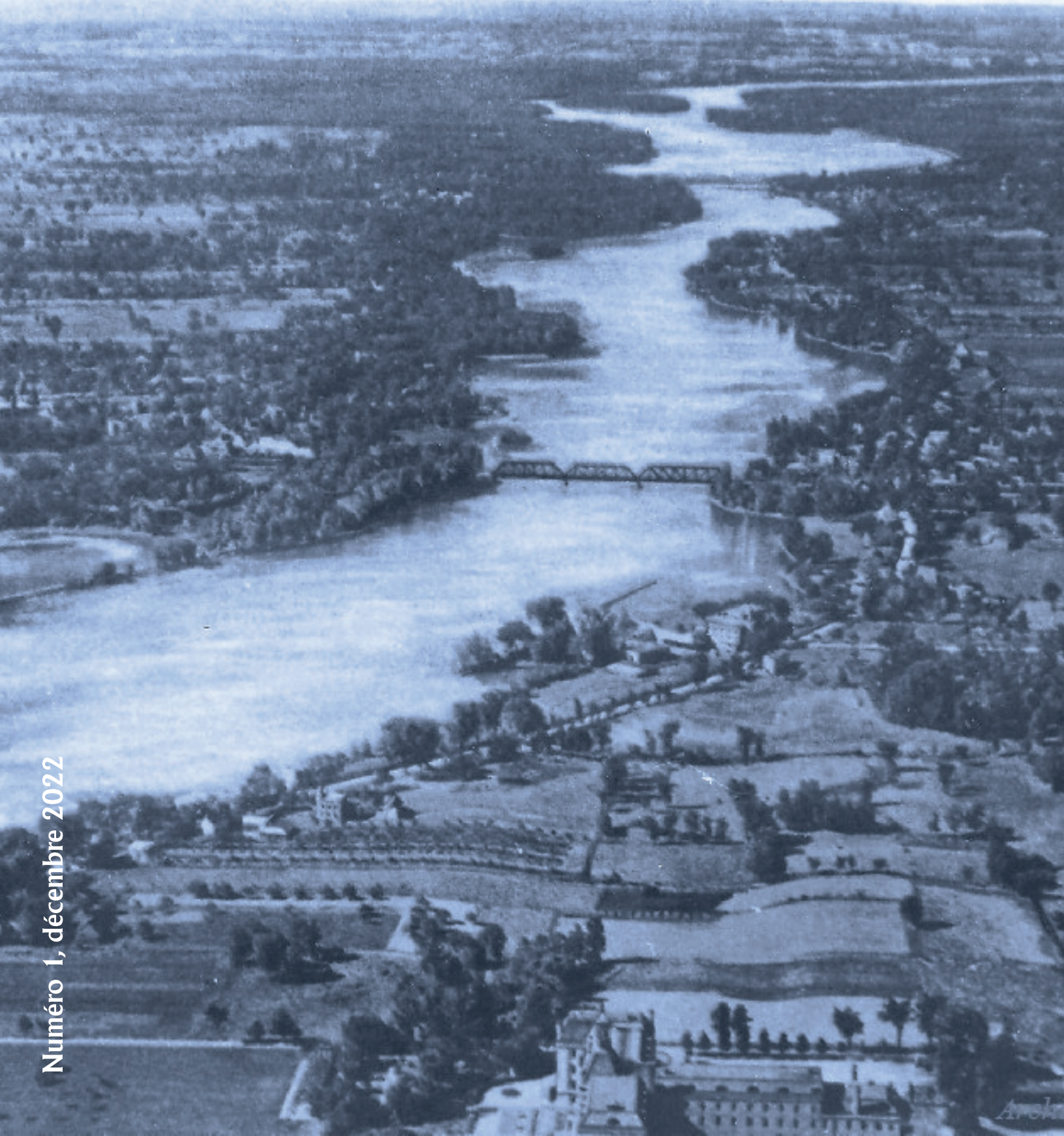


EAU

cœur de l'histoire

Brochure historique sur la gestion de l'eau à Montréal

Numéro 1, décembre 2022





EAU

cœur de l'histoire

Équipe de rédaction

Annie Des Groseillers
Antoine Martin
Damien Arbant
Geoffroy Dellaria
Jean-Olivier Dicaire-Leduc
Lander Chéry

Graphisme

François Gignac

Révision linguistique

Annie Des Groseillers

Table des matières

Le Saint-Laurent	2
Les inondations à Montréal	4
Le canal de Lachine	6
Gestion de l'eau et patrimoine	9
Les anciens cours d'eau de Montréal	10
Faç-eau-nner Montréal	12
La Mort Bleue	14
Eau-delà des frontières	16
À vos méninges!	18
Crédits	19

Bonjour, lectrices et lecteurs

L'équipe de rédaction de ce numéro spécial de la revue *Eau cœur de l'histoire* tenait d'abord à vous souhaiter une lecture agréable! L'édition que vous vous apprêtez à lire, qui s'articule autour de la gestion de l'eau à Montréal, s'adresse aux passionnés de l'environnement, mais aussi à ceux qui s'intéressent de près ou de loin à l'histoire de Montréal. Ce numéro propose donc un contenu vulgarisé et professionnel, en tentant de mettre de l'avant des enjeux historiques pertinents concernant l'utilisation et la gestion de l'eau à Montréal.

Veillez noter que l'usage du masculin à travers les articles s'inscrit dans un objectif de simplification et que nous reconnaissons pleinement la diversité de genre.

Bonne lecture !

En couverture

La rivière des Prairies, coulant du lac des Deux Montagnes au fleuve Saint-Laurent entre les îles de Montréal et de Laval, occupe une place centrale dans l'histoire de Montréal. Elle sert d'abord de voie de navigation aux Autochtones et aux premiers colons, malgré ses rapides difficiles à franchir. Puis, au fil des siècles, la rivière connaît différentes transformations dans des efforts de modernisation. Des ponts sont construits pour permettre la circulation entre Montréal et les municipalités environnantes. Une centrale hydroélectrique est aussi construite en 1930. La rivière des Prairies, qui était d'abord perçue comme un obstacle à franchir et à apprivoiser, devient une source d'énergie et de développement pour Montréal.

Couverture d'un guide touristique anglophone sur Montréal, daté de 1939.



Le Saint-Laurent

Un fleuve aux multiples talents

L'insularité de Montréal marque depuis toujours les rapports entre ses habitants et le fleuve Saint-Laurent. La présence du fleuve a influencé le développement de l'île au complet au fil des siècles. Deux fonctions majeures du Saint-Laurent et leurs influences sur la relation entre les Montréalais et le fleuve seront présentées dans cet article : la circulation des biens et des personnes ainsi que les loisirs et le tourisme.



