



INVENTAIRE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL SALABERRY-DE-VALLEYFIELD

RÉALISÉ PAR LE MUSÉE DE SOCIÉTÉ DES DEUX-RIVES

Photo page couverture : Vue panoramique de l'ancien canal de Beauharnois en 1938.
Source : Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 1938-1.

ÉQUIPE DE RÉALISATION

MUSÉE DE SOCIÉTÉ DES DEUX-RIVES (MUSO)

Annabelle Laliberté	Directrice	Direction du projet et relations avec le milieu
Mathieu Tremblay	Responsables des collections et des expositions	Recherche et liaison avec les entreprises
Stéphanie Dumas	Archiviste	Recherche
Alexandre Proulx	Aide au projet	Recherche
Josée Leboeuf	Adjointe à la direction et au développement	

CONSULTANTS

Gisèle Piédalue	Consultante, patrimoine et archéologie	Chargée de projet
Jean Bélisle	Consultant, architecture industrielle	Recherche et analyse, volet architectural

L'ENCLUME - ATELIER DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Christophe-Hubert Joncas	Aménagiste spécialité en patrimoine	Recherche et configuration de la base de données
Jérémie Gravel	Géographe	Photographie et cartographie
Karl Dorais Kinkaid	Urbaniste	Mise en page

PARTENAIRES

Ministère de la Culture et des Communications du Québec	Subventionneur
Ville de Salaberry-de Valleyfield	
Ian Blanchet	Directeur, Service de l'ingénierie
Manon Ruest	Technicienne en géomatique – Ingénierie
Charles Perreault	Conseiller en aménagement
Pierre Crépeau	Coordonnateur à la vie culturelle et communications, Service récréatif et communautaire
Service récréatif et communautaire	Impression du rapport

COLLABORATEURS

Ken Lyons	Chercheur autonome
Marcel Lecompte	Société d'histoire et de généalogie de Salaberry
André Grenier	Bibliothèque Armand-Frappier
Christiane Martin	Comité du Patrimoine des Anciens Quartiers

LES ENTREPRISES ET PROPRIÉTAIRES CONSULTÉS

NOM DE LA PERSONNE	TITRE	COMPAGNIE
René Munger	Directeur d'unité	National Silicates
Marlène Prégent	Adjointe administrative	National Silicates
Michel Brassard	Directeur régional des opérations	National Silicates
Sylvia Desjean	Directrice du service à la clientèle	Asten Johnson
Carmine Como	Directeur des opérations	Entreprise Valleyfield (ancienne usine Dom Tex de St-Timothée)
Luc Lachapelle	Président	Groupe Bauval
Jean-Luc Tobelaim	Propriétaire	Résidences La Tourellière/Les Cotonniers (ancienne usine Gault)
Jacques Plante	Directeur Ressources humaines	The Goodyear Tire & Rubber Company
Paul Doyon	Directeur d'usine / Gérant des opérations	Chemtrade (Île-aux-Chats)
Arianne Daoust	Coordonnatrice Environnement et Licences	General Dynamics
Daniel Lepage	Directeur d'usine	General Dynamics
Martine Myre	Adjointe administrative	General Dynamics
Ghislaine Gagné	Propriétaire	Salle de réception La Soie (dans l'ancien édifice de la Valleyfield Silk Mills)
Gaétan Poirier	Propriétaire	Carrefour Springdale (ancien édifice de la Valleyfield Silk Mills)
Isabelle Viau	Coordonnatrice des services administratifs	Port de Valleyfield
Denis Dumas	Directeur	Ourdissage Mayfield Inc. (ancienne usine de finition Beauharnois à St-Timothée)
Denis Poirier	Artiste et propriétaire	L'Atelier du Soleil (ancien poste de distribution SWPC/ Beauharnois Electric)
Lucie Benoît	Administration	Forage Métropolitain (ancienne centrale de St-Timothée)
Corrine Bonjour	Chef, Ressources humaines / Service des communications	CEZinc
Robert Faubert	Propriétaire	Ancienne usine Canbro
Marcel Arseneault	Maintenance	Ancienne usine Canbro
Charles Bergeron	Shellex Groupe Conseil inc.	Ancienne usine Canbro
Normand Mongrain	Directeur d'usine	Macco Organiques inc.
Michel Charpentier	Directeur d'usine	Diageo
René Cournoyer	Ancien propriétaire	Ancienne Usine 7e UP de Salaberry-de-Valleyfield
Bernard Royal	Collaborateur	Ancienne Usine 7e UP de Salaberry-de-Valleyfield

REMERCIEMENTS

Il importe, tout d'abord, de souligner le travail de coopération extraordinaire des membres du MUSO pour la réalisation de cet inventaire, en particulier Madame Annabelle Laliberté pour son appui indéfectible dans l'élaboration du projet et pour avoir établi un lien stratégique avec la municipalité, puis Mathieu Tremblay qui nous a fait bénéficier de ses vastes connaissances du territoire et pour avoir agi en tant qu'agent de liaison auprès des industries en opération et des propriétaires d'anciennes usines.

Certes, un projet comme celui-ci nécessite le jumelage de plusieurs expertises. À cet égard, l'apport de Jean Bélisle, spécialiste en architecture industrielle, et celui des membres de L'Enclume (notamment Christophe-Hubert Joncas et Jérémie Gravel) qui ont collaboré à la recherche et ont piloté la cartographie, la base de données et tous les aspects techniques du rapport, ont été capital pour la réussite de cet inventaire.

Nous tenons à souligner également la contribution de nos précieux collaborateurs, en commençant par le ministère de la Culture et des Communications du Québec qui a subventionné le projet et la Ville de Salaberry-de-Valleyfield qui nous a apporté un support technique et des services indispensables. S'ajoutent à cela les individus suivants, qui, par leur dévouement pour la reconnaissance du patrimoine campivallensien, ont pris de leur temps pour nous communiquer des informations précieuses et pour effectuer des recherches : Ken Lyons, chercheur autonome, Marcel Lecompte de la Société d'histoire et de généalogie de Salaberry, André Grenier de la Bibliothèque Armand-Frappier et Christiane Martin du Comité du Patrimoine des Anciens Quartiers.

Finalement, nous remercions les entreprises et les particuliers qui ont ouvert les portes de leurs usines et anciennes usines, et ceux qui nous ont fourni de la documentation et des photos, la matière première de cet ouvrage. Ils sont l'image du lien fondamental qui existe entre les industries et la communauté de Salaberry-de-Valleyfield et cet inventaire leur est dédié tout particulièrement.

Gisèle Piédalue
Chargée de projet

SOMMAIRE

Cet inventaire du patrimoine industriel de la ville de Salaberry-de-Valleyfield a deux objectifs : identifier les ressources présentes sur le territoire de la ville, passées et actuelles, afin de connaître leur ampleur et leur poids dans le tissu identitaire et social du lieu; puis, de fournir un tremplin au MUSO (Musée de société des Deux-Rives) pour l'élaboration éventuelle de projets de mise en valeur des industries locales, dans une perspective de renforcement communautaire entre les entreprises, les instances municipales et le milieu. Finalement, ce projet a été financé par le ministère de la Culture et des Communications du Québec dans une optique de gestion et de diffusion de ce patrimoine, y compris la transmission de ses valeurs aux générations actuelles et futures.

Plus de 225 entreprises, infrastructures de transport et de production énergétique, et quartiers ouvriers ont été recensés dans le cadre de cet exercice, qui se veut un travail de défrichage pour mettre en relief les principales composantes de l'histoire industrielle de la ville. Il en ressort la démonstration de l'importance de Salaberry-de-Valleyfield en tant que ville industrielle, une étiquette qu'elle est fière d'arborer.

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE RÉALISATION	3
LES ENTREPRISES ET PROPRIÉTAIRES	5
REMERCIEMENTS.....	7
SOMMAIRE	9
TABLE DES MATIÈRES.....	10
TABLE DES FIGURES	12

1. INTRODUCTION

1.1 LE CADRE MÉTHODOLOGIQUE	16
1.1.1 Qu'est-ce que le patrimoine industriel?	16
1.1.2 Approche, étapes et structuration de l'inventaire	17
1.1.3 Les modèles industriels.....	18
1.2 LE CADRE PHYSIQUE	20
1.3 LE CADRE TEMPOREL	21
1.4 LA TYPOLOGIE DES INDUSTRIES SELON LE SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES INDUSTRIES DE L'AMÉRIQUE DU NORD (SCIAN)	21
1.5 LA DÉMARCHE GÉNÉRALE D'ACQUISITION DES CONNAISSANCES....	22
1.6 LA DÉMARCHE CARTOGRAPHIQUE	22

2. LE CONTEXTE HISTORIQUE

2.1 DES DÉBUTS À 1914.....	26
2.1.1 Les premières industries de Salaberry-de-Valleyfield.....	26
2.1.2 La canalisation et l'essor industriel.....	28
2.2 LA GRANDE GUERRE ET SON IMPACT.....	36
2.3 DE LA GRANDE DÉPRESSION À LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE..	37
2.4 LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE ET LES ANNÉES D'APRÈS-GUERRE	38
2.5 VALLEYFIELD À L'AUBE DU 21^e SIÈCLE	40

3. PRÉSENTATION DE L'INVENTAIRE

3.1 LE TABLEAU DES RESSOURCES.....	44
3.2 LE PROFIL DES INDUSTRIES	80
3.3.1 Les aménagements hydrauliques	84
3.3 LES OUVRAGES DE PRODUCTION D'ÉNERGIE	84
3.3.2 Les installations mues à la vapeur	86
3.3.3 Les infrastructures d'électricité	89
3.3.3.1 <i>La Centrale de Saint-Timothée</i>	90
3.3.3.2 <i>Le poste de distribution de la Beauharnois Electric Company</i>	91
3.4 Les ouvrages de transport	92
3.4.1 Le premier canal de Beauharnois	92
3.4.2 Le second canal de Beauharnois	97
3.4.2.1 <i>Le port de Valleyfield</i>	98
3.4.3 Les infrastructures ferroviaires.....	100
3.4.3.1 <i>La Canada Atlantic Railway Company</i>	100
3.4.3.2 <i>La Saint Lawrence & Adirondack Railway Company, la Southwestern Railway Company et la New York Central</i>	101
3.4.4 Autres infrastructures de transport.....	103
3.5 LE CADRE BÂTI RÉSIDENTIEL.....	106
3.5.1 Les maisons de la Montreal Cotton.....	106
3.5.2 Le quartier Nitro.....	112
3.6 L'ÉVOLUTION ARCHITECTURALE DU BÂTI INDUSTRIEL.....	114
3.6.1 Les critères d'évaluation architecturale.....	114
3.6.2 Genèse du bâti industriel dans la région de Salaberry-de-Valleyfield	115
3.6.2.1 <i>Buntin, Saint-Timothée</i>	115
3.6.2.2 <i>Montreal Cotton</i>	116

3.6.3 Tournant du siècle : mimétisme et technologie	118
3.6.3.1 Centrale hydroélectrique de Montreal Cotton.....	118
3.6.3.2 Canadian Bronze Powder Works, Canbro.....	120
3.6.3.3 Centrale de Saint-Timothée.....	122
3.6.4 Renouveau, Art déco et nouvelles formes	
3.6.4.1 Beauharnois Electric.....	123
3.6.4.2 Brupbacher, Valleyfield Silk Mills.....	124
3.6.4.3 Asten-Hill, Asten Johnson	126
3.6.4.4 Quebec Distillers, Schenley Canada, Diageo	128
3.6.5 Deuxième Guerre mondiale et le style international « form follows function »	132
3.6.5.1 Merck, Macco, Univar	132
3.6.5.2 Davison Chemical, Grace Canada	135
3.6.5.3 National Silicates.....	137
3.6.5.4 Goodyear.....	139
3.6.5.5 Port de Valleyfield	141
3.6.6 En résumé.....	142
3.7 LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE	142
3.7.1 Le caractère du patrimoine archéologique	142
3.7.2 Les ensembles d'intérêt archéologique	144

4. CONCLUSION : UNE VALEUR EXCEPTIONNELLE À SAUVEGARDER

4.1 ÉNONCÉ DE VALEUR DU PATRIMOINE INDUSTRIEL DE SALABERRY-DE- VALLEYFIELD	155
4.1.1 Les principales composantes significatives du paysage industriel ...	156
4.1.2 Les éléments à risque	156

5. RECOMMANDATIONS

5.1 LES PRINCIPES SERVANT DE BALISES AUX RECOMMANDATIONS POUR LA CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR.....	160
5.2 LA NOTION D'INTÉGRITÉ COMMÉMORATIVE	160
5.3 PRESCRIPTIONS DE CONSERVATION	161
5.3.1 Recommandations au plan de la recherche	161
5.3.2 Recommandations au plan des analyses architecturales et techniques 161	
5.3.3 Les paramètres de reconversion	162
5.3.4 Les actions en conservation	163
5.4 PRESCRIPTIONS DE MISE EN VALEUR.....	165
5.4.1 Les actions générales de mise en valeur	166
5.4.2 Les actions spécifiques en mise en valeur	167
5.5 LE MOT DE LA FIN.....	168

LEXIQUE DE TERMES ARCHITECTURAUX

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET SOURCES.....	176
SITES INTERNET	180

