

Traitement de canaux

Gérard Beaudet

Number 138, Fall 2013

Savoir regarder

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/70103ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Beaudet, G. (2013). Traitement de canaux. *Continuité*, (138), 32–36.

Traitement de canaux



Dans le Haut-Saint-Laurent, quelque 230 ans de travaux de canalisation ont mené à la création d'une véritable géographie industrielle. Le défi : mettre en valeur l'intelligence sous-jacente à ce réseau.

par Gérard Beaudet

Respectivement concédées en 1717 et 1729, les seigneuries de Soulanges et de Beauharnois encadrent le Saint-Laurent entre les lacs Saint-François et Saint-Louis. Avec la seigneurie de la Nouvelle-Longueuil, concédée en 1734, elles constituent l'extrémité ouest de l'aire seigneuriale laurentienne. Même si le peuplement de ces seigneuries a été retardé par l'excentricité relative de cette partie de la vallée du Saint-Laurent, celle-ci n'en porte pas moins les signes dis-

tinctifs du système de rang : maillage des chemins de rangs et des montées, parcelles juxtaposées adoptant la forme de rectangles étroits, domaines seigneuriaux et semis villageois. Ces attributs demeurent perceptibles malgré les transformations de l'agriculture – particulièrement les remembrements qui ont réduit le nombre de fermes –, l'urbanisation ancienne des sites de Valleyfield et de Beauharnois, ainsi que l'insertion de la région dans l'aire de métropolisation, qui s'est traduite par les diverses déclinaisons de l'étalement urbain. Ce ne sont toutefois pas les seules perturbations qu'a connues ce paysage façonné

Le canal de Soulanges, creusé entre 1891 et 1899, supplantera pour un temps le premier canal de Beauharnois.

Photo : C. H. Puihey, 1898, © Musée McCord, MP-0000.2400.93



Le creusement du second canal de Beauharnois, inauguré en 1959, entraînera la fermeture du canal de Soulanges.

Photo : Pierre Lahoud

par la dynamique spatiale seigneuriale. Situé en amont de la confluence montréalaise, le Haut-Saint-Laurent se trouvait en position stratégique pour le développement d'un vaste réseau de voies navigables.

CANALISATION ANCIENNE ET MULTIFORME

Situé à quelque 1600 km de l'Atlantique, l'archipel de Montréal se déploie à la confluence du Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais, dont les sources se trouvent respectivement à 260 et 450 km de l'archipel. Il se distingue par une dénivellée d'une quarantaine de mètres rythmée par une quinzaine de rapides. Les trois plus importants – les rapides de Lachine, du Sault au Récollet et de Terrebonne – empêchent toute tentative de franchir l'archipel. Pour assurer la bonne fortune de Montréal, il fallait donc contourner les obstacles à la navigation vers l'amont. C'est ce qui laissera une empreinte durable sur le territoire du Haut-Saint-Laurent.

Longtemps avant l'ouverture du canal de Lachine, on procède dans la région aux premiers travaux de canalisation. Dès 1779, on perce le canal de Coteau-du-Lac pour

faciliter les expéditions militaires en direction des Grands Lacs. Suivra, en 1783, l'aménagement du canal de la Faucille à la pointe des Cascades, auquel s'ajoutera, en 1804, le canal des Cascades, percé en travers de ladite pointe. Malgré les améliorations apportées en 1817 à ces dispositifs plutôt rudimentaires, le tracé Outaouais-Rideau a été temporairement privilégié en raison des craintes engendrées par la guerre de 1812. L'inauguration du canal Rideau et des canaux de l'Outaouais – Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville –, au début des années 1830, détournera la navigation de l'axe Saint-Laurent, mais pour une courte durée seulement.

Le chantier du canal de Beauharnois est en effet lancé en 1842. Inauguré en 1845, cet ouvrage de 18 km se démarque par son tracé à distance du Saint-Laurent. Il comporte neuf écluses ainsi que plusieurs autres ouvrages d'art. Sans en être conscients, on met ainsi en place le premier segment d'un maillage réticulaire infrastructurel plaqué sans souci de cohérence sur la trame en rang héritée de l'époque seigneuriale.