L'Empress of Canada, un navire de croisière, arrive au port de Montréal en juillet 1947. Les croisières montrent bien l'intersection entre la vision du Saint-Laurent comme voie navigable et celle du Saint-Laurent comme lieu de tourisme et de récréation.

Le Saint-Laurent comme route

Avant les années 1850, c'est Québec qui joue le rôle de port principal sur le fleuve, les navires de haute mer étant incapables de se rendre jusqu'à Montréal. Au début des années 1850, Montréal prend la place de Québec puisqu'un accès direct à partir de l'océan jusqu'à son port est maintenant possible grâce au dragage du fleuve. Sa position géographique, plus proche des autres grandes villes de la Vallée du Saint-Laurent et de la côte Est américaine, donne aussi un avantage à Montréal, qui deviendra un centre commercial majeur. Ainsi, le premier rôle du fleuve dans le développement de Montréal en est un de voie de circulation. Le fleuve permet l'expansion d'un réseau économique et la formation d'une élite commerçante dans la ville. Les travaux d'aménagement du fleuve pour le rendre navigable sont donc perçus comme prioritaires et essentiels. On associe alors le fleuve au progrès et à la prospérité de Montréal.

Le Saint-Laurent comme lieu de loisirs et de tourisme

Le fleuve commence à être vu comme un lieu propice aux loisirs principalement dans les années 1940, au moment où des pêcheurs et des chasseurs militent contre la détérioration des rives de Montréal. Les activités possibles au bord de l'eau deviennent alors une raison de préserver le fleuve de la pollution. Ces discours s'ajoutent à ceux en lien avec la santé publique et ils seront rejoints plus tard par les discours écologistes. La volonté de démocratiser l'accès à l'eau et aux rives dans la deuxième moitié du 20^e siècle se développe entre autres parce que



Sur cette vue aérienne de Montréal, de son port et du Saint-Laurent datant d'environ 1927, on voit à quel point la ville s'est développée en rapport avec le fleuve.

les loisirs nautiques sont de plus en plus populaires. Alors que Montréal traverse une ère de désindustrialisation, les autorités décident de réhabiliter des sections du fleuve qui avaient été utilisées par des industries aujourd'hui disparues du paysage montréalais. Des parcs sont créés sur les rives du fleuve et la Ville développe le secteur du Vieux-Port pour en faire un lieu touristique prisé. Le Saint-Laurent est désormais mis en valeur comme espace récréotouristique, à la fois pour la population locale et pour les touristes de plus en plus nombreux.

Bref, le Saint-Laurent, d'abord vu comme un outil du développement économique, puis industriel, de Montréal, devient plus tard un lieu de loisirs, de détente et de tourisme. Les rapports entre les habitants de la ville et le fleuve sont évidemment beaucoup plus complexes et changeants, mais les deux aspects présentés ici donnent un bon aperçu de l'évolution de la place du fleuve dans la vie montréalaise entre le 19^e siècle et aujourd'hui.

Les inondations à Montréal

Une réalité mythifiée

La crue de la rivière Saint-Pierre : mythe fondateur de Ville-Marie

Les catastrophes naturelles ont toujours fait partie de l'histoire de Montréal. Dès sa fondation, Ville-Marie, qui deviendra plus tard Montréal, est sujette à plusieurs désastres. Ainsi, le premier établissement de Paul de Chomedey de Maisonneuve, fondateur et gouverneur de Ville-Marie a subi de plein fouet une crue de la rivière Saint-Pierre, cours d'eau disparu de nos jours de l'île de Montréal. Cet événement est à l'origine de la fondation de la ville de Montréal. On raconte que Maisonneuve, pour mettre fin à l'inondation, a prié Dieu. Il fait aussi la promesse d'ériger une croix sur le mont Royal en guise de remerciement. La crue se retire le jour suivant, le 25 décembre 1642. Maisonneuve tient sa parole et plante une croix sur le mont Royal pour l'Épiphanie 1643. Cette heureuse coïncidence donne un aspect quasi miraculeux à un événement fondateur de l'histoire montréalaise.

Les crues du Saint-Laurent au cœur de la vie des Montréalais

La majorité des inondations à Montréal sont d'origine printanière. Ces épisodes ont lieu annuellement. Les crues du Saint-Laurent se produisent à la suite de la fonte des glaces en amont de l'île de Montréal. La fonte augmente le débit de l'eau qui transporte aussi avec elle de plus gros morceaux. Ces derniers peuvent venir se loger dans le cours du Saint-Laurent et l'obstruer partiellement. Ainsi, des embâcles (amas de glace) se créent souvent au niveau de Montréal, causant une montée des eaux.



La croix actuelle sur le mont Royal n'est pas celle de Maisonneuve. Celle présente de nos jours date en effet de 1924. Elle est érigée par la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal dans un acte de commémoration de l'action de Maisonneuve.

Le cœur de la ville, correspondant de nos jours au Vieux-Montréal, se retrouve donc fréquemment sous les eaux. Les habitants riverains du fleuve se servent alors de chaloupes et d'autres embarcations de fortunes comme moyen de transport. On dispose d'une trace de ces événements grâce aux séries de clichés réalisés par plusieurs photographes naturalistes montréalais, dont Alexander Henderson. De nombreuses solutions ont été

mises en place afin de mettre un terme aux crues du Saint-Laurent. La première était la construction d'une digue contre la glace en 1891. Située parallèlement au port, sa création visait à arrêter les glaces de se loger directement dans le port de Montréal ou sur les rives. Elle a été transformée plus tard en la Cité-du-Havre. De plus, afin de permettre à de plus gros bateaux d'accéder au port, les autorités marchandes de la ville commanditent le creusage progressif du cours du fleuve. Ces travaux provoquent une augmentation de la capacité d'écoulement du Saint-Laurent, permettant une meilleure circulation des glaces. Finalement, des brise-glaces sont mis

en place entre Québec et Montréal dans les années 1960 dans le but de délivrer le fleuve de ses glaces. Ce dernier ajout marque la réelle fin du problème des crues printanières du Saint-Laurent à Montréal.

La pluie comme danger à part entière

En raison de l'urbanisation progressive de la ville et de sa bétonisation, les sols naturels qui permettaient une meilleure absorption de l'eau se font de plus en plus rares. Cela favorise des inondations lors de pluies intenses. Ces épisodes de déluge sont aussi un phénomène saisonnier lié aux intenses orages que l'été peut apporter. Toutefois, contrairement aux crues, ces derniers ont été aggravés par l'exploitation humaine du territoire et les changements climatiques. L'exemple le plus probant est l'épisode du 14 juillet 1987, dit le Déluge de Montréal. On a vu entre 103 à 181 mm de pluie s'abattre sur l'île. Ces pluies diluviennes sont de courte durée, se terminant au bout de deux heures. Or, le système d'égout de la ville n'est pas adapté pour absorber des pluies d'une telle intensité. Son débordement provoque des inondations sur une majeure partie de l'île, inondant les sous-sols d'habitations comme les routes. Selon les experts, des épisodes d'une telle ampleur arrivent une fois tous les cinquante ans. Il est donc nécessaire de bien les prévoir pour mieux se préparer à un phénomène qui s'amplifiera inévitablement dans l'avenir.



