

BULLETIN DE RECHERCHES

N° 255

Février 1987

L'histoire des canaux du Québec:
bilan et perspectives¹

Hélène Espeset

Histoire et Archéologie, Parcs Canada, Québec

Introduction

Il n'existe que très peu d'études académiques consacrées à l'histoire des canaux du Québec. Préférant d'autres secteurs d'étude, les historiens du Québec ont assez peu étudié l'histoire des transports et communications. Cependant, depuis une dizaine d'années, ce domaine a été exploré et plusieurs études ont été produites par les services de recherches historique et archéologique du bureau régional de Parcs Canada à Québec et du bureau de l'administration centrale à Hull.

Notre objectif est donc de mieux faire connaître les études et leurs auteurs, et de dresser un bilan sommaire de ces recherches. Dans un premier temps nous signalerons les études consacrées au canal de Coteau-du-Lac, l'ancêtre des canaux au Canada. Puis, nous nous dirigerons vers la rivière Richelieu avec les études sur le canal de Chambly et l'écluse de Saint-Ours. Cette excursion historiographique nous mènera le long des canaux de la rivière des Outaouais et nous terminerons le tour d'horizon avec les études consacrées au canal de Lachine.



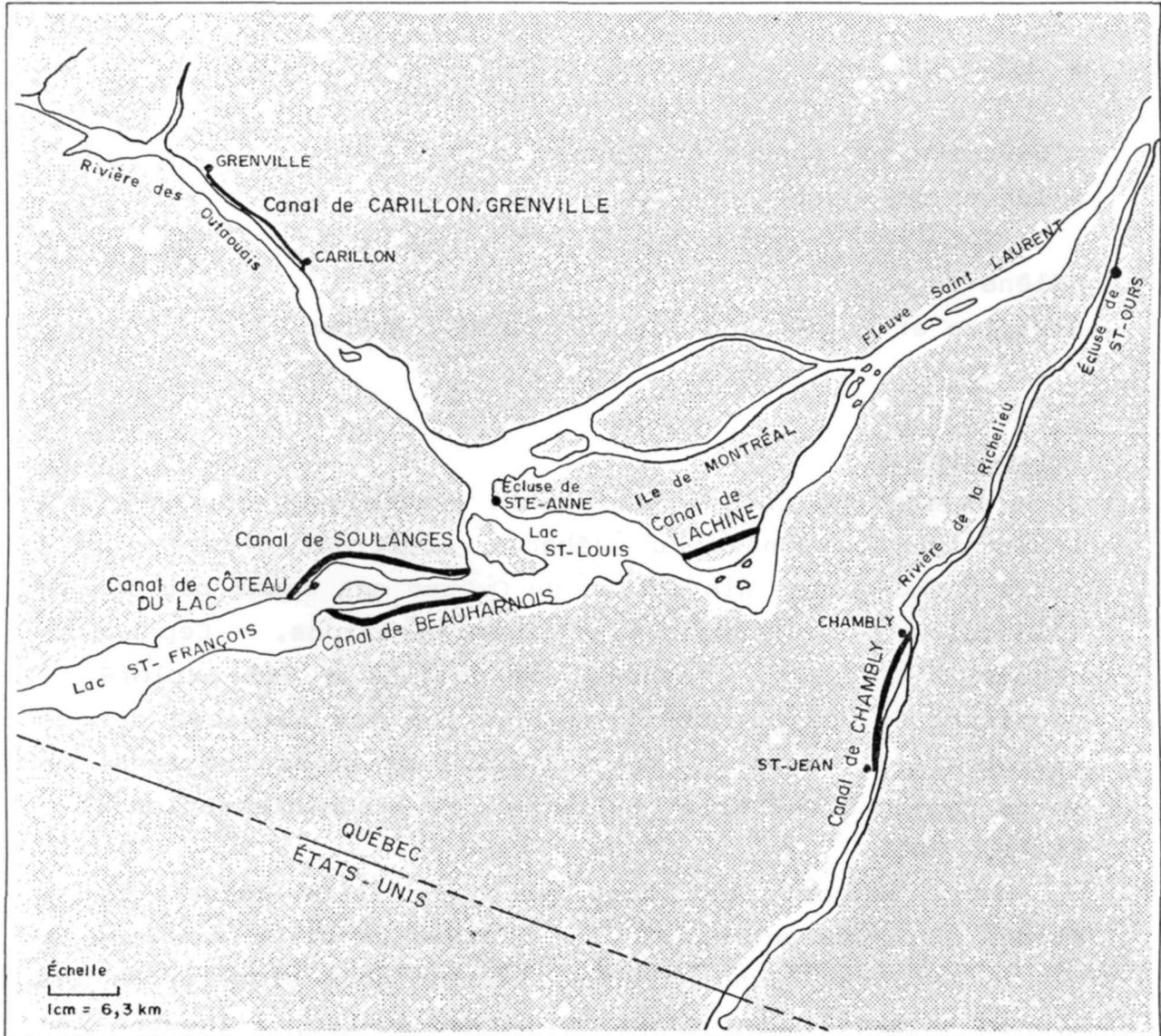
Environnement
Canada

Environment
Canada

Parcs

Parks

This publication is available in English.



83-G-D-17 L.Lavoie
LOCALISATION DES CANAUX DU QUÉBEC

1. Le canal de Coteau-du-Lac: le premier canal à écluses en Amérique du Nord

Construit peu après la Révolution américaine, en 1779-1780, le canal de Coteau-du-Lac était un maillon du système défensif militaire des Britanniques. Le fait qu'il ait été le premier canal à écluses en Amérique du Nord lui donne une importance historique nationale.

Depuis la fin des années 1960, plusieurs études historiques et archéologiques ont été consacrées à ce site qui fait maintenant partie du réseau des parcs historiques nationaux. Notre objectif n'est pas de faire état de tous ces travaux, mais de signaler quelques-unes des études les plus récentes. En 1977 sous le titre de The Fort at Coteau du Lac: Four reports² paraissait l'une des premières synthèses consacrées à l'histoire du fort et du canal de Coteau-du-Lac. Ce volume comprend quatre études différentes: la première, rédigée par George Ingram, relate l'histoire du poste militaire et dégage les raisons qui ont conduit à la construction du fort et du canal; la deuxième étude, rédigée par George Ingram et William Folan, traite des vestiges du fort et nous renseigne sur une trentaine de bâtiments ayant existé sur le site; la troisième étude, très technique, est l'oeuvre d'A.E. Wilson qui, par le biais d'un relevé des mesures de résistances électriques, s'était donné comme principal objectif de repérer les vestiges de bâtiments non mentionnés sur les cartes historiques; enfin la quatrième étude, due également à George Ingram, traite spécifiquement du blockhaus octogonal.

Ces quatre études fournissent le matériel de base essentiel pour comprendre l'histoire du canal de Coteau-du-Lac. Mais on est loin encore d'une histoire globale, compréhensive, avec une problématique et des hypothèses de recherche. En fait ces études ont sans doute une approche scientifique, mais si nettement positiviste qu'il faut

beaucoup de motivation pour en terminer la lecture! Certes, l'ouvrage est précis et a permis la mise en valeur du site. Mais beaucoup d'interrogations subsistaient. Aussi, en 1981, Normand Lafrenière reçut-il la mission de rédiger une brève synthèse permettant de mieux comprendre le rôle du canal de Coteau-du-Lac par rapport à l'ensemble des canaux du Saint-Laurent. La brochure est maintenant disponible sous le titre: La canalisation du Saint-Laurent, deux siècles de travaux, 1779-1959³. Le premier chapitre replace le canal de Coteau-du-Lac dans son contexte politique et économique et traite en fait du premier système de canalisation, de 1779 à 1783, et de ses modifications de 1804 à 1817. L'auteur décrit ensuite le deuxième système de canalisation dont l'achèvement, en 1848, vint porter un dur coup aux canaux de l'Outaouais qui assuraient dès 1833 la communication entre Montréal et Kingston via le canal Rideau. Enfin le troisième chapitre montre l'évolution de la canalisation sur le Saint-Laurent, entre 1871 et 1959. Avec les canaux de 4,27 mètres de profondeur, c'est le troisième système de canalisation qui fut mis en place en 1905.

