

Les canaux du Haut-Saint-Laurent Routes d'eau vers les Grands Lacs

François Cartier

Number 93, Summer 2002

Les canaux ou l'eau apprivoisée

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/16224ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Cartier, F. (2002). Les canaux du Haut-Saint-Laurent : routes d'eau vers les Grands Lacs. *Continuité*, (93), 16–20.

LES CANAUX DU HAUT-SAINT-LAURENT

Routes d'eau vers les Grands Lacs



Si le pays s'est construit comme on le connaît aujourd'hui, c'est notamment parce qu'on a su maîtriser les excès d'une nature insoumise, à commencer par le fleuve aux grandes eaux qui barrait de ses tumultes l'accès à l'intérieur du continent. Dans ce contexte, les canaux du Haut-Saint-Laurent apparaissent comme des travaux de titans.

par François Cartier

L'épopée des canaux dans la section québécoise du Haut-Saint-Laurent constitue un vibrant exemple de la lutte livrée pour apprivoiser le grand fleuve. Le défi que le Saint-Laurent posait aux navigateurs dans cette région en était un de taille. Les rapides de Soulanges étaient parmi les plus féroces de la voie fluviale. Ils se succédaient sur une distance de près de 13 kilomètres entre les lacs Saint-François et Saint-Louis et créaient une dénivellation

de plus de 25 mètres, soit la plus importante chute de ce grand fleuve. Nombre de cageux, de soldats et autres y ont trouvé une fin tragique, emportés dans les grands remous blancs des rapides du Trou-du-Moulin, de la Jument-Blanche, du Buisson ou du Coteau-des-Cèdres.

On ne peut s'étonner que plusieurs générations d'hommes et de machines aient à maintes reprises entaillé le sol du Haut-Saint-Laurent pour permettre aux navires de contourner ces eaux impraticables. Trois grandes voies d'eau ont ainsi ouvert le réseau de navigation laurentien vers le reste du continent : le canal de Beauharnois (1845-1899), le canal de Soulanges (1899-1959) et le deuxième canal de Beauharnois (1959 à aujourd'hui). Situés à

Le Rapids Prince dans le canal de Soulanges. De tels navires de croisière utilisaient régulièrement le canal pour la remontée vers l'ouest. En descendant le fleuve, ils « sautaient » les rapides.

Photo : Coll. Centre d'histoire La Presqu'île

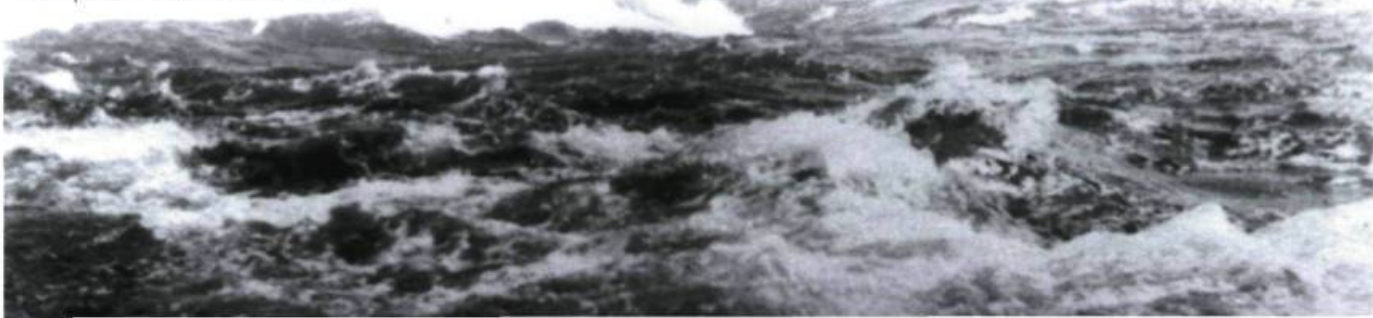
la porte de l'Ontario et des Grands Lacs, ces canaux ont facilité le transport des biens et des personnes entre les principaux pôles de développement d'une nation en pleine croissance.

