

Les canaux de l'Outaouais et du Richelieu Des liens du nord-sud

Bernard Hallé

Numéro 93, été 2002

Les canaux ou l'eau apprivoisée

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16225ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

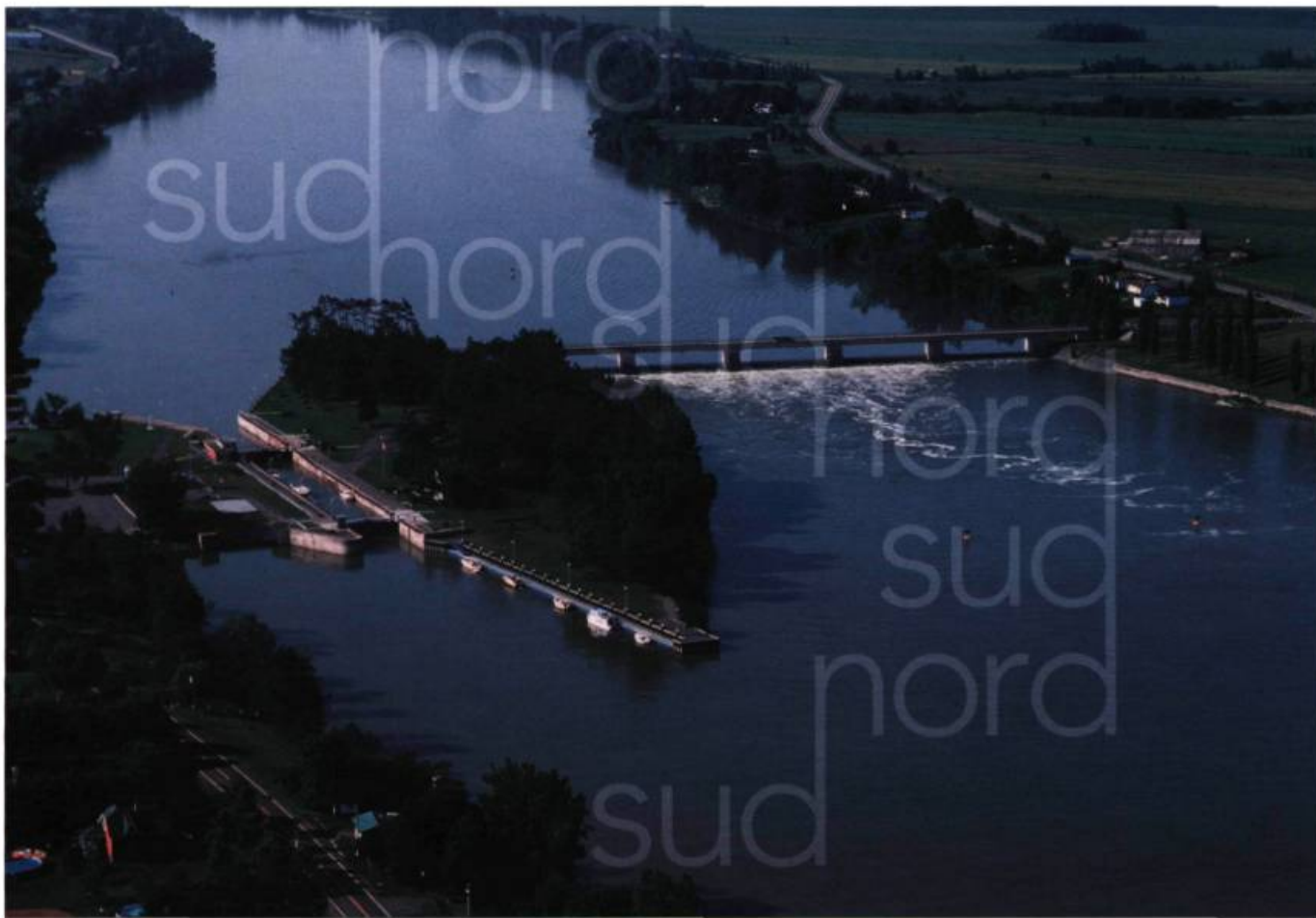
[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Hallé, B. (2002). Les canaux de l'Outaouais et du Richelieu : des liens du nord-sud. *Continuité*, (93), 21–24.

