Document generated on 07/15/2025 8:19 p.m.

Histoire Québec

L'importance des voies navigables dans l'histoire du Québec

Bernard Hallé

Volume 16, Number 1, 2010

L'odyssée des transports au Québec

URI: https://id.erudit.org/iderudit/66111ac

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Hallé, B. (2010). L'importance des voies navigables dans l'histoire du Québec. *Histoire Québec*, *16*(1), 27–31.

Tous droits réservés © Les Éditions Histoire Québec, 2010

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

L'importance des voies navigables dans l'histoire du Québec

par Bernard Hallé

Bernard Hallé est titulaire d'un baccalauréat en géographie et d'une maîtrise en muséologie. Il œuvre depuis 29 ans au sein de Parcs Canada. Il a consacré les 18 dernières années à faire connaître l'histoire des canaux de navigation par tous les moyens possibles : expositions, panneaux d'interprétation, reportages, formation de guides, développement de partenariats, activités d'interprétation, émissions de radio et de télévision, publications et conférences. Pour rédiger cette synthèse de l'histoire des voies navigables du Québec, monsieur Hallé s'est inspiré de résumés existants, de livres rares et de travaux inédits que des chercheurs lui ont aimablement permis de consulter.

Alors que la Fédération des sociétés d'histoire a choisi les transports comme thème de son congrès et qu'*Histoire Québec* en a fait le fond du présent numéro, il m'a semblé opportun de traiter des voies navigables. Bien que je travaille depuis 18 ans à faire connaître l'histoire des canaux du Richelieu et de l'Outaouais, l'histoire de ces passages maritimes m'étonne toujours. Il me semble également que plusieurs aspects fascinants des voies navigables sont méconnus. Par exemple, parmi les livres les plus documentés sur les canaux de l'Outaouais et du Richelieu, deux ont été écrits par un ingénieur ontarien (Robert Legget) et un historien américain (Henry Muller), des auteurs qui n'ont jamais été traduits.

LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

Le Canada possède un réseau hydrographique remarquable. Selon Robert Legget, il coulerait dans l'Outaouais plus d'eau que dans toutes les rivières du Royaume-Uni. Bien qu'on ait utilisé des bateaux à vapeur sur le lac Saint-Jean et jusque sur les lacs du Témiscamingue, c'est surtout le fleuve Saint-Laurent, et deux de ses principaux affluents, l'Outaouais et le Richelieu, qui ont davantage été exploités et développés.

Des travaux colossaux

Avant 1760, Amérindiens et Français sautent ou contournent les rapides à bord de leurs canots d'écorce. En utilisant l'Outaouais et la rivière des Français, les voyageurs établissent des routes de fourrure jusque dans l'Ouest canadien. Les Français construisent des chaînes de roches à plusieurs endroits et tentent d'ériger un canal à Lachine. Puis, entre 1779 et 1783, les Britanniques aménagent un premier système de canaux à vocation militaire sur le Saint-Laurent, dont le premier canal à écluses en Amérique du Nord, à Coteau-du-Lac, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François.

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, on assiste au Bas-Canada, comme dans une vingtaine d'états américains, à une véritable fièvre des canaux. Au Bas-Canada, on construit ceux de l'Outaouais, du Saint-Laurent et du Richelieu. Ce sont des chantiers impressionnants : pour le canal de Lachine, 500 hommes besognent pendant 5 ans, entre 1821 et 1825, et pour celui de Chambly, les travaux sont exécutés en deux temps, soit de 1831 à 1835 et de 1840 à 1842, avec une force de travail qui peut atteindre près de 1000 hommes. Quant aux canaux de l'Outaouais (Grenville, Chute-à Blondeau et Carillon), ils ont nécessité en tout 15 ans de construction entre 1819-1834. Selon Robert Legget, il s'agit des premiers grands ouvrages de génie civil du pays (les autres grandes œuvres avant cela relèvent du génie militaire). Au Haut-Canada, de 1826 à 1832, on construit le canal Rideau, une voie navigable de 202 kilomètres comportant 45 barrages et 47 écluses. De telles entreprises créent des chantiers gigantesques : des milliers d'hommes creusant au pic et à la pelle, 12 heures par jour; des centaines de chevaux transportant les matériaux et un grand nombre de charrettes, de grues et de mécanismes ingénieux, probablement toujours dépourvus de moteurs. La construction des canaux en Amérique, c'est la « baie James » de la première moitié du XIXe siècle.