Saint Paul street in Flood, Montréal par Alexander Henderson, 1869

Le canal de Lachine

Une petite histoire de la navigation montréalaise

Aujourd'hui géré par Parcs Canada, le canal de Lachine, traversant le sud-ouest de l'île de Montréal, et nommé ainsi d'après l'arrondissement du même nom, constitue l'une des grandes œuvres essentielles du développement industriel de l'ouest du Canada.

Aux origines

Déjà habitée par les Autochtones bien avant l'arrivée des premiers Européens dans la région, l'île de Montréal voit la fondation de son premier établissement colonial permanent, Ville-Marie, en 1642. Sous l'impulsion des Français de la Société Notre-Dame de Montréal, et ce malgré un contexte difficile, la communauté croît progressivement au fil des années, entre autres grâce à la traite des fourrures qui devient une part majeure de son économie.

Situé au milieu du fleuve Saint-Laurent, l'établissement français doit également faire face à certains obstacles naturels qui entravent son essor, l'un des plus notables et considérables étant les rapides de Lachine, situés au sud de l'île entre le lac Saint-Louis et le bassin de La Prairie. Nommés Sault-Saint-Louis par l'explorateur français Samuel de Champlain, ils empêchent toute navigation à cet endroit du fleuve. Les rapides forment une véritable barrière naturelle qui interdit aux embarcations de remonter le courant pour rejoindre l'amont. Le commerce, dont celui des fourrures, s'en trouve grandement touché et d'autres voies de communication doivent être trouvées.



Carte française de Montréal datant de 1744. L'extrait présenté se focalise sur le sud de l'île, notamment l'emplacement du Sault-Saint-Louis et les premiers tronçons du canal de Lachine.

Un projet français

C'est ainsi que l'idée d'un canal reliant Ville-Marie et Lachine, permettant de contourner le fameux Sault, émerge dès le 17^e siècle. Vers 1680, le supérieur de la société religieuse des Sulpiciens, François de Salignac Fénélon (à qui succède ensuite François Dollier de Casson), propose l'aménagement d'un canal vers le Lac Saint-Louis, permettant à la fois la navigation vers l'amont du fleuve et offrant une force hydraulique pouvant alimenter des moulins. Cependant, un manque de fonds vient rapidement mettre les travaux à l'arrêt. Des travaux qui reprennent quelques années plus tard avant d'être à nouveau abandonnés, malgré un certain nombre de tronçons achevés, marquant ainsi la fin de l'apport français au projet de canal.

L'invasion américaine de 1775 pousse les Anglais (nouveaux maîtres de la colonie depuis la défaite des Français lors de la Guerre de la Conquête) à se pencher sur la question du canal, dans le but notamment de faciliter le transport de troupes et le ravitaillement vers les Grands Lacs. Ce n'est toutefois qu'au début du 19^e siècle, à l'aube de la révolution industrielle et sous la pression des marchands montréalais, que le projet va définitivement prendre son essor.

La création du canal

Ces marchands et hommes d'affaires montréalais, soucieux de concurrencer leurs rivaux américains, décident en 1819 de former la Compagnie des propriétaires du canal de Lachine et reprennent l'idée du canal en main. Les fonds réunis ne sont cependant pas suffisants et c'est le gouvernement du Bas-Canada qui se charge finalement du financement de l'entreprise.

Les travaux démarrent en juillet 1821 et durent quatre ans, au bout desquels, en 1825, le canal de Lachine est officiellement inauguré, permettant enfin un contournement efficace des rapides. L'accès ainsi facilité aux Grands Lacs et au Midwest américain, le transit de marchandises augmente considérablement.

Par ailleurs, la construction du canal façonne profondément l'environnement aux alentours : diverses industries (filatures, minoteries...) s'installent sur ses rives et autour des écluses, tirant profit de cette formidable puissance hydraulique, tout en jouissant d'un système d'approvisionnement et d'expédition direct. Les ouvriers assignés aux travaux se logent également sur ces rives, de même que les employés d'usines qui s'installent plus tard eux aussi dans les environs de leur lieu de travail. C'est ainsi que se transforme graduellement le paysage urbain autour du canal, devenant d'une certaine manière le berceau de la révolution industrielle canadienne.



Plan du canal de Lachine montrant l'entrée dudit canal, depuis les berges de Montréal baignant dans le fleuve Saint-Laurent (1825).

Le canal de Lachine

Une histoire de la navigation montréalaise (suite)

Une adaptation au fil du temps

Néanmoins, l'apparition des bateaux à vapeur, l'accroissement constant de la taille des navires et la nécessité subséquente d'accroître le tirant d'eau entraînent des phases successives d'élargissement du canal. Ainsi, entre 1843 et 1848, sa largeur et sa profondeur sont pratiquement doublées, son entrée se voit élargie et une jetée est construite à son embouchure, sans oublier la présence de cinq grandes écluses le long de ses 14 kilomètres.

Une deuxième phase d'élargissement, entre 1873 et 1885, voit le remplacement des premières écluses, ouvrant la porte à des navires encore plus volumineux. Ainsi, le trafic maritime s'intensifie entre l'océan Atlantique et les Grands Lacs (près de 15 000 bateaux y transitent chaque année), sans compter de nouvelles usines et entreprises, toujours plus nombreuses, qui s'installent dans le secteur du canal.

Obsolète ?

Pourtant, malgré ces améliorations notables et son dynamisme, le canal de Lachine perd progressivement de l'importance au fil des décennies, jusqu'à être supplanté par la voie maritime du Saint-Laurent, ouverte en 1959 et permettant d'éviter les rapides sans recourir au canal. Ne pouvant être élargi une troisième fois en raison de la densité du tissu urbain environnant, et rendu de ce fait obsolète, il est définitivement fermé à la navigation en 1970. L'industrie montréalaise, qui s'était en grande partie développée grâce à lui, en ressort durablement transformée.

La renaissance du canal

Désigné lieu historique national depuis 1929, le canal de Lachine ne connaît pas un sort aussi funeste qu'on aurait pu l'imaginer : dès 1977, le ministère des Travaux publics du Canada y aménage une piste cyclable, et sa prise en charge un an plus tard par Parcs Canada permet une véritable redécouverte de ce patrimoine. Patrimoine qui est d'ailleurs reconnu deux décennies plus tard, en 1996, comme berceau de l'industrialisation du pays par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Restauré entre 2000 et 2002, et connu désormais sous l'appellation de « Lieu historique national du Canal-de-Lachine », le canal rouvre à la navigation de plaisance et se borde de multiples passages piétonniers, accompagnant une dynamique de réhabilitation de ses berges et de gentrification de son secteur. Il demeure aujourd'hui un haut lieu historique de la métropole québécoise.