TABLE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Carte indiquant les limites du territoire de Salaberry-de-Valleyfield. Ville de Salaberry-de-Valleyfield..</i>	20
<i>Figure 2 : Le moulin Langevin en 1909.</i>	26
<i>Figure 3 : Les principales industries rurales du Haut Saint-Laurent en 1831.</i>	27
<i>Figure 4 : Embouchure aval du canal de Beauharnois en 1852. Sont visibles, le barrage entre la Grande-Île et l'Île-aux-Chats ainsi que le brise-lames aménagé sur le côté sud du chenal.</i>	28
<i>Figure 5 : Excavation du premier canal de Beauharnois.....</i>	29
<i>Figure 7 : Plan de la ville de Salaberry-de-Valleyfield indiquant les pouvoirs d'eau utilisés et disponibles en 1887.</i>	29
<i>Figure 6 : Vieux canal de Beauharnois à Valleyfield, avant 1900.</i>	29
<i>Figure 8 : L'usine de papier Buntin.</i>	30
<i>Figure 9 : Plan isométrique de Valleyfield Paper Mills, Charles e. Goad, 1880.</i>	31
<i>Figure 10 : Photo aérienne de 1946 illustrant le site de la ferme MOCO (en haut à droite). La carrière de Valleyfield est visible à gauche.</i>	32
<i>Figure 11 : Bâtiment de l'aqueduc de Salaberry-de-Valleyfield, visible au centre de la photo.</i>	33
<i>Figure 12 : Valleyfield, QC, vers 1905.</i>	34
<i>Figure 13 : Carte des anciens quartiers en 1920.</i>	35
<i>Figure 14 : «Aerial Mosaic Map of the City of Valleyfield, Quebec, Canada», 1930.</i>	37
<i>Figure 15 : Map showing location of the new Beauharnois Canal. An Industrial Centre.....</i>	37
<i>Figure 16 : Port de Valleyfield. Profil socioéconomique, Ville de Salaberry-de-Valleyfield, Direction du développement, décembre 2010.</i>	39
<i>Figure 17 : Ruelles de la MOCO.</i>	44
<i>Figure 18 : Sculpture «Le souffle d'Éole» commémorant les travailleurs du coton.</i>	45
<i>Figure 19 : Conduite souterraine aménagée en 1956, reliant National Silicates et Grace Canada.</i>	83
<i>Figure 20 : Lots hydrauliques de la Grande Île. Gouvernement du Canada, Sketch of the proposed improvements of the Head race at Valleyfield by the Montreal Cotton Co. [Hydraulic and building lots on La Grande Ile].</i>	84
<i>Figure 21 : Illustration des industries utilisant l'énergie hydraulique, s.d.</i>	85
<i>Figure 22 : Usine McDonald & Robb, vers 1885.</i>	85
<i>Figure 23 : Canaux d'amenée sud et nord de la Montreal Cotton, avant 1952.</i>	85
<i>Figure 24 : Plan d'assurance Underwriters Survey Bureau Ltd, Salaberry-de-Valleyfield, Québec, 1925 révisé en 1941, indiquant les installations hydrauliques de la Montreal Cotton, planche 20.</i>	85
<i>Figure 25 : Canal d'amenée de la Montreal Cotton.</i>	86
<i>Figure 26 : Canal d'amenée sud de la Montreal Cotton, avant sa transformation en stationnement pour l'Hôtel Delta, vers 1988.</i>	86
<i>Figure 29 : Vue de l'usine d'Asten-Hill avec sa chaufferie en 1957.</i>	87
<i>Figure 27 : Vue de la grue à charbon de Montreal Cotton, vers 1950.</i>	87
<i>Figure 28 : «Insurance plan of the city of Salaberry-de-Valleyfield», Underwriters Survey Bureau, 1953, planche 15, indiquant la chaufferie à la vapeur de l'usine Asten-Hill.</i>	87
<i>Figure 30 : «Insurance plan of the city of Salaberry-de-Valleyfield», Underwriters Survey Bureau, 1953, planche 33, indiquant la chaufferie à la vapeur de l'usine Merck.</i>	87
<i>Figure 31 : Vue des bouilloires de Macco Organiques. Les bouilloires à tubes ont été fabriquées par la compagnie Vickers de Montréal.</i>	88
<i>Figure 32 : Vue de la centrale de la MOCO vers 1970.</i>	89
<i>Figure 33 : Vue d'une section de l'ancien canal avant sa fermeture en 1907, prise de la rue Victoria. On perçoit les dispositifs d'éclairage de rues.</i>	89
<i>Figure 34 : La centrale de Saint-Timothée en construction, façade nord, vers 1911.</i>	90
<i>Figure 35 : La centrale de Saint-Timothée en construction, façade sud, vers 1911.</i>	90
<i>Figure 36 : La centrale de Saint-Timothée, façade nord, aujourd'hui.</i>	90
<i>Figure 37 : La centrale de Saint-Timothée, façade sud, aujourd'hui.</i>	90
<i>Figure 38 : Territoire desservi par la Shawinigan Water and Power et ses filiales vers 1960.</i>	91
<i>Figure 39 : Évolution de la compagnie Beauharnois Electric.</i>	91
<i>Figure 40 : Le poste de distribution, rue Saint-Hippolyte, vers 1930.</i>	92
<i>Figure 41 : Le poste de distribution rue Saint-Hippolyte, tel qu'il apparaît aujourd'hui.</i>	92
<i>Figure 42 : Emplacement des neuf écluses du premier canal de Beauharnois.</i>	92
<i>Figure 43 : Vue panoramique de l'ancien canal en 1938.</i>	93
<i>Figure 44 : Entrée aval de l'ancien canal de Beauharnois à Melocheville.</i>	94
<i>Figure 45 : Entrée amont du canal de Beauharnois, telle qu'elle apparaît aujourd'hui.</i>	94
<i>Figure 46 : Vue du bureau de poste (bâtiment blanc) et des stationnements construits sur le premier canal de Beauharnois.</i>	94
<i>Figure 47 : Vue du chemin de halage dans sa portion amont. La maison de l'éclusier, aujourd'hui disparue, est visible au fond, à gauche du canal.</i>	94
<i>Figure 48 : Vue du chemin de halage de l'ancien canal, dans sa portion aval.</i>	95
<i>Figure 49 : Plan d'une section du canal en 1852, illustrant deux des aqueducs («culverts») aménagés entre le canal et le fleuve.</i>	95
<i>Figure 50 : Détail du plan intitulé «Culvert at River St. Pierre».</i>	96
<i>Figure 51 : Aqueduc de la rivière Saint-Pierre (aqueduc no 2).</i>	96
<i>Figure 52 : Sortie de l'aqueduc no 1, sous-opération BhF1-25-2B, direction est (BhF1-25-09-NUM2-23).</i>	96
<i>Figure 53 : Parement sud du mur central, entrée de l'aqueduc no 3, construite en 1842, sous-opération BhFm-13-2A, direction nord (BhFm-13-09-NUM1-4).</i>	96
<i>Figure 54 : « Canal de Beauharnois, Lac Saint-Louis au Lac Saint-François».</i>	97
<i>Figure 55 : Vue aérienne des écluses 3 et 4 à Beauharnois. Le pont ferroviaire du New York Central est visible à l'arrière-plan.</i>	97
<i>Figure 56 : L'entrée amont du deuxième canal de Beauharnois. 8824-hungry bay-canal beauharnois-salaberry-de-valleyfield. Photo prise le 29 août, 2012.</i>	97
<i>Figure 57 : Port de Valleyfield en 1968.</i>	99
<i>Figure 60 : Port de Valleyfield en 1991.</i>	99
<i>Figure 58 : Port de Valleyfield en 1973.</i>	99
<i>Figure 61 : Port de Valleyfield en 2001.</i>	99
<i>Figure 59 : Port de Valleyfield en 1982.</i>	99
<i>Figure 62 : Port de Valleyfield aujourd'hui.</i>	99
<i>Figure 63 : Publicité de Canada Atlantic.</i>	100
<i>Figure 64 : Photo du bateau-passeur.</i>	100
<i>Figure 65 : Vue de Coteau-Landing depuis l'élévateur du Canada Atlantic Railway, QC, vers 1900.</i>	100
<i>Figure 66 : La gare Bellerive vers 1910.</i>	100
<i>Figure 67 : Ce plan de 1887 indique la ligne proposée en provenance de Malone Junction et la Beauharnois Junction Railroad.</i>	101
<i>Figure 68 : Gare de la New York Central Railway, Valleyfield, QC.</i>	102
<i>Figure 69 : Incendie de la gare New York Central.</i>	102
<i>Figure 70 : «Plan of Town of Salaberry-de-Valleyfield, at Upper Entrance of Beauharnois Canal, Canal Office Montreal, 1881», sur lequel sont indiqués les quais sur la jetée près de l'entrée amont du canal.</i>	103
<i>Figure 71 : Section du plan « Canal de Beauharnois, Lac Saint-Louis au Lac Saint-François», montrant l'emplacement de la pointe de l'Île-aux-Chats et le lien avec la voie ferrée du CN (autrefois Canada Atlantic Railway).</i>	105
<i>Figure 72 : Plan d'assurance Underwriters Survey Bureau Ltd, Salaberry-de-Valleyfield, Québec, 1925 révisé en 1941, montrant l'emplacement des maisons de la Montreal Cotton, planches 19 et 21.</i>	107
<i>Figure 73 : Divers types de maisons pour ouvriers spécialisés de la Montreal Cotton.</i>	107
<i>Figure 74 : Plan des maisons de la Montreal Cotton.</i>	107
<i>Figure 75 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 1 en rangée, connu sous le nom «Brick Row», boulevard du Havre.</i>	108
<i>Figure 76 : Maisons en rangée telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.</i>	108
<i>Figure 77 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 2, cottage moyen, rue Maden.</i>	108
<i>Figure 78 : Maisons de type 2, telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.</i>	108
<i>Figure 79 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 3, cottage, petit, rue Whitaker.</i>	109
<i>Figure 80 : Maisons de type 3, telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.</i>	109
<i>Figure 81 : Maison de la compagnie Montreal Cotton: type 4, cottage, grand, boulevard du Havre, vers 1975.</i>	109

Figure 82 : Maisons type 4, telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.	109
Figure 83 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 5, cottage, petit, boulevard du Havre, vers 1975.	110
Figure 84 : Maisons type 5, telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.	110
Figure 85 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 6, maisons de contremaître, rue Gault, telles qu'elles apparaissent aujourd'hui.	110
Figure 86 : Maison de la compagnie Montreal Cotton: type 7, maison du gérant, rue Dufferin.	110
Figure 87 : Maison du gérant quelques trente années avant sa démolition en 2007.	111
Figure 88 : Maisons de la compagnie Montreal Cotton: type 8, maisons de contremaîtres, rue Dufferin, démolies en 2014.	111
Figure 89 : Maison de la compagnie Montreal Cotton : type 9, cottage, boulevard du Havre.	111
Figure 90 : «Insurance plan of the city of Salaberry-de-Valleyfield», Underwriters Survey Bureau, 1953, planche 23, indiquant le quartier Nitro.	112
Figure 91 : Maison du quartier Nitro, s.d.	113
Figure 92 : Maisons du quartier Nitro, telles qu'elles apparaissaient aujourd'hui.	113
Figure 93 : Les moulins à papier Buntin à Salaberry-de-Valleyfield.	115
Figure 94 : L'usine en pierre de la Montreal Cotton.	116
Figure 95 : Dessin représentant un assemblage typique de la charpente d'un des bâtiments de la Montreal Cotton.	116
Figure 96 : Vue de l'intérieur de l'usine Empire de la Montreal Cotton, datant de 1898, montrant la structure de la charpente.	116
Figure 97 : La dernière tour de la MOCO sur l'ancienne usine Gault Mills.	117
Figure 98 : Évolution de la centrale de Montreal Cotton, avec un détail du plan d'assurance de 1941 illustrant le canal d'amenée.	118
Plan d'assurance Underwriters Survey Bureau Ltd, Salaberry-de-Valleyfield, Québec, 1925 révisé en 1941, indiquant les installations hydrauliques de la Montreal Cotton, planche 20.	118
Figure 99 : Vue arrière de la centrale de Montreal Cotton. On remarque la façade en pierre en bossage sur la fondation en béton.	119
Figure 100 : Vue de l'usine à partir de la baie Saint-François.	119
Figure 101 : Vue du centre commercial qui déguise la façade de la centrale de la MOCO. On remarque les faux créneaux en béton au-dessus de la tour.	119
Figure 102 : Vue des installations de la Canadian Bronze Powder Works, longeant la voie ferrée du CN, vers 1930.	120
Figure 103 : Le toit en shed de l'usine Canbro, vue de l'extérieur.	120
Figure 104 : Le toit en shed de l'usine Canbro, vue de l'intérieur.	120
Figure 105 : Plan d'assurance de 1953, illustrant les différents bâtiments de la Canadian Bronze Powder Works, dont le bâtiment administratif (encerclé).	121
Figure 106 : Juxtaposition du bâtiment en maçonnerie, à gauche, et du bâtiment moderniste, à droite.	121
Figure 107 : La centrale de Saint-Timothée.	122
Figure 108 : Détail de la façade de la centrale de Saint-Timothée.	122
Figure 109 : Polychromie et proportion de la façade du poste de distribution, rue Saint-Hippolyte.	123
Figure 110 : Détail d'une partie de la façade et du bloc d'entrée du poste de Beauharnois Electric.	124
Figure 111 : L'usine Brupbacher en 1930.	124
Figure 112 : Proportion et couronnement des trois façades sur la rue Ellice.	125
Figure 113 : Vue d'une partie de la façade de l'usine Brupbacher en 1949.	125
Figure 114 : Vue d'une partie de la façade de l'ancienne usine Brupbacher.	125
Figure 115 : L'usine d'Asten-Hill avant 1948.	126
Figure 116 : Détail de la structure de la toiture de l'usine Asten Johnson.	126
Figure 117 : Élévation de la façade sud de l'usine Asten Johnson.	126
Figure 118 : Évolution du complexe Asten Johnson, 1935 à 1990.	127
Figure 119 : Section de la photo aérienne de 1938, illustrant l'usine de Quebec Distillers.	128
Figure 120 : État des installations de la Quebec Distillers en 1941.	128
Figure 121 : Plan d'assurance Underwriters Survey Bureau Ltd, Salaberry-de-Valleyfield, Québec, 1925 révisé en 1941, montrant les bâtiments de Quebec Distillers, planche 10.	129