Voici les deux outils qui ont permis de creuser des centaines de kilomètres de canaux. Travailleurs au canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, détails, 1920. (Source : Parcs Canada/160/00/1c-35)

LES AGRANDISSEMENTS

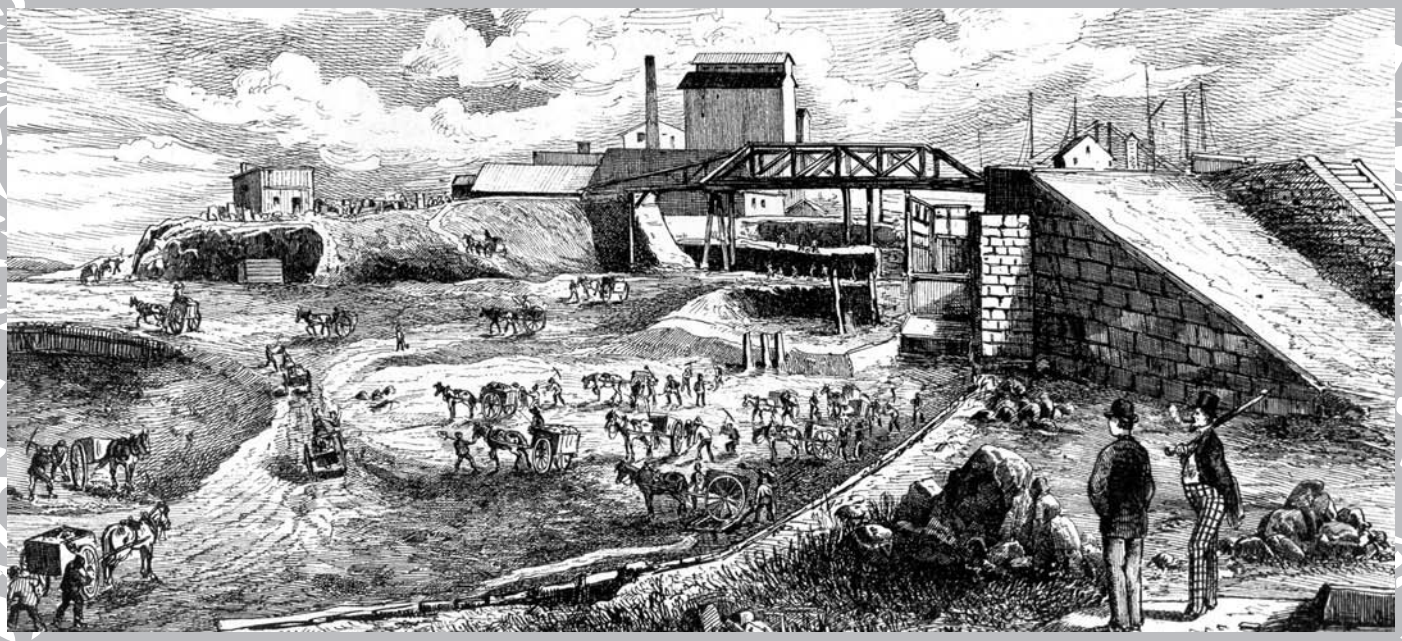
Dès 1850, la structure du réseau est établie et la plupart des grands passages sont déjà construits. Mais les bateaux ne cessent de grossir et le trafic d'augmenter. Certains canaux sont agrandis deux, trois et même quatre fois. En 1867, on établit la Confédération, dont un des objectifs est d'améliorer les voies de transports pour développer un axe économique Est-Ouest. En 1870, le nouveau Parlement crée la Commission des canaux afin de proposer des améliorations au réseau de navigation. De nouveaux canaux sont creusés sur le Saint-Laurent et l'Outaouais, alors que l'agrandissement des voies du Richelieu ne sera pas complété. On améliore la navigabilité au moyen de différentes techniques : barrages, dragage, nouveaux passages…