Geoffroy Dell'Aria



Vue contemporaine du canal de Lachine et de deux de ses écluses depuis les berges du Vieux Montréal.

Gestion de l'eau et patrimoine : le cas de la station Craig



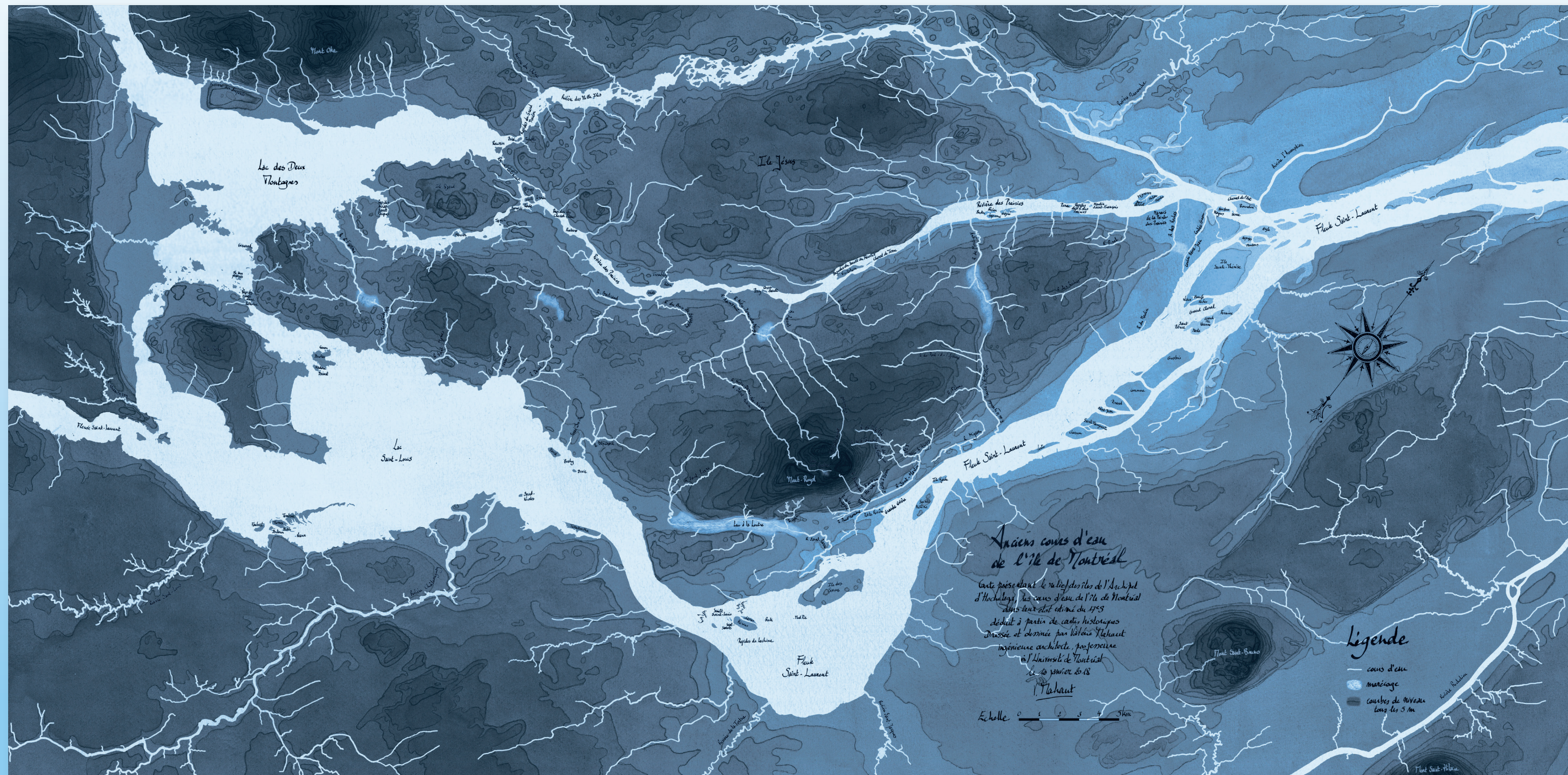
Photographie prise en 1921 à l'angle des rues Notre-Dame et Lorimier. Il est possible d'y apercevoir l'hôtel Sainte-Marie et la station de pompage Craig (à gauche de la photo, où se situe la grande cheminée).

La station de pompage Craig, construite en 1887 par Maurice Perrault et Albert Mesnard, sert à réduire les inondations, fréquentes au 19^e siècle. Ces inondations sont problématiques, car elles produisent des miasmes (émanations de substances en décomposition) réputées responsables de maladies selon les conceptions médicales de l'époque. Active jusqu'en 1980, la station de pompage Craig constitue un exemple architectural marquant de l'interaction entre l'urbanisation de la ville et la gestion de l'eau.

De nos jours, la station de pompage est peu remarquable : les bâtiments qui l'entouraient initialement ont été démolis afin de permettre la construction du pont Jacques Cartier. En 2018, la Ville de Montréal et l'administration de Valérie Plante annonçaient un plan de conservation du patrimoine architectural de la station Craig. Peu d'avancées ont cependant été réalisées à ce sujet et l'avenir de la Craig reste un dossier à suivre.

Jean-Olivier Dicaire-Leduc

Les anciens cours d'eau de Montréal



Cette carte dessinée montre le réseau hydrographique du territoire de Montréal tel qu'il était au 17^e siècle. Elle a été réalisée à partir de données historiques par Valérie Mahaut de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. Une telle carte permet de visualiser le territoire et ses nombreux cours d'eau de surface à l'aube du développement urbain de Montréal. Pour faciliter la circulation et pour limiter la propagation de maladies, la plupart de ces cours d'eau ont été enterrés et ne sont plus visibles de nos jours.

