Canal Lachine : Histoire de l'ingénierie des voies navigables canadiennes

By 2727 Coworking Publié le 25 juin 2025 25 min de lecture

Le canal Lachine : construction et importance historique

Contexte historique et premiers plans

Le canal Lachine a été conçu pour résoudre un important goulot d'étranglement des transports dans le Canada colonial. Les rapides Lachine du fleuve Saint-Laurent, juste en amont de Montréal, empêchaient les navires de remonter plus loin vers l'intérieur des terres, obligeant à décharger les marchandises et à les transporter par portage autour des rapides (Source: en.wikipedia.org). Dès le

XVIIe siècle, les autorités coloniales ont reconnu la nécessité de contourner ces rapides. En 1689, **François Dollier de Casson** de l'ordre des Sulpiciens a initié la première tentative de creusement d'un canal à Lachine, dans le but d'alimenter en eau les moulins à grains voisins et d'ouvrir une voie vers l'ouest (Source: en.wikipedia.org)(Source: legacy.csce.ca). Ce premier projet français a été abandonné vers 1700, après qu'une attaque iroquoise et un manque de ressources aient interrompu la construction (Source: en.wikipedia.org)(Source: legacy.csce.ca). Pendant plus d'un siècle, l'idée d'un canal est restée en sommeil en raison de conflits permanents et de capitaux limités, mais la vision d'une route vers « la Chine » (Lachine) à l'intérieur des terres a persisté dans le nom et l'imagination (Source: en.wikipedia.org)(Source: en.wikipedia.org).

Au début du XIXe siècle, des changements géopolitiques et économiques ont relancé le projet de canal. Après la guerre de 1812, les autorités britanniques et les marchands locaux de Montréal se sont de plus en plus préoccupés de sécuriser des voies de transport non vulnérables aux ingérences américaines (Source: en.wikipedia.org). Simultanément, les États-Unis construisaient le canal Érié (achevé en 1825), menaçant de détourner le commerce des Grands Lacs vers le sud, vers New York (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). La communauté d'affaires de Montréal craignait de perdre des parts de commerce au profit de cette voie concurrente, ainsi qu'au profit des colonies agricoles en croissance du Haut-Canada. En réponse, un groupe de marchands importants de Montréal a formé la **Compagnie des propriétaires du canal Lachine** pour financer et construire un canal qui contournerait les rapides Lachine et capterait le commerce occidental pour Montréal (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). À la tête de cette initiative se trouvait **John Richardson**, un riche marchand et cofondateur de la Banque de Montréal, ainsi que d'autres personnalités comme **John Redpath**, un jeune entrepreneur écossais immigrant, et les entrepreneurs Thomas McKay, Abner Bagg, et d'autres (Source: en.wikipedia.org). Soutenu par ce consortium et avec l'appui du gouvernement, les plans du canal Lachine sont enfin passés de l'aspiration à la réalité dans les années 1820.

Construction du canal (1821-1825)

La construction du canal Lachine a officiellement commencé le 17 juillet 1821, date marquée par John Richardson retournant la première pelletée de terre (Source: parks.canada.ca). L'ingénieur en chef du projet était **Thomas Burnett**, John Richardson jouant un rôle de gestion, et des entrepreneurs comme **John Redpath** supervisant les équipes de travail (Source: en.wikipedia.org). La tâche était monumentale pour l'époque : les ouvriers devaient creuser un chenal d'environ 14 km de long depuis le vieux port de Montréal jusqu'au lac Saint-Louis (partie du Saint-Laurent), en creusant la terre et la roche à la main (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). La

majeure partie de la main-d'œuvre — environ 800 à 1000 hommes — était constituée d'immigrants irlandais, récemment arrivés et désespérés de trouver du travail (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). Ils ont travaillé du lever au coucher du soleil six jours par semaine, armés de pioches, de pelles, de brouettes et de poudre noire pour le dynamitage, réalisant des prouesses d'ingénierie civile avec des outils rudimentaires (Source: parks.canada.ca). Environ un tiers du tracé du canal traversait de la roche solide, qui devait être fendue et retirée à la main à une époque antérieure aux machines modernes (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). Malgré les accidents fréquents, les épidémies et les conditions de travail difficiles typiques des premiers projets de canaux, les travaux ont progressé régulièrement.