LA STRATÉGIE MILITAIRE

Les canaux ont aussi joué un rôle important dans la stratégie militaire du Canada. C'est ainsi que ceux de Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville, sur l'Outaouais, ainsi que le canal Rideau, ont été construits par l'armée britannique pour créer une route alternative au Saint-Laurent, que les militaires considéraient vulnérable en cas de conflits avec les États-Unis.

DES ASPECTS POLITIQUES

Les canaux ont suscité plusieurs débats dans différentes chambres d'assemblée. Selon Legget, un projet de canal reliant l'Outaouais à la baie Georgienne a généré près de 400 pages dans le Journal des débats. Selon Muller, la canalisation du Richelieu a donné cours à des discussions secrètes qui auraient pu faire rattacher le Vermont au Canada plutôt qu'aux États-Unis. Mais les débats les plus houleux concernaient la fermeture de ces passages maritimes le dimanche « afin de ne pas déplaire au seigneur d'où vient toute richesse ». Motion qui a d'ailleurs été adoptée.



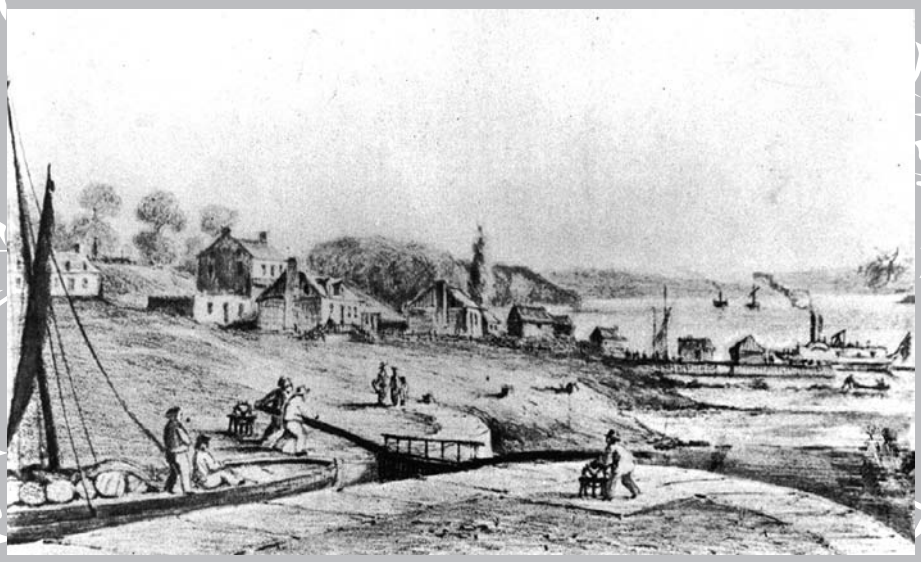
Agrandissement du canal de Lachine, en 1874. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Canada/061471, estampe de W. Scheuer)