LES CANAUX DE L'OUTAOUAIS ET DU RICHELIEU

DES LIENS NORD-SUD



par Bernard Hallé

L'écho des puissantes machines des bateaux à vapeur s'est tu depuis longtemps sur les berges tranquilles du Richelieu et de l'Outaouais. Pourtant, pendant des décennies, ces cours d'eau ont formé la colonne vertébrale d'un gigantesque axe commercial qui, à son apogée, s'étendait des forêts du Témiscamingue jusqu'à la tumultueuse New York. Sur ces cours d'eau, quatre canaux dorénavant gérés par Parcs Canada ont été classés lieux historiques nationaux du Canada. Il s'agit des canaux de Chambly, de Saint-Ours, de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Carillon.

Les canaux de l'Outaouais et du Richelieu ont connu plusieurs vies. Tantôt voies de défense stratégiques, tantôt routes du bois, ils sont devenus aujourd'hui des lieux de rendez-vous pour les plaisanciers, les randonneurs, les cyclistes et tous les amateurs d'histoire.

Le canal de Saint-Ours est jumelé à un barrage qui élève le niveau de l'eau sur 52 kilomètres. Le premier barrage, construit en 1849, a été remplacé en 1969 par un barrage moderne, qui comporte maintenant une passe migratoire multi-espèces, unique en Amérique du Nord.

Photo : Parcs Canada, Jean Audet

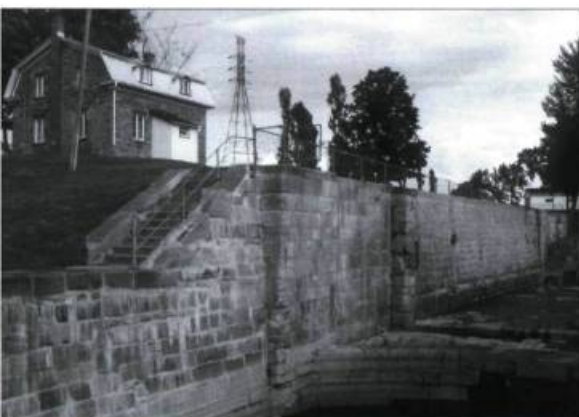


Au Québec, le canal de Chambly est le seul à avoir conservé dans son ensemble son tracé (20 km), son tirant d'eau et sa largeur d'origine de même que le gabarit de ses huit écluses. Les écluses et les trois ponts fonctionnent toujours manuellement. Ici, les écluses 1, 2 et 3.

Photo : Parcs Canada, Jean Audet

Autrefois, les rapides du Long-Sault s'étendaient sur près de 20 km entre Montréal et Ottawa. Pour les contourner, l'armée britannique fit construire, entre 1818 et 1833, les canaux de Grenville, de Chute-à-Blondeau et de Carillon. Ici, les vestiges du canal militaire de 1833.

Photo : Parcs Canada, Jacques Beardsell



DES VOIES D'EAU STRATÉGIQUES

Au Québec, outre le Saint-Laurent, deux rivières ont été canalisées : l'Outaouais, le plus long cours d'eau au Québec, et le Richelieu, qui s'inscrit dans un axe navigable allant de Sorel à New York. La rivière des Outaouais prend origine de plusieurs lacs situés au nord-ouest du Québec. Après un trajet de 1271 kilomètres, elle se jette dans le Saint-Laurent. De nos jours, la navigation y est toujours facilitée par le canal de Carillon, situé à environ 50 kilomètres à l'ouest de Montréal, et par le canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui agit comme une interface entre l'Outaouais et le fleuve, entre le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes. Le Richelieu prend sa source dans le lac Champlain, et après un parcours de 110 kilomètres vers le nord, il rejoint également le fleuve. Le canal de Chambly ainsi que le canal et le barrage de Saint-Ours rendent cette rivière navigable.