Des ouvrages de régulation et une digue de 4 km sont ajoutés dans les années suivant l'ouverture à la navigation. Ceux-ci favori-

seront l'assainissement du site marécageux qu'occupe aujourd'hui le Vieux-Valleyfield, de même que l'industrialisation du fond de la baie Saint-François, à l'embouchure de la petite rivière Saint-Charles.

Le canal de Beauharnois sera toutefois déclassé par le canal de Soulanges, aménagé sur la rive gauche du Saint-Laurent. Fermé à la navigation en 1907, il servira de canal d'amenée à la centrale hydroélectrique de Saint-Timothée jusqu'en 1951, après quoi il sera remblayé sur la quasi-totalité de son parcours.

Le canal de Soulanges est un canal en rase campagne. Creusé entre 1891 et 1899, il est long d'un peu moins de 24 km et compte cinq écluses. Un complexe immobilier situé à la pointe des Cascades abrite des bureaux administratifs et des ateliers d'entretien et de réparation. Une petite centrale hydroélectrique, construite en amont, alimente le système d'éclairage du canal et les dispositifs d'éclusage.

En 1906, un court canal de dérivation permet d'alimenter, à partir du canal de Soulanges, une nouvelle centrale érigée en face de celle de Saint-Timothée. Elle sera désaffectée en 1929. Entre-temps, on aura



Élément central de la géographie industrielle de la région, le canal de Beauharnois fait partie d'un réseau hydrogéographique complété par un réseau ferroviaire, des lignes de transport électrique et une autoroute.

Photo : Pierre Lahoud

construit, dans le lit du fleuve, la centrale Les Cèdres. Contemporaine de la centrale de Grand-Mère, elle est l'une des deux premières centrales québécoises équipées de groupes turboalternateurs à axe vertical, une technologie qui permet d'augmenter considérablement la puissance des installations. Plusieurs barrages-déversoirs et digues compléteront cet aménagement au fil

des ans et modifieront l'écoulement des eaux du Saint-Laurent.

Mais c'est le creusage du second canal de Beauharnois, à compter de 1926, qui perturbera le plus l'hydrogéographie régionale. Long de quelque 24 km et large de près de 1 km, cet ouvrage nécessite le déblai de 200 millions de mètres cubes de sol. S'il constitue, dès le début des années 1930, le canal d'amenée d'une imposante centrale hydroélectrique construite en trois temps, il est aussi conçu comme une des composantes de la voie maritime du Saint-Laurent. Souhaitée depuis le tournant du XIX^e siècle par les milieux économiques de la région des Grands Lacs, mais combattue par les autorités portuaires et ferroviaires de la côte Est, cette voie navigable ne sera inaugurée qu'en 1959, entraînant la fermeture du canal de Soulanges.

Le canal de Beauharnois détourne plus de 84 % de l'eau du Saint-Laurent sur le tronçon compris entre les lacs Saint-François et Saint-Louis, l'essentiel de ce qui reste étant destiné à la centrale Les Cèdres. On ne s'étonnera donc pas de constater qu'en



**MAISONS
DISTINCTIVES
SUR MESURE**

MARYSE LEDUC ARCHITECTURE
ET DESIGN

maryseleduc.com
514 287-1214



Ouvert
à
l'année


MUSÉE
DE LA MÉMOIRE
VIVANTE
POUR LA CONTINUITÉ DE LA MÉMOIRE

710, avenue de Gaspé Ouest
Saint-Jean-Port-Joli (Québec) G0R 3G0
www.memoirevivante.org
information@memoirevivante.org

période d'étiage (baisse périodique des eaux d'un cours d'eau), une partie du lit du Saint-Laurent à la hauteur de Saint-Timothée soit à sec.