Figure 122 : Le bâtiment principal de la distillerie en 1949, avant le recouvrement de son parement en brique rouge.	129
Figure 123 : Structure typique des entrepôts de Schenley (dalle de béton armé, colonne champignon à l'intérieur, colonne simple sur le pourtour, mur en terracotta recouvert de briques).	129
Figure 124 : Le bâtiment administratif conçu par Shennan en 1946.	130
Figure 125 : Carte postale, «View of Office Building Canadian Schenley, Ltd. Whiskies Valleyfield QC».	130
Figure 126 : Entrepôt en construction dans le parc industriel.	131
Figure 127 : Vue panoramique des installations de la distillerie Schenley (Diageo), à partir du cimetière.	131
Figure 128 : Plan de la chaufferie («Steam Plant») et du «Process Building» dessiné par Miller.	132
Figure 129 : Implantation de la grille orthogonale de l'usine Merck; en rouge les bâtiments en place en 1953 et en orange ceux en place en 1986.	133
Figure 130 : La Merck vers 1950, illustrant la disposition des bâtiments.	133
Figure 131 : Vue du complexe en 1986.	133
Figure 132 : Détail de la charpente de la chaufferie.	134
Figure 133 : Porche du bâtiment d'administration.	134
Figure 134 : Élévation ouest de l'usine Davison Chemical/Grace Canada.	135
Figure 135 : Vue du poste de sécurité (à droite) et du bâtiment d'administration (à gauche) de Davison Chemical/Grace Canada.	135
Figure 136 : Vue de l'usine et de [l'entrepôt] de Davison Chemical/Grace Canada.	136
Figure 137 : L'usine de National Silicates en construction. On perçoit clairement la forme en «T» de l'usine.	137
Figure 138 : Vue arrière de l'usine de National Silicates montrant les wagons de la voie ferrée pénétrant dans l'usine.	137
Figure 139 : Vue aérienne des usines de National Silicates et Goodyear. L'écran d'arbres séparant l'usine de la zone d'habitation est visible au bas de l'écran.	138
Figure 140 : Vue des réservoirs de la National Silicates en construction.	138
Figure 141 : Détail d'une photo aérienne datée de 1965 montrant la construction de l'usine Goodyear.	139
Figure 142 : Vue de l'usine Goodyear.	139
Figure 143 : Vue du bâtiment administratif de l'usine Goodyear.	139
Figure 144 : Détail de la façade du bâtiment administratif de l'usine Goodyear.	140
Figure 145 : Détail et gros plan de la murale.	140
Figure 146 : Quais et entrepôts du Port de Valleyfield.	141
Figure 147 : Le centre administratif du Port de Valleyfield.	141
Figure 148 : Carte de localisation des sites industriels.	143
Figure 149 : Carte des industries et infrastructures industrielles datant d'avant 1900.	145
Figure 150 : Vue d'un secteur éclusier de l'ancien canal de Beauharnois, avant la transformation de la voie d'eau en canal d'amenée pour la centrale de Saint-Timothée.	146
Figure 151 : Démolition des bâtiments de la MOCO en 1971.	146
Figure 152 : Vue des bâtiments de la MOCO et des canaux d'amenée, vers 1930.	146
Figure 153 : Vue des aménagements d'eau alimentant les turbines de la centrale de la MOCO, vraisemblablement présents en sous-sol.	146
Figure 154 : Détail des ouvertures de vannes de la centrale Saint-Timothée.	147
Figure 155 : Vestige probable de la «Boiler House» de la Canbro.	147
Figure 156 : Plan d'assurance de 1953, illustrant les bâtiments de la Canadian Schenley.	148
Figure 157 : Carte des lieux de fabrication de produits pétroliers.	149
Figure 158 : Détail de la digue entre l'Île-aux-Chats et la terre ferme, complétée en 1850.	150
Figure 159 : «Insurance plan of the city of Salaberry-de-Valleyfield», Underwriters Survey Bureau, 1953, planche 34, indiquant les installations sur l'Île-aux-Chats.	150
Figure 160 : Carte des lieux de fabrication de produits chimiques.	151
Figure 161 : La dernière cheminée de la MOCO.	157



The image shows the interior of a factory with a high ceiling and large windows. The walls and ceiling are made of light-colored horizontal slats. A prominent blue vertical overlay covers the right side of the image. The text 'CHAPITRE 1. INTRODUCTION' is written in white, bold, sans-serif font on the blue background.

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

Photo : Intérieur de l'usine Asten Johnson.
Source : J. Gravel, nov.2014-28

1. INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous expliquons d'abord ce qu'est le patrimoine industriel, sa genèse et ses composantes, puis nous nous penchons sur les paramètres de l'inventaire qui constitue le cœur de ce projet ainsi que sur la démarche qui lui a donné sa structure.

1.1 LE CADRE MÉTHODOLOGIQUE

1.1.1 Qu'est-ce que le patrimoine industriel?

Le mouvement pour l'étude et la conservation du patrimoine industriel s'est développé dans l'ensemble des pays industrialisés depuis environ une cinquantaine d'années. Né d'un désir de valoriser ce corpus culturel important et de la volonté de développer une vision globale de la ressource, ce mouvement se nourrit de plusieurs générations d'industries qui ont laissé derrière eux des traces écrites et orales et de nombreux vestiges matériels d'exploitation et d'occupation du territoire qui contribuent à rétablir et à comprendre pleinement les faits et les gestes d'un passé industriel.

Dès les premières reconnaissances de cette famille de biens culturels¹, l'étude du patrimoine industriel prend assise dans la discipline de l'archéologie, dont la méthodologie allie vestiges matériels et sources documentaires pour « cerner la réalité très complexe, mouvante et fluctuante de la civilisation industrielle »². L'archéologie industrielle fait vigoureusement ses premiers pas en Grande-Bretagne — lieu d'origine de la révolution industrielle — à la fin des années 50 en réponse à la vitesse alarmante à laquelle le patrimoine industriel et technique est détruit. La British Association for Industrial Archaeology (BAIA) et The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) sont d'importantes organisations qui comptent parmi les plus anciennes vouées à la recherche et la sauvegarde du patrimoine industriel. Du côté nord-américain, l'éveil est plus récent, mais il a pour résultat de fixer l'archéologie industrielle dans une orientation plus anthropologique. La Society for Industrial Archaeology est formée aux États-Unis en 1971, alors que la Canadian Society for Industrial Heritage/Société canadienne de l'héritage industriel est créée en 1988. Parmi les sociétés provinciales, l'Ontario Society for Industrial Archaeology (1981) et l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (1988) emboîtent le pas.

Au Québec, comme ailleurs au Canada, on s'intéresse, dans un premier temps, aux tentatives initiales d'extraction des ressources premières et à la transformation primaire. On favorise d'abord l'étude des sites consacrés à l'exploitation minière, aux moulins à farine, aux poteries et aux établissements de pêche et de trappe. Dès lors intervient une série de questions, nées du travail préalable des historiens et axées sur l'évolution des sociétés et des économies dans lesquelles s'insèrent les industries. On reconnaît d'emblée que le vestige industriel fait partie d'un système complexe qu'il importe lui aussi d'évoquer : l'accès à des matières premières, les sources d'énergie, l'intégration d'innovations technologiques, les espaces pour la production et le stockage, un réseau de transport et la présence d'une main-d'œuvre spécialisée.

« En effet, ce qui caractérise particulièrement le patrimoine industriel, c'est qu'au-delà du bâti, il y a la technologie, les procédés de fabrication (les machines, la matière première, les produits finis, la transmission d'énergie, etc.), les ouvriers, les patrons, le paysage. C'est la connaissance précise des processus techniques, allant de l'organisation du travail à l'aménagement des bâtiments et du site, qui permet de faire ressortir la valeur et la spécificité du patrimoine industriel. Les témoins et leurs contextes ainsi que le lieu industriel servent à mieux connaître un passé plus ou moins récent, ainsi qu'à transmettre un savoir-faire aujourd'hui disparu mais qui a contribué à forger le savoir-faire actuel. »³

La sauvegarde d'un site industriel sert la mémoire collective en faisant de ces lieux des témoins privilégiés de notre évolution économique, technologique et sociale.

« Le patrimoine industriel est un héritage collectif à transmettre aux générations futures. Il favorise une meilleure connaissance de l'histoire des entreprises et des travailleurs et contribue à une compréhension accrue de l'évolution historique [...], à travers ses aspects sociaux, économiques, politiques, architecturaux et technologiques. Il revêt, par le fait même, un intérêt significatif pour l'histoire régionale et nationale, diversifie et enrichit l'offre touristique [...] et concourt à la constitution de la mémoire et de l'identité des entreprises, des travailleurs et de la population des quartiers industriels. »⁴

La charte NIZHNY TAGIL élaborée par le TICCIH (le Comité international pour la conservation du patrimoine industriel et le conseiller pour ICOMOS dans ce domaine) exprime bien les raisons qui sont le fondement de la protection et de la mise en valeur du patrimoine industriel :

³ Desjardins, [2003], Canal de Lachine et son corridor industriel, Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française.

⁴ Association québécoise pour le patrimoine industriel (Aqpi), Déclaration du patrimoine industriel de Québec, la Capitale nationale, 2008.

¹ Voir Desjardins, 2006, p. 15.

² Andrieux, 1986, p.13.

- I. Le patrimoine industriel est le témoignage des activités qui ont eu lieu et qui ont encore des conséquences historiques profondes. Les raisons de protéger le patrimoine industriel sont fondées sur la valeur universelle de cette trace plutôt que sur la singularité de sites exceptionnels.
 - II. Le patrimoine industriel revêt une valeur sociale faisant revivre des vies d'hommes et de femmes ordinaires et en leur donnant un sens identitaire important. Dans l'histoire de l'industrie, de l'ingénierie de la construction, il a une valeur scientifique et technique. Il peut aussi avoir une valeur esthétique pour la qualité de son architecture, de son design ou de sa conception.
 - III. Ces valeurs sont intrinsèques au site lui-même, à ses structures, à ses composants, à ses machines, à son paysage industriel, à sa documentation et aux souvenirs intangibles de la mémoire des hommes et de leurs coutumes.
 - IV. La rareté, en termes de survivance de savoir-faire particuliers, de typologie des sites ou de paysages, ajoute une valeur particulière et devrait être soigneusement évaluée. Les exemples les plus anciens ou pionniers ont une valeur spéciale. (TICCIH, 2003)
- La reconnaissance du patrimoine industriel revêt également une valeur émotive.

« L'évolution du concept [de patrimoine] a conduit à lui donner des assises élargies et à l'investir de multiples valeurs qui toutes renvoient aux faits culturels de la société. Le patrimoine traduit un rapport de continuité avec le passé, mais par contre sert des usages actuels et exprime des approches et des intérêts qui le sont autant. Aussi, la contribution du patrimoine à l'affermissement du sentiment d'identité et à la charge émotive oblige à établir les interventions de sauvegarde sur des critères explicites qui tiennent compte de la complexité historique liée à l'élargissement de son domaine. »⁵

Mais le patrimoine industriel est souvent un patrimoine mal-aimé, peut-être parce qu'il est mal compris. On retrouve parfois le patrimoine industriel dans des environnements peu attirants ou en mauvais état. Plusieurs sites sont fortement contaminés, le fruit de décennies de production non réglementée. Certains vestiges sont perçus négativement comme un symbole de la misère et de l'exploitation humaine ou comme un obstacle au développement immobilier et sont alors menacés de disparition. L'appréciation des vestiges réside dans la compréhension et l'appropriation des valeurs et des messages qu'ils véhiculent. Il convient donc de trouver des solutions qui permettent de conserver et de mettre en valeur les vestiges matériels exemplaires – les vestiges qui expriment les phases d'évolution du monde industriel et, plus fondamentalement, ceux qui représentent l'identité d'une localité. C'est un formidable défi dont le premier pas est de prendre position en faveur de la sauvegarde du patrimoine industriel.

⁵ Carreau et Serfaty, 1998, p.14.

1.1.2 Approche, étapes et structuration de l'inventaire

Le mandat proposé par le MUSO se veut un inventaire sommaire du patrimoine industriel campivallensien et une proposition d'actions favorisant la sauvegarde et la mise en valeur de ce riche corpus culturel. Le mandat détaillé se résume ainsi :

- Définir ce qu'est le patrimoine industriel de la région
- Faire un inventaire sommaire
- Identifier les éléments à risques ou à conserver en urgence
- Mettre sur pied une boîte à outils pratique destinée à outiller, selon les paliers, les bonnes pratiques de conservation et de mise en valeur
- Diriger la prise de photo et les cliniques de mémoire en lien avec ces endroits (en collaboration avec le responsable des expositions)
- Enrichir le répertoire PIMIQ (Patrimoine Immobilier, Mobilier et Immatériel Québécois)⁶

Le projet s'articule en différentes étapes, la première étant l'établissement d'une liste la plus exhaustive possible des industries, des quartiers ouvriers, des infrastructures énergétiques et des voies de transport qui ont vu le jour sur le territoire de Salaberry-de-Valleyfield, suivie de la création d'une base de données permettant de stocker et de structurer les informations pertinentes, telles leurs dates de construction, d'abandon ou de disparition, la présence de vestiges, leur état, les sources etc.⁷ Une banque de photos anciennes et récentes, montée en parallèle, illustre les composantes industrielles. Afin d'impliquer les entreprises du milieu, le responsable des expositions et des collections du MUSO (Mathieu Tremblay) prendra contact avec les dirigeants d'industries encore en opération dans le but de documenter et, lorsque possible, de visiter et de photographier leurs installations. Une dizaine d'industries accorderont un accès contrôlé à leur usine.⁸ Ces visites seront réalisées en compagnie d'un spécialiste en architecture industrielle (Jean Bélisle) afin d'inclure à l'inventaire un profil des caractéristiques esthétiques et conceptuelles particulières des industries encore debout.

⁶ Nom du système du ministère de la Culture et des Communications pour la diffusion d'information sur les biens culturels reconnus et classés.

⁷ Une version abrégée de la banque de données est présentée à l'annexe 1.

⁸ Quelques compagnies ont permis de visiter l'ensemble des lieux d'opération. Ce fut le cas d'Asten Johnson, par exemple. En général, toutefois, seules quelques parties des complexes étaient accessibles alors que d'autres établissements ne permettaient que des vues extérieures. D'autres ont préféré envoyer des photos. Quelques-uns, et c'est la minorité, ont refusé l'accès en invoquant la nécessité d'obtenir d'abord l'autorisation du siège principal de la compagnie. Rien d'étonnant cependant, car les procédés de production de bon nombre d'industries sont une chasse-gardée que l'on préfère soustraire du regard public. Il va sans dire que la demande d'accès aux usines a exigé diplomatie et doigté de la part du responsable des expositions du musée pour faire valoir l'intérêt purement patrimonial de notre démarche.

L'inventaire comprend également un volet cartographique permettant de localiser les différentes composantes sur le territoire. À la suite d'une entente avec la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, la carte interactive du service d'ingénierie est fournie comme support cartographique à l'inventaire. Une recherche de plans anciens est également effectuée et ceux-ci sont numérisés. Les aspects techniques du projet, incluant le formatage dynamique et fonctionnel du tableau des ressources, la création de la carte de base dans un système d'information géographique, la prise de vues, le traitement des photos et des illustrations et le montage du rapport seront pris en charge par la coopérative de travail L'Enclume (Christophe-Hubert Joncas, Jérémie Gravel et Karl Dorais Kinkaid).

