

## Coteau-du-Lac Un passage stratégique

Daniel Faucher-Beaudin et Karine La Flèche

Numéro 93, été 2002

Les canaux ou l'eau apprivoisée

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16226ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

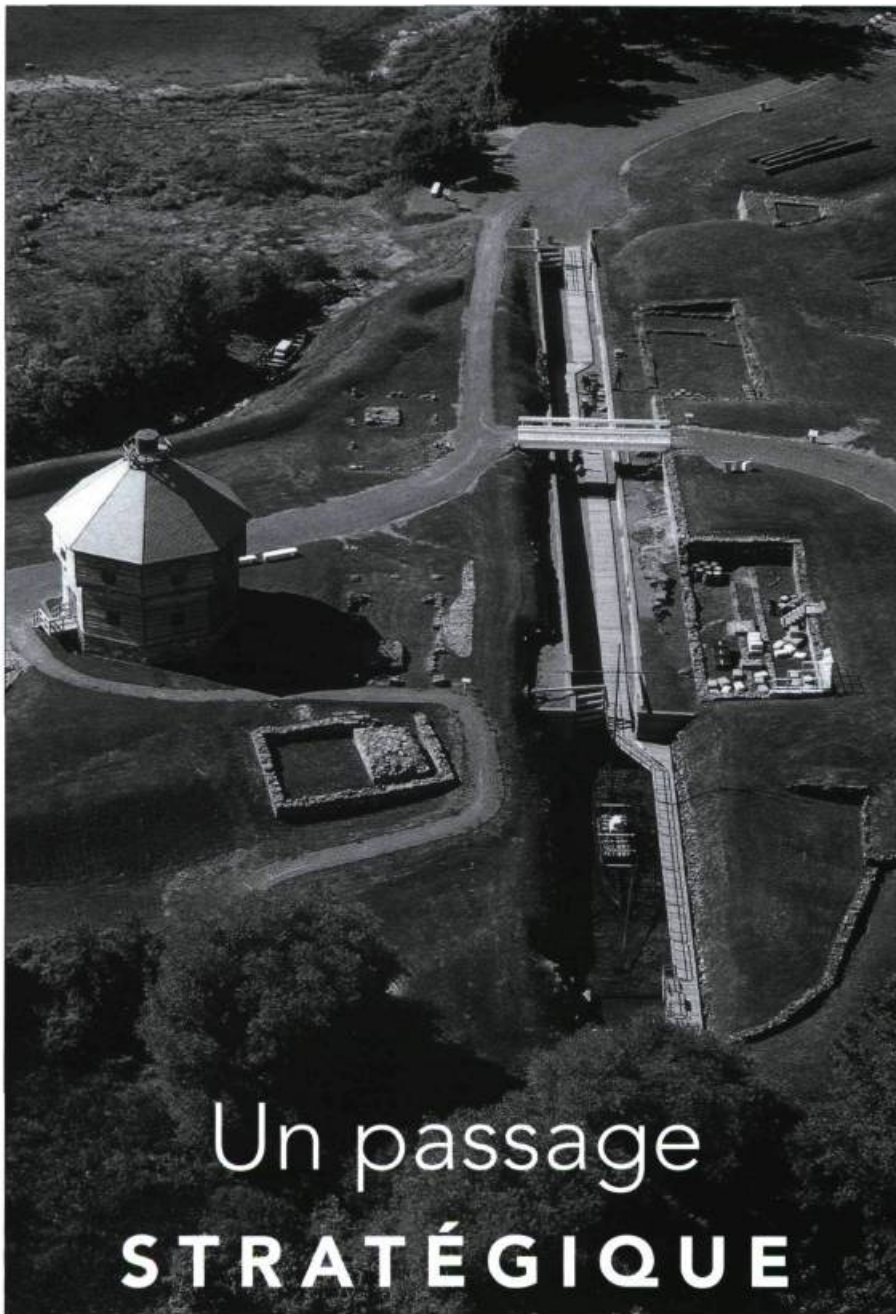
0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Faucher-Beaudin, D. & La Flèche, K. (2002). Coteau-du-Lac : un passage stratégique. *Continuité*, (93), 26–28.



