

Maman, les p'tits bateaux... du canal de Chambly

Réal Fortin

Volume 22, numéro 1, 2016

Le Richelieu : un survol historique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/81918ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Fortin, R. (2016). Maman, les p'tits bateaux... du canal de Chambly. *Histoire Québec*, 22(1), 11–14.

Maman, les p'tits bateaux... du canal de Chambly

par Réal Fortin

Enseignant à la retraite, Réal Fortin a participé à quelques découvertes de sites archéologiques, notamment ceux des casernes de Blairfindie, de l'usine de la St.Johns Chinaware et du fort Sainte-Thérèse. Ses interventions insistantes ont entraîné des fouilles archéologiques significatives et pertinentes. Il a été le cofondateur et président du Musée régional du Haut-Richelieu, chroniqueur dans différents journaux et revues. Il est l'auteur d'une trentaine de publications à caractère dramaturgique et historique. Mentionnons Les constructions militaires du Haut-Richelieu en 1977, Le fort Sainte-Thérèse et la Nouvelle-France en 2005, Le fort de Chambly en 2007 et Les derniers jours de la Nouvelle-France en 2010.

Une autoroute Nord-Sud

Aussi loin qu'on puisse remonter dans le temps, la rivière Richelieu a d'abord été une « autoroute Nord-Sud » et vice versa. Les Iroquoiens, premier peuple à habiter la vallée du Saint-Laurent, utilisaient cette voie pour communiquer avec les peuples du Sud-Est étatsunien jusqu'en Floride. En 1535-1536, Jacques Cartier notait :

« ... quand nous fûmes à Hochelaga, il y a une rivière [Richelieu], où semblablement ils mettent une lune à aller (...) jusqu'à une terre où il n'y a jamais ni glaces ni neiges; mais qu'en cette terre, il y a guerre

continue (...) et qu'en celle-ci, il y a des oranges, des noix, des prunes et autres sortes de fruits (...) J'estime que le lieu est vers la Floride... »¹

Cependant, un important dénivellement de 24 mètres entrave le transport entre Saint-Jean et Chambly. Il faut donc y porter avant de pouvoir naviguer en eau suffisamment profonde pour se rendre au lac Champlain dans des embarcations lourdes.

Le 25 juin 1758, alors qu'il doit envoyer constamment des militaires pour tenter d'améliorer l'état du chemin entre La Prairie et Saint-Jean, Montcalm conclut qu'il faudrait, la

paix venue, creuser un canal entre Saint-Jean et La Prairie ou en direction de Longueuil².

L'exploitation des arbres du Richelieu et du lac Champlain

Entre 1730 et 1740, l'intendant Hocquart fait explorer le Richelieu et le lac Champlain en vue d'y exploiter les chênes et les pins qui pourront servir au chantier naval de Québec.

Une fois équarris, les billots sont liés entre eux à la manière d'un radeau pour former ce qu'on appelait un **cajeux**. C'est sous cette forme que les billes sont transportées jusqu'à la ville de Québec.



Voilier construit à Iberville au début du 20^e siècle (collection de l'auteur).

Un Vermont britannique?

Au cours de la révolution américaine, le Congrès refuse de reconnaître le Vermont en tant qu'État. Les colons nouvellement établis, dirigés par Ethan Allen et ses frères, s'approprient les lieux, forment alors leur propre gouvernement. Dès 1778, Allen rencontre le gouverneur Haldimand dans le but de conclure un libre échange avec le Canada en autant qu'on canalise la rivière. D'autres négociations suivront, mais s'atténueront grandement en 1791 à la suite de la reconnaissance officielle du Vermont en tant qu'État par le Congrès³.

La Compagnie des propriétaires

Les débuts du creusage du canal Champlain, en 1817, actualisent le projet d'un canal sur la rivière Richelieu. En effet, ce futur canal américain permettra au Vermont d'orienter ses exportations du côté de New York, puisqu'il réunira le lac Champlain au fleuve Hudson.

C'est dans ce contexte que le Parlement du Bas-Canada autorisera, le 1^{er} avril 1818, la création de la Compagnie des propriétaires pour le creusage d'un canal sur la rivière Richelieu.

