



Saint-Ours: une écluse et un barrage dans le Bas-Richelieu au milieu du siècle dernier

André Sévigny

Number 45, 1990

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1015571ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1015571ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

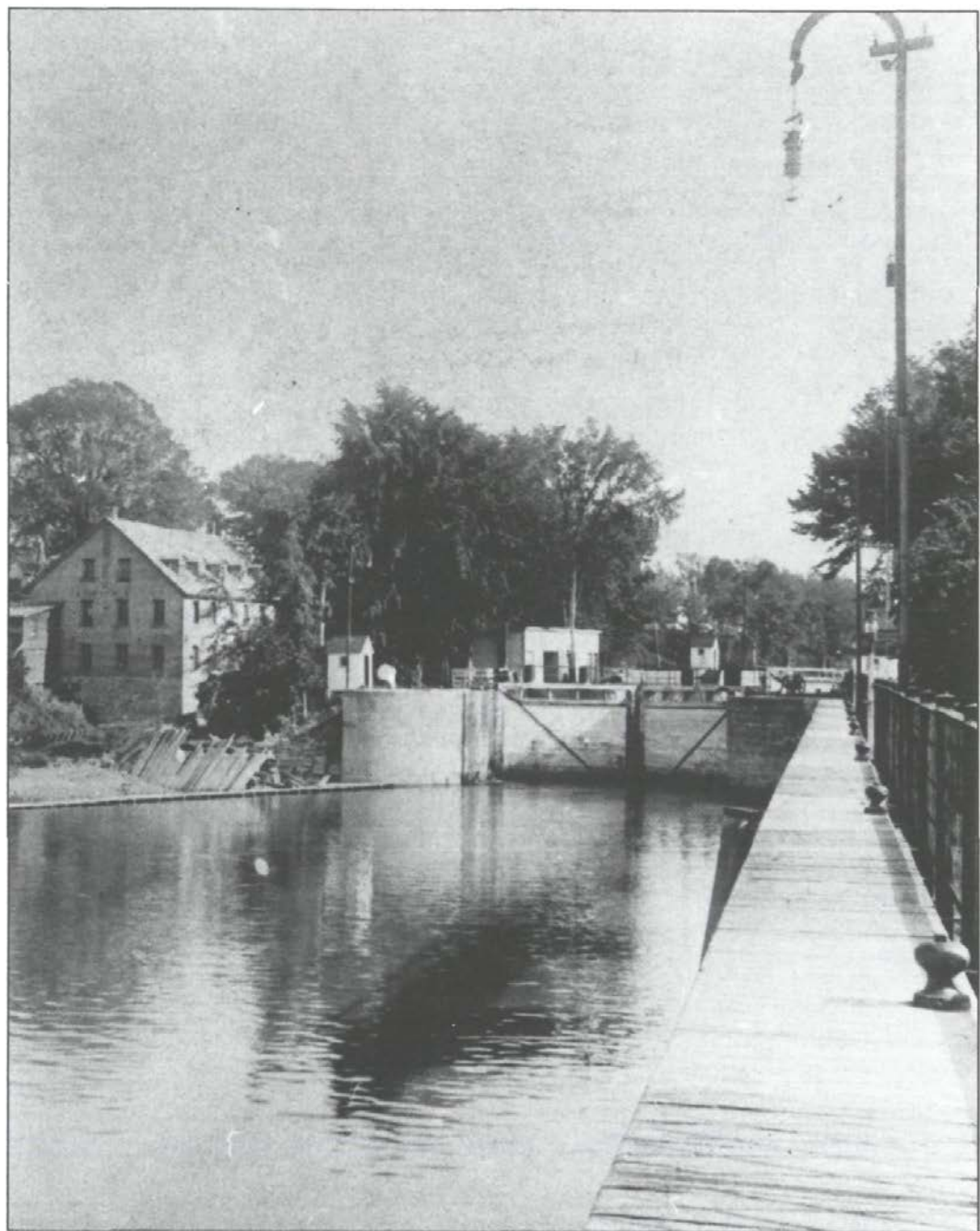
0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Sévigny, A. (1990). Saint-Ours: une écluse et un barrage dans le Bas-Richelieu au milieu du siècle dernier. *Les Cahiers des dix*, (45), 114–140.
<https://doi.org/10.7202/1015571ar>



*Entrée inférieure de l'écluse de Saint-Ours, 1910.
Source: Service canadien des Parcs, Québec.*

Saint-Ours: une écluse et un barrage dans le Bas-Richelieu au milieu du siècle dernier

Par ANDRÉ SÉVIGNY

De tout temps, les observateurs ont noté que les quelque vingt kilomètres qui séparent Chambly de Saint-Jean renfermaient les obstacles majeurs à la navigation sur le Richelieu. Cela ne signifie pas que le bas Richelieu, compris entre le bassin de Chambly et Sorel, ait été sans présenter de problèmes.

À cet égard, l'ingénieur Peter Fleming reconnaissait, en 1830, trois catégories de rivières: «those which are interrupted by falls or rapids in their course ... those which have a strong and uniform current ... [and those] which are dead water or nearly level throughout, but interrupted by shoals and sand bars.¹» De toute évidence, les obstacles qu'on trouve entre Chambly et Saint-Jean appartiennent à la première catégorie; ils seront corrigés par le canal de Chambly, dont les neuf écluses seront inaugurées en 1843.

Est-ce à dire que l'écluse érigée à Saint-Ours en 1849 soit venue lever les mêmes obstacles qu'à Chambly? Des distinctions sont ici nécessaires. En premier lieu, scrutons le bas Richelieu à la hauteur de Saint-Ours.

1. Canada. Archives nationales (ci-après ANC), RG4, A1, Série S (Civil Secretary's Correspondence, Canada East), vol. S-233, partie 1, p. 21-21d, «Report upon the Improvement of the Navigation of the River Richelieu in Lower Canada» par Peter Fleming, ingénieur, 1830.

Le portage de Saint-Ours

Plusieurs facteurs ont probablement amené certains historiens de notre siècle à se faire une fausse image de Saint-Ours lorsqu'ils envisageaient les problèmes de navigation du bas Richelieu. Au nombre de ces facteurs figure en bonne place la vieille histoire du portage de Saint-Ours.

Quelques documents remontant au régime français parlent en effet d'un portage à Saint-Ours; à cet égard, les procès-verbaux du grand voyer de la Nouvelle-France occupent une place particulièrement importante. Depuis 1731, Jean-Eustache Lanouiller de Boiscler est chargé de cette fonction dans la colonie. C'est avec zèle qu'il entreprend son travail qui consiste à faire construire des routes, des chemins et des ponts et à veiller à leur entretien. De 1735 à 1737, il se rend fréquemment «à Saint-Ours, du côté nord de la rivière [Richelieu], le long du Portage, pour y inspecter l'état du chemin» qu'il fait alors construire à cet endroit.² Une lecture attentive des nombreux procès-verbaux de Lanouiller de Boiscler se rapportant aux seigneuries de Saint-Ours et de Contrecoeur éclaire, heureusement, cette question du portage.³

En résumé, les faits sont les suivants. Au cours des années 1735-1737, le grand voyer de la colonie met en chantier plusieurs nouveaux chemins dans les seigneuries mentionnées plus haut: d'une part, les routes longeant les rives est et ouest de la rivière Richelieu⁴, d'autre part, le chemin qui longe le fleuve Saint-Laurent dans les seigneuries de Saint-Ours et de Contrecoeur.⁵ En outre, Lanouiller ordonne de percer une voie

2. Québec. Archives nationales à Québec (ci-après ANQQ), Procès-verbaux des grands voyers, NF-10, vol. 2, fol. 157v, 3 août 1737.