Sous la supervision de Burnett, le canal original a été achevé en 1824 et officiellement ouvert à la navigation en 1825 (Source: legacy.csce.ca). La voie navigable achevée comportait sept écluses en maçonnerie, chacune mesurant environ **30 m de long, 6 m de large et 1,5 m de profondeur**, pour s'adapter au faible tirant d'eau des bateaux à vapeur et des bateaux de l'époque (Source: legacy.csce.ca). Ces écluses permettaient aux navires de franchir une dénivellation totale de 14 mètres entre le port de Montréal et le niveau du lac Saint-Louis. Le canal comprenait également des structures auxiliaires telles que des vannes en bois, des déversoirs et un tunnel d'alimentation pour l'approvisionnement en eau. Lorsque le **canal Lachine** a été ouvert en 1825, il a immédiatement tenu sa promesse d'améliorer les transports : les marchandises et les passagers pouvaient désormais voyager en bateau au-delà de Montréal, évitant les rapides auparavant infranchissables (Source: en.wikipedia.org). Cela a considérablement réduit le coût et le temps de transport des marchandises entre Montréal et la région des Grands Lacs. Montréal est rapidement devenue le **principal port de transbordement** du Haut-Canada — un avantage qui l'a aidée à éclipser Québec comme principal port d'entrée vers l'intérieur du Canada (Source: en.wikipedia.org). Au cours des 15 premières années, le trafic sur le canal a explosé : le nombre de navires l'utilisant a été multiplié par sept, et le trafic de passagers par cinq, entre le milieu des années 1820 et 1840 (Source: parks.canada.ca). Le succès du canal au cours de ces premières années a validé la vision de ses fondateurs et a positionné Montréal comme un pôle commercial en croissance centre commercial sur le Saint-Laurent.

Première expansion et débuts industriels (1825-1850)

Vue historique du canal Lachine vers 1910, avec des élévateurs à grains et des bâtiments industriels bordant ses rives. La création du canal a transformé Montréal en un important port intérieur et a attiré des usines sur le front de mer (Source: legacy.csce.ca). La croissance rapide du trafic sur le canal a rapidement révélé les limites des écluses originales, petites et au chenal peu profond. Dans

les années 1840, de plus grands bateaux à vapeur sillonnaient le Saint-Laurent, et la capacité du canal Lachine était devenue un goulot d'étranglement. Les commissaires du port de Montréal, dirigés par des personnalités comme **John Young**, ont réclamé des améliorations pour accueillir des navires plus grands (Source: en.wikipedia.org). Des changements politiques ont également facilité l'action : l'union de 1840 du Haut et du Bas-Canada a placé les projets de canaux sous une administration unifiée, et le gouvernement britannique a lancé un ambitieux programme d'agrandissement des canaux pour soutenir le commerce canadien (Source: parks.canada.ca). Entre **1843 et 1848**, le canal Lachine a subi son premier agrandissement majeur sous la direction de l'ingénieur **Alfred Barrett** (Source: en.wikipedia.org). Les ouvriers ont approfondi et élargi le canal, et les sept écluses originales ont été remplacées par **cinq nouvelles écluses**, chacune mesurant **61 m (200 pi) de long, 13,5 m (44 pi) de large et 2,7 m (9 pi) de profondeur** — soit environ le double des dimensions précédentes des écluses du canal (Source: en.wikipedia.org). Cette expansion a permis au canal de gérer des navires plus lourds et plus longs, augmentant considérablement sa capacité de débit.