L'augmentation du volume du trafic conduisit les gouvernements canadien et américain à entreprendre des pourparlers sur l'éventualité d'un nouvel élargissement des canaux. En 1959, ces démarches aboutirent finalement à l'ouverture de la Voie Maritime actuelle, qui représente le quatrième système de canalisation du Saint-Laurent. Les écluses de la Voie Maritime donnent accès à des navires de 222,50 mètres de longueur par 28 mètres de largeur et 7,9 mètres de tirant d'eau.

En définitive la synthèse de Normand Lafrenière est brève mais fort utile. Éliminant les détails et écrite volontairement avec un objectif de vulgarisation, elle permet à n'importe quel lecteur intéressé de saisir l'essentiel de l'évolution de la canalisation du Saint-Laurent. Des photos et des cartes illustrent le texte. Enfin une orientation

bibliographique guide le lecteur vers des ouvrages plus fondamentaux.

Une autre étude du même genre a été réalisée par Normand Lafrenière en 1981: Coteau-du-Lac, un canal fortifié⁴ traite spécifiquement de l'importance militaire et commerciale du canal de Coteau-du-Lac. Cette étude a le mérite de montrer les liens entre la conjoncture de l'époque et l'évolution structurale du canal.

En effet, ce sont des considérations d'ordres stratégique qui ont amené les militaires britanniques à investir dans l'amélioration de la navigation en amont de Montréal. Les attaques américaines de 1755 avaient mis en relief une importante faille dans le système défensif de la province de Québec: l'absence d'un réseau adéquat de communication entre les postes fortifiés des Grands Lacs et les établissements situés au coeur de la colonie. En somme, c'est la logistique britannique qui devait être renforcée. Les entrepôts, puis le canal avaient principalement comme objectif d'améliorer le réseau de communication en amont de Montréal. Ouvert en 1781, ce canal se composait de trois écluses mesurant environ 12,19 mètres de longueur par 1,83 mètres de largeur et 0,76 mètre de profondeur.

Normand Lafrenière aborde le problème de la double vocation militaire et commerciale du canal de Coteau-du-Lac. Quelques chiffres illustrent l'importance relative au trafic mais, dans l'ensemble, l'étude ne traite pas vraiment de l'ampleur et de la nature du trafic sur le canal.

Quelques travaux furent réalisés au canal entre 1800 et 1804, mais ce fut la guerre de 1812 qui transforma radicalement le canal. Pour mieux assurer leur système d'approvisionnement, les militaires britanniques décidèrent de fortifier le canal: de nombreux aménagements défensifs furent construits entre 1813 et 1815 (blockhaus octogonal, corps de garde, plates-formes de canon, poudrière, etc.) Les écluses furent élargies de façon à laisser passer les bateaux

Durham. L'entrée en amont offrait 3,81 mètres de largeur et l'entrée aval 4,27 mètres. La profondeur du canal fut portée à 1,07 mètres. Les travaux arrivaient un peu tard pour les besoins militaires, néanmoins ils furent quand même utiles à la navigation commerciale. L'utilisation commerciale est brièvement esquissée par l'auteur et il aurait été intéressant d'approfondir ce sujet. D'autant plus qu'il mentionne que cette utilisation intensive aboutit à une détérioration prononcée du canal vers les années 1830. Ce n'est qu'en 1845, lorsque le canal Beauharnois fut ouvert qu'on put délaisser le canal de Coteau-du-Lac. En 1856, il était transféré au gouvernement du Canada-Uni.

La période suivante est très brièvement traitée par Normand Lafrenière. Il mentionne l'utilisation de l'énergie hydraulique du canal par un nommé Beaudet, propriétaire d'un moulin à scie jusque vers 1880. En 1890 le canal fut transféré au ministère des Chemins de fer et Canaux. En 1920 le canal était à l'abandon, et c'est en 1929 que la Commission des Sites et Monuments historiques du Canada décida d'y ériger une stèle commémorant l'histoire du site.

Le dernier chapitre de cette étude résume succinctement les résultats des fouilles archéologiques de 1965. Evidemment cette partie est plutôt brève et les lecteurs intéressés aux fouilles archéologiques devront se reporter aux nombreux rapports produits par les archéologues et les spécialistes de culture matérielle. Ces études sont d'ailleurs répertoriées dans le Bilan des études spécifiques à Coteau-du-Lac⁵.

Tout comme la synthèse sur la canalisation du Saint-Laurent, l'étude consacrée au canal fortifié se termine par une orientation bibliographique sommaire. En fin de compte, ce texte constitue une sorte de memento de l'histoire du canal de Coteau-du-Lac.

Poussant encore ses interrogations au sujet du canal de

Coteau-du-Lac, Normand Lafrenière a produit en 1982 une étude sur la technologie des canaux européens des origines jusqu'au début du XIX^e siècle⁶. Le problème fondamental était de savoir si le canal de Coteau-du-Lac présentait des caractéristiques spéciales par rapport à la technologie de l'époque.

Cette étude fait le point sur l'évolution de la technologie de la canalisation. Remontant à l'antiquité, l'auteur retrace les premières formes d'améliorations de la navigation sur les rivières. Un chapitre est consacré à l'apparition de l'écluse à sas et à sa diffusion en Europe à partir du XV^e siècle. Une partie extrêmement intéressante de l'étude est consacrée aux différentes étapes de la construction d'un canal au XVIII^e siècle. Ce chapitre très technique risque de rebuter les néophytes. Pourtant chaque terme est bien expliqué et de nombreuses illustrations, tirées de traités anciens d'ingénierie hydraulique, permettent de comprendre cette technologie. Finalement Normand Lafrenière conclut que, par rapport aux canaux construits à la même époque en Europe, et compte tenu de ce que l'on connaît sur les structures du canal de Coteau-du-Lac, celui-ci ne présentait ni avance ni retard du point de vue technologique. Ceci est important car à voir les dimensions restreintes du canal, on pouvait se demander si le canal de Coteau-du-Lac n'était pas en retard par rapport à la technologie de l'époque...

Construit par les militaires avec autant de science et de génie que n'importe quel autre canal, le canal de Coteau-du-Lac est un vénérable ancêtre de la canalisation au Canada.

L'étape suivante des recherches historiques concernant ce canal a été de constituer un dossier sur le système des approvisionnements militaires. A partir des papiers Haldimand et de nombreuses autres sources primaires, cette étude a comme objectif d'expliquer le système des approvi-

tionnements militaires et d'analyser en détail la nature, la composition et la gestion de ces approvisionnements⁷.

2. Le canal de Chambly: hommes et structures

Le canal de Chambly constitue au sein du réseau des canaux historiques du Québec, la seule composante opérationnelle qui ait conservé, dans sa forme actuelle, à la fois son tracé ancien et ses structures historiques datant du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle. Ouvert officiellement à la navigation en 1843 ce canal, long de 18,96 kilomètres, est doté de neuf écluses qui permettent de franchir une dénivellation de 24,47 mètres entre Saint-Jean et Chambly.

L'objectif principal des études historiques réalisées à Parcs Canada depuis une dizaine d'années a d'abord été de documenter les travaux de réfection et de restauration des structures du canal. Dans un second temps, les études ont permis d'approfondir l'histoire même du canal et, en particulier, les aspects sociaux et économiques.

L'étude de Sandra J. Gillis, The Chambly canal: a structural history of the locks⁸ illustre bien ce type particulier d'étude dont le but premier est de servir à la préservation et la restauration des écluses du canal. L'étude débute par l'histoire de la construction du canal et précise les différentes phases de reconstruction au cours du XIX^e siècle. Ensuite chacune des neuf écluses du canal est l'objet d'un chapitre détaillé. S'appuyant sur d'abondantes sources primaires, l'auteur n'a négligé aucun détail structural. Ces longues énumérations à propos de ciment, de pierre et de murs peuvent sembler assez fastidieuses à certains lecteurs. Il semble difficile de se passionner pour des paraphrases de devis de construction! D'un point de vue académique, la principale critique que l'on pourrait faire à

ce genre d'étude est que cette histoire si détaillée, si concrète, semble bien loin de l'Histoire... Et cependant si l'on admet que l'histoire d'une civilisation inclut aussi divers aspects de la culture matérielle, alors on pourra deviner qu'au delà de cet aspect aride et technique, l'étude de Sandra J. Gillis demeure fort utile pour comprendre ce que fut notre histoire et pour apprécier aujourd'hui ce canal comme partie intégrante de notre patrimoine industriel.