Faç-eau-nner Montréal

L'urbanisation et la gestion de l'eau au 19^e siècle

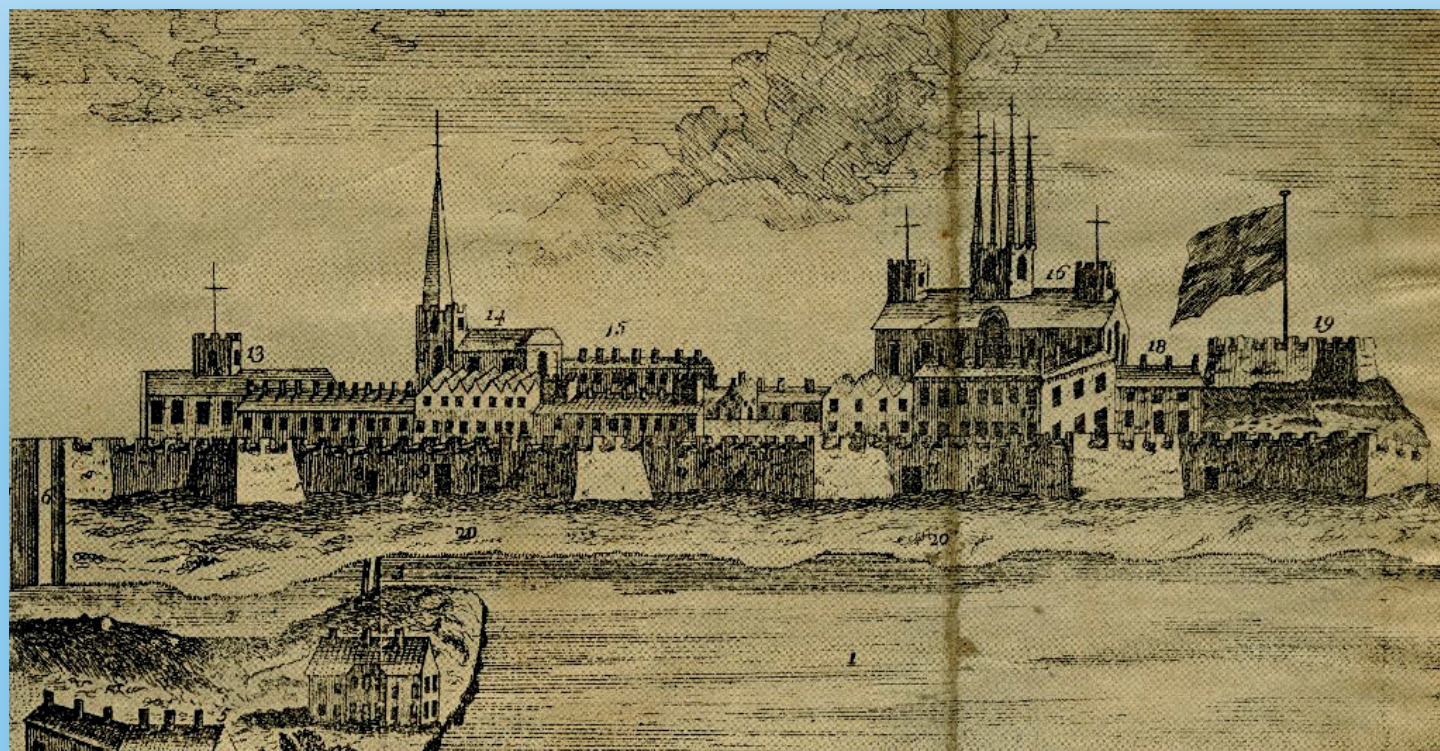
L'eau comme obstacle à contourner

À l'aube du 19^e siècle, on assiste à un décloisonnement de la ville de Montréal, notamment avec le démantèlement des fortifications en 1817, ainsi qu'à une nouvelle conception urbaine : aménager la ville en un espace de circulation pour les marchandises, les personnes et les biens.

Selon cette conception, l'eau représente un obstacle, car elle stagne et bloque la circulation en ville. Ainsi, les initiatives se multiplieront durant la première moitié du 19^e siècle afin d'assurer la circulation des eaux de surface et permettre plus facilement son évacuation. Par exemple, des travaux d'aménagement sont effectués sur la Petite Rivière et le ruisseau Saint-Martin. Des canaux sont formés afin

d'intégrer ces cours d'eau au paysage urbain de manière harmonieuse. De plus, des égouts publics, infrastructures qui n'existent pas encore en 1810, sont aménagés pour faciliter l'évacuation de l'eau.

Cependant, bien que certains travaux d'aménagement soient entrepris pour favoriser la circulation de l'eau, les moyens politiques disponibles restreignent grandement la capacité d'action avant la municipalisation de Montréal en 1840. Ce grand changement, qui permet à la Ville d'administrer son territoire et ses ressources, modifie de façon importante l'idée qu'on se fait de l'eau : d'abord un obstacle au développement urbain, celle-ci devient un élément crucial de la planification de la ville.



Dessin historique de l'état des fortifications montréalaises en 1760. Le démantèlement de ces fortifications en 1817 s'inscrit dans une nouvelle volonté d'aménagement urbain, celle de décloisonner la ville et d'ainsi agrandir son territoire

L'eau comme ressource urbaine à exploiter

Le fleuve Saint-Laurent joue d'ailleurs un rôle majeur dans cette nouvelle conception de l'eau. Les administrateurs de la ville y voient notamment un potentiel énergétique favorisant la construction d'usines ainsi qu'une voie de circulation tout indiquée pour les marchandises, les capitaux et la population. À cet égard, plusieurs travaux d'aménagement sont effectués pour contrôler le cours du fleuve. Ainsi, le canal de Lachine est élargi et approfondi, le pont Victoria est construit et la Ville procède au dragage d'un chenal (passage permettant la navigation) dans le fleuve. Le fleuve Saint-Laurent sert aussi les objectifs d'assainissement de la ville de Montréal, en offrant un grand volume d'eau favorisant la circulation des eaux usées.

En raison de l'importance accordée au fleuve Saint-Laurent dans la planification du développement de la ville de Montréal, une nouvelle priorité émerge : la transformation de l'eau vive du fleuve en eau courante pouvant être utilisée par la population et les industries. L'objectif n'est désormais plus d'aller chercher l'eau dans le fleuve Saint-Laurent, mais d'acheminer l'eau du fleuve vers la ville. En 1851, l'eau devient le seul service municipal bénéficiant d'une tarification spéciale. En effet, chaque propriétaire est obligé de se raccorder au réseau de distribution de l'eau et au réseau d'égout. L'eau n'est alors pas vendue selon la consommation, mais à un tarif fixe par habitation.

Certains exemples démontrent particulièrement bien l'interaction entre l'urbanisation et la gestion de l'eau. Par exemple, une série d'aménagements du canal de Lachine, qui se termine vers 1870, contribue à l'urbanisation de la ville. Les changements font du canal un aqueduc industriel pouvant convertir le débit de l'eau passant à travers les écluses en énergie hydraulique. Cette source formidable d'énergie attire nombre d'usines de fabrication alimentaire, de métallurgie et de matériel de transport qui s'installent alors à la pointe St-Charles. Ainsi, la conversion de l'eau de surface en énergie de surface transforme le paysage urbain en rendant possible l'établissement de diverses industries.