L'agrandissement des années 1840 a eu un effet secondaire imprévu mais transformateur : il a permis au canal de produire de l'**énergie hydraulique** pour l'industrie. En installant des déversoirs de contrôle et des vannes industrielles, les ingénieurs ont exploité l'eau qui s'écoulait dans le canal pour entraîner des roues hydrauliques et des turbines dans les usines adjacentes (Source: en.wikipedia.org). Presque immédiatement après l'élargissement du canal en 1848, les entrepreneurs ont profité de cette nouvelle source d'énergie bon marché. Des usines ont poussé le long des rives du canal, en particulier près des écluses et des bassins où la chute du niveau de l'eau était la plus importante et où l'énergie pouvait être exploitée (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). En quelques années, une trentaine de nouvelles entreprises industrielles étaient en activité, allant des moulins à farine et des fonderies métalliques aux brasseries et aux tanneries, stimulant le secteur manufacturier de Montréal (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). Cette période a marqué le **premier essor industriel de Montréal**, alors que des investisseurs locaux comme **John Redpath** (qui a fondé la raffinerie de sucre Canada en 1854) ont construit des moulins et des usines à côté du canal (Source: parks.canada.ca). La disponibilité de l'énergie hydraulique et l'amélioration des transports ont transformé le corridor du canal Lachine en **berceau de l'industrie canadienne** au milieu du XIXe siècle (Source: parks.canada.ca). Dans les années 1850, trois grandes minoteries autour du bassin n° 2 du canal produisaient 65 % de toute la farine produite dans l'est du Canada, et un groupe d'usines de clous à proximité produisait plus de 80 % des clous du marché canadien (Source: parks.canada.ca). L'influence du canal s'est donc rapidement étendue au-delà de la navigation — il est devenu un moteur industriel attirant la population et les investissements à Montréal.

Deuxième expansion et apogée de l'ère industrielle (années 1870-années 1920)

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, le canal Lachine a été de nouveau agrandi pour répondre aux besoins d'une nation en croissance et d'une économie en voie d'industrialisation. Après la Confédération canadienne en 1867, le gouvernement fédéral a adopté une « Politique nationale » qui privilégiait le commerce est-ouest au sein du Canada et le développement de l'Ouest. Des infrastructures de transport efficaces étaient essentielles à cette stratégie (Source: parks.canada.ca). Dans les années 1870, avec l'augmentation des récoltes de blé des prairies et des machines lourdes de l'Ontario, même le canal agrandi était presque à pleine capacité. En **1872**, une enquête gouvernementale a recommandé un deuxième élargissement du réseau de canaux du Saint-Laurent pour gérer le commerce continental (Source: parks.canada.ca). Les travaux de la **deuxième expansion du canal Lachine ont commencé en 1873** et se sont poursuivis jusqu'au début des années 1880 (Source: parks.canada.ca). À son achèvement en 1885, les écluses du canal ont été allongées à **82 m (269 pi)** et approfondies à environ **4,3 m (14 pi)**, des mécanismes de vannes électromécaniques ayant été ajoutés quelques années plus tard pour améliorer le débit (Source: legacy.csce.ca)(Source: parks.canada.ca). Cette expansion s'est synchronisée avec des améliorations d'autres voies navigables (comme le nouveau **canal de Soulanges** à l'ouest de Montréal), créant une voie navigable continue à fort tirant d'eau des Grands Lacs à Montréal. Dans les années 1890, les navires océaniques pouvaient parcourir les 2 100 km de l'océan Atlantique jusqu'au lac Supérieur, surmontant un dénivelé total de 164 m grâce à un réseau d'écluses (Source: parks.canada.ca). Montréal avait consolidé son rôle de **port d'entrée** reliant l'intérieur de l'Amérique du Nord aux routes commerciales mondiales (Source: parks.canada.ca).

L'agrandissement du canal à la fin du XIXe siècle a coïncidé avec la **croissance industrielle maximale de Montréal**. Ne se limitant plus à l'industrie légère à énergie hydraulique, la zone du canal a attiré une industrie lourde et des usines massives. La période allant d'environ 1880 à 1930 a été le zénith du canal en tant que corridor industriel (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). Initialement, les industries étaient regroupées sur les sites d'énergie hydraulique près de l'extrémité est du canal, mais après 1880, elles se sont répandues le long de toute la voie navigable, y compris ses tronçons ouest dans les municipalités de Saint-Pierre et de LaSalle (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). De nouveaux secteurs ont pris racine : d'immenses filatures ont été établies dans les années 1880, suivies par des industries chimiques, pétrochimiques et de grandes aciéries au début du XXe siècle (Source: parks.canada.ca)(Source: parks.canada.ca). **Les moulins à farine Ogilvie**, qui ont construit leur immense usine près du canal, sont devenus la plus grande entreprise de minoterie de l'Empire britannique et, pendant un temps,