LES IMPACTS SOCIAUX ET ÉCONOMIQUES

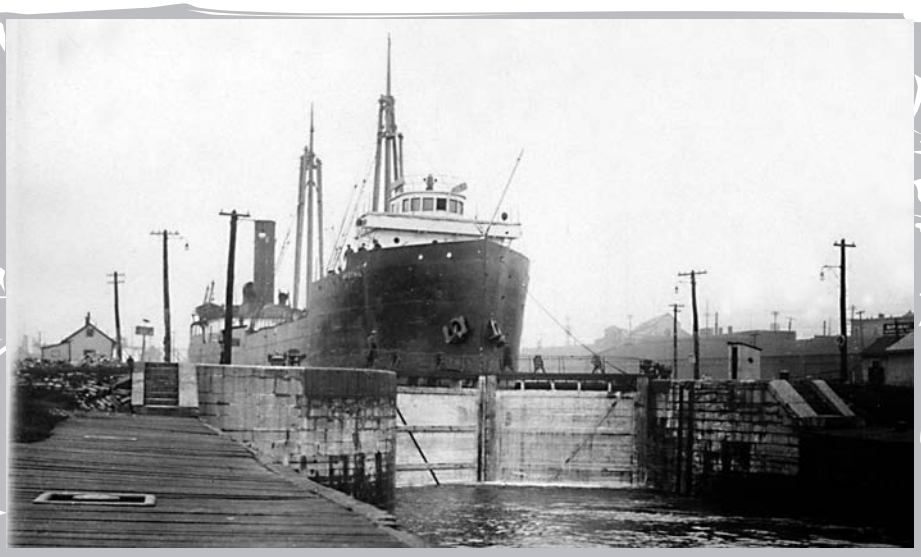
Les voies navigables et les bateaux ont fait travailler de nombreuses personnes. D'abord, celles qui les ont construits, puis entretenus et fait fonctionner; ensuite, les marins qui ont sillonné ces cours d'eau et surtout, les gens qui ont produit les biens et les matières premières qui les ont traversés. On peut ajouter à cette liste tous les gens qui ont fourni des services, autant aux travailleurs qu'aux navigateurs.

Les canaux, cela représente aussi les produits convoyés; des tonnes et des tonnes de produits. À l'apogée du canal de Chambly, en 1910, on y transporte 600 000 tonnes de marchandise; au canal de Lachine, en 1875, on déplace un million de tonnes; au canal de Soulanges, en 1959, on en calcule 11 millions de tonnes et, en 1994, la Voie maritime du Saint-Laurent permet le passage de 200 millions de tonnes de biens divers. Ce système de transport maritime a contribué à la colonisation et au développement de régions importantes. Les canaux du Richelieu (Chambly et Saint-Ours) ont joué un rôle clé dans les débuts du commerce entre le Canada et les États-Unis, alors que ceux du Saint-Laurent (Lachine, Beauharnois, Soulanges…) ont favorisé l'essor d'un axe de transport Est-Ouest, la base même de l'économie du Canada.

Enfin, au canal de Lachine, on assistera, entre 1846 - date de l'octroi des premiers baux hydrauliques - et 1946, à l'implantation de centaines d'entreprises qui mobiliseront jusqu'au tiers de la force ouvrière de Montréal. La quête d'énergie (lire énergie hydraulique directe) peu chère et d'eau bon marché compte parmi les principaux facteurs de localisation de ces établissements industriels aux abords de ce canal qui est perçu comme le « berceau de l'industrialisation manufacturière au Canada ».



Le premier canal de Carillon a été construit par des militaires. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Canada, Carillon vers 1850, C-005388)



L'écluse nº 1 du canal de Lachine, en 1924. Les deux premières écluses du canal étaient plus vastes et pouvaient accueillir des océaniques dont on transbordait les produits dans des bateaux plus modestes. Ce transbordement favorisa le développement d'entreprises de transformation et stimula l'essor du secteur manufacturier à Montréal. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Canada, collection Andrew Merrilees, PA 202453, 1924)