GÉOGRAPHIE INDUSTRIELLE

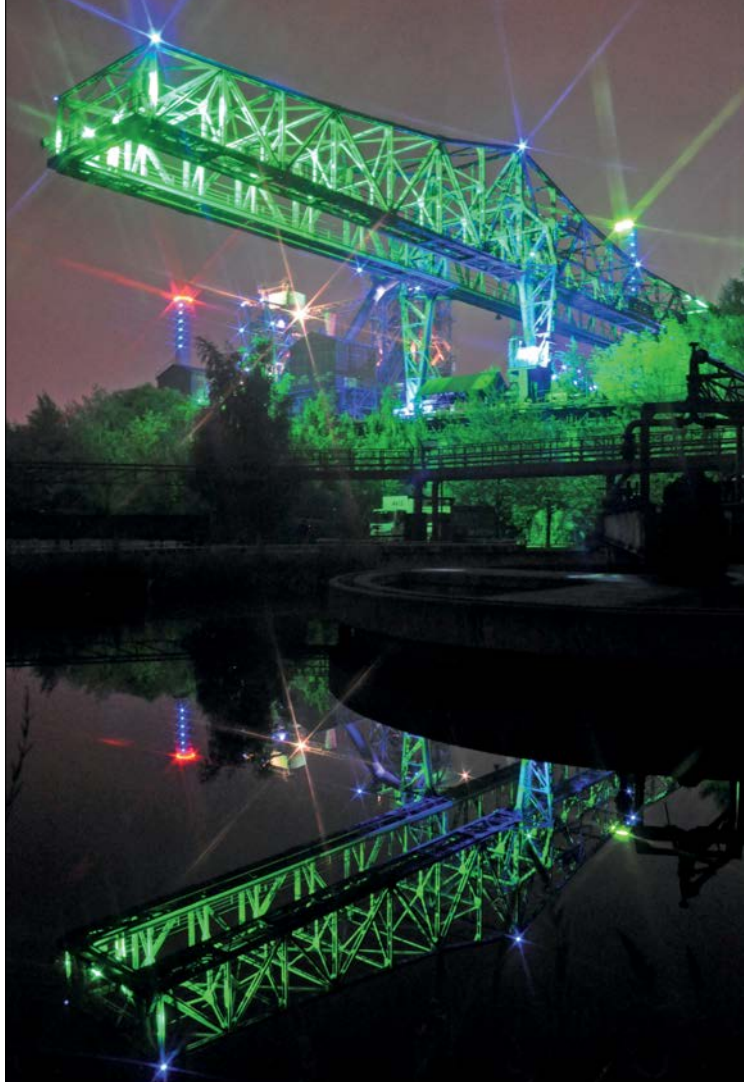
Résultat de travaux échelonnés sur plus de 230 ans, le réseau hydrogéographique régional se révèle la pièce maîtresse d'un maillage infrastructurel qui complète un réseau ferroviaire – en partie désaffecté –, de nombreuses lignes de transport électrique et une autoroute (A30). Ayant également comporté, à son apogée, six centrales hydroélectriques et plusieurs complexes manufacturiers situés à Beauharnois et à Valleyfield, ce dispositif territorial constitue une véritable géographie industrielle. Sa logique de déploiement se démarquait de celle qui a présidé à la constitution de l'établissement seigneurial et à son évolution.

Si la succession des canaux et la désindustrialisation ont participé à éroder cette géographie industrielle, elle n'en reste pas moins perceptible, bien que difficilement lisible dans son ensemble. Elle a été l'objet d'une valorisation patrimoniale et touristique amorcée à la fin du XX^e siècle. Celle-ci a toutefois misé sur les modes « naturalisant » (parc régional de Beauharnois-Salaberry) et ludique (parcours en eaux vives de la rivière Saint-Charles à Valleyfield, piste cyclable du canal de Soulanges, camping et théâtre d'été à Pointe-des-Cascades).

Pourrait-on faire plus ?