3. *Ibid.* Voir en particulier les procès-verbaux suivants: 21 juin 1735, vol. 5, fol. 124-124v; 6 juillet 1735, vol. 5, fol. 134-136v; 8 juillet 1735, vol. 5, fol. 136v-138v; 30 juillet 1737, vol. 2, fol. 151-151v; 1^{er} août 1737, vol. 2, fol. 152-153; 2 août 1737, vol. 2, fol. 155v-157v.

4. *Ibid.*, procès-verbal du 5 août 1737, vol. 2, fol. 158v-161.

5. *Ibid.*, procès-verbal du 21 juin 1735, vol. 5, fol. 124v-126v.

qui reliera, à la hauteur de ces deux fiefs, le fleuve et la rivière.⁶ Or, de préciser le grand voyer, cette route de jonction, c'est le chemin du portage qui conduit, à travers les terres, de la rive ouest du Richelieu à l'église de Saint-Ours, située, à cette époque, dans le bas de la seigneurie du même nom, en bordure du fleuve.⁷

Pourquoi cette route perpendiculaire? L'historien de la seigneurie de Saint-Ours, l'abbé A. Couillard-Després, rappelle que depuis les années 1730 «les terres du Grand Saint-Ours [en bas de la seigneurie, près du fleuve] sont destinées à l'abandon pour la plupart. Le mouvement colonisateur se dirige de plus en plus à l'intérieur des terres, sur les bords du Richelieu. [...] L'avenir de la paroisse est là»⁸. L'aveu et dénombrement de la seigneurie de Saint-Ours, en 1745, montre d'ailleurs qu'au Grand Saint-Ours il y a 25 habitants, une dizaine à la côte Saint-Jean, sur la rive nord du Richelieu, et environ 40 sur la rive sud de la rivière, désignée maintenant sous le nom de Petit Saint-Ours, là où se développera, au fil des décennies et des siècles, le village de Saint-Ours que nous connaissons aujourd'hui.⁹

D'où venait ce nom de «chemin du portage», déjà utilisé par les gens de la place et de la région au dix-huitième siècle? Couillard-Després rappelle qu'au dix-septième siècle «la rivière Richelieu est le chemin suivi ordinairement par les Iroquois qui envahissent la colonie. [...] Arrivés à une pointe de sable qui se trouve de nos jours dans la paroisse de Saint-Roch-sur-Richelieu, ils atterrissent et traversent la forêt, canots et bagages au dos, évitant ainsi la presque île formée par la rivière qu'ils viennent de laisser et le grand fleuve. Ils parcourent cette distance de 5 km dans un chemin qu'ils ont tracé depuis

6. *Ibid.*

7. *Ibid.*, procès-verbal du 5 août 1737, vol. 2, fol. 158v-161.

8. A. Couillard-Després, *Histoire de la famille et de la seigneurie de Saint-Ours* (Montréal, Imprimerie des Sourds-muets, 1915 et 1917, 2 vol.), vol. 1, p. 246.

9. *Ibid.*

longtemps et dont il reste de nos jours certains vestiges de leurs passages»¹⁰. Quant aux colons des années 1730 et 1740, quittant le Grand Saint-Ours pour s'installer au Petit Saint-Ours, ils «suivaient le chemin battu par les Iroquois, appelé le chemin du portage. Cette voie, tracée au milieu du bois, aboutissait au ruisseau le Tortu [...]; elle suivait une ligne diagonale dans la direction de la gare du chemin de fer et allait aboutir à la rivière Richelieu, au sud de l'île de l'Eschaillon»¹¹.

En somme, nous pouvons dire qu'il n'y a jamais eu de portage *le long du Richelieu* à Saint-Ours. Quant au chemin du portage reliant le fleuve à la rivière à travers bois, il fut dessiné par les Iroquois du dix-septième siècle, non pour contourner une quelconque difficulté dans la descente en canots de la rivière Richelieu, mais bien plutôt pour raccourcir leur route vers les îles de Contrecoeur et de Verchères, où ils aimaient s'embusquer. En outre, le simple bon sens stratégique leur dictait d'éviter Sorel, où une garnison de troupes françaises était installée.

Le rapide de Saint-Ours

L'existence présumée d'un portage à Saint-Ours, le long du Richelieu, jointe à la certitude bien fondée qu'une écluse allait voir le jour à cet endroit au milieu du dix-neuvième siècle, a très certainement fait jaillir dans l'esprit de certains chercheurs l'idée que des rapides entravaient le cours du Richelieu vis-à-vis Saint-Ours. L'historien Réal Fortin semble n'avoir pas échappé à cette opinion préconçue. Dans son ouvrage consacré aux *Bateaux et épaves du Richelieu*¹², Fortin s'acharne, dirait-on, à placer des rapides à l'endroit qui nous intéresse. Il relate en premier lieu le voyage de monsieur de Salières, colonel du régiment de Carignan-Salières, vers le

10. *Ibid.*, p. 48-49.

11. *Ibid.*, p. 225.

12. Réal Fortin, *Bateaux et épaves du Richelieu* (Saint-Jean-sur-Richelieu, Éditions Mille Roches, 1978, 159 pages).

haut Richelieu pour ériger en 1665 le fort Sainte-Thérèse. Dans son journal, Salières écrit : «Le 25 septembre j'arriva au pied du rapide de l'assomption et fis descharger les barques et mettre leur charge dans trois gabarres et huit Canots de planche [...]»¹³ Après cette mention du «rapide de l'assomption», Réal Fortin se hâte de préciser, entre parenthèses, «Saint-Ours».

Les sources confirment-elles cette localisation? En 1753, l'ingénieur Louis Franquet emprunte le Richelieu et mentionne une «isle nommée l'Assomption», qu'il situe toutefois de façon assez imprécise, quelque part entre Saint-Charles et Saint-Ours.¹⁴ Notons toutefois que l'année précédente, en 1752, notre voyageur avait descendu la même rivière et qu'il avait alors apporté des précisions intéressantes sur sa navigabilité : «... les barques de 40 à 50 tonneaux peuvent la remonter dans le printemps seulement, pour l'ordinaire jusqu'à St. Antoine, et rarement jusqu'à Chambly, à moins qu'il ne survint des crues surabondantes...»¹⁵

Vers la fin du régime français, le cartographe Nicolas Bellin dresse une carte d'une *Partie du Fleuve St. Laurent depuis Québec jusqu'au Lac St. François*.¹⁶ Bien en amont de Saint-Antoine, sur la rive ouest du Richelieu, on trouve la mention de «l'Assomption», à la hauteur très approximative de Saint-Charles, village qui n'apparaît pas sur la carte. Immédiatement après la Conquête de 1760, le général anglais James Murray confia à ses ingénieurs le soin de dessiner la carte de la nouvelle colonie du Saint-Laurent. Sur ce plan à grande échelle, hautement scientifique, détaillé et précis, on aperçoit, au milieu du Richelieu, juste en aval du village de Saint-Antoine, les deux «Isles de Lassomption».¹⁷ Il semble donc évi-

13. *Ibid.*, p. 225.