Les travaux d'aménagement du canal de Lachine, qui se terminent vers 1870, illustrent bien la relation étroite entre l'urbanisation, le développement du territoire montréalais et les enjeux relatifs à la gestion de l'eau

Ainsi, si le 19^e siècle est celui des ingénieurs, de l'aménagement du territoire et du développement des infrastructures liées à la gestion de l'eau, le début du 20^e siècle sera celui des médecins, de la santé publique et des études bactériologiques de l'eau.

Jean-Olivier Dicaire-Leduc

La Mort Bleue

Épidémies, santé publique et qualité de l'eau

Au cours du 19^e siècle, Montréal a essuyé beaucoup de maladies mortelles au point où il a fallu prendre des mesures drastiques pour l'époque : une modernisation complète des infrastructures de gestion de l'eau.

Industrialisation, urbanisation et morts en masse

Lors de la fin du 19^e siècle, la ville de Montréal entame une période de grande industrialisation et d'urbanisation, au point de devenir dominante dans les domaines de l'industrie lourde, des manufactures et du transport de marchandises au niveau canadien. Cela amène une transformation de la population, qui se voit de plus en plus composée d'ouvriers travaillant dans les usines. Cependant, ces derniers, n'ayant que leur seule force de travail, se voient octroyer des salaires misérables, ce qui limite considérablement leurs options, que ce soit dans leurs choix d'habitations (logements étroits et insalubres) ou leur subsistance (nourriture faible en quantité et peu variée, accès à l'eau courante compromis). En fait, l'accès à l'eau potable est une source majeure de problèmes, l'eau étant dangereusement contaminée en automne ou au printemps, laissant ainsi place à un retour d'épidémies de maladies mortelles telles que le choléra, la typhoïde et autres maladies diarrhéiques. En 1895, l'ampleur du problème est telle que le taux de mortalité à Montréal est nettement plus élevé comparativement à d'autres villes occidentales (Boston, Londres, Paris, Rome, même New York, qui ont une population considérablement plus élevée), et ce avec le taux de mortalité infantile le plus élevé du lot!

Et arrivent les premières mesures!

Il faut préciser également que, si ces maladies viennent d'abord des couches populaires à cause de leurs conditions de vie déplorables, les populations les plus aisées ne sont pas épargnées : une maladie virulente n'a besoin que d'un seul quartier surpeuplé pour se répandre dans un autre quartier, voire la ville complète! Il suffit de se souvenir de l'épidémie de choléra de 1832 à Québec pour en prendre conscience.

C'est là qu'interviennent les partisans du mouvement sanitaire. Ce regroupement de personnes ayant à cœur la santé publique et ayant fait leurs preuves en Angleterre et aux États-Unis, cherche à promouvoir une hygiène publique adéquate, basée sur la science moderne et imposée par le gouvernement. La tâche est énorme : la théorie des miasmes, doctrine issue du Moyen Âge qui prétend que l'odeur nauséabonde des matières pourrissantes est la cause des maladies telles que la peste ou le choléra, est encore en vigueur à ce moment-là. De plus, la seule instance officielle traitant de la santé publique est le bureau de santé, qui n'ouvre que temporairement lors d'épidémies. Les inspecteurs municipaux se réclamant du mouvement sanitaire exigent des égouts, des systèmes de pompages, etc. Quant aux médecins, ils exigent des mécanismes de contrôle sanitaire adéquats (quelque chose de mieux élaboré qu'une solution issue de la doctrine miasmatisque, par exemple). Le bureau de santé devient permanent en 1865. Trente ans plus tard, le premier expert bactériologiste fait son entrée au bureau de santé.



Épidémie de Choléra à Québec en 1832. On dit que le peintre, Joseph Légaré, aurait peint au moment où l'hécatombe se dessinait sous ses yeux!

En ce qui concerne l'accès à l'eau potable et le rejet des eaux usées, deux solutions émergent : l'accès à l'eau devient une prérogative municipale en 1845 et la ville se dote d'infrastructures adéquates en 1856 (un grand système d'aqueducs construit sous la supervision de l'ingénieur Keefer), tandis qu'un grand réseau d'égouts est construit entre 1862 et 1867. Cette dernière mesure est élaborée afin d'évacuer les eaux usées et prévenir les inondations issues du dégel du fleuve. Rapidement, dès le début du 20^e siècle, on se rend compte que ce

déversement massif d'eaux usées rend l'eau toxique, infestée de maladies, d'où la nécessité d'implanter des usines de filtration.

En conclusion, entre l'industrialisation et l'urbanisation accélérées, les hécatombes qui se succèdent et les premières mesures sanitaires, on peut presque imaginer l'histoire sanitaire des eaux de Montréal comme étant une course infernale contre la montre!

Eau-delà des frontières

Universalisation de l'eau potable à Montréal

Malgré l'insularité de Montréal et l'omniprésence de l'eau autour de l'île, tous les foyers n'ont pas accès à l'eau potable au milieu du 19^e siècle. Centre économique du Canada, Montréal à cette époque n'a pas encore un système de distribution capable de refléter son ambition de ville moderne. Très utilisée dans le cadre du nettoyage des rues et de l'arrosage des espaces publics, l'eau, jusqu'au début du 19^e siècle, est puisée directement dans le fleuve. Cette eau est particulièrement insalubre, mais les citoyens, inconscients des risques, l'utilisent abondamment.

L'eau courante : d'une gestion privée à une gestion publique

Vers le début du 19^e siècle, le service de l'eau est assuré principalement par des entreprises privées comme la Compagnie des Propriétaires des eaux de Montréal. S'intéressant au profit, elles engagent des travaux qui privilégient le captage près des rives situées à l'ouest de la ville pour ensuite stocker l'eau dans des réservoirs sur le mont Royal. Malheureusement, les multiples difficultés techniques et financières auxquelles font face ces entreprises rendent leurs opérations compliquées et limitent leur rôle dans le développement des réseaux d'eaux potables.

Face à la frustration des citoyens qui en ont assez de la spéculation sur cette richesse de plus en plus en demande, des décisions politiques et économiques sont prises par les dirigeants de la métropole. On rachète les compagnies privées existantes tout en ouvrant un débat sur l'approvisionnement de l'eau : soit la puiser dans le fleuve Saint-Laurent, soit

l'acheminer vers la ville à partir des rivières des Laurentides, dont les eaux sont estimées de meilleure qualité. Cette dernière proposition sera abandonnée rapidement par l'administration publique puisque la technologie existante ne peut pas remplir l'un des buts visés, soit la supervision en temps réel du réseau d'eau potable. Conserver le captage dans le fleuve nécessite la réalisation de traitements importants et des investissements dans l'achat de nouveaux matériels servant à maintenir à long terme le fonctionnement de ce nouveau système.