De nos jours le canal de Chambly permet aux plaisanciers de retrouver le charme discret et lent d'un voyage dans le temps et dans l'espace. L'histoire s'inscrit ici dans le coeur du présent, et si l'étude de Sandra J. Gillis ne figurera sans doute jamais au palmarès des "best-sellers" de l'Histoire, elle participe humblement mais sûrement, à la connaissance de la civilisation matérielle du Québec. Les amateurs de l'histoire des canaux, et ils sont nombreux surtout en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, apprécieront les nombreuses photos qui illustrent l'étude.

Après Sandra J. Gillis, c'est l'historien P.-André Sévigny qui se pencha sur l'histoire économique du canal de Chambly. En effet l'étude, Commerce et navigation sur le canal Chambly⁹ est le premier jalon d'une histoire commerciale du Richelieu. Dès l'introduction, l'auteur précise les questions de base auxquelles l'étude tente de répondre:

"comment cette voie si historiquement militaire en est-elle venue à présenter, au XIX^e siècle, une orientation résolument commerciale? Quels sont ses antécédents échangistes? Quels objectifs le canal Chambly s'est-il vu fixer par ses promoteurs? Dans quelle mesure a-t-il servi le commerce? Favorables ou défavorables, quelles sont les diverses conjonctures qui ont marqué l'histoire commerciale de ce canal?"¹⁰

L'étude de P.-André Sévigny est brève; elle comporte deux parties, quatre tableaux et une vingtaine d'illustrations.

Le premier chapitre retrace l'utilisation de la rivière Richelieu avant la canalisation, soit de 1603 à 1843. L'auteur expose le destin commercial du Richelieu sous le régime français puis sous le régime anglais et pendant la période précédant la canalisation (1815-1843). On voit ainsi la rivière Richelieu se transformer au fil des années: voie de colonisation et de peuplement, la rivière devint ensuite la route des cages de bois qui, du lac Champlain jusqu'à Québec, devaient franchir toutes sortes d'obstacles. Avec la conquête commencèrent des débuts prometteurs d'échanges commerciaux hélas! interrompus en 1775 lorsque les colonies américaines déclarèrent la guerre à l'Angleterre pour acquérir leur indépendance. Une fois l'indépendance acquise, le commerce de transit reprit entre le Vermont et le Bas-Canada. Le chêne, le pin, la potasse et les douves de tonneaux constituaient la majeure partie des exportations américaines vers le Canada et la Grande-Bretagne. En sens inverse, le Canada envoyait au Vermont, des fourrures, du poisson et du sel. Ce commerce de transit se doublait d'un commerce local non moins important.

Entre 1815 et 1843 commença pour le Richelieu l'ère de la compétition commerciale et de la canalisation. P.-André Sévigny expose alors la conjoncture économique qui précéda les travaux de construction du canal de Chambly.

La deuxième partie traite de l'utilisation commerciale du canal de Chambly de 1843 à 1960. La première section précise les aléas de la conjoncture commerciale. Conçu au cours des années 1820-1830 pour des barges à voiles halées par des chevaux, le canal de Chambly dut subir tout au long du XIX^e siècle les conséquences néfastes de ses dimensions désuètes et en plus il dut faire face à la concurrence grandissante des chemins de fer. Différents projets furent mis

de l'avant pour agrandir le canal. Mais ce n'est qu'en 1928 qu'on entreprit de creuser le Richelieu entre Sorel et Saint-Ours et de reconstruire, en 1930, une nouvelle écluse à Saint-Ours. Malgré ces travaux, le canal de Chambly demeura un goulot d'étranglement néfaste à cete grande voie de navigation.

Ces explications permettent en effet de bien saisir le destin commercial du canal de Chambly. L'auteur a axé son étude sur les quatres types de bateaux ayant marqué l'histoire du commerce: les radeaux de bois, les voiliers, les barges, les vapeurs. Cette approche a une raison d'être chronologique, mais elle ne permet pas d'analyser toutes les facettes de l'histoire commerciale. L'étude comprend plusieurs tableaux chiffrés illustrant le nombre et le tonnage des bateaux ayant emprunté le canal de Chambly. Dans la conclusion, l'auteur propose une réflexion intéressante sur la responsabilité de l'incurie gouvernementale. Tout compte fait, cette étude représente une contribution à l'histoire économique du Richelieu. Mais loin d'être terminée, cette histoire laisse encore le champ libre pour des études spécialisées en histoire des affaires.

La deuxième étude de P.-André Sévigny au sujet du canal de Chambly a été consacrée à un sujet neuf et inexploré par l'historiographie traditionnelle. En effet l'étude intitulée La main-d'oeuvre des canaux du Richelieu, 1843-1950¹¹ offre aux lecteurs un morceau plus substantiel que l'histoire de l'utilisation commerciale. L'objectif de cette étude est de retracer l'histoire des conditions de travail et de vie des employés des canaux du Richelieu aux XIX^e et XX^e siècles. L'enquête de P.-André Sévigny présente l'intérêt de s'attarder non seulement aux ouvriers manuels mais aussi aux employés chargés de l'administration des canaux du Richelieu, autant localement que régionalement. L'étude sur la main-d'oeuvre comprend six chapitres.

Le premier chapitre situe l'étude par rapport à l'historiographie sur les travailleurs québécois et canadiens. D'emblée P.-André Sévigny choisit son camp: l'histoire qu'il écrit est celle du "vécu quotidien des humbles et des sans-noms"¹². Cette histoire, faut-il le rappeler, ne s'inscrit pas seulement dans un milieu urbain; en dehors du prolétariat des villes, il existait une autre classe de travailleurs, vivant dans des milieux ruraux et campagnards. La main-d'oeuvre qui a assuré le fonctionnement et l'entretien quotidien des canaux du Richelieu présente une autre originalité: au service de l'Etat, ces travailleurs étaient aussi des "fonctionnaires". Leurs conditions de vie et de travail en ont-elles été affectées? P.-André Sévigny souligne avec justesse que l'historiographie du "service civil" canadien présente bien des lacunes. A la remorque des chercheurs anglophones¹³ et axé davantage sur l'évolution juridique de la Fonction publique que sur le sort des travailleurs, ce courant historiographique s'est préoccupé davantage des employés du "service intérieur", - c'est-à-dire ceux des ministères à Ottawa -, que des employés du "service extérieur", c'est-à-dire tous ceux oeuvrant en dehors de la capitale canadienne. Ainsi défini, le champ d'étude de P.-André Sévigny prend un relief particulier au sein des études, - peu nombreuses encore -, consacrées au monde des travailleurs. Ce fait méritait d'être souligné.

Les cinq autres chapitres de l'étude abordent l'histoire de la main-d'oeuvre avec une perspective chronologique qui permet de comprendre l'évolution de la structure administrative et des conditions de travail des employés des canaux.

Le deuxième chapitre traite de la période 1843-1852, une époque d'inexpérience et de tâtonnements où, plus que de gestion, on peut parler d'improvisation administrative. Par contre la période suivante, de 1852 à 1867, a été marquée par une volonté plus ferme d'organisation. Le troi-

sième chapitre traite donc de cette période préconfédération qui est selon l'auteur, "déroutante et paradoxale" mais aussi "cruciale et déterminante"¹⁴. Surutilisé depuis son ouverture et mal surveillé, le canal était en piètre état en 1848. Il fallut attendre 1855 pour qu'il bénéficie de travaux de réparation. Mais du point de vue administratif un réel bouleversement se préparait. La création du poste d'ingénieur-surintendant des canaux vint pallier aux problèmes de communication et de gestion que ne pouvait résoudre le secrétaire des Travaux publics en poste à Ottawa. Agissant comme intermédiaire entre les ouvriers et les autorités d'Ottawa, l'ingénieur-surintendant des canaux servait, selon l'auteur, "d'agent de tamisage": s'intéressant au sort des employés, il appuyait leurs requêtes et leurs démarches. On voit ainsi se profiler l'image d'un paternalisme bienveillant à laquelle l'historiographie a fait quelquefois allusion. La diversité des conditions de travail est probablement un autre fait dont il faudra tenir compte avant de se lancer dans des histoires trop générales du monde ouvrier. En ce sens, l'éclairage qu'apporte l'étude de P.-André Sévigny à l'histoire des travailleurs est très intéressant.