LE PREMIER CANAL MODERNE

Bien que l'histoire des canaux du Haut-Saint-Laurent prenne son essor après la Conquête, la canalisation dite « moderne » dans l'Ouest du Québec débute dans la

Les rapides de la Jument-Blanche.

Photo : Coll. Société de recherches historiques de Pointe-des-Cascades



première moitié du XIX^e siècle. À cette époque, la navigation à la vapeur sur le Saint-Laurent rend vite inadéquats les petits canaux construits par les ingénieurs militaires britanniques entre 1781 et 1804 sur les rives des seigneuries de Soulanges et de Vaudreuil. L'ensemble du système de navigation laurentien est alors en voie d'être amélioré. Ainsi, le canal de Lachine est rénové entre 1843 et 1848, et de nouveaux canaux sont construits dans l'Est ontarien entre 1834 et 1851. À cette époque, la route laurentienne compétitionne avec la série de canaux érigés sur les rivières Outaouais et Rideau et avec le canal Érié, aux États-Unis, qui attire dès 1825 une large proportion du transport céréalier des Grands Lacs à destination de Montréal.

En 1841, on décide de moderniser les anciens canaux militaires de Soulanges. Mais les propriétaires de la seigneurie de Beauharnois, vaste territoire situé sur la rive opposée du fleuve, ont bien l'intention de voir passer les navires de leur côté du Saint-Laurent, ce qui augmenterait la valeur de leurs terres. Par un tour de passe-passe, les fonds alloués à la modernisation des canaux de Soulanges sont détournés et le creusage d'un nouveau canal est entrepris dès 1842 sur la rive sud du fleuve. Une enquête est instituée la même année pour faire la lumière sur « l'affaire du canal de Beauharnois », mais il est déjà trop tard; les travaux sont trop avancés. Le nouveau canal passera dans les terres au sud du Saint-Laurent.

Inauguré en avril 1845, le canal de Beauharnois, long de 18,5 kilomètres et comportant 9 écluses, relie les lacs Saint-François et Saint-Louis. Construit par des légions de travailleurs, surtout immigrants, il sera un facteur déterminant de l'essor démographique et industriel de la ville de Salaberry-de-Valleyfield. On y fait souvent référence comme « la porte d'entrée du Saint-Laurent ».

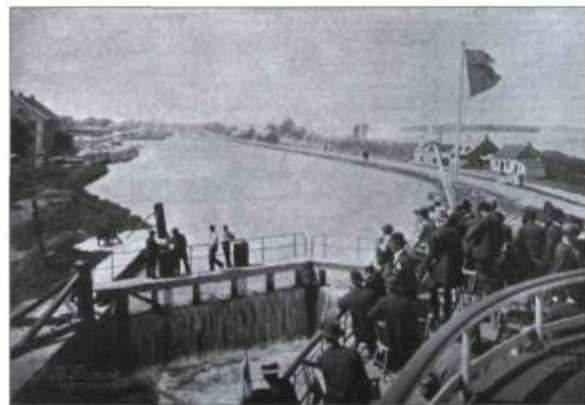
UN FLEURON DE L'INGÉNIERIE CANADIENNE

À la fin du XIX^e siècle, les autorités canadiennes doivent encore adapter le réseau fluvial laurentien aux demandes croissantes du secteur économique. Sur le plan politique, on espère, grâce à de nouvelles artères fluviales, « cimenter la jeune nation ». De plus, l'abandon du protectionnisme britannique sur certaines ressources comme le bois et le blé, l'essor du chemin de fer et la persistante suprématie

du canal Érié mettent en évidence l'échec du système dont faisait partie le canal de Beauharnois. Plusieurs canaux, dont celui de Lachine, sont donc modernisés. Dans le Haut-Saint-Laurent, on préfère construire un tout nouveau canal plutôt que d'agrandir celui de Beauharnois, opération que l'on estime moins coûteuse. Ce choix signe la fin du canal de Beauharnois en tant que voie d'eau navigable. Officiellement fermé en 1907, il sera réaménagé pour alimenter une centrale hydroélectrique située à Saint-Timothée. Elle fonctionnera de 1911 à 1951.