la plus grande minoterie du monde (Source: parks.canada.ca). Dans le secteur de l'acier, les **Montreal Rolling Mills** (fondées en 1868 près du canal) ont progressivement absorbé leurs concurrents locaux et ont fusionné en 1911 pour former **Stelco (Steel Company of Canada)** — marquant la prééminence de Montréal dans la production d'acier (Source: parks.canada.ca). De nombreuses autres entreprises emblématiques étaient situées sur les rives du canal : la **Dominion Bridge Company** fabriquait de l'acier de construction et l'expédiait par le canal pour construire d'importants ponts (dont le pont Jacques-Cartier de Montréal) (Source: legacy.csce.ca); le **chantier naval d'Augustin Cantin** construisait des bateaux à vapeur dans le secteur de Saint-Gabriel ; et la **raffinerie de sucre Redpath** transformait quotidiennement du sucre brut des Caraïbes en centaines de barils de sucre raffiné (Source: parks.canada.ca). Au total, au cours du premier siècle du canal, plus de **600 industries** se sont établies le long de cette voie navigable, représentant pratiquement tous les secteurs manufacturiers (Source: parks.canada.ca). L'interdépendance entre ces entreprises a formé un écosystème industriel autosuffisant : par exemple, les aciéries fournissaient des pièces de machines à d'autres usines, qui à leur tour construisaient du matériel pour les chemins de fer et les navires qui desservaient le canal (Source: parks.canada.ca). Ce dynamisme industriel a propulsé la croissance de Montréal, d'une ville du milieu du XIXe siècle à la plus grande ville du Canada au début du XXe siècle. La population de Montréal a quadruplé entre 1850 et 1900, alimentée par un afflux de travailleurs pour les usines situées près du canal (Source: en.wikipedia.org). Des quartiers ouvriers entiers — **Griffintown**, **Pointe-Saint-Charles**, **Saint-Henri**, entre autres — ont poussé à côté du canal, abritant des milliers d'Irlandais, de Canadiens français et d'autres travailleurs qui gagnaient leur vie dans les moulins et les chantiers le long de l'eau (Source: en.wikipedia.org)(Source: parks.canada.ca). Le canal Lachine en 1900 n'était pas seulement une infrastructure, mais l'épine dorsale de l'économie de Montréal et un catalyseur de son urbanisation et de sa société ouvrière multiculturelle.

Influence sur le commerce, l'industrie et la croissance de Montréal

L'impact du canal Lachine sur Montréal aux XIXe et début du XXe siècle a été profond, refaçonnant le destin économique de la ville. Stratégiquement, le canal a donné à Montréal un avantage concurrentiel dans le **commerce continental**. En permettant aux navires de contourner les rapides Lachine, Montréal est devenue le **chef-lieu effectif de la navigation** pour les navires océaniques remontant le Saint-Laurent. Cela a attiré le commerce de masse loin des ports rivaux : par exemple, une grande partie des céréales et du bois du Haut-Canada qui aurait pu autrefois aller à Québec ou par des voies américaines a été acheminée par Montréal après 1825 (Source: en.wikipedia.org). Le

canal a ainsi contribué à faire de Montréal le principal port et la capitale commerciale du Canada au XIXe siècle. Il a également intégré Montréal à l'économie plus large des Grands Lacs — la ville a servi de point de transit pour les marchandises circulant entre l'Europe, le Canada atlantique et le Midwest américain, lui valant le surnom de « port des prairies ».

Sur le plan industriel, le canal a été le **moteur de la révolution industrielle de Montréal**. Il a fourni les deux ingrédients clés du succès manufacturier : un transport fiable et une énergie abondante (énergie hydraulique, plus tard complétée par le charbon livré par canal et par chemin de fer) (Source: en.wikipedia.org)(Source: en.wikipedia.org). Les usines qui bordaient le canal produisaient une étonnante variété de biens : produits en fer et en acier, locomotives, moteurs

---

Étiquettes: canal-lachine, voie-navegable, ingenierie-canaux, histoire-canadienne, transport, infrastructure, montreal, fleuve-saint-laurent, canada-colonial

---

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a vibrant and thoughtfully designed workspace ideally situated along the picturesque Lachine Canal in Montreal's trendy Griffintown neighborhood. Just steps away from the renowned Atwater Market, members can enjoy scenic canal views and relaxing green-space walks during their breaks.