L'auteur souligne un élément assez nouveau de la condition des travailleurs des canaux du Richelieu. En effet après la décentralisation administrative, les emplois d'éclusiers et de portiers sont devenus permanents et un salaire annuel était garanti. Ce fait était assez rare au XIX^e siècle. Par contre, les aide-éclusiers et les autres journaliers, sous la supervision directe du surintendant local, pouvaient être renvoyés sans préavis.

L'étude de P.-André Sévigny précise les conditions de travail des employés (la durée de journée de travail, les salaires, les avantages, etc.). Ces indications pourront permettre de relativiser les conditions de travail en ville et à la campagne. Le quatrième chapitre s'étend sur les

trois décennies d'après la Confédération (1867-1896), époque d'expansion et de crises économiques. Handicapé et en mauvais état, le canal de Chambly eut de la difficulté à sortir des années de marasme qui ont commencé vers 1873. Et pour les ouvriers, cette époque inaugurerait la chronique triste des temps de crise.

"Suscitée sans doute par l'angoisse, la colère, le dépit et l'envie des journaliers en chômage, ou à peine utilisés, un climat morbide de haine, de jalousie, de dénonciation et d'intimidation s'instaura rapidement aux environs du Canal Chambly en particulier"¹⁵

Le chômage, la perte de la sécurité d'emploi, le blocage des salaires, des mesures tatillonnes, bref les employés des canaux subissaient toutes les mesures restrictives habituelles des temps de crise.

Le cinquième chapitre s'ouvre avec la prospérité retrouvée des années 1896 et se termine en 1920. Trois phases ont marqué cette époque: de 1896 à 1903 le monde du travail s'est relevé lentement de la récession; puis de 1904 à 1914, la situation s'est améliorée; la guerre mit fin à cette période et le canal subit alors les contrechocs des mesures de guerre. Tout au long de cette période, le patronage politique, phénomène pourtant ancien, prit une nouvelle vigueur et fit des ravages dans la Fonction publique. Dans le jeu de la protection politique, le député devint un personnage important. Anarchie, patronage excessif, lutte pour le pouvoir, P.-André Sévigny ne mâche pas ses mots. Bien plus, il cite, source à l'appui, toutes les polémiques soulevées par les nominations politiques. Le dernier chapitre enfin est consacré à la période 1920-1950, ère de stagnation et de déclin. La crise de 1929 affecta lourdement le canal de Chambly. La dégringolade commerciale des années 1930-1934 fut suivie par des temps un peu meilleurs de 1935 à 1939,

mais de 1939 à 1945 les canaux du Richelieu renouèrent avec le système des restrictions dues à la guerre. Tous ces événements ont pesé sur l'organisation du travail. A partir des feuilles de paye, on peut suivre les hauts et les bas de la situation des employés des canaux. P.-André Sévigny a en outre puisé quelques renseignements sur la vie quotidienne dans des entrevues orales réalisées quelques années auparavant auprès d'anciens employés du canal de Chambly¹⁶. Quoique l'enquête n'ait pas été faite de manière scientifique, ces témoignages confirment, par leur diversité et leur convergence, quelques-uns des aspects spécifiques de la condition ouvrière des gens des canaux: l'attrait d'un emploi permanent, le prestige du canal, les salaires élevés, le patronage politique et son corollaire, la soumission.

Empreinte de modestie, la conclusion de l'auteur touche cependant un point essentiel.

"En un siècle, en effet, le monde du travail aux canaux est passé du néant organisationnel et de l'ineptie la plus caractérisée au fonctionnarisme le plus typique"¹⁷.

La conclusion est courte mais elle résume bien l'essentiel des apports inédits de l'étude:

"(...) au-delà des vieilles pierres, les canaux du Richelieu témoignent d'abord du labeur des hommes, ceux qui les ont construits ainsi que ceux qui les ont utilisés, bien sûr, mais aussi (et peut-être surtout) ceux qui les ont servis durant plus d'un siècle. Leur vie vaut d'être connue, leurs gestes méritent d'être perpétués"¹⁸.

Certes cette histoire n'est ni exhaustive, ni finale, comme l'affirme si bien l'auteur. Mais l'étude de P.-André Sévigny a levé le voile sur ce territoire inexploré qu'était le monde de l'ouvrier rural et gouvernemental entre 1850 et 1950 au Québec. A coup sûr cette histoire des travailleurs

du canal de Chambly figurera parmi les premiers jalons de cette histoire des humbles, des obscurs, qui ont bâti le Québec avec un courage quotidien¹⁹.

L'écluse et le barrage de Saint-Ours

P.-André Sévigny a réalisé une étude sur l'impact local et régional de l'écluse de Saint-Ours. Intitulée Navigation et canalisation dans le Bas-Richelieu au milieu du 19^e siècle: l'écluse et le barrage de Saint-Ours²⁰, cette étude complète l'histoire du canal de Chambly.

Les trois premiers chapitres sont consacrés à l'histoire des aménagements et des travaux effectués sur l'île d'Avard où se trouve l'écluse de Saint-Ours. Les cinq chapitres suivants traitent de la navigation et du commerce dans le Bas-Richelieu au milieu du XIX^e siècle. L'étude mérite qu'on s'y attarde. Le chapitre sur le Bas-Richelieu socio-économique vers 1850, présente le cadre géographique de la région et montre l'évolution du peuplement. Après un siècle de colonisation, la population de la vallée du Richelieu restait faible: environ 3,500 personnes vers 1765. C'est au cours des années 1765-1815 que se produisit ce que P.-André Sévigny appelle le "boom" de la colonisation. Le terme peut-être un peu excessif, mais ce qui est sûr c'est qu'en cinquante ans la population richeloise de Sorel à Chambly a presque quintuplé pour atteindre environ 18,000 personnes. L'auteur se fonde beaucoup sur les études antérieures et en particulier sur les travaux du géographe Ludger Beauregard²¹. La question de l'émigration de certaines familles vers les Etats-Unis au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle est abordée, mais traitée assez rapidement.

Le tableau de l'économie et de la société du Bas-Richelieu donne l'occasion à P.-André Sévigny de reprendre

les principaux éléments du débat historiographique sur la crise agricole du Bas-Canada vers les années 1830. L'auteur cite les thèses en présence mais se refuse à trancher le débat²² et après nous avoir mis l'eau à la bouche, il nous laisse un peu sur notre faim... Il est vrai que ce n'est qu'un survol de l'économie de la région et que l'auteur n'entend pas traiter la question de façon exhaustive. En ce qui concerne le portrait social du Bas-Richelieu, P.-André Sévigny puise abondamment dans l'étude d'Allan Greer²³ et conclut que "la croissance rapide des villages et la diversification de la structure sociale furent d'abord le fruit de la commercialisation de l'agriculture"²⁴.

S'attardant ensuite sur Saint-Ours, P.-André Sévigny résume l'histoire du village de la Seigneurie de Saint-Ours. L'imprécision des sources concernant les métiers et les occupations conduit l'auteur à une analyse sociale assez sommaire. A propos de l'élevage et du cheptel moyen par cultivateur²⁵, la méthode de calcul assez simple utilisée par P.-André Sévigny suscite plus de questions qu'elle n'apporte de réponses. Une analyse plus fine et plus nuancée n'aurait-elle pas pu faire ressortir les différents niveaux de richesse des cultivateurs?

Dans le chapitre suivant intitulé "Le Bas-Richelieu commercial avant 1849", P.-André Sévigny tente de saisir l'état du commerce avant la construction de l'écluse de Saint-Ours. L'essentiel du trafic du Richelieu était relié au commerce du bois et des grains et se faisait presque exclusivement avec les Etats-Unis. Ce chapitre agrémenté du portrait de quelques négociants importants, - comme Samuel Jacob, la famille Cartier -, permet de saisir les mécanismes de fonctionnement du commerce bas-richelois. En ce qui concerne la navigation, P.-André Sévigny décrit les différents types de bateaux utilisés et leurs usages: les sloops, les goélettes, les barges, les bateaux, les "Durham boats", et

enfin les vapeurs.