1.1.3 Les modèles industriels

Le lecteur qui se penche sur l'histoire industrielle et économique du Québec est confronté à un labyrinthe où les terrains d'étude et les repères temporels se coupent et se recoupent dans tous les sens. Quoique plusieurs chercheurs proposent, pour appuyer leurs propos, un descriptif des étapes d'industrialisation et, parallèlement, une chronologie, peu s'entendent sur la véritable naissance de l'industrialisation, au Québec ou ailleurs.

Pour plusieurs auteurs, la production industrielle est tributaire de la concrétisation du capitalisme commercial et est accompagné de transformations perceptibles dans l'organisation de la production et des sociétés.⁹ Au Québec, cet essor industriel émerge au tournant du 19^e siècle alors qu'on assiste aux débuts d'une transformation des conditions de production, lesquelles ont été accélérées, entre autres, par des facteurs tels que les inventions techniques, les investissements en capital, l'augmentation de la production, le développement des marchés et la concentration de la main-d'œuvre. On observe, également, un lien étroit entre ces facteurs et l'essor de l'industrie manufacturière qui, pour certains auteurs, équivaut au début d'une réelle industrialisation du pays. Enfin, pour d'autres, l'industrialisation réfère à la substitution de la production artisanale par une production de masse, c'est-à-dire le passage d'une production effectuée par des maîtres artisans à une division du travail, une spécialisation technique et une production usinière effectuée par des travailleurs non spécialisés.¹⁰ Selon Gelly, ce passage débutera vraiment au Québec vers 1850 avec l'adoption de méthodes manufacturières incluant une plus grande mécanisation, une rationalisation de la production et une standardisation des procédés et des produits finis. On assiste alors à la naissance d'une société industrielle en puissance.

9 Certains auteurs, comme Dickinson et Young, nommeront la période qui précède celle-ci « préindustrielle ».

10 Armstrong, 1984, p. 90; cité par Gelly, 1999, p.6.

Au-delà du problème de fixer les débuts de l'industrialisation, on observe que l'évolution des processus industriels suit une trajectoire et une progression inégales selon les régions et les secteurs d'activité. On constate plutôt l'émergence diachronique de différents modes de production qui adaptent ou qui changent leurs pratiques et leurs dispositifs techniques, organisationnels, gestionnaires et sociaux sous l'influence de dynamiques internes et de facteurs externes.

En réponse à cette réalité, les modèles industriels qui s'implantent au Québec occupent divers créneaux entre la petite entreprise artisanale et la grande industrie automatisée. Si on note une transition qui est propre à chaque groupe d'industries, il ressort également que les industries rurales ont joué un rôle capital dans la progression vers l'industrialisation massive qui se dessine au cours des dernières décennies du 19^e siècle.

Un autre facteur qui conditionne la caractérisation d'un site industriel est l'échelle de production (c'est-à-dire, les quantités produites). Ainsi, lorsqu'un seuil de production a été franchi qui dépasse les besoins de consommation locale, on peut considérer que l'entreprise bascule dans le giron industriel. Comme le précise Courville, il faut abstraire la petite entreprise autonome qui fait partie du régime domestique paysan « à moins qu'elle soit faite moyennant salaire ou qu'elle alimente un atelier ».¹¹ Or dans bien des cas, on le concède, les données seront insuffisantes pour distinguer entre une production domestique et une production industrielle. Ce qu'il faut retenir, cependant, est que le but principal d'une industrie n'est pas la subsistance, mais le gain.

L'utilisation de procédés technologiques, l'organisation collective du travail et l'exploitation à des fins commerciales sont d'autres agents-clés dans la caractérisation d'un établissement industriel. Mais, dans bien des cas, la ligne qui sépare, par exemple, une entreprise industrielle d'une entreprise commerciale est plutôt ténue. On observe, en effet, que le jumelage de ces deux fonctions est assez fréquent.

Qui plus est, la plupart des industries appartiennent à de longues filières de production, dont il convient de distinguer les étapes. Celles-ci peuvent être regroupées ou non dans un même lieu géographique.

« Débutant par la cueillette, le prélèvement ou l'extraction, celles-ci se prolongent dans diverses transformations, au sein même du monde rural et jusqu'en milieu urbain, là où souvent les activités adoptent une forme plus évoluée et atteignent une plus grande échelle. La filière du cuir va de l'équarrissage à la cordonnerie en passant par le tannage; celle du bois s'étend de l'abattage jusqu'au sciage et au façonnement de pièces; celle du

11 Courville, 1995, p. 78.

fernaît avec le prélèvement ou l'extraction, passe par les fours ou fourneaux, et aboutit à la fabrication d'une grande variété d'articles. Ce ne sont là que quelques exemples. Ainsi, tout un ensemble d'activités complémentaires contribuent à interrelier les productions des champs, les industries rurales et celles du monde urbain, et à harmoniser l'espace économique. »¹²

Ainsi, si on élaborait une définition « d'industrie », dans sa forme la plus simple et la plus englobante, on la qualifierait de toute activité humaine exploitant les ressources d'un territoire dans le but de produire des richesses pour le commerce.

De cette définition élargie se profile le champ d'action de cette étude, qu'on se permet de résumer ainsi : l'inventaire de l'ensemble des activités de transformation des matières et de production de biens effectuées à toutes les époques sur le territoire campivallensien, comprenant les différents modes de production qui occupent divers créneaux entre la petite entreprise artisanale et la grande industrie automatisée, et dont l'ensemble se chevauche et s'additionne dans le temps et dans l'espace.

¹² Courville, 1995, p. 90.

1.2 LE CADRE PHYSIQUE

Le cadre physique comprend le territoire de Salaberry-de-Valleyfield suivant la fusion de la ville avec celles de Grande-Île et de Saint-Timothée en 2002.¹³

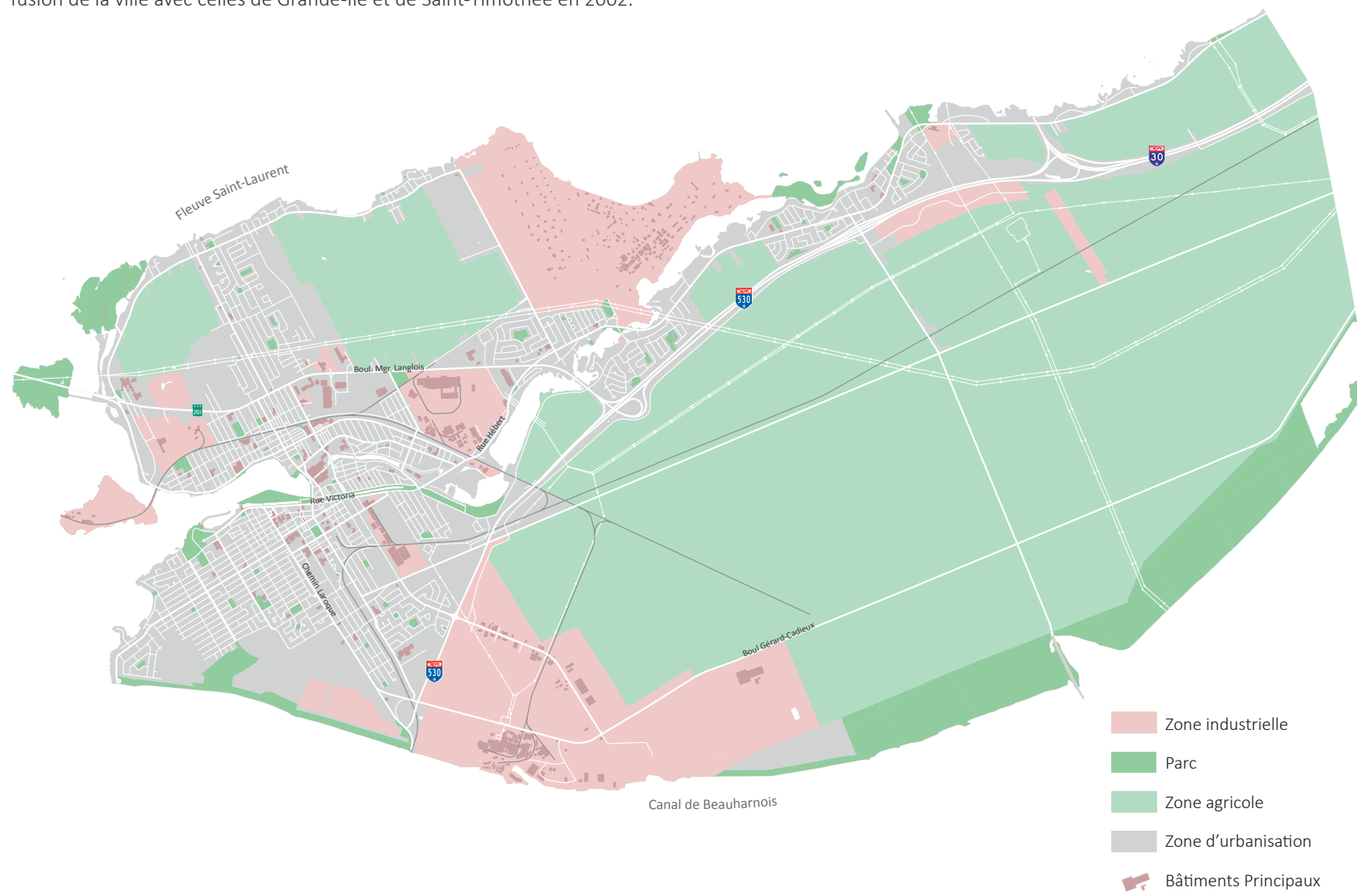


Figure 1 : Carte indiquant les limites du territoire de Salaberry-de-Valleyfield. Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

¹³ En 1855, la paroisse de Sainte Cécile fut érigée et en 1874 la cité fut incorporée sous sa désignation actuelle. L'annuaire de Salaberry-de-Valleyfield de Lovell, John Lovell & Son Limited, Montréal, 1957, vol 1, p. 9.

1.3 LE CADRE TEMPOREL

Les traces industrielles prises en compte dans la présente étude débutent avec la transformation des produits agricoles et forestiers à partir de 1830. Mais, ce sera la construction du premier canal Beauharnois de 1842 à 1845, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, qui donnera le véritable essor au développement du territoire. Les premiers colons s’y établissent à la fin du 18^e siècle, mais ils demeurent peu nombreux jusqu’à la construction du canal. À l’autre extrémité de l’échelle temporelle, les activités industrielles implantées avant l’an 2000 sont considérées pour les fins de la présente étude. Cette coupure, plutôt artificielle, n’exclut que les industries les plus récentes, concentrées pour la plupart dans des parcs industriels,¹⁴ mais permet d’inclure les sites industriels majeurs ayant contribué à l’image identitaire de Salaberry-de-Valleyfield comme ville industrielle.

1.4 LA TYPOLOGIE DES INDUSTRIES SELON LE SYSTÈME DE CLASSIFICATION DES INDUSTRIES DE L’AMÉRIQUE DU NORD (SCIAN)

Pour les besoins du présent inventaire, les industries sont identifiées selon le système de classification nord-américain (le SCIAN) mis sur pied par Statistique Canada, l’Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (anciennement l’Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática) du Mexique et l’Office of Management and Budget des États Unis, par l’entremise de l’Economic Classification Policy Committee. Le SCIAN a été élaboré au départ pour fournir un cadre uniforme pour la collecte, l’analyse et la diffusion de statistiques sur les industries utilisées par les analystes des politiques gouvernementales, les universitaires et les chercheurs, ainsi que les gens d’affaires et le grand public. La version révisée de 2012 a été utilisée afin de tenir compte de l’évolution des technologies et de la diversité des produits et services développés au cours des dernières décennies.

Le SCIAN regroupe les unités de production qui utilisent des processus similaires. Chaque division est séparée en grands groupes (par exemple, les industries des aliments et boissons sont classées à l’intérieur de la division des industries manufacturières), puis en sous-groupes (par exemple, les abattoirs et les salaisons se retrouvent dans le groupe des aliments et boissons). Enfin, chaque sous-groupe se décline en une liste détaillée des différents types d’établissements industriels. L’application de cette classification à l’inventaire des établissements industriels de Salaberry-de-Valleyfield permet l’organisation des industries par secteur d’activité et la création de graphiques de représentativité.¹⁵

¹⁴ La notion de pôle industriel émerge à la fin du 20^e siècle. Ces concentrations de sites industriels sont alors créées spécifiquement pour répondre aux besoins de l’industrie. Ces sites sont aussi le résultat d’une volonté politique et répondent à un aménagement planifié du territoire. Ils sont généralement choisis de façon à offrir de larges espaces fonciers à coût attractif, et sont situés près d’importants réseaux de transports routier, ferroviaire ou maritime et fluvial. Des dispositions fiscales avantageuses sont souvent mises en place pour attirer les industries. Salaberry-de-Valleyfield compte aujourd’hui sur son territoire quatre parcs industriels. (Voir section 2.5).

¹⁵ Les secteurs et sous-secteurs du SCIAN représentés dans l’inventaire sont inscrits à l’annexe 3.

1.5 LA DÉMARCHE GÉNÉRALE D'ACQUISITION DES CONNAISSANCES

Les informations servant à élaborer l'inventaire proviennent de différentes sources. Fort de l'intérêt des instances locales pour l'histoire industrielle de la région, plusieurs informations sont tirées de fascicules et d'articles de journaux locaux pour commémorer des faits marquants de l'histoire locale, des anniversaires de fondation et des inventaires économiques et historiques de Salaberry-de-Valleyfield.

D'autres informations sont puisées dans les archives de la ville, puis dans celles de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), de Bibliothèque et Archives Canada, ainsi que dans les collections du MUSO. Certaines données sont fournies par les industries elles-mêmes, alors que la création en 2014 d'une exposition sur la «Montreal Cotton» au MUSO, certes l'industrie la plus emblématique de Salaberry-de-Valleyfield, fournit un corpus de données et de photos considérable pour alimenter l'inventaire.¹⁶ Toutes les données recueillies sont consignées dans la base de données afin de bonifier l'inventaire au fur et à mesure de l'obtention de nouvelles informations.

¹⁶ Différentes personnes, employées par le MUSO ont participé à ces recherches : Stephanie Dumas, Alexandre Proulx et Mathieu Tremblay ont effectué, à tour de rôle, le dépouillement des sources.