Accessibility is excellent, boasting an impressive 88 Walk Score, 83 Transit Score, and a perfect 96 Bike Score, making it a "Biker's Paradise". The location is further enhanced by being just 100 meters from the Charlevoix metro station, ensuring a quick, convenient, and weather-proof commute for members and their clients.

The workspace is designed with flexibility and productivity in mind, offering 24/7 secure access—perfect for global teams and night owls. Connectivity is top-tier, with gigabit fibre internet providing fast, low-latency connections ideal for developers, streamers, and virtual meetings. Members can choose from a versatile workspace menu tailored to various budgets, ranging from hot-desks at $300 to dedicated desks at $450 and private offices accommodating 1–10 people priced from $600 to $3,000+. Day passes are competitively priced at $40.

2727 Coworking goes beyond standard offerings by including access to a fully-equipped, 9-seat conference room at no additional charge. Privacy needs are met with dedicated phone booths, while ergonomically designed offices featuring floor-to-ceiling windows, natural wood accents, and abundant greenery foster wellness and productivity.

Amenities abound, including a fully-stocked kitchen with unlimited specialty coffee, tea, and filtered water. Cyclists, runners, and fitness enthusiasts benefit from on-site showers and bike racks, encouraging an eco-

conscious commute and active lifestyle. The pet-friendly policy warmly welcomes furry companions, adding to the inclusive and vibrant community atmosphere.

Members enjoy additional perks like outdoor terraces and easy access to canal parks, ideal for mindfulness breaks or casual meetings. Dedicated lockers, mailbox services, comprehensive printing and scanning facilities, and a variety of office supplies and AV gear ensure convenience and efficiency. Safety and security are prioritized through barrier-free access, CCTV surveillance, alarm systems, regular disinfection protocols, and after-hours security.

The workspace boasts exceptional customer satisfaction, reflected in its stellar ratings—5.0/5 on Coworker, 4.9/5 on Google, and 4.7/5 on LiquidSpace—alongside glowing testimonials praising its calm environment, immaculate cleanliness, ergonomic furniture, and attentive staff. The bilingual environment further complements Montreal's cosmopolitan business landscape.

Networking is organically encouraged through an open-concept design, regular community events, and informal networking opportunities in shared spaces and a sun-drenched lounge area facing the canal. Additionally, the building hosts a retail café and provides convenient proximity to gourmet eats at Atwater Market and recreational activities such as kayaking along the stunning canal boardwalk.

Flexible month-to-month terms and transparent online booking streamline scalability for growing startups, with suites available for up to 12 desks to accommodate future expansion effortlessly. Recognized as one of Montreal's top coworking spaces, 2727 Coworking enjoys broad visibility across major platforms including Coworker, LiquidSpace, CoworkingCafe, and Office Hub, underscoring its credibility and popularity in the market.

Overall, 2727 Coworking combines convenience, luxury, productivity, community, and flexibility, creating an ideal workspace tailored to modern professionals and innovative teams.

AVERTISSEMENT

Ce document est fourni à titre informatif uniquement. Aucune déclaration ou garantie n'est faite concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité de son contenu. Toute utilisation de ces informations est à vos propres risques. 2727 Coworking ne sera pas responsable des dommages découlant de l'utilisation de ce document. Ce contenu peut inclure du matériel généré avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, qui peuvent contenir des erreurs ou des inexactitudes. Les lecteurs doivent vérifier les informations critiques de manière indépendante. Tous les noms de produits, marques de commerce et marques déposées mentionnés sont la propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisés à des fins d'identification uniquement. L'utilisation de ces noms n'implique pas l'approbation. Ce document ne constitue pas un conseil professionnel ou juridique. Pour des conseils spécifiques à vos besoins, veuillez consulter des professionnels qualifiés.