



## Un projet de canalisation du Richelieu en 1855

Albert Tessier, P.D., M.S.R.C.

Number 26, 1961

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1079924ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1079924ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

### ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

Tessier, A. (1961). Un projet de canalisation du Richelieu en 1855. *Les Cahiers des Dix*, (26), 199–210. <https://doi.org/10.7202/1079924ar>

# Un projet de canalisation du Richelieu en 1855

Par ALBERT TESSIER, P.D., M.S.R.C.

Le Richelieu occupe un rang modeste parmi les cours d'eau de l'Amérique du Nord. Il a joué pourtant un rôle capital dans notre histoire et il a beaucoup fait parler de lui . . . en bien et en mal.

Son importance lui vient du fait que, articulé sur le réseau lac Champlain et rivière Hudson, il constitue la voie de pénétration la plus facile et la plus courte pour atteindre le cœur du continent. La France a contrôlé un moment les principales portes d'entrée de l'Amérique : baie d'Hudson, Saint-Laurent, Mississipi. Il lui manquait la moins imposante, mais la plus commode, et ça lui a valu la défaite finale.

En 1605, Champlain est venu bien près de découvrir, quatre ans avant Henry Hudson, l'imposante embouchure de la rivière Hudson. Au cours de son exploration du littoral atlantique à la recherche d'un site pour y établir un poste permanent, Champlain poussa jusqu'au sud du Cap Cod; des complications le forcèrent à rebrousser chemin avant d'atteindre l'endroit où s'élève aujourd'hui la ville de New-York. L'explorateur à l'œil pénétrant aurait sans doute saisi les avantages qu'offrait ce lieu privilégié . . . et toute l'histoire du Nouveau-Monde en aurait été modifiée. Mais l'histoire ne s'écrit pas avec des *si* . . .

Les Hollandais et les Anglais eurent la bonne fortune de prendre le contrôle de la route-clef du continent et ils l'utilisèrent abondamment pour harceler et finalement écraser la colonie française du Saint-Laurent. Le Richelieu a conduit chez nous, à répétition, tous ceux qui nous voulaient du mal : Iroquois, coloniaux britanniques, soldats anglais, troupes américaines, etc . . . Depuis 1812, le Richelieu s'est consacré à des œuvres plus consolantes. Il a servi de voie de communication avec nos voisins devenus pacifiques : relations sociales, voyages, échanges commerciaux. Une grosse part du trafic Montréal-New-York empruntait alors cette route traditionnelle.

Afin de permettre le passage de vaisseaux chargés de marchandises ou de passagers, on creusa, de 1830 à 1843, le canal Chambly. La construction du premier chemin de fer canadien, en 1836, avait pour but d'abrégé d'une centaine de milles la route Montréal-New-York. De leur côté, les Américains, stimulés par les perspectives d'expansion vers l'Ouest et par les développements économiques qui en découleraient, s'employaient fébrilement à aménager les voies navigables permettant de relier New-York aux Grands Lacs.

Les commerçants canadiens ne voulaient pas se laisser grignoter par cette concurrence. En 1847, un groupe d'industriels et d'hommes d'affaires soumit au parlement de l'Union un projet d'aménagement de la route Richelieu-Lac-Champlain. On procéda à quelques relevés, mais l'affaire n'eut pas de suite. En 1852, la Chambre-Unie remit la question à l'étude. Le rapport du Bureau des Travaux publics souligne longuement les avantages de la canalisation.

L'année suivante (1853), la Chambre de Commerce de Montréal prie le gouvernement de « faire l'examen d'un tracé convenable pour le canal en question dans un endroit tel que les vaisseaux allant et venant de la mer puissent passer par le Saint-Laurent et ce canal pour se rendre dans le Lac Champlain ». Cette demande fut appuyée par de nombreuses pétitions venant de « diverses localités du Haut et du Bas-Canada ». L'Assemblée législative, par une résolution du 6 avril 1853, confia à un Comité spécial le soin de faire les études et recherches nécessaires. L'ingénieur civil J.-B. Jarvis reçut mission de diriger les travaux d'expertise et de présenter un rapport général.