1.6 LA DÉMARCHE CARTOGRAPHIQUE

À partir d'informations sur la localisation des composantes industrielles, recueillies dans les annuaires commerciaux, les rétrospectives et les plans anciens, les sites sont localisés sur une carte de Google Earth.¹⁷ Chaque site porte un identifiant unique qui réfère au numéro de la ressource dans la base de données. Les coordonnées X et Y de chaque lieu s'enregistrent automatiquement. Les numéros identifiants et les coordonnées correspondantes sont ensuite transmis aux créateurs de la carte maîtresse (L'Enclume) afin d'y implanter les entreprises.

¹⁷ Chaque lieu comporte généralement un seul point géographique, placé au centre du site. L'emplacement cartographique des industries comporte une certaine marge d'erreur, notamment dans le cas des usines disparues pour lesquelles il existe très peu d'information quant à leur adresse civique. Par ailleurs, un certain nombre d'industries n'ont pu être cartographiées, faute de données de localisation.



CHAPITRE 2.

LE CONTEXTE HISTORIQUE

2. LE CONTEXTE HISTORIQUE

Pour comprendre l'évolution industrielle de Salaberry-de-Valleyfield, il faut l'insérer dans son univers plus global, soit celui de la région du Haut-Saint-Laurent, puis celui du Québec. Les faits, les tendances et les facteurs économiques et géopolitiques qui ont influencé l'emprise progressive des industries sur le territoire de Salaberry-de-Valleyfield sont présentés ci-dessous.

2.1 DES DÉBUTS À 1914

Le Québec connaît, dès les débuts du Régime français, une multitude d'activités à caractère industriel. Ces activités se développent sous l'influence de nombreux facteurs, dont l'abondance des ressources naturelles et l'accès à un vaste réseau de communication formé par des milliers de lacs, de rivières, du fleuve et du golfe du Saint-Laurent. La présence de ces routes maritimes facilite les déplacements et les échanges commerciaux depuis l'arrivée des premiers humains sur le territoire il y a plus de 12 000 ans.

C'est le Saint-Laurent qui donne surtout au Québec sa dimension et son visage : voie de pénétration au cœur du continent, axe de peuplement, grande artère commerciale, point d'ancrage de centaines d'établissement humains et site de nombreux foyers industriels. L'industrie québécoise se manifeste d'abord le long du fleuve et de ses affluents, ces derniers ayant permis l'exploitation de tout l'arrière-pays.

2.1.1 Les premières industries de Salaberry-de-Valleyfield

La première poussée industrielle de la région du Haut-Saint-Laurent prend son élan à partir de l'agriculture et la transformation du bois, implantés dès les premières décennies du 19^e siècle. En 1831, 90% des scieries du Haut Saint-Laurent sont érigées dans le comté de Beauharnois où se trouvent les plus importantes réserves forestières de la région. À cette même époque, Saint-Timothée possède à son actif un moulin à farine, un moulin à scie et huit potasseries/perlasseries dont les produits, fabriqués à partir de résidus de bois, sont utilisés pour le blanchiment des tissus.¹⁸

Le premier moulin à Saint-Timothée est construit en 1831 pour le compte du seigneur Ellice. Il est situé à l'est du village, en bordure de la Chute-aux-Bouleaux. Ce moulin cumule plusieurs fonctions : moulin à farine, moulin à carder et à fouler la laine et, plus tard, moulin à scie. Le moulin cesse ses opérations vers 1910 et est laissé à l'abandon. Dans ses dernières années, il est connu du nom de «pouvoir Langevin». On retrouve aujourd'hui, à cet endroit, le barrage de Saint-Timothée.¹⁹



Figure 2 : Le moulin Langevin en 1909.

Source : Collection Gérald Sullivan, MUSO.

¹⁸ Filion et al, 2000, pp.132-136.

¹⁹ C'est le seul moulin de cette époque dont nous pouvons confirmer la présence à l'intérieur des limites de l'aire d'étude.

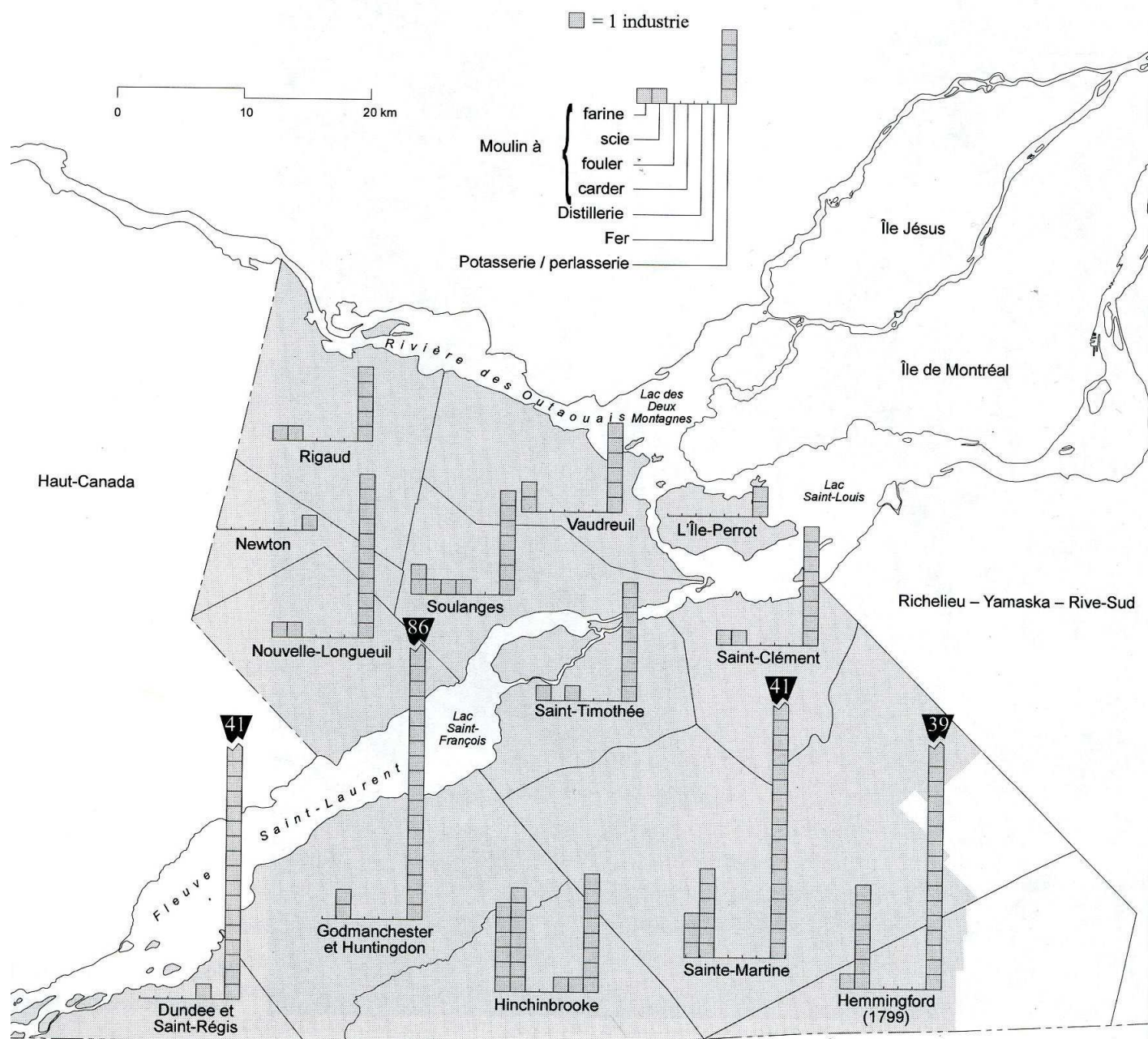


Figure 3 : Les principales industries rurales du Haut Saint-Laurent en 1831.

Source : Recensement du Bas-Canada, 1831. Tiré de Filion, et al, 2000, p. 132.

2.1.2 La canalisation et l'essor industriel

Dans le Haut Saint-Laurent, seuls la rivière Châteauguay en aval de Sainte-Martine et les lacs des Deux Montagnes, Saint-François et Saint-Louis sont propices au transport fluvial. Cependant, le passage de bateaux à fort tonnage est obstrué par plusieurs séries de rapides.

L'établissement du réseau de canalisation du Saint-Laurent a d'abord été initié par les militaires britanniques pour faciliter le transport des troupes et du ravitaillement vers les Grands Lacs. Cette action militaire est nécessaire pour protéger les frontières de la «Province of Canada» face à l'invasion américaine durant la guerre d'indépendance américaine (1775-1783), puis durant la guerre de 1812-1814. Près d'une dizaine de petits canaux, dont celui de Coteau, la Faucille, Trous-du-Moulin et Rocher-Fendu seront construits dans le secteur du Haut-Saint-Laurent.²⁰

²⁰ Décarie, Aqpi, 1999, p. 33. Le premier canal dans la région était le «rigolet» aménagé à la fin du régime français à Coteau-du-Lac. Le premier canal à écluse a également été construit à Coteau-du-Lac en 1781.

En 1842, le Canada-Uni lance un ambitieux programme de canalisation en vue de normaliser la largeur et la profondeur de tous les canaux canadiens et d'assurer un lien navigable entre Montréal et les Grands Lacs. Pour contourner les rapides des Cèdres et de Saint-Timothée, les autorités décident de faire creuser, entre 1842 et 1845, un canal entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, le premier canal de Beauharnois.²¹ Second maillon du réseau de canalisation du Saint-Laurent après le canal Lachine, il jouera un rôle primordial dans l'ouverture du continent nord-américain à la navigation commerciale, et ce jusqu'en 1907. Ce canal de neuf pieds de profondeur est long de plus de 18 kilomètres et comporte neuf écluses.²² Pour pallier à un manque d'eau à l'entrée du canal, on érige un premier barrage en

²¹ L'excavation du canal a amené la création d'une presqu'île qui deviendra le premier noyau de la future ville de Salaberry-de-Valleyfield, incorporée en 1874.

²² Le site historique de l'Entrée-Supérieure-de-l'Ancien-Canal-de-Beauharnois, reconnu en 2000 par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, comprend les seules trois sections encore visibles en surface de ce canal construit entre 1842 et 1845. Après 1907, il a servi de canal d'aménée d'eau pour la centrale hydroélectrique de Saint-Timothée jusqu'en 1951. MCCQ, 2006. <http://www.historicplaces.ca/en/rep-reg/place-lieu.aspx?id=9125>.



Figure 4 : Embouchure avale du canal de Beauharnois en 1852. Sont visibles, le barrage entre la Grande-Île et l'Île-aux-Chats ainsi que le brise-lames aménagé sur le côté sud du chenal.

Source : Archives publiques du Canada, Collection nationale des cartes et plans, NMC 0053469.

1849 reliant la Grande-Île à la terre ferme, puis un second l'année suivante entre la Grande-Île et l'Île-aux-Chats. À la Grosse-Pointe, en amont de l'écluse de garde à Salaberry-de-Valleyfield, un quai et un brise-lames sont aménagés sur le côté sud du chenal pour guider les navires pénétrant dans le canal.²³

Dès l'ouverture du canal de Beauharnois, la ville de Salaberry-de-Valleyfield connaît un essor important. Moulins à farine, scieries et papetières connaissent une grande popularité. Les rapides, longtemps un obstacle à la navigation, fournissent l'énergie hydraulique pour faire tourner les machines.

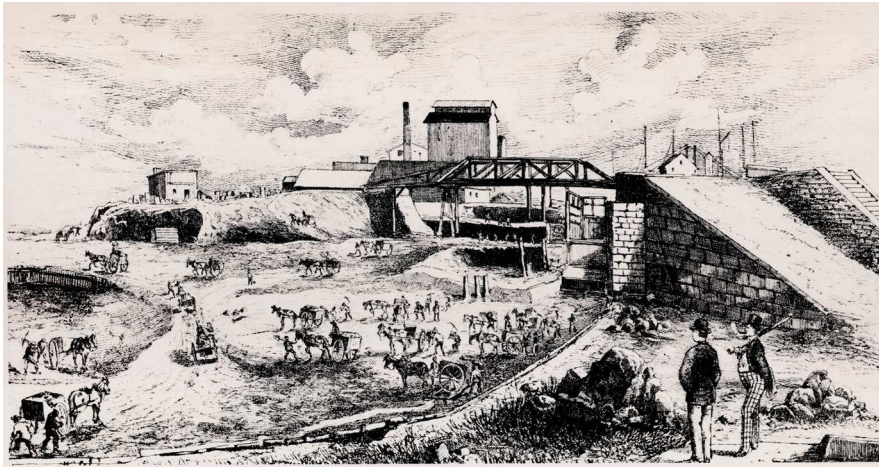


Figure 5 : Excavation du premier canal de Beauharnois.
Source : Collection MUSO.

Figure 6 : Vieux canal de Beauharnois à Valleyfield, avant 1900.
Source : Collection MUSO, 1999_8_0002.



Figure 7 : Plan de la ville de Salaberry-de-Valleyfield indiquant les pouvoirs d'eau utilisés et disponibles en 1887.
Source : Collection MUSO.

23 Au début des années 1960, le gouvernement fédéral cède aux municipalités de Salaberry-de-Valleyfield, Saint-Timothée et Melocheville ses titres de propriété sur les terres comprenant le tracé du premier canal de Beauharnois. La majorité de la voie d'eau est alors remblayée. Hormis trois courts segments localisés dans le centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield, il ne subsiste plus rien du vieux canal, sinon des vestiges archéologiques. Filion et al, 2000, pp. 245 et 258.

Vers 1852, William Miller loue du gouvernement un lot hydraulique et établit une fabrique de papier. En 1857, Miller s'associe avec James et Alexander Buntin (plus tard Valleyfield Paper Mills). Cette fabrique existe jusqu'en 1900, alors que la succession Buntin vend tout son matériel et ses pouvoirs hydrauliques à la Montreal Cotton Mills, établit sur les rives de la rivière Saint-Charles en 1875.