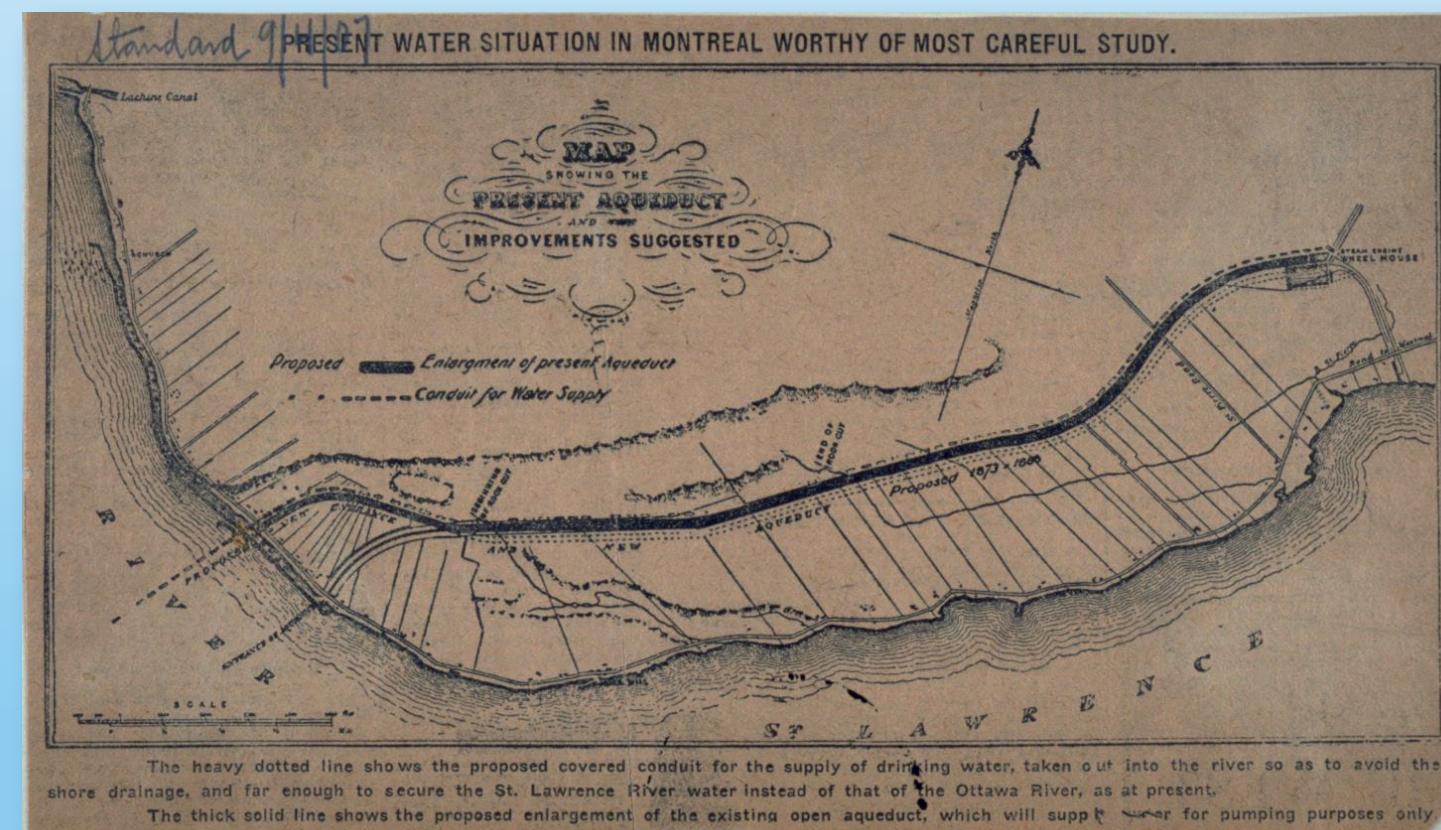
Pour un système plus efficace

Pour rendre ce nouveau réseau de service public efficace, le conseil d'administration de la ville et les experts envisagent un remaniement ou un changement complet pour qu'il puisse répondre convenablement aux besoins des Montréalais. Dans un premier temps, le captage de l'eau se déplace vers l'amont, spécifiquement aux alentours des rapides de Lachine, plutôt qu'en aval, où l'eau n'est pas saine. Ensuite, l'obligation de rattacher les maisons au fournisseur d'eau potable est l'une des solutions avancées. À l'époque, c'est une mesure progressiste, mais contraignante pour ceux qui vivent dans la précarité extrême. Plus l'institution publique vend cette ressource aux habitants, plus elle génère des revenus qui pallient les grands investissements économiques tout en permettant d'améliorer la qualité de l'eau. L'idée est de favoriser l'extension du système d'eau à la collectivité et de rendre la ressource moins chère pour les familles en se basant sur une taxe prélevée à partir de l'évaluation foncière de leur

résidence. De plus, même si ces mesures ne sont pas très bien vues par tous les propriétaires, l'imposition par les autorités d'un robinet distinct dans chaque logement d'une maison est l'un des critères pour élargir le nombre de consommateurs.

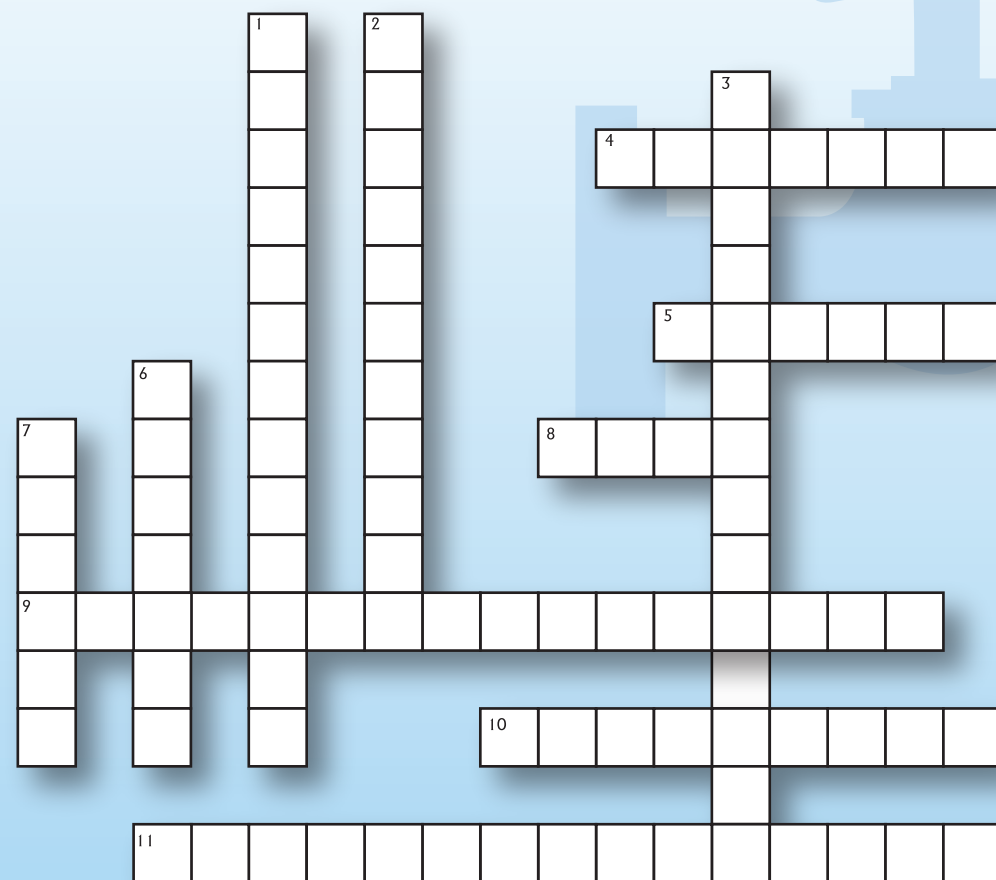
De 1840 à 1860, la population de la ville a plus que doublé passant de 40 000 à 90 000 habitants. Cela est dû en grande partie à l'immigration et à l'annexion d'autres municipalités par la ville de Montréal. Pour une

