



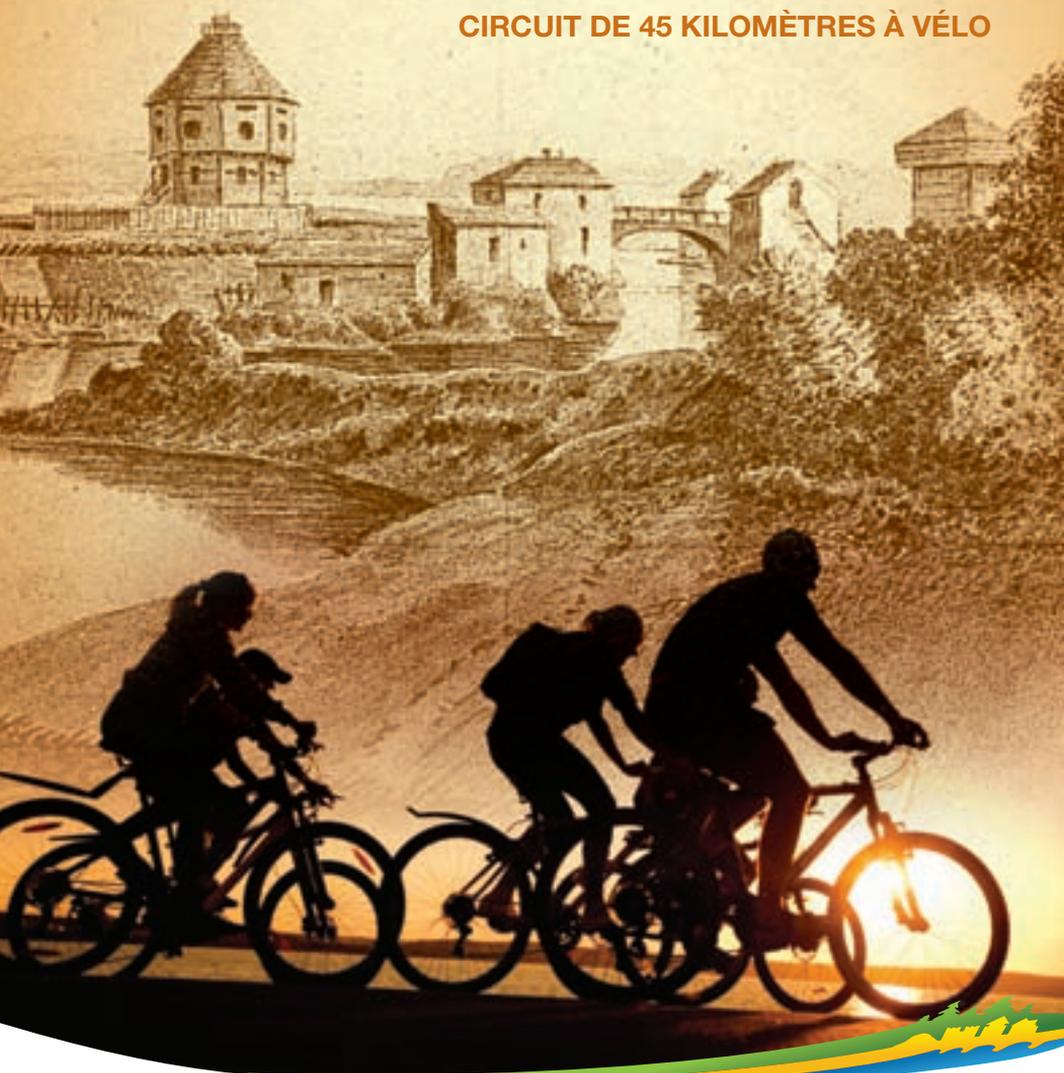
Lieu historique national
de Coteau-du-Lac
parcsCanada.gc.ca

Coteau-du-Lac
National Historic Site
parksCanada.gc.ca

ArchéoTour

des vestiges archéologiques de la canalisation

CIRCUIT DE 45 KILOMÈTRES À VÉLO



Parcs
Canada

Parks
Canada

Canada 



DÉPART!

Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac

Une initiation à l'archéologie et à la canalisation par un circuit en vélo

45 km

Point de départ de cet ARCHÉOTOUR, le lieu historique national de Coteau-du-Lac constitue le témoin vivant de l'occupation humaine dans la région depuis plus de 6000 ans. À l'occasion de votre visite, accompagnez les guides-interprètes dans le centre d'interprétation et le jardin archéologique afin de découvrir les vestiges du premier canal à écluses au Canada. Au nombre des découvertes : une authentique fortification britannique du 19^e siècle de même que la réplique d'un blockhaus octogonale, bâtiment unique au Canada. Reconnu d'importance historique nationale en 1923, le site est protégé et mis en valeur par Parcs Canada.