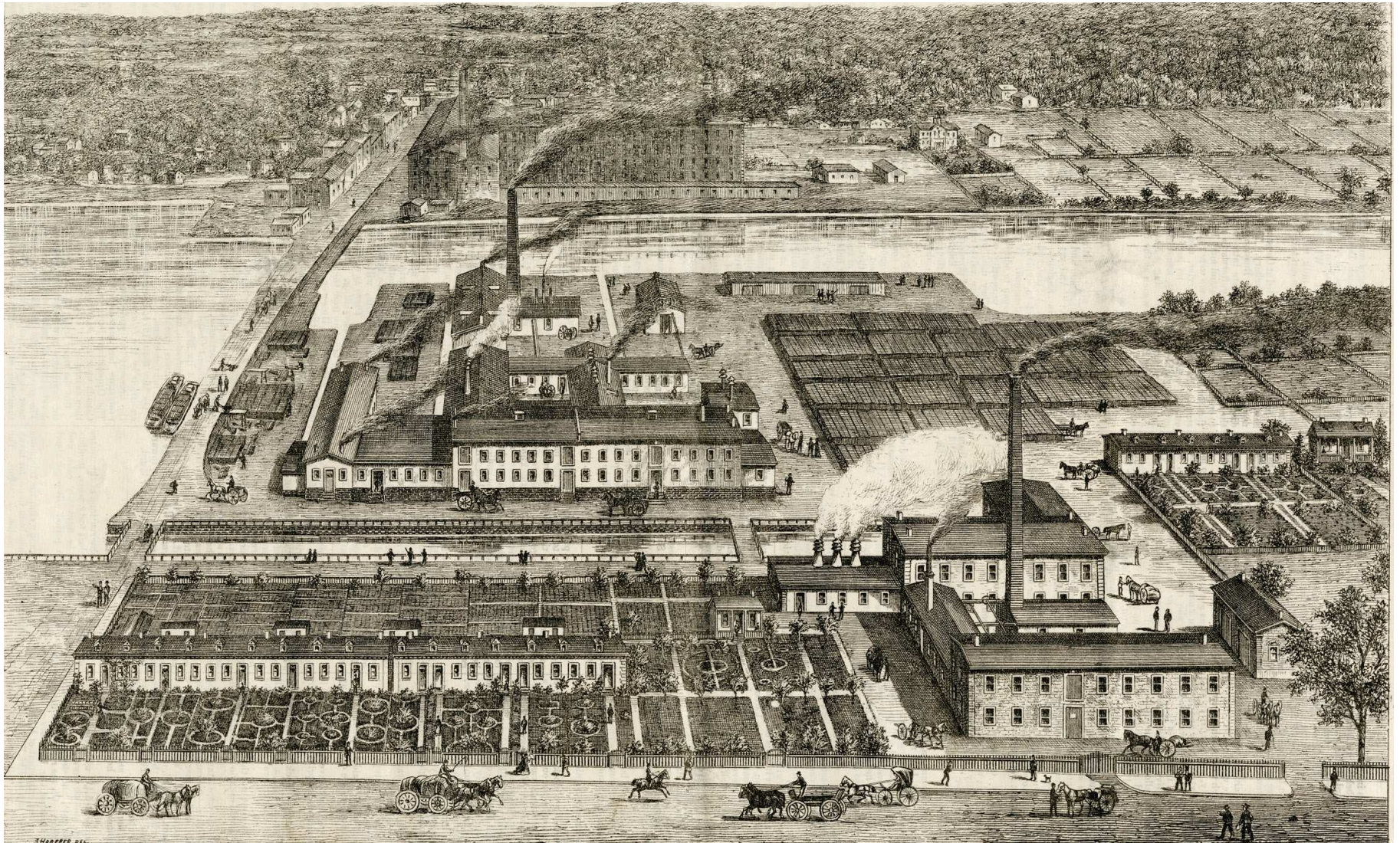


Figure 8 : L'usine de papier Buntin.

Source : Canadian Illustrated News, 12 janvier 1878.

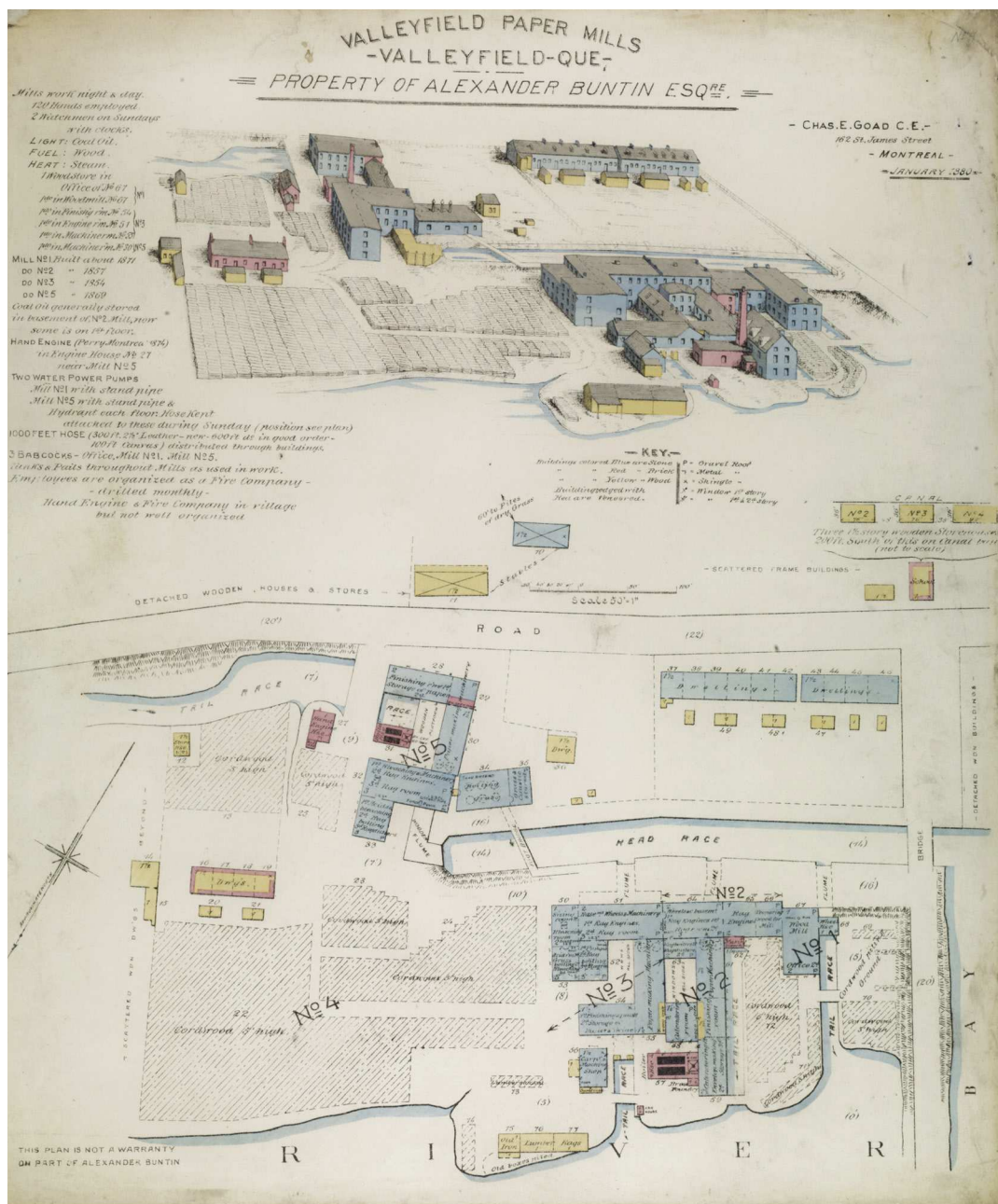


Figure 9 : Plan isométrique de Valleyfield Paper Mills, Charles e. Goad, 1880.
 Source : BAnQ, G/3454/S35G475/1880/G62 CAR.

En 1854, la scierie mécanique F.X. Poitras s'établit à la tête du canal. Cette scierie devient bientôt la propriété d'Alexander Anderson qui y ajoute un moulin à moudre le grain en 1856. En 1878, la manufacture de papier Anderson & Wattie se joint aux rangs des papetières. L'industrie du papier est en plein essor et la Valleyfield Paper Mills fournit le papier pour la plupart des grands journaux imprimés au pays.²⁴ Un autre moulin à farine, The Valleyfield Roller Mills (plus tard McDonald & Robb) est construit en 1881. Ces installations seront arasées en 1901 et absorbées par la Montreal Cotton, en même temps que celles de la Valleyfield Paper Mills.

24 De Stéphano et Plourde, 2010, p. 17.



Figure 10 : Photo aérienne de 1946 illustrant le site de la ferme MOCO (en haut à droite). La carrière de Valleyfield est visible à gauche.

Source : Ville de Salaberry-de-Valleyfield.

La première industrie d'envergure à s'établir à Salaberry-de-Valleyfield, celle qui marque l'arrivée de la grande industrie, occupe le secteur du textile, un secteur en forte croissance dans le Nord-Est américain. Attirée par une main-d'œuvre abondante et par le potentiel hydraulique, et profitant de tarifs douaniers mis en place en 1879 et destinés à protéger le marché intérieur canadien, la Montreal Cotton ou «MOCO» devient rapidement l'une des plus importantes usines du Haut Saint-Laurent, et sera longtemps la plus grosse usine textile au Canada. En 1891, la Montreal Cotton emploie déjà plus de 1000 ouvriers, dont une importante main-d'œuvre féminine.²⁵ Ses premiers bâtiments sont construits de pierres extraites des carrières de Salaberry-de-Valleyfield et de la Grande-Île.²⁶ L'entreprise a sa propre centrale, érigée à la fin du 19^e siècle, et exploite même une ferme à partir de 1880.²⁷ Sa localisation, la taille de ses usines, la composition de sa main-d'œuvre et sa structure financière en font un exemple de la grande industrie capitaliste. C'est avec l'implantation de la filature de Salaberry-de-Valleyfield et celle de Victor Hudon à Hochelaga que démarre véritablement l'industrie cotonnière québécoise.²⁸

La présence de la MOCO suscite l'établissement d'industries parallèles. Northrop Ironworks Co, fabricant de radiateurs et d'élevateurs met sur pied, en 1898-1899, un établissement spécialisé dans la fabrication du métier à tisser automatique. Ce métier connaît une popularité fulgurante durant la première décennie du 20^e siècle.²⁹ D'autres fonderies et industries spécialisées dans l'usinage des métaux ouvrent à la même époque, tels la Valleyfield Iron Works (ca 1895), la Cie Frédéric Outram, spécialisée dans la fabrication de limes et scies (1888), l'International Bronze Powder Works (1906) et J. F. Howard, laminerie et fabricant de poêles et lits (1908). Puis, se met sur pied toute une gamme d'industries légères : boulangeries, biscuiteries, crèmeries, manufactures de chaussures et autres.

Le secteur industriel a le vent dans les voiles. L'expansion des marchés intérieurs au Canada stimule l'exploitation des ressources naturelles qui abondent sur son territoire. Le Québec est reconnu, entre autres, pour son bois d'œuvre, sa pâte à papier et son énergie hydroélectrique. Ces produits alimentent les industries de transformation et incitent les municipalités à attirer les industriels chez eux en leur offrant des primes, des subventions et des garanties.³⁰

25 Groulx, 1913, [22].

26 De Stephano et Plourde, 2010, p. 61.

27 La ferme sera exploitée jusqu'en 1948. De Stephano et Plourde, 2010, p. 64.

28 Les filatures de coton ont tendance à s'implanter en banlieue des grands centres urbains ou dans de petites villes afin de profiter de bassins de population rurale prête à travailler à bas salaire. L'autre facteur déterminant est la disponibilité de grandes quantités d'énergie hydraulique, puis hydroélectrique. Linteau et al, 1989, Tome 1, pp. 161-162.

29 L'entreprise ferma ses portes en 1903. Grâce à un contrat avec la Montreal Cotton pour fournir tout le matériel en fonte pour la réparation et la confection de nouveaux métiers, la compagnie Valleyfield Iron Works s'installa dans les locaux de la Northrop en 1905. Ferland, Jacques, août 1982, pp 198-199.

30 Couturier, 1994, pp. 239-240.

À Salaberry-de-Valleyfield, comme pour l'ensemble du Québec, une tendance se dessine : la mise sur pied des industries, l'approvisionnement en matières premières et la distribution des produits finis sont régies principalement par des anglophones qui ont la capacité financière de s'approprier les innovations technologiques et de développer les réseaux de transports permettant de s'immiscer dans les marchés nord-américains, alors que le travail au quotidien est effectué par une main d'œuvre locale à bon marché et, pour ce qui est du Haut-Laurentien, généralement francophone.³¹

Dans le sillage de cette poussée industrielle, la région voit l'arrivée de nouveaux services tels qu'un traversier reliant Salaberry-de-Valleyfield et Coteau-du-Lac en 1877, la création du journal *Le Progrès* en 1878, les premiers conduits d'aqueduc en 1882,³² les premières lignes téléphoniques en 1884, l'éclairage des rues en 1888³³ et l'implantation du chemin de fer dès 1880.³⁴ Après le canal de Beauharnois, ce dernier devient une seconde épine dorsale autour de laquelle s'articule le développement de Valleyfield.



Figure 11 : Bâtiment de l'aqueduc de Salaberry-de-Valleyfield, visible au centre de la photo.

Source : Collection MUSO.

³¹ Valois, 2001, p. 186-189.

³² La Valleyfield Water Works est créée en 1885. Théorêt, 1999, p. 78.

³³ Théorêt, 1999, p. 74 et p. 173.

³⁴ Filion et al, 2000, pp. 266-267.



Figure 12 : Valleyfield, QC, vers 1905.

Source : MUSO, Collection Dominion Textile, 1987_7_02.

À l'aube du 20^e siècle, la municipalité se classe parmi les plus importantes villes québécoises, un exploit attribuable en grande partie à la présence de nombreuses industries, dont la Montreal Cotton. De 1880 à 1900, Salaberry-de-Valleyfield triple ses effectifs affichant une population de 10 719 et devient le cinquième centre urbain en importance derrière Montréal, Québec, Hull et Sherbrooke.³⁵ En 1900, elle rassemble les trois-quarts de de la main d'œuvre manufacturière du Québec et engendre 60% de la valeur des produits expédiés.³⁶

Des quartiers sont établis au nord, à l'est et au sud de la baie Saint-François auxquels

³⁵ Filion et al, 2000, p. 192.