14. [Louis] Franquet, *Voyages et mémoires sur le Canada* (Montréal, Éditions Élysée, 1974), p. 173.

15. *Ibid.*, p. 92.

16. Marcel Trudel, *Atlas de la Nouvelle-France* (Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1968), p. 114-115.

17. Canada. ANC, Collection nationale de cartes et plans, H3/300 (1761-1763), *General James Murray's Map of the St. Lawrence*. Il existe au moins cinq versions originales

dent que le rapide de l'assomption dont parle monsieur de Salières en 1665 n'est pas situé aux environs de Saint-Ours, mais bien plutôt à plusieurs lieues en amont, fort probablement près de Saint-Antoine. Les témoignages du dix-neuvième siècle, nous le verrons plus loin, viendront d'ailleurs étayer d'une certaine façon cette analyse.

Ailleurs dans son ouvrage, Réal Fortin insiste de nouveau sur la présence de rapides à Saint-Ours:

De Sorel à Chambly, on utilisait de grosses barges et le transport ne posait pas de problèmes majeurs. À Saint-Ours, le passage offrait quelques difficultés car il fallait décharger la cargaison pour franchir des rapides. Il faudra attendre jusqu'en 1745 avant que l'on ne se décide d'enlever une partie des roches de ce rapide. Il s'agira d'ailleurs du premier dragage sur le Richelieu et au Canada. Le parcours de Saint-Ours à Chambly se faisait en canot ou en barge.¹⁸

Il est vrai que, dans les années 1740, le gouverneur et l'intendant de la Nouvelle-France prirent à quelques reprises des mesures pour améliorer la navigation de la rivière Richelieu. Depuis la décennie précédente, les dirigeants coloniaux avaient entrepris d'exploiter les forêts du pourtour du lac Champlain, qui constituaient alors la principale source d'approvisionnement en bois des chantiers maritimes de Québec. Afin de favoriser la descente des «cajeux», ces cages de bois en forme de radeaux, on fit sauter les grosses roches et enlever les souches qui entravaient le cours du Richelieu.

On prend de telles initiatives, par exemple en 1744, en 1746 et en 1748, mais toujours dans le secteur du rapide de

de cette carte; deux d'entre elles se trouvent aux ANC et une troisième, plus détaillée encore que les précédentes, appartient à la William L. Clements Library de l'université du Michigan. La Collection nationale de cartes et plans des ANC possède aussi une copie de cette version, et c'est celle que nous avons utilisée. Pour mieux distinguer les diverses versions de cette carte exceptionnelle, voir l'étude suivante: Nathaniel N. Shipton, «General James Murray's Map of the St. Lawrence», *The Cartographer*, vol. 4, n° 2 (décembre 1967), p. 93-101.

18. Réal Fortin, *op. cit.*, p. 25-26.

Chambly, et c'est en vain que nous avons cherché des opérations similaires dans la région de Saint-Ours à cette époque.¹⁹

Le transbordement des marchandises

La mauvaise opinion que certains entretiennent sur la navigation à Saint-Ours provient également du fait bien connu que, avant la construction d'une écluse à cet endroit, on y faisait le transbordement des marchandises. C'est probablement, d'ailleurs, en voyant monsieur de Salières poser un tel geste, en 1665, que Réal Fortin a associé le rapide de l'Assomption à Saint-Ours.

En période de basses eaux, l'été particulièrement, les marchands du bas Richelieu devaient acheminer leurs denrées vers Saint-Ours à bord d'embarcations modestes, de petites barges par exemple; à ce point, le chargement était transbordé dans des goélettes, ou d'autres bâtiments de tonnage supérieur. Lorsqu'en août 1776 Jacques Cartier, de Saint-Antoine-sur-Richelieu, vendit 3000 minots de blé au grossiste Jacob Jordan, de Montréal, le contrat de vente stipulait que la cargaison serait embarquée «à Saint-Ours ou plus haut si la rivière permet au bâtiment de monter»²⁰.

En sens inverse, c'est-à-dire en remontant la rivière, le transbordement était, bien sûr, également nécessaire. Certains marchands songèrent à corriger cette situation qui, évidemment, occasionnait des pertes de temps et des déboursés supplémentaires. À l'été de 1811, par exemple, Thomas Coffin, un des propriétaires des forges de Batiscan, proposa une solution à son client régulier Pierre Guérout, gros marchand de Saint-Denis:

19. ANQQ, *Ordonnances des intendants*, Hocquart à René-Nicolas Levasseur, 11 août 1744, vol. 32, fol. 62v; ANC, MG1, C¹¹A, Beauharnois et Hocquart au ministre, 19 septembre 1746, vol. 85, fol. 9-11; Pierre-Georges Roy, *Inventaire des papiers de Léry conservés aux Archives de la province de Québec* (Québec, Archives de la province de Québec, 1939-1940), vol. 2, p. 169, La Galissonnière à Chaussegros de Léry, Montréal, 17 juillet 1748.

20. Montréal. Archives de l'université de Montréal (ci-après AUM), fonds Baby, G2, boîte 56, pièce 174, Chambly, 17 août 1776.

Nous avons en contemplation d'anployer deux chaloupes du Haut Canada, qui portent environ 10 tonneaux, pour le transport de nos effets d'icy; et quoique le frêt soit plus cher qu'en Batiments, Je crois que vous le trouverez avantageux d'en faire autant. Comme ces chaloupes vont à la Rame, à la perche et dans les rapides ainsi que dans les courants, et à la cordelle, Elles peuvent se rendre avec un degré de certitude dans un tems donné. D'ailleurs elles ne tirent qu'un pied d'eau, chargé, et peuvent aller par conséquent en tout tems jusqu'à votre porte, ce qui vous épargnera les frais de Bateaux de St. Ours à St. Denys.²¹

Or ce qu'il faut bien constater ici encore, c'est qu'on n'établit aucun rapport entre le lieu du transbordement et un quelconque obstacle à la navigation à Saint-Ours même. Là-dessus, heureusement, les témoignages sont explicites. Allan Greer, par exemple, s'est penché sur les activités commerciales de Samuel Jacobs, un important expéditeur de grains de Saint-Denis au cours des années 1770 et 1780:

To ship his grain from St. Denis, Jacobs had to move quickly, since the river schooners could only pass the rapids below the village at high water in the spring. Only small vessels that carried 1000 to 1500 *minots* could go that far and seldom later than the middle of June. Later in the summer and in the fall, grain could be loaded at St. Ours which could be reached by boats with a 2000 *minot* capacity.²²

Le secteur Saint-Denis — Saint-Antoine n'est pas le seul dans le bas Richelieu qui soit affligé de conditions de navigation contraignantes. Plus haut le long de la rivière, à Saint-Charles, la situation n'est pas meilleure. En 1834, l'hebdomadaire local, *L'Écho du pays* lance un cri d'alarme:

21. Service canadien des parcs, Québec, Histoire et Archéologie, Cahier de correspondance des forges de Batiscan, T. Coffin à Pierre Guérout, Batiscan, 18 juillet 1811, p. 345.