Dans une lettre du 12 août 1854, le Commissaire en chef des Travaux Publics, J. Chabot, donna à l'ingénieur des instructions précises. Afin de bien marquer l'importance du projet, Chabot insista sur les données du rapport de 1852 :

« Le rapport de ce département de la législature (Bureau des Travaux publics) pour l'année 1852, depuis la page 32 jusqu'à 38, et dont copie vous est transmise avec la présente, contient l'énumération des avantages que la province espère retirer de la construction de ce canal. En y référant, vous trouverez que le but de cette entreprise est :

« De compléter la chaîne des canaux déjà en opération et d'en faire une source de profits et d'avantages pour cette province.

« De rendre nos canaux capables de supporter avec succès la compétition avec le canal Erié et avec les chemins de fer sur la rive sud du Saint-Laurent pour le transport des objets de commerce depuis le rivage de l'Atlantique dans les Etats-Unis, jusqu'à l'ouest du Canada, et aux états occidentaux, et réciproquement.

« D'ouvrir une route meilleur marché, plus prompte et (vu la réduction dans le nombre de transbordements) plus désirable au trafic important qui a lieu d'un côté, depuis les hautes eaux de la rivière Hudson, les chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre et de la cité de New-York, et, de l'autre, les états de l'Ouest et le Canada; et d'assurer ainsi le trafic et les revenus pour droits de péage aux canaux du Saint-Laurent, lesquels ne profitent que bien peu du commerce et du transit entre l'Atlantique et les états de l'ouest et le Canada, par suite de la compétition que leur font les canaux d'Oswego et d'Erié, ainsi que les chemins de fer d'Ogdensburg et autres, et particulièrement par le défaut d'une liaison convenable entre eux et le lac Champlain.

« D'augmenter la valeur d'un de nos plus importants articles d'exportation (le bois) en ouvrant une route directe, économique et assez vaste, entre les grands districts à bois de l'Outaouais, le haut et le bas Saint-Laurent, et le plus grand marché de bois qui existe dans le monde, celui d'Albany et de Troy.

« En reliant le lac Champlain au Saint-Laurent par une voie de communication assez étendue pour offrir, aux districts qui environnent ce lac, une route non interrompue jusqu'à la mer, en passant par Québec, laquelle route sera la plus courte et la plus économique possible pour l'importation du charbon, du fer, du sel, du poisson, de l'huile, etc., lesquels articles peuvent être obtenus à meilleur marché à Québec que dans aucun autre port de l'Amérique, en conséquence du plus grand nombre de vaisseaux qui y viennent de la mer, en lest.

« Tels étaient les principaux résultats que l'on avait en vue par la construction de ces travaux en 1852, alors que le rapport dont il est fait mention plus haut fut écrit, mais les commissaires sont d'opinion que l'adoption de l'acte de réciprocité, et l'ouverture du fleuve Saint-Laurent à nos voisins, les Américains, vont tellement changer les circonstances qui existaient alors, qu'il y a tout lieu de croire fermement que cette entreprise exercera la plus grande influence sur le développement des ressources ».

Les opinions divergeaient, selon les intérêts locaux, sur le tracé à suivre. Les commerçants de bois de l'Outaouais appuyaient le choix d'un point situé à la tête des rapides Lachine; les Montréalais réclamaient l'entrée du canal en face de leur ville; il y avait aussi des partisans de la route Sorel via la rivière chenalisée; enfin, un groupe soutenait que la route devrait « s'ouvrir quelque part sur le canal Beauharnois, afin de pouvoir, d'après leur supposition, obtenir un niveau suffisant pour traverser le plateau entre les deux cours d'eau à meilleur marché ». Le commissaire Chabot recommanda d'étudier chaque projet avec objectivité et de « peser avec soin les avantages et aussi les inconvénients de chacune de ces propositions ».

Les travaux d'expertise et d'enquête durèrent plus de sept mois. Ils coûtèrent £ 5056. 7. 7. La liste de paie contient les noms de dix-neuf bûcherons, parmi lesquels on relève neuf Canadiens français et un Sauvage. Le record d'emploi va à Peter Hondit : 131 jours à 7s. 6d., et à Michel Kelly : 128 jours au même salaire.