Devant les recommandations d'ingénieurs (et non sans quelques pressions politiques des partisans du comté de Soulanges), il est décidé de construire ce nouveau canal sur la rive nord du fleuve. Creusé entre 1892 et 1899 dans les riches terres agricoles de Soulanges, il apparaît comme un fleuron de l'ingénierie hydraulique canadienne de l'époque. Long de près de 23 kilomètres, comportant 5 écluses, il incorpore diverses innovations techniques, dont l'utilisation à grande échelle de béton et une centrale hydroélectrique bâtie *in situ* pour actionner ses structures mobiles et éclairer son parcours.

Les navires *canallers* d'alors, jaugeant près de 3000 tonnes, parcourent le canal en un peu plus de deux heures. Les marchandises transportées sont variées, allant du ciment au porc. Toutefois, au fil des ans, le charbon et le grain demeurent les principaux produits à descendre vers l'est,



Un éclusage à la deuxième écluse de l'ancien canal de Beauharnois. Vers 1900.

Photo : Coll. Bibliothèque nationale du Québec

tandis que le bois de pulpe est la plus importante marchandise à remonter le fleuve vers l'ouest avant d'être supplanté par le pétrole dans les années 1950. En 1959, le trafic annuel total y atteint 11 millions de tonnes !

Contrairement à son prédécesseur, le canal de Soulanges ne favorisera pas le développement urbain ou industriel le long de ses berges, même s'il s'inscrit indubitablement dans le tissu social de la région. Au fil des ans, le comté de Soulanges demeurera largement inchangé, dominé par l'agriculture céréalière et l'industrie laitière.

UN CANAL DE L'ENVERGURE DE CELUI DE PANAMÁ

Le canal de Soulanges, comme ceux de Lachine et de l'Est ontarien, cède la

LE BÂTISSEUR DE CANAUX

Thomas Monro, l'ingénieur à qui l'on doit le canal de Soulanges, a eu une vie professionnelle remarquablement bien remplie. Irlandais de naissance, il arrive au Canada en 1850. Il participe par la suite à divers chantiers : l'aqueduc et le pont Victoria de Montréal, le chemin de fer du Grand Tronc à Prescott en Ontario, la partie aval du canal Welland...

À la fin de 1889, il prend la charge du dossier du canal de Soulanges. À cette époque, Thomas Monro est considéré comme l'un des meilleurs ingénieurs hydrauliques du Canada. On ne s'étonne donc pas que, en 1891, les ingénieurs en charge du Département des chemins de fer et canaux et les décideurs politiques acceptent sans réserve sa recommandation de creuser un canal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. À la même époque, le gouvernement canadien lui demande de se rendre en Angleterre pour faire rapport sur le canal de Manchester. Il est fort possible qu'il y ait puisé une partie de ses idées novatrices pour le canal de Soulanges.

Lors de son ouverture en 1899, le canal de Soulanges représente sans contredit le couronnement de la carrière de Monro. L'état remarquable de l'installation plus de 100 ans après son ouverture témoigne de l'efficacité du travail de Monro. Mais le plus grand mérite de l'ingénieur est d'avoir su relever les nombreux défis qui se présentèrent sur son chemin, dont l'instabilité chronique des sols de Soulanges qui causa de nombreux éboulis. Thomas Monro est demeuré surintendant du canal de Soulanges jusqu'à son décès à Coteau-Landing le 20 mars 1903.