VERS UNE DÉMARCHÉ D'INTÉGRATION

L'utilisation d'emprises infrastructurelles à des fins de loisirs s'est considérablement accrue depuis les années 1980, aussi bien en milieux urbains (Promenade plantée à



Paris, High Line à New York, canal de Lachine à Montréal) qu'en milieux périurbains et ruraux (mouvement Rails-to-Trails aux États-Unis, parc linéaire du P'tit Train du Nord et autres pistes cyclables au Québec).

Des approches sectorielles caractérisent l'intervention aménagiste derrière ces réalisations. Il s'agit généralement moins de restructurer l'espace urbain, les proches

Dans Emscher Park, en Allemagne, un projet de redynamisation a permis de réaménager de manière artistique des sites gravement touchés par le déclin de l'industrie lourde.

Photo: Jochen Schlutius, Ruhr Tourismus



Square des Frères-Charon, Prix les Arts et la Ville 2009

AFFLECKDELARIVA

Architecture • Restauration et conservation • Design urbain
T. 514.861.0133 • www.affleckdelariva.com

Québec 

Gouvernement du Québec

Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports
Ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire
Député de Jonquière

périphéries des villes ou l'espace rural en mobilisant des infrastructures existantes ou des emprises libérées, que de donner une nouvelle configuration à des espaces verts conçus dans une optique utilitaire et paysagère.

Mais un peu partout dans les pays développés, l'espace ouvert (la partie de l'espace non occupée par des constructions) est désormais au cœur des réflexions des aménageurs régionaux, des urbanistes, des environnementalistes et des architectes du paysage. Les réseaux verts intra-urbains et métropolitains se multiplient. Comme le rappelle Jean Décarie dans son article de 2002 «Le réseau vert, système sympathique de la ville postindustrielle», ces réseaux sont destinés à contenir l'urbanisation, à sauvegarder et à mettre en relation des écosystèmes fragiles, à structurer des aménagements destinés à la mobilité active, à fournir des espaces de récréation et de loisirs et à valoriser les milieux bâtis auxquels ils sont associés.

Par ailleurs, de plus en plus de théoriciens et de praticiens voient dans la prise en charge de l'espace ouvert le principal enjeu et le premier défi de l'aménagement métropolitain et régional. Les modalités et les patrons d'urbanisation des dernières décennies ont conduit à une dispersion croissante des cadres bâtis, ce qui a multiplié les délaissés d'occupations antérieures. Or, cette «entre-ville» analysée par l'architecte et urbaniste Thomas Sieverts, à la fois mal comprise et négligée par un urbanisme plus préoccupé par la croissance urbaine et les formes pleines, s'impose de manière durable. Cessons donc d'y voir une réserve à urbaniser pour lui attribuer le statut d'espace d'expérimentation par lequel peuvent être reconstituées la cohésion et la cohérence de l'établissement humain, notamment par la ressaisie des aménagements et des équipements qui l'ont structuré dans le passé.

De ce point de vue, Emscher Park, dans la vallée de la Ruhr en Allemagne, reste une

expérience phare. Gravement touchée par le déclin de l'industrie lourde et hypothéquée par une pollution industrielle multiforme, cette région a fait l'objet, à compter des années 1980, d'un vaste projet de redynamisation et de réaménagement. Celui-ci se fondait à la fois sur la prise en compte des composantes structurantes d'un paysage hérité et sur une démarche artistique intégrée destinée à enrichir et à mieux ancrer l'approche aménagiste.

Considérant l'importance du legs infrastructurel qui se trouve entre les mains des acteurs du Haut-Saint-Laurent, il s'agit d'une expérience qui pourrait s'avérer riche en enseignements.

■
Gérard Beaudet est urbaniste émérite et professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.



Le site Web de *Continuité* a été restauré en profondeur

Des nouvelles au jour le jour

Du contenu inédit

Un graphisme dynamique

Une navigation conviviale et...

Un **cadeau** pour tous les abonnés:

l'**accès gratuit** à la version électronique du magazine!

www.magazinecontinuite.com

En ligne le 31 octobre