Le commerce du bois et la défense ont favorisé le développement des canaux canadiens au début du XIX^e siècle. Après la révolution américaine, les frères Allen, des marchands de bois du Vermont, sont les plus ardents promoteurs de la canalisation du Richelieu. Mais c'est sous la pression de marchands du Richelieu que le gouvernement du Bas-Canada choisit finalement de réaliser les canaux de

Chambly et de Saint-Ours. Alors que le bois aurait dû descendre plus facilement la rivière vers Québec pour être acheminé vers l'Angleterre, l'accroissement rapide de la demande américaine en bois a ironiquement fait que les canaux de Chambly et de Saint-Ours ont principalement servi à transporter les produits forestiers canadiens vers les États-Unis.

Le facteur militaire est déterminant dans la construction des canaux dans le cas de l'Outaouais. Lors de la guerre de 1812, les Américains ont bien failli s'emparer du Canada : construction du fort Lennox à l'Île-aux-Noix, citadelle d'Halifax, défenses de Kingston... Cependant, le Saint-Laurent, qui sert de frontière, apparaît comme une route vulnérable pour déplacer des troupes en cas de conflit. L'armée britannique choisit donc de construire, de 1818 à 1833, les canaux de Carillon, de Chute-à-Blondeau et de Grenville sur l'Outaouais, ainsi que le canal Rideau entre Ottawa et Kingston. Mais une fois en place, le nouveau système troque sa vocation première de défense pour le transport du bois.

En 1806, le blocus continental de Napoléon coupe l'Angleterre de ses sources d'approvisionnement traditionnelles en bois. Cette situation donne un coup de fouet au commerce du bois entre le Canada et la Grande-Bretagne, favorisé par l'adoption de tarifs préférentiels. Après l'abolition de ceux-ci (en 1846) et la signature d'un traité de réciprocité entre le Canada et les États-Unis (1854-1866), le bois de l'Outaouais prend de plus en plus la route du sud et de moins en moins celui de la Grande-Bretagne.

LA ROUTE DU BOIS

Que ce soit sous forme de radeaux de poutres équarrées, de bois scié pour la construction, de bois de pulpe ou de pâte à papier, les produits forestiers ont longtemps constitué la principale marchandise transportée sur les canaux du Richelieu et de l'Outaouais. Ce commerce est si populaire qu'il convainc le gouvernement de construire un nouveau système de canalisation sur l'Outaouais. En 1882, un barrage inonde les rapides et le canal de Chute-à-Blondeau, ainsi qu'une partie du canal de Grenville. Ces travaux permettent de remplacer les 11 écluses du premier système par 7 écluses plus larges et plus profondes.

Bien que les canaux de l'Outaouais ne permettent d'atteindre que la ville d'Ottawa, la zone d'approvisionnement en produits forestiers est beaucoup plus étendue. À l'ouest d'Ottawa, un réseau de bateaux à vapeur est associé à des chemins de fer de portage. On peut ainsi contourner les rapides. À la fin du XIX^e siècle, des dizaines de bateaux à vapeur sillonnent les lacs du Témiscamingue, à plus de 600 kilomètres de Montréal.

Au tournant du siècle, le bois descend la rivière, grâce à la drave, aux cageux qui sautent les rapides et aux glissoirs qui permettent de franchir les barrages. Rendu à Ottawa, ce bois est souvent transbordé dans des barges, vastes embarcations dépourvues de moteur que de puissants bateaux à vapeur tirent dans de longs convois semblables à des trains. Les barges descendent l'Outaouais en empruntant les canaux de Grenville, de Carillon et de Sainte-Anne-de-Bellevue. Puis, elles s'engagent sur le Saint-Laurent jusqu'à Sorel en utilisant le canal de Lachine.