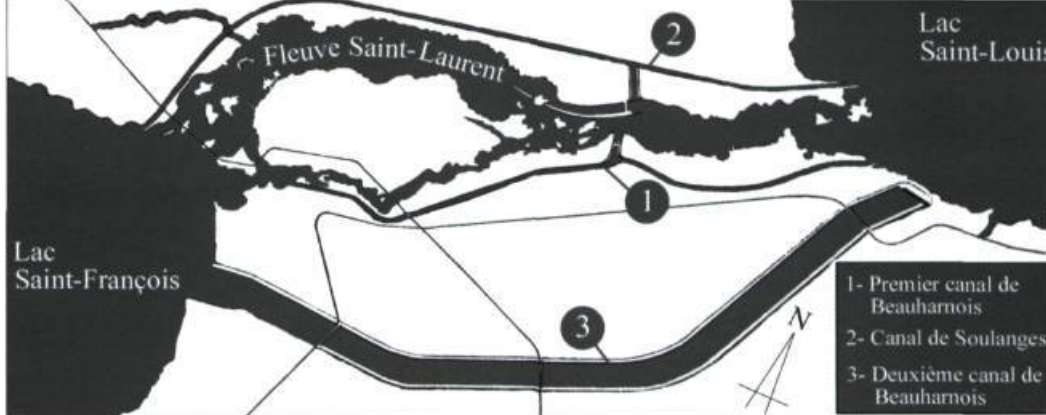
place à la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Créant un véritable goulot d'étranglement, ces vieux canaux commençaient à montrer leur âge, surtout face à de nouveaux ouvrages d'envergure comme le canal Welland (agrandi en 1932 aux dimensions d'aujourd'hui). Résultat de pourparlers entre le Canada et les États-Unis datant d'aussi loin que 1895, la Voie maritime du Saint-Laurent permet maintenant d'accueillir des navires longs de 225 mètres et jaugeant plus de 30 000 tonnes. Comme pour leurs prédécesseurs, ces monstres d'eau douce transportent surtout des marchandises en vrac, comme des céréales et du minéral.

Pour transiter entre les lacs Saint-François et Saint-Louis, on utilise un chenal aménagé dans le deuxième canal de Beauharnois. Ce gigantesque ouvrage de 25 km de long, construit au sud de Salaberry-de-Valleyfield à partir de 1929, a pour principale utilité d'amener les eaux du fleuve Saint-Laurent vers la centrale hydroélectrique de Beauharnois. L'envergure de ce canal est telle qu'on disait qu'il surpassait même, en termes de matière excavée, les travaux du canal de Panamá! Deux écluses sont creusées dans le roc près de Beauharnois, juste à l'ouest de la grande centrale, et rachètent à elles seules les 25 mètres de dénivellation que totalisent les 9 écluses du vieux canal de Beauharnois et les 5 du canal de Soulanges. Le détournement des eaux du Saint-Laurent a aujourd'hui réduit au silence les turbulents rapides de Soulanges. Le fleuve y glisse maintenant tranquillement d'un barrage régulateur à un autre.

LE RENOUVEAU DES CANAUX

Outre le nouveau canal de Beauharnois, qui conserve encore ses vocations commerciale et hydraulique, les canaux de Soulanges et de Beauharnois (l'ancien), après quelques années d'hibernation, sont sur le point de renaître comme des centres récréatifs, touristiques et patrimoniaux. Leur nouvelle vocation table sur la hausse considérable du nautisme au Québec (on recensait 1,6 million de plaisanciers au Québec en 2001) et sur le succès de plusieurs projets de revitalisation de plans d'eau à l'échelle nord-américaine (comme le *Inner Harbour* de Baltimore, par exemple).

L'ancien canal de Beauharnois a malheureusement été remblayé sur presque toute sa longueur, hormis trois courtes sections dans le centre-ville de Salaberry-de-



Valleyfield. Dans le but de mettre en valeur ce qui reste du canal, les gens du milieu ont fondé, en avril 2001, la Société du vieux canal de Beauharnois. En ouvrant le canal à la navigation de plaisance et en réalisant différents aménagements, telles des promenades riveraines, on espère créer un spectacle nautique aussi attrayant que celui du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue. Évalué à 3,4 millions de dollars, le projet sera mis en branle d'ici quelques mois.