L'ARCHÉOTOUR débute par une visite guidée du lieu historique national de Coteau-du-Lac



À NE PAS MANQUER lors de votre visite

Ouvrage militaire unique au Canada en raison de sa forme octogonale, le blockhaus de Coteau-du-Lac est un élément incontournable du paysage coteaulacois. La visite de ce bâtiment, réplique de l'original datant de 1814, permet de découvrir l'importance stratégique du canal fortifié de Coteau-du-Lac tout en contemplant la beauté du fleuve et de ses paysages naturels. Une exposition présente l'histoire de cette construction, ses diverses fonctions et ses principales caractéristiques architecturales.

On raconte que...

L'archéologie paléohistorique révèle qu'ayant représenté un lieu de passage pendant plus de 6000 ans, la pointe de terre constituant aujourd'hui le lieu historique national de Coteau-du-Lac dispose d'une riche collection archéologique de près de 700 000 objets. De vastes campagnes de fouilles archéologiques dans les années 1960, 1970 et 1980 ont permis de mettre au jour des artefacts parmi les plus anciens découverts dans la vallée du Saint-Laurent et des traces tangibles de l'activité de trois groupes humains : Autochtones, Français et Britanniques.

Qu'est-ce que c'était, avant?

Situé sur les berges du majestueux fleuve Saint-Laurent, face aux plus tumultueux rapides du parcours fluvial, le site de Coteau-du-Lac a représenté un lieu de passage obligé pour tous les groupes humains qui ont remonté le Saint-Laurent vers l'intérieur du continent nord-américain. Ce sont d'abord les nomades iroquoiens de la paléohistoire qui occupent le site en effectuant un portage sur la pointe et en y établissant des campements saisonniers afin de pratiquer la chasse et la pêche. Vers 1750, les voyageurs français vont également faire halte à Coteau-du-Lac. Ils y érigeront un canal « rigolet », endiguement formé d'une chaîne de roches servant à éviter les rapides. Enfin, les Britanniques vont aménager le site à des fins défensives lors de la Révolution Américaine et de la Guerre de 1812. Ils construisent le premier canal à écluses au pays et érigent une vaste fortification destinée à protéger l'axe stratégique du Saint-Laurent.



Un obstacle naturel



Le canal et le Blockhaus

Prenez la direction du chemin du Fleuve vers l'est, puis à l'intersection, tournez à gauche (sur la 201) vers le village. Le canal vous y attend.

Et vers l'ouest, toutes !

Prochain arrêt...
L'écluse no.5



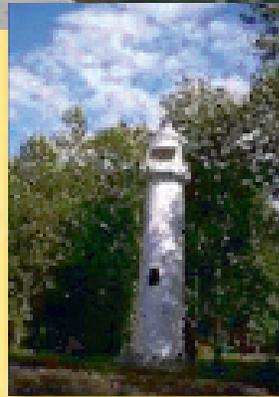
ARRÊT 2

L'écluse n° 5

L'embouchure ouest du canal... L'écluse de garde...

6 km

Vous vous trouvez à l'embouchure ouest du canal. Devant vous se dresse l'écluse n° 5. En revenant sur vos pas vers l'est, le long de la piste cyclable, il vous sera possible de remarquer l'emplacement des bases de ponts qui enjambaient le canal. En effet, huit ponts pivotants permettaient la liaison entre les deux côtés du canal, facilitant ainsi le transport et les déplacements des habitants de la région. Lors de l'abandon du canal de Soulanges, les ponts tournants seront remplacés par des jetées de pierre. Quant au pont ferroviaire tournant qui se trouve au-dessus du canal, il a été érigé en 1895 par le Canada Atlantic Railway et devait pivoter chaque fois qu'un cargo s'engageait dans la voie d'eau. Un employé devait actionner le mécanisme depuis sa cabine, fixée à la structure du pont. Aujourd'hui, le pont est fixe et appartient au Canadien National. Près d'une dizaine de trains de marchandises l'empruntent chaque jour.



Feu d'alignement

Qu'est-ce que c'était, avant?

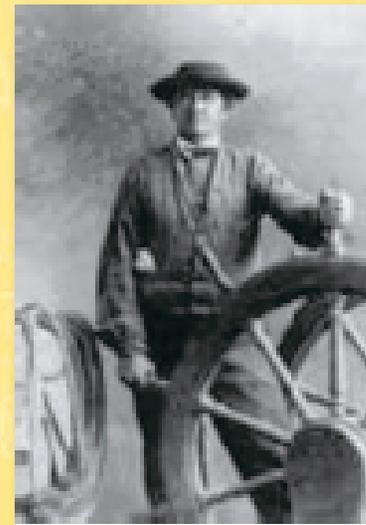
Cette écluse, située à l'extrémité amont du canal et appelée écluse de garde, était surtout utilisée lors des crues printanières alors que le niveau du lac Saint-François pouvait fluctuer de 1,5 m. Le reste de l'année, le niveau de l'eau ne subissait pratiquement pas de variations, permettant de laisser ouvertes les portes de l'écluse. Le premier éclusage pour les bateaux arrivant de l'ouest se faisait alors aux Cèdres, au complexe de l'écluse n° 4.



