



Rafts on a squall on Lake St-Peter, William Henry Bartlett, 1840.

LE CHENAL DROIT DU LAC SAINT-PIERRE (1844-1847)

Par Claude Péloquin, géographe (PhD Arizona) travaillant sur la géographie historique de l'archipel du lac Saint-Pierre

Le lac Saint-Pierre est un élargissement du fleuve Saint-Laurent entre Sorel-Tracy et Trois-Rivières. Sa faible profondeur a longtemps imposé d'importantes limites au tonnage des bateaux qui le traversent, et les vents qui y sont souvent très forts ont historiquement causé de nombreux naufrages.

Au milieu du 19^e siècle, à la demande des marchands de Montréal qui exigent le passage sans encombre de navires de 250 tonnes, on entreprend le dragage de la voie navigable à l'entrée du lac¹.

Le tracé de la voie navigable aménagée à cet endroit suit, depuis 1851, le «tracé naturel» d'une fosse plus profonde qui courbe vers le nord à l'embouchure de l'archipel en amont du lac (les îles de Sorel). Ce chenal est passablement approfondi et élargi par des travaux de dragage entre 1851 et 1998².

Ceci dit, les premiers travaux de dragage visaient plutôt à remplacer ce chenal naturel,

jugé trop croche, par un chenal artificiel qui serait «droit», ou «direct». Tout de suite après l'entrée en vigueur de l'Acte d'Union de 1840, à la «première session du premier parlement» de la nouvelle province du Canada, le 26 août 1841, l'Assemblée législative prend compte d'une recommandation voulant «qu'il soit pris des mesures pour creuser le chenal du lac Saint-Pierre». D'une longueur prévue de 13 km, ce chenal droit serait, espérait-on, aussi sécuritaire qu'efficace.

Il faut dire que le gouvernement de ce nouveau «Canada-Uni» est saisi d'enthousiasme, dès sa formation, pour plusieurs grands projets de génie civil : routes, canaux, ponts, etc. Le Bureau des Travaux est alors créé pour administrer les fonds mobilisés pour ces constructions. Certains estiment que ce sont ces besoins de financement qui ont, au moins en partie, justifié «l'union des Canada»³. Les provinces séparées ne peuvent se permettre de tels ouvrages. L'Acte d'Union combine la dette relativement élevée du Haut-Canada (1 200 000 £ pour 450 000 habitants), à celle du Bas-Canada, bien moindre (environ 95 000 £ pour 650 000 habitants)⁴. C'est donc en partie en imposant le «partage» des dettes du Haut-Canada et du Bas-Canada que le gouvernement impérial du Royaume-Uni et les investisseurs et gouverneurs du Canada-Uni accèdent dorénavant au crédit nécessaire à de nouveaux investissements. Ainsi, le Board of Works of the Province of Canada commande, dès 1841, de nombreux projets, embauchant des douzaines d'ingénieurs, dans un mouvement que l'historien Richard White identifie comme la genèse de la profession d'ingénieur au Canada. L'élan s'essouffle lorsque le Bureau épuise ses fonds quelques années plus tard, ajoutant une ombre au tableau de la profession : «Employment for civil engineers in Canada fell off in the mid-1840s when the Board's money ran out»⁵.