³⁶ Filion et al, 2000, p. 226.

se greffe une artère commerciale (la rue Victoria). Par la suite, l'enserrment de la baie est complété par le quartier Bellerive où la Montreal Cotton construit plusieurs rangées de maisons de compagnies pour ses cadres et ses ouvriers spécialisés, l'un des plus vieux ensembles de ce type au Canada.³⁷ Salaberry-de-Valleyfield devient le siège d'un diocèse en 1892 et diverses institutions se greffent au tissu urbain, formant ainsi un nouveau pôle régional.³⁸

³⁷ Ce quartier chevauche les anciens quartiers Nord et Bellerive. Selon les auteurs d'une étude de caractérisation patrimoniale commandée par la Ville, ce secteur résidentiel possède tous les prérequis pour une reconnaissance patrimoniale. Mongrain, Guy et Julie Allard, Étude de caractérisation patrimoniale de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, Salaberry-de-Valleyfield, mars 2011.

³⁸ Mongrain et Allard, op cit.

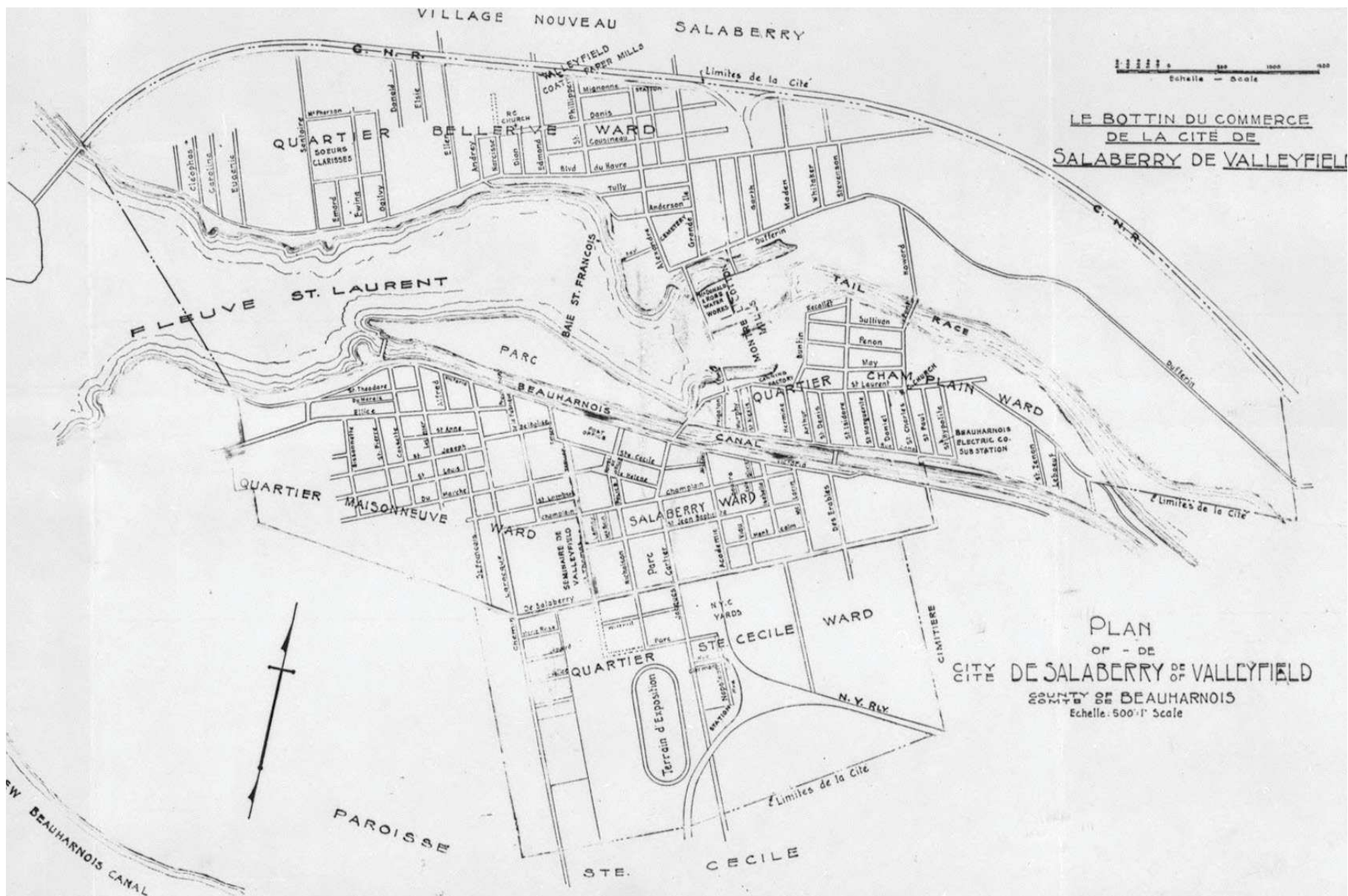


Figure 13 : Carte des anciens quartiers en 1920.
Source : Bottin du commerce de la cité de Salaberry-de-Valleyfield.

La Montreal Cotton continue à étendre ses installations avec la construction du moulin Gault en 1901. Suivant la tendance de l'époque de regrouper des compagnies dans de très grandes entreprises, la MOCO vendra toutes ses actions à la société Dominion Textile Company Ltd en 1911.³⁹ La même année, un nouveau joueur de taille apparaît sur la scène industrielle avec l'arrivée de la Brasserie Gold Lion sur le site actuel de la Schenley (Diageo), alors que la Valleyfield Canning Co. aménage dans l'ancien moulin à papier Buntin. McGill Shoe Company, Ed Youngheart, fabricant de cigares, National Paper et Valleyfield Coated Paper Mills s'installent à la même époque. On assiste alors à une transformation industrielle qui se manifeste non seulement dans la diversité des entreprises, mais aussi dans l'ensemble de la structure manufacturière.

L'accroissement du trafic sur les canaux du Saint-Laurent incite le réaménagement du réseau à la fin du siècle. C'est ainsi que le canal de Soulanges remplace celui de Beauharnois en 1899. Victime de sa profondeur insuffisante, le canal de Beauharnois est fermé à la navigation en 1907.⁴⁰ Par la suite, le gouvernement canadien louera le canal à la Canadian Light, Heat and Power et, dès lors, il sera transformé en canal d'amenée destiné à alimenter la centrale hydroélectrique construite à Saint-Timothée.⁴¹ Cette dernière sera mise en service en 1911. Sa production d'énergie est consommée à Montréal où l'usine de Côte-Saint-Paul en assure la distribution pour alimenter, entre autres, les tramways électriques.⁴²

2.2 LA GRANDE GUERRE ET SON IMPACT

La Première Guerre mondiale exerce une demande accrue sur les ressources naturelles du Québec et sur le besoin en matières premières des États-Unis.⁴³ La montée des secteurs reliés à l'exploitation des ressources naturelles est révélée dans la structure industrielle du Québec.⁴⁴ Entre 1900 et 1929, le papier, les métaux autres que le fer, les minéraux non métalliques et les produits chimiques passent d'un peu plus de 9% de la production manufacturière québécoise à 22%. Cela étant dit, l'industrie québécoise maintient les secteurs produisant des biens de consommation et ceux utilisant une main-d'œuvre à bon marché, tel le textile, le vêtement et le tabac.⁴⁵

En plus de l'exploitation massive des ressources naturelles, la Première Guerre mondiale favorise la croissance industrielle du Québec dans d'autres secteurs : munitions, tentes et toiles, fer et acier, chantiers maritimes et tout ce qui se rapporte au transport. La guerre voit également l'entrée en force d'une main-d'œuvre féminine dans des secteurs traditionnellement réservés aux hommes. Ce phénomène, tributaire d'une pénurie d'ouvriers, comporte une valeur ajoutée pour les entreprises, car les salaires des femmes sont presque toujours la moitié de ceux des hommes.⁴⁶

L'économie de guerre amène à Salaberry-de-Valleyfield l'établissement de la Canadian Marine Engineering Co, de la Castings Company of Canada (spécialisé dans le moulage de produits en fer et acier) et de la Valleyfield Tool Manufacturing Co., puis l'agrandissement de l'usine de la Canadian Bronze Powder Works Ltd. On note, cependant quelques échecs, dont la faillite de la brasserie Gold Lion.

Face au poids considérable de Montréal, les villes qui l'entourent croissent cependant à un rythme plus lent. C'est le cas de Salaberry-de-Valleyfield qui semble atteindre un plafond et même une chute de population au cours de la période de 1900 à 1929. Ce phénomène est vraisemblablement tributaire de l'amélioration des communications vers Montréal et de la diminution de l'importance des villes satellites comme relais entre la métropole et les régions rurales.⁴⁷

39 L'industrie textile est un des premiers exemples québécois de la concentration des entreprises. Linteau, et al, 1989, Tome 1, p. 162.

40 Linteau et al, 1989, Tome 1, p. 116; Théorêt, 1999, p. 76.

41 Julien, 1986, p. 79. Cette centrale fut achetée par Hydro-Québec en 1948 qui mettra fin à ses activités trois ans plus tard.

42 Filion et al, 2000, p. 258.

43 À partir de la décennie 1920, les États-Unis deviennent les premiers clients du Canada; ils achètent près de 80% de la production des produits semi-transformés du Québec. Dauphin, 1994.

44 À l'exception des produits du bois qui sont en perte vitesse. Linteau et al, 1989, Tome 1, p. 429.

45 Linteau et al, 1989, Tome 1, p. 430.

46 Dickinson et Young, 1992, p. 240.

47 Filion et al, 2000, pp. 227- 228.

2.3 DE LA GRANDE DÉPRESSION À LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

La Bourse de Montréal s'effondre en octobre 1929, dans le sillage de la chute de celle de New York. Des sommes d'argent sont octroyées aux municipalités pour la mise en chantier de travaux publics, ce qui permet de soulager temporairement le problème du chômage, conséquence du ralentissement de l'économie nord-américaine. Certains secteurs industriels, notamment le fer et l'acier, profitent de cette manne provenant des fonds publics, alors que d'autres, dont l'industrie du papier journal, se voient acculés à la faillite. La Crise atteint son creux en 1933 alors que le taux de chômage dépasse 25% de la population, notamment dans les grandes villes.

À Salaberry-de-Valleyfield, la valeur de la production industrielle chute de 58% entre 1929 et 1932.⁴⁸ La Montreal Cotton se voit obligé de licencier près d'un-tiers de ses employés. En contrepartie, la compagnie Brupbacher Silk Mills profite des avantages offerts par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield (l'exemption de taxes et de taxes d'eau pour une période de dix ans et la construction d'un égout et d'un aqueduc sur la propriété de la compagnie) pour s'y installer.⁴⁹

Dès 1929, on s'affaire à construire l'actuel canal de Beauharnois entre les lacs Saint-François (Salaberry-de-Valleyfield) et Saint-Louis (Beauharnois), un ouvrage monumental d'un kilomètre de largeur sur 24,5 km de longueur et d'une profondeur de neuf mètres, au cœur des terres agricoles. La construction du canal permet, grâce au détournement de 80% du débit des eaux du fleuve et à la rupture de pente de 24 mètres entre les deux lacs, d'alimenter la centrale hydroélectrique Beauharnois, l'une des plus puissantes centrales au fil de l'eau au monde, alors propriété de la Beauharnois Light, Heat & Power, maintenant intégrée au réseau de Hydro-Québec. À ce canal d'amenée se grefferont des barrages, des ouvrages de régulation et des digues.⁵⁰ Parallèlement, la Beauharnois Power Corporation distribue de l'énergie à rabais à toute industrie désirant s'installer dans la région.⁵¹ Ces conditions favorables inciteront des industries telles que la compagnie Asten Johnson, fabricant de feutres d'amiante, à s'installer à Bellerive.

48 Filion et al, 2000, pp. 227- 228.

49 Ville de Valleyfield, Loi modifiant la charte de la cité de Salaberry-de-Valleyfield (Sanctionnée le 11 mars 1931)/Gazette officielle de Québec, samedi 29 novembre 1930, p. 4097. L'ouverture de l'usine de soie a permis de récupérer plusieurs ouvriers mis à pied par la Montreal Cotton. En 1932, la compagnie sera acquise par Grout's Limited et renommée Valleyfield Silk Mills (<http://data2.archives.ca/pdf/pdf001/p000000849.pdf>, Grout's Limited, MG 28 III 120, Accession 1990/0345).

50 McNaughton, 1964, pp. 16-18.

51 La Gazette de Montréal, jeudi 10 avril 1930, Vol CLIX, no 86.

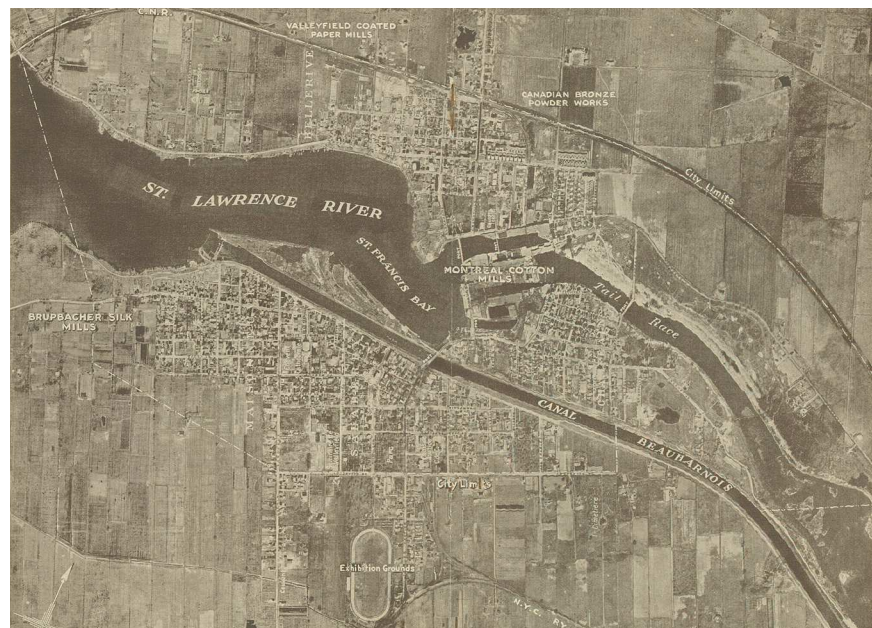


Figure 14 : «Aerial Mosaic Map of the City of Valleyfield, Quebec, Canada», 1930.