À NE PAS MANQUER lors de votre visite

Les feux d'alignement, que plusieurs confondent avec des phares, servaient à guider les embarcations qui entraient dans le canal. Le capitaine devait repérer le haut-feu et le bas-feu de façon à créer une ligne et ainsi garder le cap.

Le bâtiment de pierre près de l'entrée du camping est en fait un ancien presbytère qui a servi à loger Thomas Monro, l'ingénieur du canal, lors des travaux de construction.



L'ingénieur Thomas Monro

On raconte que...

Le canal est une véritable source d'emplois. Parmi les ouvriers, on retrouve plusieurs travailleurs locaux, mais également des immigrants fuyant la pauvreté de leurs pays : des Italiens, des Irlandais, des Belges et des Finlandais. Les gens de la région y travailleront lors de sa construction, mais par la suite, ils seront appelés à travailler en tant qu'éclusiers et en tant que commerçants; ils fourniront entre autres des vêtements et des outils aux employés du canal. Les tavernes locales accueilleront les matelots qui vont prendre un verre pendant l'éclusage (environ 20 minutes par écluse). Les noms des employés du canal sont typiquement Soulangeois : Boyer, Pilon, Bourbonnais, Poirier, Clément et Lalonde.

Prochain arrêt...
Le petit pouvoir
Les Cèdres

Itinéraire suggéré : Continuez sur la piste cyclable...

...en revenant vers l'Est.

ARRÊT 3

Le « Petit pouvoir » de la municipalité de Les Cèdres

Et la lumière fût!

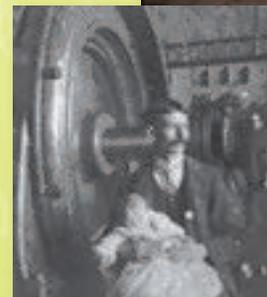
14 km

Vers l'Est, après l'intersection du Chemin Saint-Emmanuel et à quelques kilomètres de la sortie du village de Coteau-du-Lac, arrêtez-vous « derrière » un bâtiment à l'architecture insolite. N'est-ce pas étonnant de retrouver pareil château dans le paysage québécois ? Vous êtes face à un des plus anciens vestiges du début de l'électrification au Québec : le petit pouvoir des Cèdres. De plus, cette centrale hydroélectrique est un important témoin de l'histoire de l'architecture industrielle au pays. En effet, le style château, promu par Lord Dufferin, deviendra au début des années trente le style officiel canadien pour les édifices gouvernementaux, les hôtels prestigieux et les bâtiments industriels.



À NE PAS MANQUER lors de votre visite

Portez une attention particulière au paysage bordant le fleuve Saint-Laurent, il ne cessera de se transformer au cours du 20^e siècle, suite à la construction de centrales et de barrages. Par ailleurs, après la fermeture du canal en 1959, deux artistes se sont installés au petit pouvoir, le sculpteur Armand Vaillancourt et plus tard le peintre Raynald Piché; tous deux fortement inspirés par la beauté du fleuve.



On raconte que...

Imaginez l'émotion des habitants, dont la maison longeait le canal, lorsqu'ils virent pour la première fois s'allumer les magnifiques globes blancs qui permettaient aux navires d'emprunter le canal même la nuit. De ce fait, le canal de Soulanges devint le tout premier canal électrifié au Canada. Il s'agissait d'une véritable révolution pour les navigateurs de l'époque et d'un spectacle des plus étonnants pour les résidents. En effet, dans une région qui ne connaissait pas l'électricité, le petit pouvoir, qui desservait un système de 216 lampadaires sur le canal, servait à éclairer les édifices gouvernementaux adjacents, l'église, le presbytère puis plus tard, l'école et même la patinoire du village !



Prochain arrêt...
Le complexe de
l'écluse 4

Qu'est-ce que c'était, avant?