Le septième chapitre traite de la navigation à l'ère de l'écluse de Saint-Ours, c'est-à-dire au milieu du XIX^e siècle. L'écluse de Saint-Ours permettait aux gros navires de rejoindre le canal de Chambly, c'était son but principal. P.-André Sévigny remet en cause les affirmations de G. Tulchinsky²⁶ à propos de la baisse alarmante de trafic entre 1850-1854. Les nuances apportées par P.-André Sévigny permettent de mieux saisir la croissance réelle du trafic à cette époque. Quant aux hommes d'affaires, l'exemple de Louis-Adélarde Sénécal (1829-1887) est instructif. Propriétaire de plusieurs bateaux à vapeur dès 1850, il augmenta sa flotte et mit sur pied un trafic important de bois et de céréales avec les Etats-Unis. Outre ses onze bateaux à vapeur, L.-A. Sénécal disposait de 89 barges reliant sans cesse Montréal, Sorel et Whitehall. Actif dans les banques, l'industrie et le commerce, il misait sur le commerce avec les Etats-Unis, ce qui représentait une opération sûre et rentable.

Outre le commerce international, le Richelieu était le lieu d'un commerce régional, appelé le "trafic de la rivière". Plusieurs "market steamers" transportaient un fret varié et des passagers. Grâce à une source inédite, le livre d'enregistrement des bateaux à l'écluse de Saint-Ours, l'étude nous livre en détail la fréquence et la nature du fret des bateaux en 1853 et de 1859 à 1868. La période est restreinte mais elle éclaire bien les modalités de ce transport local. Il est intéressant cependant de souligner comme le fait P.-André Sévigny, que l'écluse et le barrage de Saint-Ours ont plus servi au commerce de transit international qu'à la navigation locale.

Le problème de la concurrence entre ces deux types de navigation mériterait d'être approfondi. Il serait intéressant de faire un tableau complet des intérêts financiers en

jeu et d'examiner de près la rentabilité de chaque type de commerce. Ceci débordait le cadre de la recherche de P.-André Sévigny mais il n'est pas interdit de penser que d'autres historiens s'attèleront à cette tâche.

Le dernier chapitre traite des navigateurs et de la construction navale. Le village de Saint-Ours a été au XIX^e siècle un lieu de transbordement, et le parallèle que P.-André Sévigny établit avec la ville de Souillac sur les bords de la Dordogne, en France, est intéressant²⁷. L'étude nous apprend que c'est à Saint-Ours et à Sorel qu'habitaient les marins du Bas-Richelieu. P.-André Sévigny jette un regard rapide sur les commerçants de l'époque et leurs associations avec des cultivateurs puis il revient ensuite sur le degré relatif de richesse de plusieurs groupes socio-professionnels en 1860. Il apparaît que les navigateurs occupaient l'avant-dernier rang, juste avant les ouvriers, les journaliers et les engagés. P.-André Sévigny utilise comme indicateur, la valeur moyenne de la propriété. En terme statistique, on peut s'interroger sur la valeur de cet indicateur... Quant à la baisse du nombre de marins à Saint-Ours, P.-André Sévigny l'explique par l'usage croissant des bateaux à vapeur au détriment des voiliers et par l'émergence de nouvelles pépinières de navigateurs et de constructeurs de bateaux ailleurs qu'à Saint-Ours. L'explication semble partielle et il faudrait probablement élargir le cadre de l'étude à l'ensemble du Bas-Richelieu pour comprendre vraiment tous les aspects du métier de navigateur sur le Richelieu...

Dans la section sur la construction navale, P.-André Sévigny souligne l'importance relative de cette activité à Saint-Ours au début du XIX^e siècle. Il conclut que l'écluse et le barrage de Saint-Ours ne sont pas à l'origine de la fiébrilité qui s'empare du commerce et de la navigation dans les années 1850. Cela surprend car le but usuel d'une

écluse étant d'améliorer le trafic, on aurait pu s'attendre à une relation directe de cause à effet entre l'ouverture de l'écluse de Saint-Ours et l'augmentation du trafic fluvial. Signalons au passage que la figure 50 "La construction navale entre Montréal et Trois-Rivières, bilan en 1873" (p. 315), montre mal l'ampleur relative de la construction navale dans chaque ville ou village. Un traitement graphique plus sophistiqué aurait ajouté beaucoup à cette carte. Ce n'est bien sûr qu'un détail et il faut dire qu'en revanche les illustrations de l'ouvrage sont nombreuses et bien choisies.

Enfin dans la conclusion générale, P.-André Sévigny rappelle l'importance de l'écluse et du barrage de Saint-Ours pour le commerce international bien plus que pour le commerce local et régional. Bien sûr les "régionalistes" se sont battus pour rendre le Bas-Richelieu accessible aux "market steamers" desservant les villages du secteur, mais cela se fit au détriment des voiliers, et le déclin de cabotage à voile entraîna celui de la construction navale. La concurrence des chemins de fer n'est pas non plus étrangère à ce changement de l'économie locale. En définitive, outre l'aspect informatif sur les conditions socio-économiques du Bas-Richelieu au milieu du XIX^e siècle, l'étude esquisse quelques pistes de recherches vers des analyses plus poussées des intérêts divergents du capitalisme commercial.

3. L'histoire de la canalisation de la rivière des Outaouais

Le canal de Carillon et l'écluse de Sainte-Anne sont deux autres composantes du réseau des canaux historiques du Québec dont Parcs Canada assure la protection et la mise en valeur.

L'étude de Normand Lafrenière intitulée Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais²⁸ présente une autre facette de l'histoire des canaux du Québec. Alors que les écluses de Vaudreuil et de Sainte-Anne répondaient à l'origine à un besoin exclusivement commercial, les autres composantes de ce réseau, - les canaux de Carillon, de Chute-à-Blondeau et de Grenville -, ont eu pour raison d'être initiale le transport des troupes et du matériel militaire entre Montréal et Kingston dans l'éventualité d'un conflit avec les Américains sur le Saint-Laurent. Même si, par la suite, l'utilisation commerciale devint la principale fonction de ces canaux, toute une série de facteurs limita l'importance commerciale de ce réseau.

"A quelle époque remonte l'utilisation de cette rivière? Dans quel contexte sa canalisation s'inscrit-elle? Quels étaient les buts poursuivis par la canalisation de ce réseau? Quelles en sont les principales composantes? Comment et pourquoi ces derniers se sont-ils modifiés au cours des temps? Dans quelle mesure ce réseau a-t-il servi pour le commerce?"²⁹

Voilà les principales questions qui font l'objet des cinq chapitres de l'étude de Normand Lafrenière.

Dans le premier chapitre, l'auteur fait l'état de la question à partir de l'historiographie relative au sujet. L'auteur constate finalement qu'avant lui peu d'historiens se sont préoccupés de l'histoire de la canalisation de l'Outaouais. Pour combler les lacunes de l'historiographie, l'historien a donc plongé dans des sources primaires et secondaires assez étendues: les Documents de la Session de la Province du Canada de 1850 à 1920; les Canal Statistics de 1921 à 1970; les Rapports annuels des Travaux publics (1840-1878), des Chemins de fer et canaux (1879-1939), des Transports (1937-1970). Les séries d'archives RG11, RG43, MG13,

WO55, RG8 et "C", les British Parliamentary Papers constituent l'essentiel des sources traitées. C'est ce dépouillement minutieux et assez complet, qui donne au travail de Normand Lafrenière une dimension et une qualité appréciables.

L'étude de Normand Lafrenière commence avec la période précanalisation de la rivière des Outaouais. Après une description géographique des lieux, l'auteur situe les portages et les canaux primitifs. Ensuite il se penche sur la première activité commerciale effectuée sur cette rivière, le commerce des fourrures. Puis au début du XIX^e siècle, une nouvelle activité, l'exploitation forestière, vint alimenter la navigation commerciale sur la rivière des Outaouais. Le bateau, puis le bateau Durham, et enfin les vapeurs sillonnèrent les eaux tumultueuses de la rivière. Mais tout compte fait, avant la canalisation, la navigation à vapeur demeurait modeste.