## Un passage STRATÉGIQUE

*Ancêtre de la Voie maritime du Saint-Laurent,  
le canal de Coteau-du-Lac évoque la naissance  
d'une technologie des transports et souligne l'importance  
stratégique du fleuve Saint-Laurent comme voie de pénétration  
au cœur du continent nord-américain.*

Le segment du Saint-Laurent, à la hauteur de Coteau-du-Lac, entre les lacs Saint-François et Saint-Louis, a longtemps été le plus inhospitalier de tout le parcours fluvial. Sur près d'un kilomètre, les tumultueux « rapides du Coteau » rendaient en effet toute navigation dans cette région presque impossible. La pointe de terre qui fait face à ces rapides, et qui constitue aujourd'hui le Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac, représente un lieu de passage obligé pour tous les groupes humains qui, depuis la préhistoire, ont emprunté le Saint-Laurent vers l'intérieur du continent nord-américain.

### DE L'OBSTACLE AU DÉFI TECHNIQUE

Les Amérindiens de la préhistoire sont les premiers à occuper le site de Coteau-du-Lac. Ainsi, il y a 3000 à 6000 ans, les populations nomades de l'Archaique laurentien et du Sylvicole évitent les rapides de Coteau-du-Lac en effectuant un portage. Cet arrêt obligé est l'occasion d'établir des campements saisonniers pour pratiquer la chasse et la pêche.

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les voyageurs français qui explorent et colonisent le territoire en empruntant le Saint-Laurent délaissent progressivement le canot au profit du « bateau », une embarcation à fond plat dont les dimensions, la forme et la capacité de chargement permettent le transport de plus gros volumes de marchandises (de trois à cinq tonnes) dans des conditions relativement plus sécuritaires. Ce type d'embarcation se prêtant difficilement au portage, on décide, à compter de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'ériger à Coteau-du-Lac le canal rigolet, une première tentative pour faciliter le passage des embarcations. Formé d'une chaîne de roches entassées

Reconnu d'intérêt historique depuis 1923, le site de Coteau-du-Lac a révélé au cours d'importantes campagnes de fouilles archéologiques (années 1960 et 1970) les occupations qui s'y sont succédé. La restauration entreprise en 1982 permet dorénavant aux visiteurs de comprendre les rôles militaire, commercial, résidentiel et industriel du site.

Photo : Parcs Canada, Jean Audet

le long du rivage, cet endiguement permettra de halier les embarcations et d'éviter les impétueux rapides.

À la suite du déclenchement de la Révolution américaine et face à la menace d'une invasion, les autorités britanniques entreprennent, en 1779, d'améliorer les conditions de transport afin d'assurer la sécurité des postes situés dans la région des Grands Lacs. Le gouverneur Frederick Haldimand confie alors au lieutenant William Twiss, des Ingénieurs royaux, la tâche d'éluder le problème coteaulacois. Les rapides constituent en effet une entrave majeure à la manutention des approvisionnements britanniques sur le fleuve Saint-Laurent. Twiss propose la construction d'un canal à écluses, le premier ouvrage du genre en Amérique du Nord. De 1779 à 1781, les soldats du King's Royal Regiment of New York construisent à même le roc, et avec un outillage rudimentaire, un canal d'une longueur de plus de 300 mètres et d'une largeur de 2,5 mètres. Ses trois écluses, de 12 mètres chacune, permettent de franchir une dénivellation de près de 3 mètres. La construction d'entrepôts, pour permettre le transbordement des marchandises, et de blockhaus fait du site de Coteau-du-Lac l'un des principaux avant-postes de la logistique militaire continentale des Britanniques.

Pleinement utilisé dès son ouverture, au printemps 1781, le canal de Coteau-du-Lac ne règle cependant qu'une partie des problèmes de navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Trois autres canaux militaires sont construits dans ce secteur en 1783 : ceux de Faucille, de Trou-du-Moulin et de Rocher-Fendu. Surmontant la section la plus accidentée du fleuve (une dénivellation de plus de 27 mètres



sur moins de 25 kilomètres), ces trois derniers ouvrages constituent, avec celui de Coteau-du-Lac, le premier véritable système de canalisation au Canada et le précurseur de la Voie maritime du Saint-Laurent.