L'ingénieur Edward H. Tracy présenta à Jarvis un rapport sur les travaux exécutés par l'équipe. Quatre trajets ont été étudiés. Les évaluations, note Tracy, sont établies pour « un canal de 80 pieds de largeur au fond . . . devant contenir, dans les temps ordinaires, une profondeur de 11 pieds ». Le coût d'exécution du projet le plus dispendieux s'établit aux alentours de 3,700,000 dollars, alors que le moins onéreux est estimé à deux millions. Le rapporteur déclare que les examens et relevés ont été faits consciencieusement; les frais d'aménagement ne devraient pas dépasser les chiffres indiqués dans les devis.

Après avoir soigneusement étudié les données du rapport Tracy et les devis qui l'accompagnaient, Jarvis adressa aux « Honorables Commissaires des Travaux Publics pour le Gouvernement canadien » un rapport substantiel d'environ 25,000 mots. Ce rapport est daté de Montréal, 13 février 1855. L'ingénieur affirme, dès les premières lignes, que « la possibilité de construire l'ouvrage ne souffre aucun doute ». Il présente ensuite une analyse fouillée et très convaincante de tous les aspects du problème en cause. Ce volumineux rapport suit fidèlement les instructions reçues des commissaires et il se divise en 7 parties :

1° — Le commerce de l'ouest et l'influence des chemins de fer sur ce commerce.

2° — La concurrence contre laquelle l'amélioration projetée par le Canada aura à lutter relativement à ce commerce.

3° — Les dimensions de canal et d'écluses les mieux adaptées à la navigation.

4° — Le commerce des bois et les autres branches de commerce du Canada.

5° — La question du tonnage et du revenu.

6° — Une description des différentes routes proposées pour le canal projeté, avec des devis approximatifs de ce qu'elles coûteront.

7° — Les avantages des différentes routes proposées pour le commerce qu'elles doivent desservir.

Il ne m'est pas possible d'analyser en détail le mémoire Jarvis. Il contient beaucoup de données techniques et il est très difficile d'en donner une synthèse satisfaisante. Je me contenterai des citations qui me semblent les plus éclairantes.

L'ampleur et les possibilités offertes par « le commerce de l'ouest » fournissent matière à un très pressant plaidoyer :

« Ce commerce s'entend de celui qui se concentre sur les grands lacs qui forment, pour une grande étendue, la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, et qui cherche un débouché sur l'Atlantique.

« Engagé depuis ma jeunesse dans l'exécution des travaux publics de l'état de New-York, ce commerce a occupé mon attention depuis plus de trente ans. Son immensité frappe l'imagination. Ses progrès ont dépassé toutes les anticipations et j'entreprends de le discuter avec une certaine défiance. (. . .)

« Avant l'année 1825, le commerce des lacs était insignifiant. Cette même année, le canal Erié fut ouvert et le flot de l'émigration commença à se porter avec force vers les lacs. (. . .)

« Le chiffre du tonnage dirigé vers l'est du canal Erié et venant des lacs était, en 1836, de 54,219 tonneaux, et, en 1853, de 1,213,690 tonneaux, ou vingt-deux fois plus considérable en dix-sept ans . . . »

« D'après l'histoire du passé et les calculs sur l'avenir, on peut anticiper avec certitude que le tonnage se doublera d'ici à six ans, et sera quadruplé dans quinze ans ».

A l'aide de calculs élaborés, Jarvis établit que la concurrence des chemins de fer et des canaux américains ne doit pas inquiéter les promoteurs du projet de canalisation canadien. Il passe ensuite à l'étude des dimensions du canal et des écluses.

« L'opinion la plus certaine que j'ai pu obtenir est qu'un tirant d'eau de 9 pieds à 9½ pieds d'eau est le plus fort que l'on puisse adopter avec profit pour l'usage général. (. . .) Plusieurs navigateurs très expérimentés sont d'avis que le *propeller* « Portsmouth », dans ses traits principaux, est le meilleur modèle pour l'usage général et l'économie du transport; il a 175 pieds de longueur, un tirant d'eau de 9½ pieds, et porte 5,000 barils de farine; quelques-uns voudraient ajouter 5 pieds, d'autres 15 pieds à sa longueur. Cette dernière addition lui donnerait 190 pieds de longueur et, en augmentant un peu sa largeur, il pourrait porter 6,000 barils.