22. Allan Greer, «Habitants of the Lower Richelieu: rural society in three Quebec parishes, 1740-1840», thèse de doctorat (Ph. D.), York University, Toronto, 1980, p. 283.

Comme les eaux ont encore considérablement baissé [...], il est devenu impossible aux berges même ordinaires de franchir les battures qui se trouvent vis-à-vis cette place avec une charge un peu considérable. Il en résulte de là une gêne pour le commerce d'importation ou d'exportation sur cette rivière depuis cette place jusqu'à Chambly. [...] On estime à cent mille minots le grain qui sera envoyé cet automne par cette rivière, seulement par les Marchands de ce village. Pour le faire transporter en berge jusqu'à St. Ours, ils donnent trois à quatre sols par minot. En admettant qu'ils ne donneraient que trois sols, on trouverait encore, seulement pour ce village, l'énorme somme de 15,000 francs dépensée pour ce court trajet; c'est plus de moitié de ce qu'il en coûte pour faire transporter ces produits d'ici à Québec lorsque les goélettes peuvent charger ici.²³

Il ressort clairement de ces exemples que le transbordement des marchandises à Saint-Ours est rendu nécessaire par des rapides ou des battures situés bien en amont de ce village. Heureusement, depuis les premières décennies du dix-neuvième siècle, on s'occupe enfin de l'amélioration de la navigation sur le Richelieu.

Une navigation améliorée: priorité au haut Richelieu

Nous avons déjà observé que c'est sur le haut Richelieu que l'on retrouvait les empêchements majeurs à la libre circulation des bâtiments sur la rivière. De ce fait, il est compréhensible que les divers intervenants dans le dossier de l'amélioration de ce cours d'eau se soient tournés d'abord vers les rapides du secteur Chambly — Saint-Jean. Même si, dans les circonstances, la situation du bas Richelieu devait céder le pas devant des besoins d'intervention plus urgents, il n'en reste pas moins qu'elle profiterait du déblocage réclamé en amont.

23. *L'Écho du pays* (Saint-Charles-sur-Richelieu), 2 octobre 1834, p. 3.

Malgré notre intention de nous en tenir à l'étude des difficultés de navigation proprement bas richeloises, les deux secteurs de la rivière sont, à ce chapitre, indissociables, car les stratégies d'intervention qui verront le jour, ainsi que les structures administratives qui en découleront, toucheront le Richelieu dans son ensemble. Dans une étude précédente²⁴, nous avons déjà décrit le contexte économique et commercial qui a présidé à la canalisation du Richelieu, et nous avons relevé diverses requêtes proposant l'érection d'écluses. Un bref résumé de cette histoire n'est pourtant pas inutile à la compréhension de la suite du texte.

Ce sont des Américains qui, les premiers, demanderont la canalisation du Richelieu. Au lendemain de la Conquête de 1760, il n'y a pas de frontière entre le Canada et le lac Champlain, alors que de nombreux colons en provenance du Connecticut et du New Hampshire actuels s'installent dans la région que nous appelons aujourd'hui le Vermont. Ayant à leur tête Ethan Allen et ses frères, ces colons se lancent aussitôt dans l'exploitation des vastes forêts situées en bordure est du lac Champlain et nouent d'avantageuses relations commerciales avec le Saint-Laurent, leur débouché naturel.

Jusqu'en 1775, pins et chênes équarris, potasse et douves de tonneaux descendent en radeaux le Richelieu et rejoignent Québec pour être exportés en Grande-Bretagne. La révolution américaine (1775-1783) vient interrompre ces débuts prometteurs, mais, peu après le traité de Paris de 1783, qui rend officielle l'indépendance des États-Unis, les gens du Vermont, en dépit des nouvelles frontières internationales, cherchent à négocier le libre échange avec le Canada, conscients que le Saint-Laurent constitue toujours le meilleur couloir pour leurs produits. C'est dans le cadre de ces négociations que Silas

24. P.-André Sévigny, *Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique* (Ottawa, Parcs Canada, 1983), p. 13-23.

Deane, un représentant du Vermont, propose en 1785, à Lord Dorchester, la canalisation du Richelieu.

Si, en 1791, le Vermont devient officiellement un État américain, le projet de canalisation n'est pas abandonné pour autant. Cette année-là, par exemple, Adam Lyburner suggère de creuser un canal de 9,5 kilomètres environ, de Sainte-Thérèse à Chambly, proposition qui est reprise en 1796 par Ira Allen, aussi du Vermont, qui se rend à Londres défendre son point de vue. Mais, au-dessus des intérêts commerciaux de la colonie, l'Angleterre place la défense du territoire, et un canal sur le Richelieu, aux portes des États-Unis, constitue à ses yeux l'aménagement d'une voie d'invasion, surtout après la guerre canado-américaine de 1812.

Pourtant, le temps presse car, depuis 1792, les Américains ont mis sur pied deux compagnies dont le mandat est de relier par canaux la rivière Hudson avec le lac Ontario, d'une part, et avec le lac Champlain, d'autre part. Ces entreprises aboutissent au cours des années 1820; le canal Erié est inauguré en 1825, mettant ainsi New York en communication intérieure directe avec le lac Erié; et puis, deux ans plus tôt, le canal Champlain avait ouvert ses portes. Longue de 106 kilomètres, cette voie navigable offrait enfin au Vermont un débouché vers le vaste marché de l'Hudson et le port de New York. Une telle réalisation provoqua de vives réactions chez les gens d'affaires du Haut et du Bas-Canada. Les canaux Welland, Rideau et Lachine furent mis en chantier à la fin des années 1810 et au début des années 1820. C'est à ce moment, et dans cette effervescence, que le projet de canalisation du Richelieu refit surface.

Le 1^{er} avril 1818, le Parlement du Bas-Canada adopte une loi autorisant les sept actionnaires de la Compagnie des propriétaires du Canal de Chambly à construire un canal pour assurer la navigation entre le lac Champlain et le bassin de

Chambly.²⁵ Aux termes de cette loi, les écluses, érigées entre Saint-Jean et Chambly, ne doivent pas avoir moins de 6 m de largeur, avec une hauteur d'eau suffisante pour admettre des navires ayant un tirant d'eau de 1,5 m. Le capital de la compagnie est limité à £45,000 [180,000\$] et les travaux doivent être terminés dans sept ans.

Très vite, cette somme se révèle nettement insuffisante et en 1823 la construction du canal n'est pas encore commencée. La compagnie, c'est maintenant évident, va perdre ses droits, en vertu de la clause des sept ans. Une nouvelle loi du Parlement du Bas-Canada est donc votée sans plus attendre, en 1823, octroyant £50,000 [200,000\$] pour mener à bien cette canalisation.²⁶ La loi prévoit cette fois la nomination de commissaires responsables des travaux et elle stipule que le creusement du canal de Chambly ne sera entrepris qu'après l'achèvement du canal de Lachine.

Ce n'est donc qu'en 1829 que le projet se met en branle, époque à laquelle sont nommés deux groupes de commissaires.²⁷ Le premier prendra en charge la construction du canal de Chambly et le second, qui nous intéresse davantage, prendra toutes les mesures utiles pour rendre le bas Richelieu accessible aux gros navires. C'est donc ici qu'il convient d'abandonner le canal de Chambly à son sort pour ne s'attacher désormais qu'à l'évolution de la situation entre Sorel et Chambly.