meilleure consommation possible de l'eau potable et pour combattre l'épidémie de typhoïde qui émerge au début du 20^e siècle, on se préoccupe d'aménager l'entrée du canal de Lachine, qui fournirait beaucoup plus d'eau dans cette ville en croissance et de construire une nouvelle usine de filtration : la station de pompage Atwater. Désormais, dans la politique de l'eau montréalaise, on passe d'un mode de production à vapeur à l'électrification d'un réseau chargé de capter, d'amener, de traiter et de distribuer cette ressource essentielle.



Projet d'élargissement de l'aqueduc en 1907.

À vos méninges !



Les réponses se trouvent au dos de la brochure.

Horizontal

4. Maladie infectieuse transmissible dans l'eau
5. Selon la théorie médicale du 19^e siècle, émanations responsables des maladies comme la peste
8. Station de pompage fondée en 1887 afin de régler le problème des inondations
9. Processus visant à rendre l'eau potable accessible à tous
10. Il plante une croix sur le mont Royal en 1643
11. Processus par lequel la Ville de Montréal acquiert notamment le pouvoir de gérer ses ressources

Vertical

1. Fleuve ayant servi de voie de navigation ainsi que de lieu de loisirs
2. Souvent printanières, celles-ci affectent régulièrement Montréal et représentent un enjeu de santé publique au 19^e et 20^e siècles
3. Leur déconstruction en 1817 s'inscrit dans une volonté de décloisonner Montréal
6. Canal inauguré en 1825 et intimement lié au développement industriel de Montréal
7. Construits et aménagés en grand système entre 1862 et 1867, ils visent à évacuer les eaux usées et à prévenir les inondations

En page 19

Couverture de l'édition britannique d'un fascicule canadien daté de 1912, à destination des annonceurs.

EAU

cœur de l'histoire

Crédits bibliographiques

Le Saint-Laurent

DAGENAIS, Michèle. « Montreal and Its Waters: An Entangled History ». *RCC Perspectives*, 4 (2011) : 44-59.
 HARRIS, Cole. *Le pays revêché : Société, espace et environnement au Canada avant la Confédération*. Québec: Les Presses de l'Université Laval, 2011.

Les inondations à Montréal

MAYER-JOUANJEAN, Isabelle et Nathalie BLEAU. *Projet 551013: Historique des sinistres d'inondations et d'étiages et des conditions météorologiques associées*. Montréal: Uranos, 2018.
 CANADA, Environnement et Changement climatique. « Les inondations au Canada : Québec ». 2009.

Le canal de Lachine

DESLOGES, Yvon. *Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*. Sillery: Septentrion, 2002.

Gestion de l'eau et patrimoine

NADEAU, Jean-François. « L'ancienne station de pompage Craig aura une nouvelle vie ». *Le Devoir*. 27 février, 2018.

Faç-eau-ner Montréal

DAGENAIS, Michèle. *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*. Montréal: Boréal, 2011.
 GAGNON, Robert. *Questions d'égouts: santé publique, infrastructures et urbanisation à Montréal au XIXe siècle*. Montréal: Boréal, 2006.

La Mort Bleue

HUMPHRIES, Mark Osborne. *The Last Plague: Spanish Influenza and the Politics of Public Health in Canada*. University of Toronto Press, 2013, pp. 33-57.
 GAGNON, Robert et Natasha ZWARICH. « Les ingénieurs sanitaires à Montréal, 1870-1945 : Lieux de formation et exercice de la profession. » *Revue d'histoire urbaine*. 37, 1 (automne 2008) : 3-20.

Eau-delà des frontières

DAGENAIS, Michèle et Claire POITRAS. « Une ressource abondante et inépuisable? Urbanisation et gestion de l'eau dans le Montréal métropolitain aux XIXe et XXe siècles ». *Histoire urbaine*. 1, 18 (2007): 97-123.
 FOUGÈRES, Dany. « De l'eau partout, pour tous. La naissance du service d'eau universel à Montréal au milieu du XIXe siècle ». *Flux*, 55 (2004) : 30-42.

Crédits iconographiques

Couv. ©Ville de Montréal (CA M001 VM094-Y-1-17-D1554)

- 1 © Ville de Montréal (CA M001 P098-1-D094)
- 2 ©C.Poirier/BAnQ (Advitam : 552899)
- 3 ©BAnQ (Advitam : 269676)
- 4 ©WikiCommons
- 5 ©A. Henderson/Pointe-à-Callière (FC 2947.37 .H46 1869)
- 6 ©Ville de Montréal (BM5-C-26-050)
- 7 ©Ville de Montréal (VM66-3P033)
- 8 © WikiCommons
- 9 © Ville de Montréal (004-VM94-Z455)
- 10 © V. Mahaut/Université de Montréal (1866/19929)
- 12 ©A.-Léo Leymarie/Ville de Montréal (CA M001 BM005-3-D20-P050)
- 13 ©BAnQ (notice 2730892)
- 15 ©J. Légaré/Musée des Beaux-Arts de Montréal (no 7157)
- 17 ©BAnQ (notice 2725885)
- 19 © Ville de Montréal (CA M001 P098-1-D043)





Réponses : 1. Saint-Laurent, 2. Inondations, 3. Fortifications, 4. Choléra, 5. Miasmes, 6. Lachine, 7. Égouts, 8. Craig,
9. Universalisation, 10. Maisonneuve, 11. Municipalisation