Cependant, cette compagnie n'a encore rien fait lors de l'ouverture du canal Champlain, en 1823. Le Parlement du Bas-Canada adopte, le 22 mars 1823, un acte qui l'autorise à nommer des commissaires pour prendre la relève de la Compagnie des propriétaires si elle demeure inerte.

Constatant l'immobilisme de cette dernière, le gouvernement décide, en 1829, de procéder à la nomination des commissaires, qui engagent aussitôt l'ingénieur américain Peter Flemming pour qu'il leur soumette un tracé accompagné des estimations monétaires. Jugeant son évaluation irréaliste, ils consultent d'autres ingénieurs. Cependant, les travaux qui suivront ressembleront généralement au projet de Fleming⁴.

Dès le 5 septembre 1831, des démarches sont entreprises pour l'acquisition des portions de terrains qui seront expropriées⁵. On peut comprendre l'irritation des expropriés qui, du jour au lendemain, verront leur ferme construite sur le bord de la rivière complètement séparée de leurs champs par le canal.

Les premiers travaux d'excavation

Les premiers travaux débutent le 1^{er} octobre 1831. Il s'agit d'abord d'enlever les grosses pierres qui gisent dans le lit de la rivière. Ce sont des entrepreneurs américains et deux notables de Chambly qui sont chargés de l'exécution des travaux.

À la fin de 1832, on a creusé les deux tiers du parcours, soit huit milles à partir de Saint-Jean. En 1834, presque toutes les écluses sont terminées sauf celles en escalier à Chambly. On peut donc se rendre jusqu'à Chambly. Cependant, les travaux sont paralysés à l'automne 1835; la province refuse de débloquer de nouvelles sommes d'argent⁶.

L'inauguration

Alors que les travaux du canal stagnent, la ligne du premier chemin de fer au Canada reliant La Prairie à Saint-Jean est inaugurée en 1836 et laisse supposer un éventuel ralentissement du transport fluvial.

La crise politique qui sévit au Bas-Canada place le creusage d'un canal sur la rivière Richelieu à un second plan dans les débats parlementaires.

En 1840, les commissaires sont autorisés à emprunter £35 000, mais des mésententes entre ces derniers et les entrepreneurs entravent la marche des travaux. Finalement, après l'Acte d'Union des deux Canadas, c'est le nouveau Département des Travaux publics qui, en 1843, prend la relève pour compléter cet interminable canal. On procède à l'inauguration officielle le 17 novembre 1843⁷.

Les caractéristiques du canal

Distance : 11.78 milles

Profondeur : entre 7 et 11 pieds

Tirant d'eau : 6½ pieds

Largeur du lit du canal :
36 pieds en général.

*Largeur du canal à la surface
de l'eau* : 60 pieds

Nombre d'écluses : 9 dont 8 sont
encore actionnées manuellement

Temps moyen du trajet à l'origine :
de 12 à 13 heures



Carte postale montrant le port de Saint-Jean au début du 20^e siècle. (Collection Gilles Pepin)

Les bâtisseurs du canal

Il aura fallu entre 500 et 1000 travailleurs, principalement des immigrants irlandais, pour creuser le canal de Chambly.

Au début, leur horaire était inhumain : de 5 heures du matin à 19 heures le soir. Ils avaient droit à une heure par repas et n'avaient guère le choix de s'approvisionner chez leur entrepreneur qui les payait en bons encaissables dans ses magasins.

On creusait « au pic et à la pelle » et, parfois, on utilisait de la poudre noire au besoin. « On assure que les chevaux mêmes succombaient à cette tâche, qui par conséquent doit être au-dessus des forces humaines.⁸ »

Les ouvriers étaient logés dans des huttes de 12 pieds sur 12 pieds pouvant abriter 12 travailleurs. Ils devaient payer un loyer aux entrepreneurs qui en étaient propriétaires.

Le charretier et les

« pattes des p'tits bateaux »...

Au tout début, le halage des barges revenait aux charretiers, tandis qu'un cavalier embauché par le capitaine les précédait pour ouvrir les ponts.

Le nombre de chevaux requis dépendait du tonnage des barges. Il en fallait trois pour celles qui étaient chargées de bois et jusqu'à neuf

pour celles qui transportaient du papier journal.

Gare à celui qui brutalisait ses chevaux! En 1870, deux charretiers sont condamnés à payer des amendes : l'un doit verser deux dollars d'amende ou passer 15 jours en prison, tandis que l'autre est condamné à payer quatre dollars ou à passer un mois en prison.