Le troisième chapitre, consacré à la période de 1816-1843, concerne l'âge d'or de la construction des canaux de l'Outaouais. Malgré les intérêts commerciaux favorisant plutôt l'amélioration du Saint-Laurent, les autorités militaires accordèrent la priorité à la sécurité de la colonie, et le gouvernement impérial résolut de construire un réseau de canalisation entre Montréal et Kingston, passant par Ottawa.

Il est important de noter ici le rôle spécial joué par les militaires dans l'histoire des canaux du Québec. Cette influence ne favorisa pas toujours les intérêts commerciaux qui plaidaient en faveur d'une plus grande échelle de navigation. A cause de l'étroitesse des écluses du canal de Grenville, seuls des bateaux d'une largeur de 6,10 mètres pouvaient franchir le réseau des canaux de l'Outaouais.

Normand Lafrenière décrit toutes les péripéties et les débats précédant et entourant la construction des canaux de

Carillon, de Grenville, de Chute-à-Blondeau, et des écluses de Vaudreuil et de Sainte-Anne. L'auteur souligne avec raison la complexité administrative de ce réseau dont les composantes relevaient d'organismes différents. Au chapitre de l'impact sur l'environnement, l'auteur conclut à un impact peu marqué tant au point de vue du peuplement que de la création d'emplois. La disparité de l'échelle de navigation eut des effets assez négatifs sur le plan commercial. En fait, construits à des fins militaires, ces canaux n'ont jamais joué le rôle qu'on leur destinait. Et finalement vers les années 1843-1848, l'amélioration du Saint-Laurent par toute une série de canaux vint concrétiser l'échec commercial des canaux de l'Outaouais et la non-rentabilité de ces canaux fut à l'origine de leur transfert du gouvernement impérial au gouvernement canadien en 1856.

Le quatrième chapitre traite des modifications structurales de ces canaux entre 1867 et 1963. Enfin le cinquième chapitre s'attarde davantage aux différentes phases de l'utilisation commerciale des canaux de l'Outaouais. L'utilisation des sources statistiques de l'époque pose bien des problèmes et l'historien doit se méfier des pièges de ces sources. L'étude des denrées transportées révèle trois périodes différentes: 1834-1848, 1849-1919 et 1920-1963. Les lecteurs intéressés par l'histoire commerciale trouveront là des pages intéressantes sur le blé, la farine, le bois et différents produits forestiers, les textiles, la potasse et différents produits agricoles qui constituaient les cargaisons des navires jusque vers 1920. A partir de cette époque, le déclin s'amorça de façon irrémédiable et le sable et le gravier vinrent remplacer le bois.

L'étude sur l'utilisation commerciale se termine avec une partie sur les utilisateurs des canaux. Les différentes compagnies de navigation, dont la puissante "Ottawa and Rideau Forwarding", s'accommodèrent de l'échelle de naviga-

tion et adaptèrent le gabarit de leur flotte à celle des canaux. Tout comme pour les autres canaux, le rail vint concurrencer la navigation et de nos jours ce sont surtout des embarcations de plaisance qui naviguent sur cette rivière.

L'étude se termine par une conclusion qui synthétise l'essentiel des chapitres. Plus qu'une véritable conclusion c'est en fait un résumé. Trois appendices, trois tableaux et trente et une illustrations complètent cette étude.

Finalement, tout comme les autres études sur les canaux, l'étude de Normand Lafrenière apporte une contribution nouvelle à la connaissance de ce patrimoine.

4. Le canal Lachine: commerce, industrialisation et urbanisation

Ces trois thèmes avaient été signalés dès le début des recherches de Parcs Canada consacrées à l'importance historique du canal de Lachine³⁰. En effet, ouvert en 1825, le canal de Lachine servit principalement des intérêts commerciaux jusque vers le milieu du XIX^e siècle. A cette époque l'énergie hydraulique du canal attira de nombreux entrepreneurs qui installèrent leurs manufactures et leurs entreprises sur les bords du canal. L'étude de Larry McNally, Water Power on the Lachine Canal 1846-1900³¹ esquisse d'abord la situation de Montréal au début du XIX^e siècle et sa croissance économique au fil des années. Trois chapitres sont consacrés aux entreprises situées aux alentours du bassin n°2, des écluses Saint-Gabriel et des écluses de Côte Saint-Paul. Quatre autres chapitres sont consacrés aux principales activités ayant marqué le développement industriel du canal: les moulins à farine, la fabrication des clous, les manufactures de bois et la fabrication d'outils. Le dernier

chapitre revient sur la question des baux relatifs à l'énergie hydraulique et explique la constitution de monopoles par quelques hommes: William Parkyn, De Witt, Young, Ostell, Gould, Hersey, Frothingham, etc. En conclusion, l'auteur aborde l'épineuse question de l'influence de cette abondance d'énergie hydraulique sur le développement industriel de ce corridor. Epineuse question, car il se pourrait en effet que le changement vers d'autres formes d'énergie ait été plutôt retardé par certains entrepreneurs qui hésitaient à équiper leurs entreprises de moteurs à vapeur. Il faudra poursuivre les recherches pour évaluer l'impact de cette orientation technologique.

L'étude de McNally n'est pas très explicite sur la technologie même de l'énergie hydraulique. C'est l'une des avenues de recherches qu'il conviendrait d'approfondir si l'on veut vraiment comprendre le processus d'implantation et le fonctionnement des industries le long du corridor du canal de Lachine.

D'ailleurs la problématique développée par John Willis dans son étude, The Lachine Canal, 1840-1900: Preliminary Report³² reprend des thèmes déjà esquissés par Larry McNally, cependant les hypothèses de recherches et la perception de la problématique sont plus approfondies dans l'étude de John Willis. Son étude est composée de quatre chapitres. Les deux premiers chapitres présentent les principaux éléments de la conjoncture économique et politique entourant la construction du canal de Lachine et façonnant le tissu urbain et industriel de cette partie de Montréal. L'auteur présente l'histoire de la ville comme le produit d'un rapport de forces assez subtil entre les forces régionales et les forces impériales; ces interrelations expliqueraient, selon l'auteur, les aspects québécois et victoriens de Montréal. Dans les chapitres trois et quatre, John Willis présente son approche de l'histoire de l'industriali-

sation et de l'urbanisation le long du canal de Lachine. Il insiste sur l'importance des conséquences sociales de l'interaction des deux phénomènes. En somme ce que John Willis se propose d'étudier plus tard, ce sont les aspects et les effets de la révolution industrielle dans cette zone urbaine.

Pour définir une stratégie de recherche et préciser une problématique, il a fallu explorer le vaste territoire des sources disponibles. C'est un résumé de cette exploration et du potentiel archivistique que nous livre John Willis en annexe. Les recherches en cours en 1983-84 sont concentrées sur le thème de l'industrialisation³³ et John Willis a déjà constitué un fichier assez riche sur les industries et les industriels oeuvrant dans le corridor du canal de Lachine.

Finalement le rapport de John Willis est infiniment plus riche et plus polémique que ce bref aperçu ne le laisse entendre. Des cartes, des photos et des schémas complètent bien les propos de l'auteur. Quant au style, il est vigoureux, précis, direct. Même si parfois le lecteur restera sceptique devant des affirmations qui ne sont que des hypothèses non encore vérifiées, il faut saluer la fécondité des interrogations soulevées. Les études devraient être terminées vers 1985 et il faut espérer qu'elles atteindront les objectifs qui figurent dans l'étude préliminaire: fournir l'information et l'expertise pour la mise en valeur du canal, spécifier la signification de l'énergie hydraulique dans l'expansion urbaine et industrielle à proximité du canal de Lachine, décrire et analyser l'histoire des principales industries, et enfin, examiner de près la formation de l'environnement urbain montréalais du point de vue des masses, c'est-à-dire de l'immense cohorte de ceux qui ont subi, dans leur chair et dans leur âme les effets du capitalisme industriel. Le défi est de taille, et une fois complétées, les études en cours devraient contribuer au progrès de

l'histoire urbaine, de l'histoire des affaires et de l'histoire des travailleurs.