« Pour les besoins de la navigation actuelle je pense que des écluses de 200 pieds de long avec une profondeur de 10 pieds d'eau et 36 de large suffiraient pour les *propellers* adaptés au transport le plus économique qui se puisse effectuer.

« La profondeur d'eau du canal devrait être au moins d'un pied plus grande que celle de l'écluse, et si l'écluse est destinée pour des vaisseaux tirant dix pieds d'eau, le canal devrait avoir 11 pieds. La largeur du canal à la surface de l'eau devrait être 3½ fois celle de l'écluse. (. . .) La largeur à la surface de l'eau est par conséquent évaluée approximativement à cent vingt-quatre pieds dans les tranchées profondes, et la largeur au fond à 80 pieds.

L'ingénieur Jarvis établit ensuite l'importance du commerce des bois :

« D'après un tableau fourni par M. Dawson, il paraît que le commerce des bois en 1852 a consisté en bois quarré et madriers, planches et bordages, (y compris le district à l'ouest de Toronto) réduits à la mesure de planche comme suit :

Exporté aux Etats-Unis .....	159,593,000
Conduit à Québec .....	567,595,000
	<hr/>
	727,188,000

« Une partie notable du bois conduit à Québec est acheminée vers New-York par le fleuve et l'Atlantique. L'ouverture du canal comporterait des avantages considérables.

« Il paraît d'après le rapport de M. Dawson qu'il a été expédié aux Etats-Unis en 1852, des districts à l'est et à l'ouest de Toronto, 300,000 tonneaux de bois. L'amélioration projetée attirera probablement une grande partie de ces bois vers la route par le Saint-Laurent et le lac Champlain . . . »

Mêmes avantages pour les autres articles du commerce de l'ouest :

« J'évalue, comme je l'ai fait voir ci-dessus, que lorsque ces améliorations seront en pleine opération, et leurs avantages complètement développés, le trafic des lacs supérieurs sera annuellement de 3,000,000 de tonneaux dans les deux directions ».

L'importance économique de ces échanges commerciaux est mise en lumière par des tableaux optimistes quant aux revenus :

250,000	tonneaux de bois à 10 cents par tonneau .....	\$ 25,000.
370,000	tonneaux de commerce du lac Champlain à 35 cents par tonneau .....	\$129,500.
300,000	tonneaux de commerce de la rivière Hudson à 35 cents par tonneau .....	\$105,000.
100,000	tonneaux d'augmentation sur le commerce général à 25 cents par tonneau .....	\$ 25,000.
		<hr/>
		\$284,500.

« En allouant libéralement pour les réparations et l'entretien le revenu net peut être évalué à \$220,000 par année ».

Si, comme il est à prévoir, les Américains aménagent la rivière Hudson pour répondre aux exigences nouvelles de la navigation, les revenus canadiens augmenteront sensiblement. Jarvis soumet un chiffre probable de \$677,000, laissant un revenu net de \$550,000. et augmentera, à une époque rapprochée, à plus du double de cette somme.

Le projet est donc rentable. Cette démonstration faite, l'ingénieur donne la description des quatre projets étudiés :



« La *première route*, ou *route de Sorel*, suit le chenal de la rivière Richelieu depuis Sorel jusqu'à l'extrémité inférieure du canal de Chambly, distance d'environ 46 milles. Entre Chambly et Saint-Jean, l'agrandissement et l'amélioration du canal de Chambly sur une étendue d'environ douze milles complèteraient l'ouvrage. Cette route, comme on le voit, est la moins dispendieuse. La longueur totale entre Sorel et Saint-Jean est de 58 milles ». (. . .)

Coût probable : \$2,016,000.

La *deuxième route*, ou *route de Longueuil*, a 28 milles de longueur. (. . .) Son entrée dans le Saint-Laurent, à Longueuil, n'est pas favorable pour la construction et l'entretien des quais et jetées pour la réception des vaisseaux. Cela est dû à la force du courant dans cet endroit et au mouvement de la glace ». (. . .)

Evaluation du coût : \$3,473,360.