25. Bas-Canada. *Les statuts provinciaux du Bas-Canada* (ci-après Bas-Canada, *Statuts*), A.D. 1818, Anno Quinquagesimo Octavo Geo. III, C. 18, «Acte pour faire et entretenir un Canal navigable de, à, ou près de la ville de Saint-Jean, sur la Rivière Sorel ou Richelieu, à travers la Baronnie de Longueuil et la Seigneurie de Chambly, et venir terminer au Bassin de Chambly», 1^{er} avril 1818 (Québec, P.E. Desbarats, 1818), vol. 9, série 1793-1836, appendice A, p. 101-151.

26. Bas-Canada, *Statuts*, A.D. 1823, Anno Tertio Georgii IV, C. 41, «Acte pour accorder une aide à Sa Majesté, aux fins de faire un Canal Navigable depuis ou près de la ville de St. Jean au Bassin de Chambly, sur la Rivière Sorel ou Richelieu», 22 mars 1823 (Québec, P.E. Desbarats, 1823), vol. 11, série 1793-1836, appendice B, p. 441-463.

27. Bas-Canada. *Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada*, 1828-1829, p. 178.

Les commissaires à l'œuvre dans le bas Richelieu

Ce sont bien sûr des hommes d'affaires, des commerçants, qui sont désignés pour remplir le rôle de commissaires. On y retrouve des personnalités bien connues de la vallée du Richelieu: J. T. Drolet, Joseph Cartier, L. C. Duvert, le docteur Wolfred Nelson et Roch de Saint-Ours, seigneur de Saint-Ours, Ce dernier sera d'ailleurs élu président de la commission dès le départ.

Avant la création de cette commission pour l'amélioration de la rivière Richelieu, certaines initiatives individuelles, visant essentiellement le même but, avaient été remarquées. On dit qu'en 1821, par exemple, «MM. de Salaberry et Yule, coseigneurs de Chambly, entreprirent de faire creuser la rivière jusqu'à Chambly. Francois Jérémy, de Laprairie, moyennant 1350 louis, s'engagea à la rendre navigable depuis Sorel jusqu'à Chambly.» Cette somme, semble-t-il, avait été tirée des fonds accordés en 1818 par le Parlement du Bas-Canada pour la construction du canal de Chambly. Jérémy devait

nettoyer le lit de la rivière jusqu'à la profondeur de cinq pieds et sur une largeur de cent pieds, enlever les grosses roches du rapide de Belœil, le lit de sable situé du côté nord de la rivière à un demi-mille de l'église de Saint-Ours, couper celui qui se trouvait à trois milles au sud de l'église et enlever la batture de Saint-Antoine.²⁸

C'est néanmoins la mise sur pied de la commission qui lança vraiment le projet visant à l'amélioration de la rivière. Sitôt nommés, les commissaires confièrent à l'ingénieur Peter Fleming le soin d'examiner les obstacles qui nuisaient à la navigation dans le secteur Sorel-Chambly et de suggérer divers moyens d'intervention. Au début de 1830, Fleming soumettait à la commission une carte et un rapport sur la question.²⁹ Examinons ses conclusions.

28. A. Couillard-Després, *op. cit.*, vol. 2, p. 400.

29. ANC, RG4, A1, série S, vol. s-233, partie 1, p. 21-21d. Ce rapport, que nous avons déjà cité, n'est pas daté mais les historiens, en général, le font apparaître en 1831. Or les

Selon l'ingénieur, le cours de la rivière, entre Chambly et Sorel, comporte sept obstacles. Les plus formidables sont situés dans le secteur Saint-Denis — Saint-Antoine, où l'on découvre plusieurs hauts-fonds et de grosses pierres submergées, ainsi qu'à Belœil. À cet endroit, le prétendu rapide est causé par un vaste banc de gravier, qui barre la rivière dans presque toute sa largeur, et par de grosses roches englouties qui accélèrent le courant. Deux difficultés mineures, un peu en amont de Saint-Ours: une grosse pierre et un haut-fond de gravier aux deux extrémités de l'île que nous connaissons aujourd'hui sous le nom d'île d'Avard.

Fleming peut corriger la piètre navigabilité de la rivière de deux façons:

Either raising its waters to a certain height above its lowest state permanently by a dam which may afford sufficient depth over the obstructions or, by excavating the obstructions themselves, gain a channel of the required depth through them.³⁰

Pour diverses raisons, il opte pour le second moyen, le creusement. En premier lieu, si l'on excepte les sept obstacles énumérés plus haut, «the whole river is deep water». Deuxièmement, la construction d'un barrage et d'une écluse ne rendrait pas moins nécessaire le creusement de la rivière afin de remédier à certains hauts-fonds rocaillieux, aux grosses pierres de surface et à l'étroitesse du chenal en plusieurs endroits. Troisièmement, il juge que les barrages «are always more or less hazardous in their stability, however well constructed», et que conséquemment, au bout de quelques années, il peut n'en rester que ruines. Enfin, souligne-t-il, il faut à tout prix éviter, en intervenant pour améliorer la navigation, de détériorer les avantages que cette rivière possède

documents que nous avons en mains montrent clairement que le rapport de Fleming, ainsi que sa carte dont il ne reste malheureusement aucune trace, furent remis aux commissaires vers le mois de mars 1830.

30. *Ibid.*, p. 21.

déjà. Or hausser le niveau du Richelieu grâce à un barrage provoquerait l'érosion rapide de ses rives «which consequently would diminish the depth of water throughout or form new obstructions»³¹.

Résumant les divers travaux qui ont mené à la construction de l'écluse de Saint-Ours, le *Rapport général du Commissaire des Travaux Publics pour l'année 1867* note que

Sur la recommandation de cet ingénieur, les commissaires adoptèrent ce dernier moyen [*i.e.* le creusement du lit de la rivière] et firent travailler pendant deux ans, 1830 et 1831, à enlever les cailloux et grosses pierres du lit de la rivière, afin de pouvoir plus tard terminer le chenal au moyen du bateau dragueur.³²

Or les faits sont un peu différents. Certes les commissaires se rangèrent à l'avis de Fleming de procéder par creusement, sauf qu'ils jugèrent son rapport ni assez précis ni assez complet pour se lancer dans ces travaux d'excavation: «The commissioners do not conceive that you are sufficiently copious in your details of the work to be performed upon that river.»³³

Le 19 juin 1830, les commissaires engagèrent donc Augustus Kuper, marchand et navigateur bien connu de Chambly «for the purpose of making a Plan of such obstructions in the river as are susceptible of being removed this summer»³⁴. L'été durant, Kuper, monté sur un chaland, dressa un plan détaillé des obstacles relevés entre Chambly et Sorel³⁵ et entreprit de faire «ôter du lit de la dite Rivière les grosses roches qui s'y

31. *Ibid.*, p. 21b.

32. Canada. Ministère des Travaux publics, *Rapport général du commissaire des Travaux publics pour l'année expirée le 30 juin 1867 (ci-après RGCTP, 1867)* (Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868), p. 66.

33. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 81, Wolfred Nelson à Peter Fleming, Saint-Denis, 14 avril 1830.

34. *Id.*, Wolfred Nelson à Augustus Kuper, Saint-Denis, 19 juin 1830.

35. La carte du Richelieu dessinée par A. Kuper se trouve aux ANC, Collection nationale de cartes et plans, H1/310 — Richelieu, 1830.

trouvent et qui auraient empêché l'usage du Cure-Mole le printemps prochain»³⁶.

Une autre raison motivait les réserves des commissaires. Fleming avait évoqué la possibilité de creuser

a new chanel or canal to be made along the beach in front of St. Antoine village. This channel should not be less than 60 feet broad on the water line and 40 feet in breadth at bottom with 7 feet depth of water by which steamboats of the largest class may freely navigate through it. This canal will be accomplished with more certainty than clearing out the channel in the river, as far as regards the expense, and besides, it will present a more certain line of navigation by being continued along the margin of the stream and afford several landing places along the village.³⁷

Or les gens de Saint-Denis n'approuvèrent pas ce projet, le trouvant «très dispendieux à pure perte, dangereux aux Côtes élevées de la paroisse St. Antoine, aux chemins et bâtisses dans cette partie, mais surtout très destructives des eaux du côté du Bourg St. Denis»³⁸.

Quoi qu'il en soit, seules les tâches confiées à Augustus Kuper progressèrent au cours de l'année 1831, c'est-à-dire l'enlèvement des grosses pierres du lit de la rivière. Et bien qu'il restât encore une balance de £4000 [16,000\$], les travaux furent suspendus jusqu'à la nomination de William Hopkins, en 1835, comme ingénieur du canal de Chambly.

36. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 81, les Commissaires pour l'amélioration de la rivière Richelieu à son excellence Sir James Kempt, administrateur du Bas-Canada, Saint-Denis, 30 septembre 1830.

37. ANC, RG4, A1, série S, vol. S-233, partie 1, p. 21b.

38. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 81, Pétition des habitants du bourg de St. Denis adressée à Roch de Saint-Ours, président des commissaires pour l'amélioration de la rivière Richelieu, Saint-Denis, 8 mai 1830.

Le projet d'écluse de William Hopkins

Après avoir étudié tout le dossier de la navigation dans le bas Richelieu, Hopkins se dissocia complètement des idées et des plans mis de l'avant par son prédécesseur, Peter Fleming. Il recommanda l'abandon du projet de creusement, en voie d'exécution, et se prononça en faveur de la construction d'un barrage et d'une écluse, à environ 33 chaînes [0,66 km] au-dessus de la grande île de Saint-Ours.³⁹ Aux yeux de Hopkins, le Richelieu devait être amélioré non seulement pour favoriser le commerce international entre le Canada et les États-Unis, mais aussi, et peut-être surtout, pour développer les échanges entre le Saint-Laurent, voire l'océan, et les riches villages du Bas-Richelieu.

I cannot conceive why the waters of the Richelieu should not discharge all the produce that now passes its waters [instead of passing across it] on its way to Montreal; any village on its bank would possess equal advantages with that town as a shipping port, as far as situation, safety and distance from market are concerned.⁴⁰

Dans une telle perspective d'avenir, quels sont, selon lui, les avantages offerts par l'érection d'un barrage et d'une écluse à Saint-Ours?

A low dam on a good bottom that can be increased in height, as the wants of the Country demand, and a cheap Lock to admit vessels of 48 feet beam by 170 feet long, and that can easily be altered when the wants of the Country require it, will place the numerous villages and farms of forty miles in extent in direct communication with the Sea, that at present cannot be visited in the Summer, except by boats of 2 feet draught.⁴¹

39. RGCTP, 1867, p. 66.

40. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 81, William Hopkins, «Preliminary sketch of the Commercial advantages offered by the improvement of the River Richelieu», Saint-Denis, 11 mai 1835.

41. *Ibid.*

Approuvant cette suggestion, les commissaires reçurent des soumissions en vue de la construction de ces ouvrages. Ils signèrent même un contrat provisoire, pour l'exécution des travaux, avec William Mittleberger, entrepreneur de Montréal, et son associé James Simpson.⁴² Les coûts? En avril 1835, on les avait évalués à 6099 livres⁴³ mais, en février 1836, Hopkins convient que les 11,619 livres demandées par Mittleberger et Simpson sont réalistes et raisonnables.⁴⁴

Un projet de loi autorisant un crédit de £9500 [38,000\$] est adopté par les deux chambres du Parlement du Bas-Canada, mais ne reçoit pas la sanction royale. Cette somme serait venue s'ajouter aux £4000 [16,000\$] restant d'un crédit accordé en 1829-1830 pour effectuer les travaux préliminaires de creusage, à l'époque de Fleming. C'est avec «great mortification and disappointment» que Samuel Hatt, le 14 mars 1836, fait part de la nouvelle au président des commissaires, Roch de Saint-Ours.⁴⁵ Cet échec revêt un caractère particulièrement tragique du fait que, de l'avis même de Hopkins, tout délai dans la construction risque de compromettre à tout jamais l'avenir du barrage et de l'écluse de Saint-Ours:

The Chambly Canal is attracting more and more attention every day; Montreal will soon look for a branch from Chambly to that place and this will make any improvement of the River less necessary and will probably prevent any improvement being made on the River.⁴⁶

42. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 83, «Convention entre Roch de Saint-Ours, Joseph Cartier, Louis Duvert, Louis Fleury D'Eschambault, Commissaires pour l'Amélioration de la Navigation de la Rivière Richelieu, et William Mittleberger, entrepreneur de la Cité de Montréal, et James Simpson son associé», Saint-Denis, 18 février 1836.

43. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 83, «Estimate of a proposed Lock and Dam to be placed in the River Richelieu, on the Shoal above the large Islands near the village of St. Ours», avril 1835.

44. *Id.*, W.R. Hopkins aux commissaires, Saint-Denis, 17 février 1836.

45. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 81, Samuel Hatt à Roch de Saint-Ours, Québec, 14 mars 1836.

46. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 83, W.R. Hopkins aux commissaires, Saint-Denis, 17 février 1836.

Même si cette menace d'un embranchement canalisé entre Chambly et Montréal ne se matérialisa pas, il demeure que, de 1837 à 1839, le chantier de Saint-Ours s'immobilisa. En plus de difficultés financières, cette période est marquée par les remous de l'insurrection politique dans le Bas-Canada, ce qui explique assez bien la stagnation des travaux.

L'union du Bas et du Haut-Canada intervient en 1840 et, l'année suivante, le Bureau des Travaux [*Board of Works*] est créé. Ce Bureau, ancêtre du Ministère des Travaux publics, devient le maître d'œuvre de tous les chantiers d'intérêt public, tels que chemins, ponts, canaux, ports, etc. Sitôt nommés, les ingénieurs de ce service se penchent sur les plans du barrage et de l'écluse de Hopkins, leur prédécesseur. Ce n'est toutefois qu'en 1844 que les travaux proprement dits reprendront à Saint-Ours; par souci d'efficacité et d'économie, on avait en effet décidé de compléter en priorité le canal de Chambly et de transporter ensuite à Saint-Ours la machinerie et les équipements de construction utilisés en amont. Pendant ce temps, l'impatience était à son comble chez les gens d'affaires de la vallée laurentienne. Le 23 septembre 1842, par exemple, le gouverneur Charles Bagot recevait la pétition de 151 commerçants et bourgeois de la ville de Québec et des environs, qui demandaient la reprise immédiate des travaux d'amélioration du bas Richelieu. À quoi servira le canal de Chambly, disaient-ils, si nous ne pouvons remonter la rivière plus haut que Saint-Denis?⁴⁷ L'attente des hommes d'affaires ne devait pas être très longue. Un an plus tard, en effet, le canal de Chambly était ouvert à la navigation. Le Bureau des Travaux allait enfin pouvoir passer à l'action à Saint-Ours.