Outre les ouvrages consacrés à l'industrialisation, une brève étude a été consacrée à l'aspect commercial. Le rapport d'Isabelle Contant, intitulé Evolution du trafic du canal de Lachine de 1825 à 1873³⁴ comprend trois grandes parties. La première partie présente et critique les sources utilisées et analyse de façon détaillée deux périodes: la première allant de 1825 à 1848 et la seconde, de 1848 à 1873. La deuxième partie comprend une série de vingt tableaux statistiques reconstitués à partir des sources. Un certain traitement figure dans ces tableaux et aide à la compréhension de cette masse de données. La troisième partie illustre, avec de nombreux graphiques, l'évolution du commerce.

Etant donné qu'il n'existait pas d'étude historique traitant spécifiquement de l'histoire commerciale du canal de Lachine, il a fallu, dans un premier temps, essayer de constituer une base de données statistiques contenant des séries suffisamment homogènes et continues pour établir l'évolution du commerce sur une longue durée. Il importait donc d'avoir des données fiables, susceptibles de contribuer, à long terme, à une histoire commerciale du canal de Lachine.

Isabelle Contant s'attarde longuement sur les sources et leurs problèmes. Deux séries de sources constituent la base de l'étude: 1. spécifiquement sur le canal de Lachine, nous avons des sources homogènes pour les périodes 1825-1844, 1844-1848 et 1858-1867; 2. sur les canaux du Saint-Laurent, incluant le canal de Lachine, nous avons une deuxième série de sources pour la période 1850-1867 et 1873. Les éléments compilés à partir de ces sources sont les suivants:

- . provenance et destination du commerce
- . nombre de passagers (adultes, enfants)

- . nombre de vaisseaux, type et tonnage
- . montant des péages perçus
- . autres sources de revenus provenant de l'entreposage, de la location des lots hydrauliques, des services de quaiage, etc.
- . tonnage et volume de différents produits transportés (produits forestiers, produits agricoles, animaux, produits manufacturés, marchandises diverses)

Isabelle Contant met cependant en garde l'utilisation de ces sources. Sa critique est extrêmement pertinente et explique les difficultés à reconstituer des séries à peu près homogènes pour huit catégories de produits et trois indicateurs du commerce.

La méthode d'analyse est exposée assez clairement et les conversions des denrées brutes en indice et en pourcentage ont permis à l'auteur de réaliser une quinzaine de graphiques résumant l'essentiel du mouvement du commerce de 1825 à 1873. Dans l'exposé sur l'utilisation commerciale du canal de Lachine de 1825 à 1848, l'auteur présente d'abord le canal de Lachine par rapport au réseau de transports de l'époque au Canada et aux Etats-Unis où le canal Erié offrait une concurrence sérieuse. Le contexte économique résumé par Isabelle Contant permet de saisir toute l'ampleur de la dépendance économique canadienne face au système préférentiel de l'empire britannique. Ainsi en 1840 le bois et le blé monopolisaient plus de 80% du tonnage circulant sur le canal de Lachine. Le mouvement des navires, des péages et des passagers suit une courbe ascendante continue qui traduit bien l'importance du rôle du canal de Lachine.

Pour la période de 1850 à 1873, l'analyse devient plus difficile car les données sur le canal de Lachine sont englobées dans celles des canaux du Saint-Laurent sauf pour les années 1858 à 1867. Malgré les limites des sources, Isabelle Contant analyse six groupes de produits (produits

forestiers, produits agricoles et animaliers, produits manufacturés, produits de la ferme, marchandises diverses).

La deuxième partie de l'étude est constituée par une série de tableaux statistiques reconstitués à partir de plusieurs sources. Ces vingt tableaux représentent un travail de compilation très utile et constituent une base de données statistiques qui pourraient encore être utilisées. La troisième partie de l'étude est la traduction graphique des données. Une simple remarque s'impose ici à propos de l'utilité d'un traitement graphique des données. Même si la méthode utilisée dans cet ouvrage est assez rudimentaire, elle permet au lecteur de saisir d'un coup d'oeil la progression et les variations du commerce. Et cependant on aimerait que le traitement graphique dépasse ce stade un peu rudimentaire... Hélas! les historiens familiarisés avec les méthodes de traitement graphique de l'information sont trop peu nombreux. Les méthodes statistiques et les joies de l'informatique sont réservées encore à une petite minorité. Or avec l'usage de plus en plus répandu des micro-ordinateurs et de leurs progiciels, il est désormais beaucoup plus aisé de faire rapidement des graphiques précis, simples et compréhensibles.

Cette étude de quelques aspects du commerce sur le canal de Lachine, des origines à 1873, appelle une réflexion d'ensemble. L'historien est toujours tributaire des sources qu'il trouve et de son habileté à les exploiter. Une fois passées au crible de la critique et organisées de façon séquentielle, les sources, même avec leurs défauts, peuvent être utilisées pour répondre aux questions qu'on leur pose. Le premier mérite de cette étude est sans aucun doute d'avoir reconstitué, à partir des sources éparses, des tableaux statistiques très précis. Ce fut un travail considérable. Et à ce titre l'étude produite par Isabelle Contant s'avère être une contribution utile à l'histoire commerciale

du canal de Lachine qui devrait s'étendre jusqu'en 1959 et approfondir davantage toutes les implications de ce commerce.

Pour clore le chapitre sur les études historiques consacrées au canal de Lachine par Parcs Canada, il convient aussi de signaler l'existence de dossiers structuraux sur les différentes zones d'écluses et de jetées susceptibles d'être mises en valeur³⁵. Ces sept dossiers contiennent un bref aperçu de l'évolution de la zone étudiée, un dossier d'extraits de cartes et de plans à différentes époques, des extraits de devis de travaux et quelques photos.

Conclusion

Certes l'histoire des canaux du Québec n'est pas encore complète. Il manque encore des études d'ensemble et des analyses approfondies sur les canaux de Beauharnois et de Soulanges³⁶. Espérons qu'un jour cette lacune sera comblée et qu'il sera possible d'écrire une histoire de la canalisation au Québec. Nous avons traité exclusivement des recherches réalisées par Parcs Canada, car c'était là notre objectif de départ. Bien qu'étant peu connues, ces études méritent l'attention de la communauté scientifique: ce sont à peu près les seules études historiques consacrées exclusivement à l'histoire des canaux au Québec, et ayant été produites par des historiens oeuvrant au sein de l'administration fédérale, on peut les inscrire dans le champ global de la "Public History". En effet, aux Etats-Unis et en France la "Public History" a élargi le marché de l'emploi pour les historiens en leur offrant de faire des recherches hors des sentiers battus, pour des communautés et des entreprises, et non pour le cercle restreint des universitaires. Dans cette perspective, l'histoire privilégie les approches pratiques

servant à la prise de décision³⁷. Dans le cas de Parcs Canada, les recherches historiques sont utilisées pour la mise en valeur et la protection du patrimoine national. Les recherches ont donc un but pratique qui explique parfois leur approche sensiblement différente de la recherche académique. Et tout compte fait, c'est cette diversité qui élargit le territoire de l'Histoire.

Evidemment la publication de certaines de ces recherches permettra une meilleure diffusion des connaissances. Les premiers pas sont faits avec la publication des ouvrages sur les canaux de la Richelieu, des Outaouais et du Saint-Laurent³⁸. A moyen terme, il est à espérer que les chercheurs de Parcs Canada feront connaître davantage leurs travaux lors des congrès scientifiques; cela bien entendu dans la mesure où leurs secteurs d'étude sauront intéresser d'autres historiens. L'histoire des transports et de la technologie permet, tout autant que l'histoire politique ou l'histoire sociale, de saisir et d'apprécier l'immense richesse de l'histoire d'une société dont les multiples facettes n'ont pas fini d'alimenter les travaux et les jours des historiens.