À partir de Sorel, les barges remontent le Richelieu, en franchissant les canaux de Saint-Ours et de Chambly. Le long de certains canaux trop étroits pour les imposants vapeurs, les barges sont halées par des chevaux. Sur le lac Champlain, les trains de barges se regroupent, formant parfois de véritables villages flottants, tirés par plusieurs remorqueurs. Au sud du lac, elles traversent le canal Champlain, puis elles descendent l'Hudson jusqu'à New York. Tout le bois n'emprunte cependant pas la totalité du parcours. Même que la majeure partie est écoulée de différentes façons en cours de route.

À l'apogée de ce commerce, vers 1910, le bois parcourt souvent plus de 1500 kilomètres depuis les camps de bûcherons du Témiscamingue jusqu'à New York où il est transformé en produits finis.

DES USAGES POLYVALENTS

En plus de servir au commerce du bois, la rivière des Outaouais voit se développer une autre activité économique importante : l'hydroélectricité. De 1960 à 1963, Hydro-Québec construit un important barrage à Carillon. Cette installation hausse le niveau de l'eau et permet à la navigation de contourner le canal de Grenville. Jumelée au barrage de Carillon, une impressionnante écluse moderne permet de franchir la même dénivellation que l'ancien système de canalisation. Le



En 1843, la construction du premier canal de Sainte-Anne-de-Bellevue marque un point tournant dans la vitalité commerciale de tout l'Outaouais. Sur cette photographie datant de 1924, on aperçoit le vapeur S.S. Empress qui traverse le canal de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Photo : Archives nationales du Canada

UNE SECONDE VIE POUR LES CANAUX

En 1972, les quatre canaux fonctionnels du Richelieu et de l'Outaouais sont transférés du ministère des Transports à Pares Canada, qui en assure la conservation et la mise en valeur. Au canal de Chambly, les neuf écluses en pierre de taille sont restaurées en réutilisant autant que possible les matériaux originaux. Des éclusiers y perpétuent les gestes d'antan au profit des visiteurs, qui peuvent aussi fréquenter des lieux d'exposition et participer à de nombreuses activités spéciales.

Le chemin de halage, maintenant converti en piste pour cyclistes et piétons, est le mieux conservé de ce type au Canada.

En 2001, outre les 62 000 plaisanciers qui ont utilisé les canaux du Richelieu et de l'Outaouais, plus de 325 000 personnes sont venues y observer les manœuvres des bateaux, parcourir les berges à pied ou à vélo, pique-niquer...



En 1911, éclusage au canal de Chambly d'une barge de 115 cordes de bois de pulpe.

Photo : Archives nationales du Canada

LUI LA MODE AU MASCULIN

LA MODE, LA VANITÉ ET L'IDÉAL MASCULIN
UN REGARD SUR TROIS SIÈCLES

DU 17 MAI 2002 AU 5 JANVIER 2003

Du 21 juin 2002 au 2 mars 2003

Trésors de la forêt

le bois et l'écorce dans
les traditions autochtones

Exposition permanente

SimplementMontréal
Coup d'œil sur une ville unique

La Presse The Gazette

ministère des Transports conserve la gestion de l'écluse de Carillon, mais cède la portion restante du canal de Grenville à la municipalité de Grenville. Une plaque y commémore sa valeur historique.

Graduellement, le train et le camion ont remplacé les bateaux pour le transport des biens dans l'axe nord-sud et, après la Seconde Guerre mondiale, la navigation de plaisance a pris son essor et donné un souffle nouveau aux canaux.

Chacun de ces canaux constitue un lieu agréable pour se détendre et apprendre une page de notre histoire. Cependant, pour bien apprécier toute leur valeur historique, il faut garder à l'esprit que chacun d'eux est comme le maillon d'une chaîne. Ensemble, ils forment un réseau qui a profondément marqué la vie économique et sociale du Canada.

Bernard Hallé est géographe.

Une capitale nationale à découvrir

Au cœur de Québec, l'Hôtel du Parlement
resplendit dans la nuit

COMMISSION DE
LA CAPITALE
NATIONALE

Québec

400 ans
Québec en profane