



14 septembre 1958, la fin d'une époque. Jusqu'à la fin, le passage des navires dans le canal de Soulanges demeurera une attraction pour la population locale. 103-04 Fonds Canal de Soulanges © Centre d'histoire La Presqu'île

Le canal de Soulanges

La petite histoire d'un grand canal abandonné.

Par Janylène Boucher, collaboration spéciale

Avec ses ruines esseulées, ses eaux sombres encombrées de débris et ses écluses brisées, il n'est plus que le triste fantôme d'une époque où navires marchands, militaires et marins de tous les genres y ont transité pendant 60 ans. Voici l'histoire d'un long chenal artificiel laissé à l'oubli.

Ouvert à la navigation en 1899, le Canal de Soulanges est une voie d'eau de 23,5 km traversant les municipalités de Pointe-des-Cascades, Les Cèdres, Coteau-du-Lac et Les Coteaux. Il

comprend cinq écluses qui permettaient aux bateaux de franchir une dénivellation de 25 mètres entre les lacs Saint-Louis et Saint-François. Le canal a été fermé à la circulation fluviale lors de l'ouverture de la Voie

maritime du Saint-Laurent en 1959. Vers 1987, des gens d'affaires et des intervenants des milieux concernés se sont rassemblés pour collaborer à la mise en valeur et à la promotion de ce site patrimonial.

Retour vers le passé

Afin de remplacer le premier canal de Beauharnois devenu insuffisant pour répondre aux besoins grandissants du commerce maritime, la Chambre des communes

autorise la construction d'un nouveau canal dès 1892. C'est l'ingénieur Thomas Monro qui dirige la planification et la construction du nouveau canal. Considéré à cette époque comme l'un des meilleurs ingénieurs hydrauliciens du pays, Monro possède une solide expérience qu'il a acquise depuis 1850, année de son arrivée au Canada. Avant son embauche par le gouvernement canadien en 1860, cet ingénieur d'origine écossaise participe à la mise en œuvre du pont Victoria et de l'aqueduc de Montréal.

Sous ses ordres, plus de 1 200 travailleurs creusent les terres agricoles pendant 7 ans afin d'y bâtir l'un des ouvrages d'ingénierie les plus importants de cette période. Le canal passant sur l'ancienne seigneurie de feu Pierre-Jacques de Joybert de Soulanges et de Marçon (qui fut très



Travailleurs procédant à l'enrochement des berges du canal de Soulanges afin d'éviter de nouveaux éboulis. Vers 1897. P20-215 Fonds Pierre Clément © Centre d'histoire La Presqu'île

brièvement seigneur des lieux à partir de 1702 avant de mourir l'année suivante de la petite vérole), c'est en l'honneur de cette famille qu'on nomme le canal.

Le trajet proposé par l'ingénieur responsable des travaux, Thomas Monro, n'est pas sans conséquences pour la

population de Soulanges: les résultats métamorphosent irrémédiablement le paysage de l'ancienne seigneurie. Cette nouvelle voie navigable exige un sacrifice considérable de la part des agriculteurs: plusieurs parcelles de terres sont expropriées pour permettre le passage du futur canal. Outre les bâtiments démolis, certains exploitants devront dorénavant faire de longs détours jusqu'au pont le plus proche afin d'avoir accès à la portion la plus importante de leurs terres. Traversés par le canal, les villages de Pointe-des-Cascades et des Coteaux,

situés aux embouchures de la voie navigable, verront leur aspect physique fortement modifié.

Enfin fonctionnel

Après un investissement de plus de 10 millions de dollars et la perte de



Un remorqueur tirant une barge à l'écluse numéro 1 à Pointe-des-Cascades. Premier quart du XX^e siècle. Les premiers navires à traverser le canal de Soulanges seront bien souvent des barges tirées par des remorqueurs.

© Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, 2011- I03-05 Fonds Canal de Soulanges © Centre d'histoire La Presqu'île



Le scaphandrier Narcisse Masse et son aide Narcisse Lafrance sous bonne garde. Entre 1914 et 1918. Durant la Première Guerre mondiale, le canal de Soulanges, en raison de son aspect stratégique, était surveillé 24 h sur 24 par des soldats.
© Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, 2011
P20-98 Fonds Pierre Clément © Centre d'histoire La Presqu'île

22 hommes pendant le déroulement du chantier, le canal ouvre les portes de ses écluses en 1899. Tous les travaux ne sont pas encore terminés, mais les navires peuvent circuler sur ce nouveau tracé.

Les cinq écluses permettent de le franchir en moins de quatre heures. Sa mise en service permet un transit notablement plus rapide que ne le permettait l'ancien canal de Beauharnois, où les bateaux à vapeur prenaient jusqu'à huit heures pour effectuer le trajet. La construction novatrice des écluses et l'électrification du canal de Soulanges contribuent fortement à réduire le temps de passage des navires. Influencé par l'expertise britannique, l'ingénieur Thomas Monro utilise des vannes de type Stoney permettant de rem-

plir très rapidement les écluses (une opération d'environ six minutes) en réduisant les turbulences de l'eau au maximum. Afin d'éviter que les portes ne soient endommagées par la pression exercée par l'immense masse d'eau retenue à l'intérieur de l'écluse, Monro exige que les portes soient fabriquées en pin de Douglas de Colombie-Britannique. Chacune d'elles pèse la bagatelle de 95 tonnes. Entièrement suspendues, les portes mettent une minute à se refermer dans un mouvement entièrement synchronisé, prévenant tout problème d'étanchéité et de chevauchement. Autre élément unique pour l'époque, Monro utilise une grande quantité de béton afin de réaliser les planchers des écluses, habituellement confectionnés en bois. Monro met également à profit la force hydraulique développée au point de rencontre entre le canal et la rivière à la Graisse. Il fait construire une centrale hydroélectrique dont l'énergie permet de mettre en mouvement les écluses et les ponts

tournants, réduisant ainsi la main-d'œuvre nécessaire à la réalisation de ces tâches. Le canal amorce donc son âge d'or avec panache. Des centaines d'employés y travaillent jour et nuit, autorisant le passage de plus de 500 navires annuellement. Les documents historiques rapportent qu'à son apogée, des milliers de bateaux, particulièrement des canalisiers transporteurs de grains et de charbon, l'empruntent chaque année. Ces canalisiers remplacent les voiliers et les barges tractées par des remorqueurs pour l'importation du fret européen et l'exportation des matières premières canadiennes. Le but de cimenter la jeune nation canadienne avec le reste du monde semble être bel et bien atteint.

Un superbe château hydroélectrique

L'une des nouveautés technologiques les plus importantes utilisées au canal de Soulanges est sans contredit l'énergie hydroélectrique. En effet, l'électrification de la voie navigable permet de faire fonctionner l'ensemble de ses structures mobiles: écluses, ponts tournants et déversoirs. De plus, avec ses lampadaires répartis tout le long de son parcours, les navires peuvent dorénavant naviguer 24 heures sur 24, favorisant ainsi une exploitation maximale des lieux.

Conçue à des fins industrielles, la centrale hydroélectrique du passage, située dans la municipalité des Cèdres, se démarque des autres bâtiments abritant les installa-



Le canalisier **Hamilton** de la Canadian Steamship Line à sa sortie de l'écluse numéro 2. Vers 1950. Notez la perche sur l'étrave qui servait de repère directionnel au timonier pour s'engager dans les écluses.
P20-64 Fonds Pierre Clément © Centre d'histoire La Presqu'île



La centrale hydroélectrique du canal de Soulanges, classée monument historique en 1984.
103-02 Fonds Canal de Soulanges © Centre d'histoire La Presqu'île

tions et le personnel du canal avec son style «château français» qui tirerait ses origines de l'arrivée au pays de Lord Dufferin en 1872. Ce dernier favorise l'essor de ce type architectural, voulant rappeler le passé français du pays. Le château Frontenac et les portes de Québec en sont de bons exemples. Classé monument historique en 1984, la centrale, aussi poétiquement surnommée «Le petit pouvoir», mérite d'être préservée comme un témoin silencieux du rôle qu'a joué le canal de Soulanges.