La *troisième route* ou *route de Caughnawaga*. Il est bon de faire remarquer ici que deux routes ont été relevées; l'une sur le niveau du lac Champlain, et l'autre plus directe avec un sommet de 37½ pieds au-dessus du lac Champlain. La route par le niveau du lac Champlain a 34 46/100 milles de longueur, et par la ligne directe, 25 51/100 milles ».

L'entrée de l'écluse à Caughnawaga est située à environ un mille et demi au-dessus du quai du chemin de fer et de la traverse. C'est le point le plus rapproché où il soit possible de pratiquer une bonne entrée, avec une grande profondeur d'eau et un courant tranquille ». (. . .)

Coût prévu : \$3,706,231.

La *quatrième route*, ou *route de Beauharnois*. Cette route commence au canal de Beauharnois à 2½ milles plus haut que l'extrémité inférieure du canal et opère sa jonction avec la ligne directe de Caughnawaga à un point situé à 4 1/10 milles de Caughnawaga. La distance du canal de Beauharnois à ce point de jonction est de 16 19/100 milles. (. . .) Considérée comme une des routes proposées pour le canal projeté, sa longueur, depuis son commencement sur le canal de Beauharnois jusqu'à Saint-Jean, sera de 37 66/100 milles ». (. . .)

Coût : \$3,369,400.

Les évaluations de l'ingénieur Tracy apparaissaient sérieuses, calculées avec soin et réalisme : « Je suis convaincu, affirme Jarvis, que ces évaluations indiquent très approximativement le coût réel de construction des ouvrages ».

L'ingénieur Jarvis passe ensuite à l'examen critique des projets soumis. Voici l'essentiel de ses appréciations :

*Première route, ou route de Sorel.* « Cette route ne saurait être recommandée comme celle que doit suivre le canal projeté, s'il doit être la voie destinée au commerce des lacs qui cherche un débouché sur la rivière Hudson. Elle ne sera pas la plus favorable pour le commerce des bois de l'Outaouais et du Saint-Laurent au-dessus de l'embouchure de l'Outaouais. (. . .) Après ces remarques je dois abandonner la route de Sorel comme étant tout-à-fait hors de question ».

*Deuxième route, ou route de Longueuil.* « Son extrémité sur le Saint-Laurent est très défavorable pour le commerce des bois. Tout ce qui en est flotté sur l'Outaouais jusqu'à sa jonction avec le Saint-Laurent ne remonterait pas (et ne pourrait remonter en cageux) jusqu'au canal à Longueuil. Il faut les faire descendre par les rapides Lachine, et vu les forts courants dans le fleuve vis-à-vis et au-dessus de Longueuil il serait difficile d'arrêter les cageux au terminus du canal. (. . .)

« Envisageant l'entreprise comme destinée principalement à augmenter la valeur des canaux du Saint-Laurent aussi bien que du canal Welland, à augmenter la valeur du grand commerce des bois du Saint-Laurent et de ses tributaires, et à augmenter les facilités des relations commerciales avec les Etats-Unis, je suis forcé (malgré mon désir de favoriser les vœux de Montréal) de laisser de côté la route de Longueuil, comme n'étant pas la plus propre à assurer le grand objet du canal projeté ».

*Troisième route, ou route de Caughnawaga, niveau du lac Champlain.* « Il paraît qu'on s'est plus attaché à cette route qu'à toute autre pour le canal projeté. Elle aboutit au Saint-Laurent près de l'extrémité inférieure du lac Saint-Louis où une nappe d'eau tranquille facilite l'entrée et la sortie des vaisseaux du canal, et procure un espace commode et ample pour les bois en transit du Saint-Laurent au canal.

Au moyen de cette route une grande partie du canal de Chambly serait agrandie, et il serait facile d'améliorer dans les mêmes proportions la navigation jusqu'à l'embouchure de la rivière Richelieu s'il devenait par la suite évident que le commerce avec le bas du Saint-Laurent le rend nécessaire ».

*Quatrième route, ou route de Beauharnois, et route directe de Caughnawaga.* « Ainsi que je l'ai dit, la route de Beauharnois se réunit à la route directe de Caughnawaga à un point situé à quatre milles et un dixième de son terminus à Caughnawaga. Si par conséquent le canal alimentaire nécessaire pour cette route est fait navigable, il en résultera une union pratique des deux routes qui fournira le meilleur moyen que l'on puisse désirer de desservir les intérêts du commerce ci-dessus mentionné. (. . .)