47. *Id.*, «Petition of the inhabitants of the City and vicinity of Quebec to the Right Honorable Sir Charles Bagot, Governor in Chief in and over the province of Canada», Québec, 23 septembre 1842.

L'écluse et le barrage du Bureau des Travaux

Nous avons écrit que William Hopkins avait proposé d'ériger une écluse et un barrage, ou plus précisément une chaussée, sur un bas-fond situé à 33 chaînes [0,66 km] au-dessus de la grande île de Saint-Ours:

Le lieu que j'ai fixé pour la position des ouvrages réunit les avantages qu'offrent la petite profondeur de l'eau et un fonds solide et égal pour y asseoir la chaussée ainsi qu'une fondation sûre pour l'écluse, en même temps que l'eau y est profonde presque immédiatement au-dessous; de manière que les bâtiments pourront passer de la chambre de l'écluse à un chenal navigable sans nécessiter d'excavation sous l'eau au-dessous du banc de gravois au pied de l'écluse.⁴⁸

Il avait opté pour une écluse en bois, facilement remplaçable et à peu de frais par une écluse en pierre, une fois détériorée. Son rapport, cependant, contient déjà le devis d'une écluse en pierre; elle devait mesurer 61 m de longueur et 15,25 de largeur. Quant à la chaussée, elle serait faite «de pilotis de bois à tenon et mortoise enfoncés 6 pieds dans la terre; ces pilotis se toucheront sur la longueur de la chaussée qui traversera la Rivière qui a, ici, 675 pieds de large». Hopkins se proposait aussi de donner assez de hauteur à la chaussée pour que sa partie supérieure soit à 1 m au-dessus des basses eaux, ou à 3 m au-dessus du seuil de l'écluse.⁴⁹

En 1844, les dirigeants du Bureau des Travaux sont enfin prêts à relancer les travaux à Saint-Ours. Ils approuvent les plans de Hopkins et décident d'aller de l'avant en construisant une écluse et un barrage. En s'appuyant sur de nouvelles études, ils choisissent cependant, pour ces ouvrages, un autre

48. Bas-Canada. *Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada*, 1835-1836, vol. 45-1, appendice L. «Rapport, Devis et Estimation faits et donnés aux Honorables les Commissaires nommés pour l'Amélioration de la Rivière Richelieu, par Wm.R. Hopkins, Ingénieur Civil, Ste. Thérèse près de Chambly, avril 1835.»

49. *Ibid.*

emplacement que celui qu'avait proposé Hopkins: ils seront érigés de part et d'autre de l'île Duchesnay, mieux connue sous le nom d'île d'Avard.

L'ingénieur H.H. Killaly, président du Bureau, se porte donc acquéreur, au nom du Gouvernement, de l'île Duchesnay, à l'été de 1844. Auguste J. Duchesnay, propriétaire de l'île, «obliged to do so and forced by the Government», accepte, bien à contrecœur, de se départir de ce magnifique terrain couvert d'arbres.⁵⁰ En juillet de la même année, répondant à un appel d'offres pour l'exécution des travaux, la firme Bronson et Andrews, entrepreneurs de Montréal, voit sa soumission acceptée.⁵¹ Le coût de la construction de l'écluse et du barrage s'élèvera à £25,953. Alfred Barrett, ingénieur en charge du canal de Lachine, occupera les mêmes fonctions à Saint-Ours.

Au début de 1845, Barrett se montre optimiste, car l'excavation va bon train.

The works of the Lock and Dam near Saint-Ours (...) are by the terms or the contract to be completed by the close of next season. From the respectability and experience of the Contractors, full confidence may be entertained that no exertion will be spared on their part to insure the accomplishment of this desirable object.⁵²

En septembre, cependant, l'ingénieur a perdu sa belle assurance. Depuis trois mois, en effet, le chantier n'a quasiment pas progressé: «With the exception of preparing materials [timber and stone], the most of the latter being at the Terrebonne Quarry, there is but very little done to advance the work.» Selon l'échéancier des travaux, on devrait, à cette date, trouver 298 ouvriers à l'œuvre sur le chantier, mais les entre-

50. ANC, RG12 (Ministère des Transports), vol. 518, n° 4616-10, Auguste J. Duchesnay à Hamilton H. Killaly, Saint-Ours, 31 juillet 1844.

51. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 84, «Minute of Council authorising the Board to close with Bronson and Andrews», E. Parent à H.H. Killaly, Montréal, 25 juillet 1844.

52. Canada. Legislative Assembly. *Journal of the Legislative Assembly of the Province of Canada, 1844-1845* (Montréal, Rollo Campbell, 1845), Appendice AA.

preneurs n'en dirigent que 65. Il faut donc se rendre à l'évidence: «Their establishment and rate of progress are not such as to ensure the completion of the work within the time prescribed.»⁵³

En 1846, Brondson et Andrews sont en faillite. En fait, cette situation déplorable n'est pas attribuable entièrement à l'état des travaux à Saint-Ours. Nos constructeurs montréalais s'étaient engagés à terminer simultanément l'entrée inférieure du canal de Lachine, et ce sont leurs difficultés à cet endroit qui ont occasionné leurs déboires sur le Richelieu.⁵⁴

Compte tenu des retards, il appert que les crédits votés pour construire le barrage et l'écluse de Saint-Ours ne seront pas suffisants. L'ingénieur Barrett entreprend donc de modifier les devis de ces ouvrages; il a en effet reçu l'ordre du Bureau de réduire les coûts tout en conservant au projet son niveau de service et de durabilité. Au début de septembre 1846, il propose de réduire la hauteur des murs et la longueur des musoirs⁵⁵ de l'écluse. Quant au barrage, il ne serait plus incurvé mais rectiligne, de telle sorte que sa longueur totale passerait de 201 m à 187 m. La structure du coffrage, à la base du barrage, serait également simplifiée. Ces modifications apportées au plan initial se solderaient par une économie d'environ £6000.⁵⁶

Les commissaires des Travaux publics approuvent les nouveaux devis et des soumissions sont à nouveau demandées.

Tenders were received, and a contract entered with Messrs. Chamberlain, Walker & Co. considerably within

53. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 84, Alfred Barrett à T.A. Begley, secrétaire du Bureau des Travaux, Montréal, 4 septembre 1845.

54. *Journal of the Legislative Assembly of Canada, 1846* (Montréal, R. Campbell, 1846), Appendice N.

55. Aussi appelés «murs de retour» et «murs en aile». Il s'agit, en d'autres mots, des murs de prolongement de l'écluse, à l'extérieur des portes.