Mobilisation de guerre

Les canaux canadiens sont directement liés à l'effort de guerre du pays. Plusieurs furent construits dans un but de protection et de stratégie militaire, comme le canal Rideau. Si le canal de Soulanges avait donc de multiples histoires passionnantes à raconter qui témoignent du fil du temps, des changements, des progrès et même des guerres. Lors de la Seconde Guerre mondiale, un campement du régiment Canada Black Watch ou le Royal Highland Regiment, spécialisé dans la défense des frontières, s'installe le long du canal pour surveiller les ponts et écluses afin de prévenir un sabotage. Les navires sont systématiquement inspectés de fond en comble pour éviter les entrées d'espions et les pièges allemands. Toute la vie des villageois autour du canal en

est chambardée. Les centaines de marins, de soldats et de touristes curieux qui envahissent les restaurants, auberges et brasseries du coin provoquent un important essor économique. La guerre requiert des navires de tonnage de plus en plus important. Plus tard, l'augmentation de la taille des navires marchands exerce une forte pression pour la mise en service d'une voie navigable de plus forte capacité sur le fleuve Saint-Laurent. Cette mutation économique aura raison du canal de Soulanges, qui ferme définitivement ses portes en 1959. C'est la fin d'une époque.

L'espoir de revivre

La construction du canal de Soulanges a bouleversé la physionomie d'une région qui vécut par la suite un déclin économique. Sa réouverture à la navigation de plaisance représenterait une formidable bouffée d'oxygène pour le milieu touristique. La réouverture du canal de Soulanges impliquerait la construction de sept ponts routiers mobiles, la réfection des cinq écluses et des ouvrages de régulation des eaux, des travaux de consolidation des berges et des murs du canal, des travaux adjacents au canal, des aménagements routiers ainsi que des infrastructures municipales et de services publics. Les commerçants et citoyens de la région continuent de réclamer haut et fort l'investissement de 200 millions

de dollars nécessaires à la remise en service de la voie navigable, mais la bataille est encore loin d'être remportée.

C'est en 1993 que l'Association des Gens d'Affaires de Soulanges (AGAS) a déposé officiellement un mémoire proposant la réfection du canal dans le but de renforcer l'économie locale. Le préfet de la municipalité régionale du comté de Vaudreuil-Soulanges et maire de Côteau-du-Lac, Robert Sauvé, est l'une des têtes fortes du projet depuis ses débuts. «Nous y croyons toujours et pensons que ce n'est qu'une question de temps avant que le Conseil des ministres donne le signal de départ. Cette décision ne pouvait se prendre rapidement car elle impliquait de nombreuses municipalités, divers paliers gouvernementaux au fédéral et provincial et nous avons besoin d'analyses détaillées des travaux à effectuer» précise l'optimiste M. Sauvé. Depuis plus de 10 ans, 9 millions de dollars ont déjà été investis pour les diverses études et plans d'ingénierie. Le projet a déjà reçu l'appui du gouvernement provincial et des municipalités riveraines, mais le gouvernement fédéral ne semble guère enclin pour le moment à s'investir dans l'aventure. Les plaisanciers devront patienter, mais combien de temps encore?



Michel Sacco

Les portes des cinq écluses du canal sont en bien mauvais état. D'importants travaux seraient nécessaires pour remettre le canal en service.

En attendant...

En attendant de pointer nos étraves sur cette voie navigable, on peut toujours l'emprunter en vélo sur un magnifique parcours qui sillonne le paysage de Pointe-des-Cascades jusqu'à Rivière-Beaudette. Les noms chantants des localités situées sur le circuit de la piste Soulanges évoquent bien le charme de la randonnée. La piste asphaltée sur 35 kilomètres longe le canal et serpente à travers bois et champs. Une destination de choix pour les navigateurs de plaisance qui souhaitent troquer la barre pour le guidon d'une bicyclette le temps d'une balade. Tranquillité et douceur du paysage garanties!

Sources: Musée et archives municipales de Vaudreuil-Dorion.



Le canal de Soulanges traverse un paysage agréable et pourrait devenir un produit d'appel touristique de première importance.