DES VOLETS ENVIRONNEMENTAUX

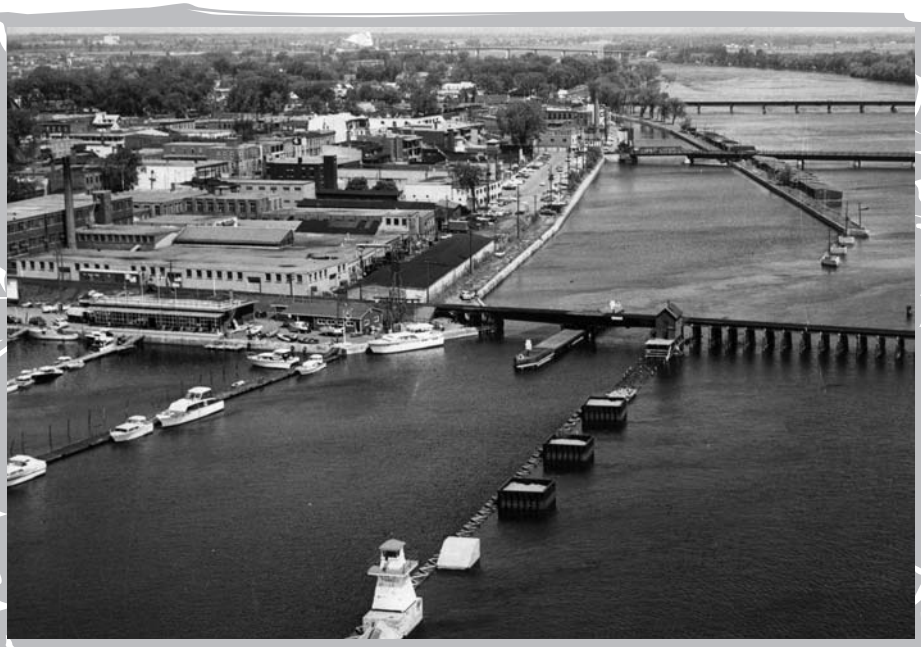
Les canaux ont à la fois des effets positifs et négatifs sur l'environnement. Dans ces cours d'eau artificiels vivent un nombre surprenant de poissons et d'amphibiens. Leurs berges recèlent une grande variété d'arbres et elles sont d'agréables endroits

de détente. Cependant, les canaux présentent aussi des aspects plus sombres. Par exemple, les biologistes ont démontré que le barrage qui est associé au canal de Saint-Ours empêchait certains poissons d'atteindre leur zone de reproduction. C'est pourquoi Parcs Canada et une dizaine de partenaires ont construit une passe migratoire unique en Amérique, car elle vise le passage de plusieurs espèces, dont des poissons de fond, ce qui nécessite un plus grand nombre de bassins.

LES IMPACTS INDIRECTS

Les plus grands impacts des voies navigables sont peut-être les plus indirects. Les canaux ont marqué le territoire, ils ont créé des habitudes qui se sont transformées et ont perduré. Encore maintenant, les chemins de fer et les grandes autoroutes empruntent souvent des tracés semblables aux premières routes navigables. Des villes nées de l'eau se sont trouvées d'autres vocations et se sont développées. Si, à l'origine, elles étaient de bons ports ou des escales avant les rapides, des entreprises et des services s'y sont aujourd'hui développés simplement parce qu'il y avait déjà une population établie. C'est le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sorel et même d'une grande partie de Montréal.

La passe migratoire du canal de Saint-Ours. (Photo : Parcs Canada/Jean Mercier)



L'entrée sud du canal de Chambly, vers 1960. On peut y percevoir les interactions entre l'industrie et l'ancien port. (Source : Collection Parcs Canada)

LES CANAUX AUJOURD'HUI

Au Québec, seule la Voie maritime du Saint-Laurent continue d'avoir une vocation de navigation commerciale importante et elle est même considérée comme un des plus grands canaux navigables au monde. En 2009, on fêtait son 50e anniversaire. En un demi-siècle, plus de 2,5 milliards de tonnes de marchandises, d'une valeur estimée à 375 milliards de dollars, ont transité par la Voie maritime entre le Canada et une cinquantaine d'autres pays.