#### UNE VOCATION CHANGEANTE

La fin de la Révolution américaine et l'arrivée de milliers de loyalistes, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, mettent quelque peu en veilleuse la vocation militaire du canal de Coteau-du-Lac au profit d'une utilisation plus commerciale et civile. La reprise des hostilités entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, en 1812, ravive toutefois ses fonctions militaires. Afin de consolider l'importance prépondérante du site dans le réseau défensif continental, une fortification y est érigée. La guerre met également en lumière la nécessité d'améliorer les communications entre le Haut et le Bas-Canada. Les autorités britanniques

*Le canal à écluses conçu par le lieutenant William Twiss était le premier du genre en Amérique du Nord. Il visait à faciliter le passage des embarcations aux rapides du Coteau pour assurer la sécurité des postes situés dans la région des Grands Lacs.*

Ill. : Rex Wood, *The St. Lawrence Canal*, coll. Rogers Communications inc.

## 20 ans ça se fête !

**Continuité a 20 ANS cet automne. CÉLÉBREZ avec nous cet événement !**



1982

**Abonnez-vous !  
Abonnez vos amis !  
Écrivez-nous  
et faites-nous part de vos intérêts !**

**Spécial 20<sup>e</sup> en kiosque dès la fin septembre**



2002



*Ouvrage défensif mis en place par les Britanniques, le blockhaus octogonal de Coteau-du-Lac domine le tumulte des rapides du Coteau.*

Photo : Parcs Canada, Luce Savard

élargissent alors les canaux militaires, afin de faciliter le passage des bateaux « Durham », embarcations munies d'une voile et d'un fond plat qui peuvent transporter un volume 10 fois (30 à 40 tonnes) plus important que celui des « batteaux ». De 1814 à 1817, la largeur du canal à écluses de Coteau-du-Lac est doublée et les trois écluses d'origine sont réduites à deux. Ces changements permettent de nouveau l'utilisation du canal de Coteau-du-Lac à des fins commerciales après la guerre.

La crainte d'un nouveau conflit avec les États-Unis et la difficulté d'assurer une

défense efficace sur l'axe fluvial incitent toutefois les autorités britanniques à entreprendre dans les années 1820 la canalisation de la rivière des Outaouais et du canal Rideau. En parallèle, un système de canalisation de plus grande envergure est développé sur le Saint-Laurent. L'ouverture du canal de Beauharnois sur la rive sud du Saint-Laurent, en 1845, met progressivement un terme à l'utilisation du canal de Coteau-du-Lac. Le premier canal à écluses construit en Amérique du Nord est officiellement abandonné en 1858.

La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle marque également l'abandon progressif du fort de Coteau-du-Lac qui, à l'instar du canal, devient rapidement désuet. Les bâtiments militaires restants et les autres aménagements du site sont vendus aux enchères. Le terrain est quant à lui loué à divers entrepreneurs locaux, qui y

exploitent notamment un moulin à scie et une carrière.

## LA CONSÉCRATION D'UN LIEU HISTORIQUE

Coteau-du-Lac étant reconnu d'intérêt historique depuis 1923, Parcs Canada entreprend d'importantes campagnes de fouilles archéologiques au cours des années 1960 et 1970. Les principaux vestiges du canal à écluses et de la fortification sont alors mis au jour et d'innombrables artefacts témoignant des occupations successives des lieux sont recueillis. Amorcés en 1982, les travaux de restauration visent deux buts : mettre en lumière les activités militaires, commerciales, résidentielles et industrielles s'étant succédé à Coteau-du-Lac et reconnaître le rôle primordial du site dans le développement des transports et des communications au Canada. Aujourd'hui, les vestiges du canal et ceux d'une vingtaine de bâtiments subsistent. De mai à octobre, les visiteurs du Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac sont invités à emprunter les sentiers pédestres et à prendre part à la visite commentée du jardin archéologique en compagnie des guides-interprètes de Parcs Canada. Des expositions thématiques, regroupant des artefacts originaux retrouvés sur le site, sont présentées au centre d'accueil et au blockhaus octogonal, en plus des activités thématiques sur l'archéologie et l'occupation militaire.

■ *Daniel Faucher-Beaudin et Karine La Flèche sont respectivement adjoint intérimaire au service à la clientèle et guide-interprète au Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac.*



# ethnoscop

Études et communications  
en archéologie et en patrimoine culturel

Siège social :  
88 rue de Vaudreuil, local 3  
Boucherville, Qc, J4B 5G4  
(450) 449-1250

Bureau Montréal :  
2312, rue Jean-Talon  
Montréal (Québec), H2E 1V7  
(514) 728-2777

Sans frais : 1-877-449-1253  
Courriel : [ethnoscop@qc.aira.com](mailto:ethnoscop@qc.aira.com)