Notes de référence

1. L'auteur tient à remercier Lyne B. Morel, Marcel Bellavance et Louis R. Richer pour leurs commentaires lors de la révision du texte.
2. George C. Ingram, William Folan, A.E. Wilson, The Fort at Coteau du Lac; four reports, Manuscript Report Series n°186, Parks Canada, Ottawa, 1977.
3. Parcs Canada, 1983, 62 p. (disponible aussi en anglais sous le titre de Canal Building on the St-Lawrence

- River, two centuries of work, 1779-1959), Parcs Canada, 1983, 62 p.
4. Normand Lafrenière, Coteau-du-Lac, un canal fortifié, manuscrit inédit, Parcs Canada, Québec, 1981, 34 p. Ce texte sera également l'objet d'une publication vulgarisée.
 5. Normand Lafrenière, Bilan des études spécifiques à Coteau-du-Lac, manuscrit inédit, Parcs Canada, 1981. Le site de Coteau recèle aussi des vestiges d'une présence amérindienne remontant à 5000 ans av. J.-C. Mais notre propos n'est pas ici de relater cette histoire.
 6. Normand Lafrenière, Les techniques de canalisation depuis l'Antiquité jusqu'au début du XIX^e siècle: contribution à l'évaluation de la technologie employée au canal de Coteau-du-Lac, manuscrit inédit, Parcs Canada, 1983, 141 pages (paru dans la série "Rapports sur microfiches", n°73).
 7. Normand Lafrenière, Les approvisionnements militaires britanniques destinés aux postes des Grands Lacs lors de la Révolution américaine: contribution à l'histoire du PHN de Coteau-du-Lac, manuscrit inédit, Parcs Canada, Québec, 1984, 72 p.
 8. Sandra J. Gillis, The Chambly canal: a structural history of the locks, Manuscrit Report Series n°170, Direction des parcs et lieux historiques nationaux, Ottawa, Parcs Canada, 1975, 330 p.
 9. P.-André Sévigny, Le canal de Chambly: utilisation commerciale, série "Travail inédit" n°346, Parcs Canada, 1978, 137 p. Cette étude a été publiée sous le titre Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique, collection "Etudes en archéologie, architecture et histoire", Direction des lieux et parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Environnement Canada, Ottawa, 1983, 90 p. (disponible en anglais sous le

- titre Trade and navigation on the Chambly canal: a Historical Overview).
10. P.-André Sévigny, Commerce et navigation sur le canal Chambly, aperçu historique, op. cit., p. 11.
 11. P.-André Sévigny, La main-d'oeuvre des canaux du Richelieu, 1843-1950, manuscrit inédit, Parcs Canada, Québec, 1980, 313 p; (paru dans la collection "Etudes en archéologie, architecture et histoire", Parcs Canada, Ottawa, 1983, 136 p.).
 12. P.-André Sévigny, La main-d'oeuvre des canaux du Richelieu, op. cit., p. 7.
 13. P.-André Sévigny cite les études de W.L. Grant, W.R. Sharp, Taylor Cole, J.E. Hodgetts, R.M. Dawson, op. cit., p. 14.
 14. Op. cit., p. 30.
 15. Op. cit., p. 63.
 16. Op. cit., p. 120-124.
 17. Op. cit., p. 126.
 18. Op. cit., p. 128.
 19. Hélène Espeset, Jean-Pierre Hardy, Thierry Ruddell, "Le monde du travail au Québec au XVIII^e et au XIX^e siècles: historiographie et état de la question", dans la Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 25, mars 1972, p. 500.
 20. Manuscrit inédit, Parcs Canada, Québec, 1983, 385 p., paru dans la série "Rapports sur microfiches", n°72. Mentionnons ici le texte de P.-André Sévigny intitulé "Saint-Ours et la navigation dans le Bas-Richelieu au milieu du 19^e siècle: problèmes et solutions documentaires", dans la série Bulletin de recherches n°200, août 1983, Parcs Canada, 25 p.
- P.-André Sévigny, "Le commerce du blé et la navigation dans le Bas Richelieu avant 1849", in Revue d'Histoire

- de l'Amérique Française, vol. 38, n°1, été 1984, pp. 5-21.
21. Ludger Beauregard, "La vallée du Richelieu", thèse de doctorat (Ph.D.), Université de Montréal, 1957; "Le peuplement du Richelieu", Revue de géographie de Montréal, vol. XIX, 1965, p. 52; "Les étapes de la mise en valeur agricole de la vallée du Richelieu", Cahiers de géographie de Québec, n°32, septembre 1970, pp. 171-214.
 22. P.-André Sévigny, Navigation et canalisation dans le Bas-Richelieu, op. cit., p. 57.
 23. Allan Greer, Habitants of the Lower Richelieu Rural Society in three Québec Parishes, 1740-1840, thèse de doctorat (Ph.D.), York University, Toronto, 1980.
 24. P.-André Sévigny, op. cit., p. 166.
 25. P.-André Sévigny, op. cit., p. 176-197.
 26. P.-André Sévigny, op. cit., p. 264, Gerald Tulchinsky, "Une entreprise canadienne-française: la Compagnie du Richelieu, 1845-1854", Revue d'Histoire de l'Amérique française, vol. 26, n°4, mars 1973, p. 575.
 27. Cf. l'étude d'Anne-Marie Cocula-Vallières, Un fleuve et des hommes: les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle, Paris, Librairie Jules Tallandier, 1981.
 28. Normand Lafrenière, Le canal de Carillon et le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais, manuscrit inédit, Parcs Canada, Québec, 1980, 225 p. Cette étude est parue sous le titre Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais, collection "Etudes en archéologie, architecture et histoire", Direction des Lieux et parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Environnement Canada, 1984, 100 p.
 29. Normand Lafrenière, Le réseau de canalisation..., op. cit., p. 7.

30. H el ene Espesset, L'importance historique du canal de Lachine, manuscrit in edit, Parcs Canada, Qu ebec, 1977.
31. Larry McNally, Water Power on the Lachine Canal 1846-1900, manuscrit in edit, Parcs Canada, Qu ebec, 1982 (cette étude est également disponible en français sous le titre L'énergie hydraulique du canal de Lachine 1846-1900).
32. John Willis, The Lachine Canal, 1840-1900: Preliminary Report, Parks Canada, Qu ebec, 1983, 191 p. (paru dans la série "Microfiche Report Series", n 64).
33. C'est P.-André Sévigny qui traite davantage ce qui concerne l'urbanisation et en particulier de l'évolution spatiale et démographique de cinq quartiers situés autour du canal de Lachine.
34. Isabelle Contant, Evolution du trafic du canal de Lachine de 1825   1873, pour Parcs Canada, manuscrit in edit, Qu ebec, mars 1983, 157 p. (paru dans la série "Rapports sur microfiche" n 63).
35. H el ene Espesset, Dossiers structuraux sur le canal de Lachine, volumes 1   5 (de Lachine   Côte Saint-Paul), manuscrit in edit, Parcs Canada, Qu ebec, 1979; Isabelle Contant, Dossiers structuraux sur le canal de Lachine, volumes 6 et 7 (zone des écluses Saint-Gabriel et des écluses du port de Montréal), Parcs Canada, Qu ebec, 1981.
36. Ces deux canaux ne font pas partie du réseau de Parcs Canada.
37. Pour une introduction   la "Public History", lire l'article d'Henry Rouso et Félix Torres, "Quand le business s'intéresse   l'histoire", dans la revue L'Histoire, n 55, avril 1983, pp. 70-75. Pour en savoir davantage, consulter la revue The Public Historian, revue trimestrielle publiée par l'université de Californie sous la direction de G. Wesley Johnson;

voir en particulier "Public History: State of the Art", 1980, vol. 2, n°1, 1979; Ronald J. Grele, "Whose public? Whose History? What is the goal of a Public Historian?", The Puvlic Historian, vol. 3, n°3, summer 1981, pp. 40-48; Ronald W. Johnson, "The historian and cultural resource management", The Public Historian, vol. 3, n°2, spring 1981, pp. 43-51.

38. Les manuscrits inédits de Parcs Canada et la collection sur microfiches sont consultables sur place au bureau régional de Parcs Canada à Québec. Quant aux publications, elles sont en vente au Canada par l'entremise des librairies agréées ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada, K1A 0S9.

R61-9/255F

ISSN: 0228-1236

Publié en vertu de l'autorisation
du ministre de l'Environnement
© Ministère des Approvisionnements
et Services Canada 1987

Canada