Aujourd'hui, au Québec, six canaux relèvent de l'Agence Parcs Canada laquelle assure la conservation et la mise en valeur de ces lieux historiques nationaux (Coteau-du-Lac, le seul fermé à la navigation, Chambly, Lachine, Saint-Ours, Sainte-Anne-de-Bellevue, Carillon). Ces voies constituent un important réseau qui donne

accès aux canaux américains ainsi qu'à deux passages maritimes en Ontario, aussi gérés par Parcs Canada : le canal Rideau, reconnu comme site du patrimoine mondial, et la voie maritime du Trent-Severn, construite entre 1833 et 1920, qui serpente sur 386 kilomètres. Les plaisanciers ont donc accès à un gigantesque ensemble de routes navigables.

D'autres canaux (Grenville, Beauharnois, Soulanges) sont sous la responsabilité de municipalités ou de corporations intermunicipales. Les berges des emplacements historiques reçoivent chaque année des millions de promeneurs, de cyclistes, de patineurs, de passionnés d'histoire et de participants à une multitude d'activités estivales dans un décor splendide. Randonnée pédestre ou cycliste, observation d'oiseaux et de bateaux et croisières patrimoniales ne sont que quelques activités possibles. Les canaux fonctionnels sont des sites de patrimoine vivant où les éclusiers perpétuent les gestes d'antan : accueillir les capitaines, les aider à s'amarrer, les conseiller dans leurs manœuvres et, au canal de Chambly, actionner manuellement de nombreux mécanismes. Les travailleurs des passages historiques éclusent des dizaines de milliers de bateaux de plaisance, ce qui permet aux navigateurs d'aujourd'hui de goûter à un mode de vie ancestral. Des expositions, des activités d'interprétation, des sites Internet et des programmes scolaires nous rappellent l'ingéniosité et la détermination de nos ancêtres. Les canaux historiques en constituent des exemples probants qu'il faut présenter aux étudiants pour les sensibiliser à la science, à la technologie et à l'environnement.

Aujourd'hui, au canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, des bateaux de croisière modernes rappellent l'époque où des dizaines de vapeurs sillonnaient l'Outaouais. (Photo : Parcs Canada/ James Powis)

Les canaux navigables du Québec et du Canada. (Source : Agence Parcs Canada)

Bibliographie

CARTIER, François, Bernard HALLÉ, Daniel BEAUDIN, Karine LA FLÈCHE et Yvon DESLOGES, *Les canaux ou l'eau apprivoisée*, Continuité, nº 93, été 2002.

GELLY, Alain, *Historiographie du canal de Chambly*. Document présentement en rédaction, 400 p.

HUDON, Paul-Henri, *Le barrage Fryer - Draguer et harnacher le Richelieu*, décembre 2007, Prix Percy-Foy, document non publié, disponible à la Société d'histoire de la Seigneurie de Chambly, 82 p.

LAFRENIÈRE, Normand, *Le canal de Carillon et le réseau de canalisation de l'Outaouais*, Parcs Canada, 1980, 225 pages, nº 2794 et nº 281.

LEGGET, Robert, *Ottawa River Canals and the Defense of British North America*, University of Toronto Press, 1988, ISBN 0-8020-5794-2, Nº 2410, 308 p.

MULLER, Henry N. *The commercial history of the lake Champlain-Richelieu river route, 1760-1815.* Ph. D., University of Rochester, 1969, 347 p.

SÉVIGNY, P.A., *La main-d'œuvre des canaux du Richelieu 1843-1950*, ministère de l'Environnement, Ottawa, 1983, 136 p.

SÉVIGNY, P.A., *Commerce et navigation sur le canal Chambly : aperçu historique*, Parcs Canada, 1983, 90 p.

SÉVIGNY, P.A. *La construction du canal de Chambly, quelques précisions (1831-1842)*, septembre 1988, document non publié, 70 p.

Sites Internet de Parcs Canada, www.pc.gc.ca.