Source : Ville de Valleyfield.

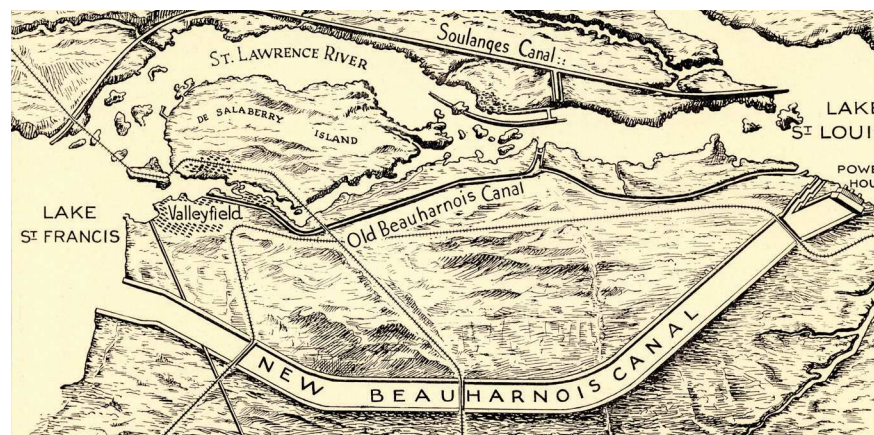


Figure 15 : Map showing location of the new Beauharnois Canal. An Industrial Centre,

Source : Corporation de la cité Salaberry-de-Valleyfield, Québec, novembre 1930.

2.4 LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE ET LES ANNÉES D'APRÈS-GUERRE

Lorsque débute la Seconde Guerre mondiale, les industries canadiennes subissent encore les contrecoups de la Grande Dépression et se débattent sur la voie d'une reprise économique précaire. La structuration des industries « de guerre » viendra rectifier cette situation. En 1940, l'honorable C.D. Howe devient ministre du nouveau ministère des Munitions et des Approvisionnements qui contrôle et coordonne tous les aspects de la production de guerre. Il chapeaute, entre autres, tous les achats au Canada du gouvernement britannique et des autres gouvernements alliés : véhicules militaires de transport, chars, cargos et navires militaires, avions, canons et armes portatives, munitions, de même qu'uniformes, équipement de balayage de mines, parachutes, équipement de lutte contre les incendies et fournitures pour les hôpitaux. Il crée aussi 28 sociétés d'État pour produire toutes sortes d'articles, allant des fusils au caoutchouc synthétique.⁵²

La région de Salaberry-de-Valleyfield profite de cette manne. Avant la fin du conflit, Montreal Cotton aura produit quelque 60 millions de mètres de tissus pour l'armée, tandis que la Valleyfield Silk Mills aura diversifié sa production pour inclure la fabrication de parachutes. De 1940 à 1942, la Société des approvisionnements de guerre construit une usine d'explosifs à Saint-Timothée ainsi qu'une usine d'acide sulfurique sur l'île Clark, attirant quelque 3000 employés. Plusieurs ouvriers à Saint-Timothée occuperont un nouveau quartier créé pour eux, le village «Nitro».⁵³ Bon nombre d'industries canadiennes qui se sont transformées pour la guerre ne fermeront pas leurs portes par la suite. Ce sera le cas, notamment, de Canadian Industries (CIL)/Expro.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les différentes phases de l'industrialisation du Québec sont encore clairement visibles dans sa structure industrielle. Les plus anciennes industries, comme le vêtement, le textile, le cuir, le bois et le tabac, continuent à être des piliers importants de l'économie québécoise et dépendent toujours d'une main-d'œuvre immigrante et rurale à bon marché. Ces industries emploient 54,2% des ouvriers québécois et comptent pour 48,6% de la valeur totale de la production industrielle en 1950. Mais, de nouveaux groupes prennent une part de plus en plus importante du marché. Quatre secteurs, à peine existants

52 http://www.vac-acc.gc.ca/content/history/secondwar/factsheets/pdf/industry_f.pdf

53 Filion et al, 2000, p. 230. Salaberry-de-Valleyfield a également été le site d'un camp d'entraînement militaire de 1940 à 1943. Connu sous le nom de Fort Salaberry, celui-ci était localisé sur un terrain bordé par les rues Victor-Léger, Ellice, Saint-Jean-Baptiste et Beaulac. De 1959 à 1964, le camp a été recyclé en complexe de transition pour le ministère fédéral de la Justice. Par la suite, le terrain a accueilli quelques commerces et industries, dont Daron Sport Équipement et Val Craft Industries, fabricant de bateaux de plaisance en fibre de verre. (Daniel Grenier, Le Soleil de Salaberry-de-Valleyfield, 28 janvier 2009.)

en 1930, feront une percée fulgurante durant la guerre, occupant ensemble en 1950 plus de 20% de la production manufacturière : les industries chimiques, le matériel de transport (avions et navires), les produits électriques et les produits métalliques.⁵⁴

En Amérique du Nord, l'après-guerre inaugure le début d'une croissance sans précédent qui se poursuivra jusqu'à la récession de 1957. Durant la décennie 1946-1956, le produit national brut par habitant au Québec augmente de 106 %.⁵⁵ Deux motifs sont à l'origine de ce nouvel essor. En premier lieu, les familles nord-américaines disposent de liquidité qu'elles ne demandent qu'à consommer en biens durables. De plus, les principales puissances européennes ont été fortement affaiblies par le conflit mondial et ce sont aux États-Unis que revient la tâche de reconstruire les «vieux pays». Le gouvernement du Québec accueille à bras ouverts les capitaux étatsuniens et investissent massivement afin d'aménager le territoire en infrastructures essentielles aux besoins logistiques des multinationales.⁵⁶ Dans cette foulée, le camionnage déclassera le rail pour le transport des marchandises sur de courtes distances et suscitera une répercussion qui marquera profondément le paysage, soit la prolifération des autoroutes.

Dans la région de Salaberry-de-Valleyfield, les années 1950 et 1960 verront une véritable explosion d'industries dans le secteur chimique (Davison Chemical, Canadian Alcolac, McCarthur Chemical, Allied Chemicals (successeur de Nichols Chemical), Les Engrais du Saint-Laurent, Kay Brothers, Grace Canada et National Silicates.⁵⁷ Devant utiliser de grandes quantités d'électricité dans leurs processus de fabrication, ces industries ont tendance à s'installer là où cette ressource est facilement accessible. D'autres industries nécessitant de grandes espaces choisissent également Salaberry-de-Valleyfield, dont Goodyear Rubber and Tire Co. of Canada et Canadian Electrolytic Zinc. Au terme des années 1960, ces deux industries monopolisent 35% de la main d'œuvre de la ville qui est à 70% industrielle.⁵⁸

54 Bernier et Boily, 1986; cité dans Dickinson et Young, 1992, p. 294.

55 Ministère de l'Industrie et du Commerce (1972) Tableau types, Comptes économiques du Québec : Revenus et Dépenses 1946-1970, Québec, Direction générale de la recherche et de la planification, p. 22-23.

56 Richard Leclerc, Regard sur une étape du développement économique du Québec, février 2013, <http://www.action-nationale.qc.ca/2011-06-30-23-44-4/numeros-2013/47-fevrier-2013/222-regard-sur-une-etape-du-developpement-economique-du-quebec>.

57 Ces deux compagnies sont un bel exemple d'interdépendance industrielle. National silicates prépare des silicates de sodium, une matière première servant dans l'un des procédés de Grace Canada qui fabrique des composés destinés à l'industrie pétrolière. Lors de l'ouverture des deux usines en 1957, la totalité de la production de l'usine National silicates était acheminé par une conduite souterraine vers les installations de Grace Canada. Au fil du temps, «National Silicates et Grace Davison», vol, 16, numéro 2, juin 2007, p. 44.

58 Théorêt, 1999, p. 170.

Les années d'après-guerre apportent également des changements importants dans le corps des travailleurs. L'automatisation engendre une réorganisation des chaînes de production et fait disparaître certains types d'emploi. La main-d'œuvre féminine accuse un recul lors de la fermeture des usines de guerre, mais reprend graduellement après 1950 pour se rediriger vers le secteur tertiaire (secteur des services). L'entrée de pays en voie de développement dans certains secteurs industriels qui, grâce à une main-d'œuvre peu dispendieuse, arrive à produire des biens à des coûts inférieurs à ceux manufacturés au Québec, entraîne une remontée du chômage. La pratique syndicale se transforme et se converge, ressentant le besoin d'unité pour améliorer les conditions de travail et surtout les salaires. Dans l'industrie du coton, par exemple, le salaire horaire d'une fileuse triple, à la suite d'une grève particulièrement hostile, passant de 0,46\$ à 1,36\$ entre 1946 et 1961.⁵⁹

À partir de 1959, le canal de Beauharnois (II) fait partie intégrante de la Voie maritime du Saint-Laurent sur laquelle transitent annuellement quelque 2 000 navires commerciaux. Afin de profiter de cette voie fluviale, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield se dote d'un terminal portuaire, l'un des rares ports municipaux au Canada. Son emplacement géographique en fait un site privilégié pour desservir les marchés du Québec, de l'Ontario et de l'Est des États-Unis. Le terminal amorce ses activités en 1968 et compte des infrastructures de transbordement pouvant manipuler jusqu'à 4000 tonnes métriques à l'heure de produits de tous genres.⁶⁰ À partir de 1975, le port sert de terminus à la Canada Steamship Lines qui y construit des hangars pour l'entreposage de marchandises en attente de distribution.⁶¹ L'axe Valleyfield-Beauharnois connaîtra en effet un important essor industriel dans la seconde moitié du 20^e siècle, particulièrement dans le secteur secondaire et de la transformation.⁶²

Mais, à partir du début des années 1970, un mouvement de désindustrialisation est à l'œuvre dans tout le Nord-Est américain.⁶³ Pour demeurer compétitif avec les pays industriels émergents où la main d'œuvre est à meilleur marché, les entreprises doivent moderniser leurs infrastructures. Ceci a pour résultat l'automatisation accrue des modes de production et des mises à pied massives.⁶⁴ La compagnie pharmaceutique Merck et la Dominion Textile à Salaberry-de-Valleyfield sont parmi

59 «Ce conflit, qui opposait les travailleurs à une puissante compagnie ainsi qu'au pouvoir de Duplessis et du clergé local, ébranle les fondements du monolithisme de la société québécoise et est un des premiers signes annonciateurs de la « révolution tranquille ». En effet, c'était la première fois que les travailleurs à l'usine de Valleyfield de la Montreal Cotton aient obtenu un contrat collectif. Bettez, 2008, p. 26.

60 Filion et al, 2000, p. 263.

61 Codebecq, 1978, p. 14.

62 Le secteur secondaire regroupe les activités liées à la transformation des matières premières issues du secteur primaire.

63 High et Lewis, 2007, p. 24.

64 Lamonde et Martineau, 1992), p.10; Linteau, 2000, pp. 444-447.

les victimes. En 1971, une partie importante des installations de la Dominion Textile est démolie pour faire place à un centre commercial et, entre 1982 et 1992, la compagnie ferme définitivement ses trois usines à Salaberry-de-Valleyfield. En 1988, l'usine d'embouteillage Coke cesse ses activités et en 1993 ce sera au tour de Pepsi-Cola.⁶⁵

Les industries ayant fait le virage technologique voient, en contrepartie, leurs actifs grossir de façon exponentielle. En 1999, Produits chimiques Expro signe un contrat de 100 millions \$ et l'usine Goodyear annonce des investissements de 85 millions \$ permettant l'embauche de 350 nouveaux employés.⁶⁶

65 Théorêt, 1999, pp. 80-81. Plusieurs tisserands de la MOCO seront récupérés par la compagnie Asten Johnson. En 1990, l'hôtel Delta, aujourd'hui l'Hôtel Plaza, sera construit à même les murs de l'ancienne usine Gault Mills.

66 Théorêt, 1999, p. 81.



Figure 16 : Port de Valleyfield. Profil socioéconomique, Ville de Salaberry-de-Valleyfield, Direction du développement, décembre 2010.

Source : http://www.ville.valleyfield.qc.ca/sites/default/files/pdf/portrait_ville/profil_socioeconomique_francais_final201.pdf

2.5 VALLEYFIELD À L'AUBE DU 21^e SIÈCLE

Dans les premières années du 21^e siècle, Salaberry-de-Valleyfield connaît un boom d'investissements dans le secteur industriel, passant de 21 permis de construction en 2001 pour une valeur de 8 440 000 \$ pour atteindre 40 permis en 2008 d'une valeur de 26 753 867, une hausse fulgurante de plus de 900 % en comparaison aux années précédentes. En 2010, la ville compte 100 entreprises dans le secteur de la fabrication, lequel occupe plus de 20% des emplois locaux.⁶⁷

Une nouvelle tendance se dessine à la même époque alors que la majorité des nouvelles industries est regroupée dans quatre zones industrielles : le Parc d'affaire Arthur Miron sur la pointe de Grande-Île, le Parc industriel Saranac, le plus vieux parc industriel, situé aux abords de la rue Victoria le long de l'ancien canal, le parc industriel et portuaire Perron situé à proximité du Port de Valleyfield, et plus récemment l'Écoparc industriel de Salaberry-de-Valleyfield, situé au carrefour des autoroutes 30 et 530.⁶⁸ Ces parcs accueillent des entreprises de tailles variées allant de la PME à l'entreprise comptant plus de 500 travailleurs. Celles-ci œuvrent dans divers secteurs d'activité : métal, chimie et pétrochimie, meuble et bois ouvré, plastique et caoutchouc, construction, bioalimentaire, transport, etc. et sont desservies par les principaux axes de transport.

Aujourd'hui, la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield poursuit une longue tradition de ville industrielle, résultant de l'ancrage d'activités économiques dans un territoire géographiquement bien localisé, et dont l'attachement de la population par l'entreprise contribue de façon significative à définir le tissu social du lieu.

⁶⁷ Rapports annuels, Ville de Salaberry-de-Valleyfield, Profil socioéconomique, décembre 2010, pp. 29 et 48, <http://www.ville.valleyfield.qc.ca/sites/default/files/pdf/portraitville/profilsocioeconomiquefrançaisfinal201.pdf>

⁶⁸ Portrait des zones industrielles, CLD Beauharnois/Salaberry, www.cld-beauharnois-salaberry.org.