Le 26 octobre 2000, l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, construit vers 1844, a été inscrit au Registre des biens culturels du Québec sous les pressions exercées par l'Écomusée des Deux-Rives et la municipalité de Saint-Timothée. Cet ouvrage de maçonnerie, qui permettait l'écoulement de ladite rivière sous l'ancien canal de Beauharnois et le passage de cultivateurs, est un vestige unique au Canada. Propriétaire de l'aqueduc, le ministère des Transports du Québec a investi 300 000 \$ dans des travaux de sauvegarde en 2000. Il fallait stopper la dégradation des lieux en attendant leur éventuel développement en centre d'interprétation.

Les trois canaux du Haut-Saint-Laurent.

Ill. : Coll. Centre d'histoire La Presqu'île

Les rives du nouveau canal de Beauharnois, quant à elles, ont récemment été rendues accessibles à la population grâce à la création du Parc régional du canal de Beauharnois. Fruit du partenariat entre la MRC de Beauharnois-Salaberry, Hydro-Québec et la Voie maritime du Saint-Laurent, ce parc linéaire se présente comme une bande verte de part et d'autre du canal où s'insère une piste polyvalente (cyclable et pédestre). Les amateurs d'ornithologie peuvent découvrir une riche faune ailée qui fréquente les marais créés par la construction du canal.

Un fil d'eau au milieu des champs : l'écluse n° 4 du canal de Soulanges est nichée au sein des terres du village des Cèdres. On remarque à gauche la porte de garde qui devait retenir les eaux du canal en cas de bris aux portes des écluses.

Photo : Coll. Centre d'histoire La Presqu'île





Vue aérienne de l'entrée du canal de Soulanges à Pointe-des-Cascades.

Photo : Coll. Régie intermunicipale du canal de Soulanges

Le projet de mise en valeur le plus important concerne toutefois le canal de Soulanges. Plus que centenaire, ce canal a été conservé dans un état quasi intact depuis sa fermeture en 1959 et s'inscrit encore dans un paysage rural qui fait son charme. Piloté par la Régie intermunicipale du canal de Soulanges et inscrit sur la liste des projets prioritaires de développement économique du gouvernement du Québec, le projet de réouverture nécessi-

terait des investissements de l'ordre de 500 millions de dollars. Il propose notamment le développement de Port Soulanges, un centre récréotouristique de grande envergure aménagé le long des berges du canal. Avec l'appui de partenaires privés qu'elle est à trouver, la Régie espère « fermer la boucle du réseau de voies navigables du Nord-Est américain de plus de 5000 kilomètres ». D'ici la réalisation du projet, les estivants peuvent visiter le Parc des Ancres, un centre d'interprétation situé près de l'écluse 3 du canal. Ce parc réalisé par des bénévoles témoigne de l'importance que le milieu accorde au canal, à son histoire et à son

bâti. De plus, une piste cyclable a été aménagée d'un bout à l'autre du tracé du canal et permet d'admirer les installations du canal et la campagne environnante.

Après avoir contribué pendant plus de 150 ans au développement du pays tout entier, les canaux du Haut-Saint-Laurent demeurent au centre de l'activité économique et sociale de la région. Leur vocation récréotouristique n'est en fait qu'une nouvelle étape de leur histoire.

François Cartier est historien et archiviste au Centre d'histoire La Presqu'île.

POUR EN SAVOIR PLUS

Parc régional du canal de Beauharnois : www.suroit.qc.ca/velo-berge/

Société du vieux canal de Beauharnois : www.vieuxcanal.com

Régie intermunicipale du canal de Soulanges : www.canalsoulanges.com

Esquisse de l'ambitieux projet de la place centrale de Port Soulanges.

Ill. : Coll. Régie intermunicipale du canal de Soulanges