« Considérant que le canal projeté affectera les intérêts d'une longue ligne de navigation, et influera essentiellement sur les parties artificielles de son parcours, déjà exécutées ou à exécuter pour la compléter, et qu'il doit combattre sous quelques rapports importants l'influence d'une route rivale, je n'hésite pas à recommander la route directe de Caughnawaga avec la jonction de Beauharnois, comme la plus propre à atteindre au plus haut degré tous les grands objets de commerce qu'il s'agit d'assurer ou de développer par cet ouvrage ».

Comme on peut s'y attendre, les conclusions de Jarvis sont favorables à l'exécution d'un projet si avantageux. En conclusion, voici son point de vue exprimé avec enthousiasme :

« Considérant l'immense développement que doit prendre le commerce des lacs, l'étendue et la bonté de la navigation, cette route présente une voie de communication intérieure qui, pour la grandeur et l'importance commerciale, n'a pas d'égale au monde. On ne peut concevoir nulle part ailleurs l'idée d'un vaisseau de 500 à 700 tonneaux prenant sa cargaison dans un port intérieur et naviguant sans transbordement pendant deux mille milles sans rencontrer de courants dans l'une ou l'autre direction pour atteindre un port sur l'océan. La construction des parties artificielles de cette voie de navigation fera honneur à l'intelligence et à l'esprit d'entreprise du gouvernement canadien, en lui donnant de nouveaux droits à ce progrès de la

civilisation qui est fortement marqué dans des ouvrages destinés à faciliter les relations sociales et commerciales du genre humain ».

Malgré les expertises et les conclusions favorables, la canalisation n'alla pas plus loin que les dossiers gouvernementaux. Le gouvernement de l'Union n'en menait pas large en 1855. Il fonctionnait en grinçant et on commençait à élaborer des plans de réorganisation ou de transformation. De leur côté, les États-Unis étaient en pleine crise préparatoire à la guerre civile. Ce qui explique sans doute pourquoi le canal Champlain resta à l'état de projet.

On a remis la question à l'étude ces derniers temps. En 1937, la Commission des eaux limitrophes présenta un rapport sur la route maritime Montréal-New-York. Les plans de canalisation du Saint-Laurent firent renvoyer le projet.

Les Américains le ressuscitèrent en 1958, alors que le gouverneur de New-York, Harriman, entama des négociations avec le gouvernement canadien. La même année, le Congrès vota une somme de \$15,000. pour amorcer une étude du projet . . . si le Canada y était favorable. Sur le budget américain de 1961, on avait prévu un montant de \$35,000 pour les mêmes fins. Le président Kennedy aurait porté cette somme à \$75,000, si le Canada avait daigné entrer dans le jeu. Le Canada ne semble pas intéressé.

Les Chambres de commerce de la vallée du Richelieu ont tenté un effort sérieux pour alerter l'opinion et vaincre les résistances fédérales. En février 1961, M. Lucien Cardin, député de Richelieu-Verchères, a fait une intervention énergique en Chambre. Le débat qu'il a soulevé n'a donné aucun résultat.

Le Richelieu devra-t-il se cantonner définitivement dans un rôle mineur après avoir tenu la vedette si longtemps ?

Une très récente déclaration de l'hon. John Diefenbaker, premier ministre du Canada, permet d'espérer une reprise prochaine des pourparlers.

A handwritten signature in cursive script, reading "Abbé Léon Tessier". The signature is written in dark ink on a light background.

## BIBLIOGRAPHIE

« Cartes, rapports, estimations, etc., concernant les améliorations à faire dans la navigation du fleuve Saint-Laurent et le projet de construction d'un canal reliant le fleuve Saint-Laurent au Lac Champlain. » Toronto, 1856.

Outre les documents relatifs à la canalisation du Richelieu, ce rapport contient des pièces relatives à la canalisation du Saint-Laurent, de Prescott à l'extrémité supérieure du canal Lachine.

Cinq cartes accompagnent les pièces et les documents officiels : relevé des rapides du Saint-Laurent entre Prescott et le lac Saint-Louis; diagramme des diverses routes projetées entre le Saint-Laurent et le lac Champlain, etc . . .