À partir de 1909, la compagnie Chambly Canal Towing décide d'utiliser des automobiles pour le touage⁹. Toutefois, on utilisera des chevaux jusqu'en 1940.

Comme il a fallu 12 ans pour ouvrir officiellement le canal de Chambly, ses écluses et sa profondeur étaient devenues obsolètes pour recevoir les nouveaux bateaux à vapeur, plus volumineux. Cependant, de nombreux voiliers empruntent le canal. Entre 1850 et 1903, une moyenne de 2 207 voiliers et de seulement 399 bateaux à vapeur ont emprunté le canal de Chambly annuellement¹⁰.

Création de petites entreprises de navigation

Le canal entraînera la création de petites entreprises le long du Richelieu, notamment à Iberville. François Goyette, ancien navigateur des lieux, affirmait que, jusqu'en 1910, 75 % des habitants d'Iberville tiraient profit du travail sur les quais et qu'on

pouvait compter environ 25 voiliers affectés au transport commercial.

Ces navigateurs parcouraient les quais des campagnes pour y prendre du bois de chauffage, des pommes et autres produits agricoles qu'ils allaient vendre un peu partout le long du Richelieu et même à Sorel, Trois-Rivières, Nicolet et Berthier. Leur passage était annoncé à la porte de l'église¹¹!

Marchandises exportées

1843, le bois constitue le principal produit. 1875, le bois de pulpe domine. 1916, la pâte brute du bois et le papier journal. Les produits forestiers représentent les trois quarts des exportations jusqu'aux années 1960.

Marchandises importées

On importe principalement du charbon et des produits manufacturés, mais aussi du foin, des céréales, du sable, de la pierre et du fer.

Conclusion

Malgré les retards dans sa réalisation, le canal de Chambly a largement contribué aux échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. L'établissement de nombreuses entreprises à Saint-Jean-sur-Richelieu est dû en grande partie à ce canal qui lui permettra de devenir le quatrième port intérieur du Canada au 19^e siècle.

Valeur des importations et exportations enregistrées au port de Saint-Jean avant l'inauguration du canal de Chambly¹²

Année	Importations	Exportations
1822	932 836 \$	367 700 \$

Valeur des importations et exportations enregistrées au port de Saint-Jean après l'inauguration du canal de Chambly

Années	Importations	Exportations
1850	1 477 786 \$	1 215 838 \$
1860	171 238 \$	2 008 633 \$
1870	491 680 \$	2 877 173 \$
1873-1878	crise économique mondiale	
1880	315 921 \$	454 184 \$
1890	1 403 318 \$	494 971 \$
1899	2 257 683 \$	2 525 738 \$



Barges tirées par des chevaux en 1914.
(BAC, No. 085731)

Notes

- 1 *La découverte du Canada*, tome 1, *Les voyages de Jacques Cartier*, Les Amis de l'histoire, Montréal, 1969, p. 218 et 219.
- 2 BOUGAINVILLE, Louis-Antoine de, *Écrits sur le Canada*, Septentrion, Québec, 2003, p. 266.
- 3 FORTIN, Réal, *Bateaux et épaves du Richelieu*, Éditions Mille Roches, Saint-Jean, 1988, p. 110.
- 4 *Ibid.*
- 5 BANQ, notaire Joseph Porlier.
- 6 L'HEUREUX, René, *Canal de Chambly, 100 ans de service 1843-1943*, p. 35.
- 7 L'HEUREUX, René, *op. cit.*, p. 39.
- 8 *La Minerve*, 8 juin 1843
- 9 Canada-Français, 1^{er} mai 1909.
- 10 www.pc.gc.ca.
- 11 FORTIN, Réal, *op. cit.*, p. 179 à 189.
- 12 HAMELIN, Jean et Yves ROBY, *Histoire économique du Québec*, Fides, Montréal, 1971.

CHANSONS ET RIGODONS
Un concert-conférence

Avec MONIQUE JUTRAS, chanteuse multi-instrumentiste et ethnologue
et JEAN-PIERRE JOYAL, violoniste-violoneux et ethnomusicologue

Un voyage au coeur du patrimoine musical québécois !

Pour contact et extraits vidéo :
www.moniquejutras.com

Téléphone : 514 766-6827