56. ANC, RG11, vol. 60, liasse n° 84, Alfred Barrett à Thomas A. Begley, secrétaire des Travaux publics, «Estimate of Lock and dam at St. Ours on modified plan», Montréal, 10 septembre 1846.

the balance of the appropriation. All materials furnished by the former Contractors have been made over to Chamberlain, Walker & Co. at the rates which they cost the Public, and active preparations are making to commence the Lock.⁵⁷

Chamberlain et Walker l'emportaient grâce à une soumission de £11,741, pour la construction de l'écluse, et à l'assurance que le travail serait complété en 1848.⁵⁸

À l'œuvre nuit et jour, sept jours par semaine, les entrepreneurs et une centaine d'hommes ne peuvent, cependant, respecter l'échéancier. En 1847, en effet,

an unusually long continuance of high water rendered it impracticable to commence the unwatering of the site of the lock-pit earlier than the 14th June and, from the same cause, this was not completed fully until the 15th July. The excavation of the lock-pit was then rapidly proceeded with. The bottom of the pit, however, proved to be quicksand [...]. This added another and unforeseen cause of delay in the prosecution of the work.⁵⁹

L'année 1848 est donc employée à rattraper ces retards et, au printemps de 1849, l'écluse et le barrage sont pratiquement terminés: «If it were not necessary to wait for the low waters, next summer, the works [...] might be ready a short time after the opening of the navigation.»⁶⁰ Mais, encore une fois, la mise en service de l'écluse doit être reportée: des vérifications techniques de dernière minute sont ordonnées afin d'éprouver la stabilité des ouvrages, aux prises avec les hautes eaux et le courant.⁶¹

57. *Journal of the Legislative Assembly of Canada, 1847* (Montréal, R. Campbell, 1847), «Report of the Commissioners of Public Works», 12 juillet 1847, Appendice QQ.

58. *Ibid.*, et RG11, vol. 60, liasse n° 84, «Tender for the construction of a Lock near St. Ours on the River Richelieu», 16 septembre 1846.

59. *Journal of the Legislative Assembly of Canada, 1848* (Montréal, Rollo Campbell, 1848), «Report of A. Barrett on the St. Ours Lock and Dam», Montréal, 21 février 1848, Appendice N.

60. *Id.*, 1849, «Report of the Commissioners of the Public Works», Appendice BB.

61. *Ibid.*

Au milieu de septembre 1849, le barrage est complété et l'écluse est ouverte à la navigation, et ce, jusqu'à la fin de la saison. En 1850, pourtant, des réparations urgentes sont déjà nécessaires:

For 26 days this Spring, the water overflowed the walls at the lower gates and for several days of that time, stood 18 inches upon the coping; the upper gates could not be opened and steamboats were obliged to ascend over the dam, which was done with considerable difficulty. It will now be necessary to raise the lock walls and lower gates above the level of highest water, in order that it may not be subject to any similar stoppage in future.⁶²

Des crédits supplémentaires de £2620 sont donc votés par le Parlement pour effectuer ces travaux. L'année suivante, en 1851, il est encore décidé de donner à l'écluse une profondeur de 2,1 m, alors qu'elle avait été construite sur la base de 1,6 m. Grâce à des crédits additionnels de £4500, cette amélioration sera entreprise et l'écluse ne sera fermée à la navigation qu'au cours du printemps.⁶³ Le bas Richelieu peut enfin compter sur une navigation sécuritaire, ininterrompue et à longueur de saison, grâce à l'écluse et au barrage de Saint-Ours, qui refoulent les eaux de la rivière et donnent une profondeur navigable d'au moins 2,1 m jusqu'à l'entrée inférieure du canal de Chambly.

Depuis leur conception, l'utilité des installations de Saint-Ours n'a jamais été mise en doute. Pour jouer pleinement son rôle commercial de trait d'union entre la vallée laurentienne et l'Hudson, le canal de Chambly, disait-on, devait compter sur une dixième écluse située, celle-là, dans le bas Richelieu. Or, dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle, l'évolution de la conjoncture commerciale, économique et technologique

62. *Ibid.*, 1850, Appendice HH.

63. *Ibid.*, 1851, Appendice T.

allait exiger de l'écluse de Saint-Ours un rôle dépassant la simple complémentarité.

Il faut rappeler⁶⁴ que le canal de Chambly avait été doté d'écluses aux dimensions réduites, soit environ 37 m sur 7, avec une hauteur d'eau sur les seuils d'à peine 2 m. Il va sans dire que peu après son inauguration officielle, en 1843, ce canal fut confronté à une situation de plus en plus gênante; le tonnage et le gabarit des bateaux naviguant sur le Richelieu croissaient rapidement et dépassaient très souvent les capacités des écluses. Les grosses goélettes et les vapeurs étaient particulièrement touchés par le manque d'envergure du canal, et celui-ci fut bientôt considéré par les marchands et navigateurs, des deux côtés de la frontière canado-américaine, comme un *bottleneck*, c'est-à-dire un goulot d'étranglement.

Dans les circonstances, la construction à Saint-Ours d'une écluse mesurant 61 m sur 13,7 permit d'établir sur le Richelieu un *modus operandi* qui se révéla assez efficace. Dès son ouverture, en effet, le canal de Chambly eut pour mission primordiale d'acheminer les produits forestiers canadiens vers les États-Unis. Or ce trafic pouvait très bien se faire sans que les vapeurs empruntent le canal. Ces derniers, toutefois, devaient obligatoirement atteindre le bassin de Chambly, c'est-à-dire l'entrée inférieure de la voie canalisée, car très souvent ils remorquaient des barges ou des radeaux de bois. Grâce à l'écluse de Saint-Ours, ce prérequis ne posa pas de problème. Un excellent service de halage par chevaux, au canal de Chambly, menait barges et radeaux jusqu'à Saint-Jean, où ils étaient à nouveau pris en remorque par des vapeurs. Somme toute, même étriqué et désuet, le canal de Chambly pouvait en partie s'acquitter de ses obligations dans la mesure où les gros bâtiments parvenaient à s'y abouter. Voilà certes, au chapitre du commerce international, la grande contribution de l'écluse de

⁶⁴ P.-André Sévigny, *Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique*, p. 24.

Saint-Ours. Les circonstances avaient fait de cette quelconque dixième écluse du Richelieu une porte d'entrée essentielle.⁶⁵

André Sévigny



L'île d'Avard et l'écluse moderne de Saint-Ours avant 1965. À l'est, l'écluse de 1849, partiellement visible.

Source: Les Studios David Bier, Montréal.

65. En 1933, une écluse agrandie et moderne fut construite à Saint-Ours: 103,3 m de longueur, 13,7 m de largeur et 3,6 m de profondeur d'eau. C'était l'époque où l'on tentait un ultime effort pour uniformiser à 3,6 m la profondeur des canaux canadiens et américains le long de la voie Richelieu-Hudson. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, cependant, la navigation commerciale dans ce secteur périclita à un point tel que l'on abandonna ce grand projet international.

Entre 1966 et 1969, enfin, le vieux barrage de Saint-Ours céda la place à un nouvel ouvrage du même type mais beaucoup plus sophistiqué et efficace. À l'aube de la civilisation du loisir, la navigation de plaisance faisait part à son tour de ses exigences.