L'archéologie industrielle nous dévoile plusieurs aspects d'une époque plus moderne et nous permet ici d'en savoir plus sur ce bâtiment. Le « pouvoir » auquel ce nom se réfère est celui de l'hydroélectricité. Le projet de départ visait à créer un déversoir pour le canal à l'intersection de la rivière à la Graisse, mais devant le débit d'eau disponible, il fut décidé de bâtir une centrale hydroélectrique. Ainsi, l'électricité produite servirait d'une part à faire fonctionner toute la structure mobile des écluses du canal, c'est-à-dire les vannes, les câbles de halage, les portes et les ponts et d'autre part, à éclairer le canal et ses bâtiments. Par ailleurs, l'appareillage de la centrale était assez simple. En fait, six conduites passaient sous la centrale pour évacuer le trop plein du canal dont deux acheminaient l'eau vers les turbines qui alimentaient deux génératrices. Enfin, chacun de ces alternateurs développait une puissance de 264 K.W., pour un total de 528 K.W., soit suffisamment d'énergie pour illuminer les 220 lampes à arc qui parcouraient le canal sur une distance de 23 kilomètres.

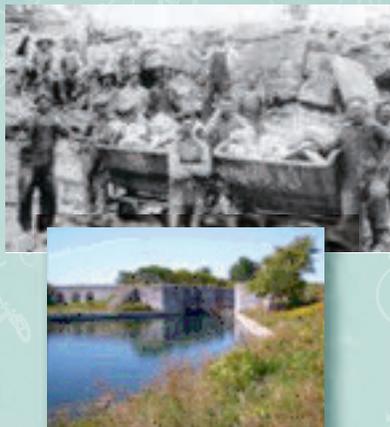
ARRÊT 4

Le « complexe des écluses 4 »

Défis technologiques.

23 km

Quelques kilomètres vers l'Est, après votre passage à l'intersection du chemin Saint-Féréol, vous verrez une digue. Une deuxième centrale construite entre 1901 et 1907 en bordure du fleuve Saint-Laurent par la Provincial Light Heat and Power était alimentée par un canal de dérivation qui débouchait quelques 600 mètres en amont des portes de garde de l'écluse no 4. La centrale fut démantelée en 1930 et la digue viendra bloquer le canal de dérivation dont l'entrée est toujours visible sur le côté sud du canal de Soulanges.



À NE PAS MANQUER lors de votre visite

Tout au long du canal, on aperçoit des quais et des caissons d'amarrage. Les gros bateaux qui traversaient les écluses du canal de Soulanges transportaient du minerai, du bois et du blé à destination des Grands-Lacs. Les plus petites embarcations débarquaient sur les quais du bois, du charbon, de la mélasse, du sucre, du porc et du ciment pour la population locale. Ainsi, le canal assurait le transport du charbon et du grain qu'on amenait à la descente tandis que le principal produit faisant l'objet de la remontée était le bois de pulpe. Enfin, les océaniques faisant la liaison entre les Grands-Lacs et l'Europe ne feront leur apparition que vers 1935.

On raconte que...

Dès le début des travaux du canal en juin 1892, les ouvriers avaient la vie dure. En effet, malgré l'apport d'une toute nouvelle invention, les premières pelles mécaniques à vapeur, une grande partie des travaux s'est effectuée au pic et à la pelle. Les gens des villages voient passer dans les rues «des hommes au pas lourd, aux vêtements boueux traînant derrière eux des voiturettes remplies d'instruments de travail, se dirigeant tôt le matin, vers les chantiers d'où ils revenaient le soir plus courbés, plus aigris que jamais.» Certains de ces employés n'ont que 12 ou 13 ans. Enfin, bien que 300 hommes participent aux longs travaux, ils ne se termineront qu'en 1899, alors que le nombre de travailleurs est passé à 1 200.

Qu'est-ce que c'était, avant?

Arrêtez vous sur cette colline, qui en fait, est une écluse ! Bien que le canal de Soulanges ne soit plus ouvert à la navigation, plusieurs de ses vestiges archéologiques, notamment ses écluses, sont encore visibles aujourd'hui. Observez les vestiges des portes de bois avec armatures de fer. Outre les pierres de parement, l'écluse 4 est la seule du canal à avoir été réalisée entièrement en béton. On remarque, par ailleurs, les bassins de vannage qui alimentaient en eau les sas des écluses. Ce système permettait de remplir une écluse en cinq ou six minutes sans créer de turbulence. Ces bassins sont uniques sur les canaux du Saint-Laurent. Les portes fonctionnaient à l'électricité tout comme les déversoirs et les ponts.



Voyez-vous le canal et le paysage devant vous ? Impressionnant de voir des bateaux dans un tel contexte!



Prochain arrêt...
Pointe-des-Cascades

ARRÊT 5

Le parc des Ancres à Pointe-des-Cascades

L'embouchure est du Canal... Et un complexe administratif recyclé...

30 km

Devant vous, se trouve le Lac Saint-Louis ! Situé au coeur du village de Pointe-des-Cascades, cet arrêt présente, notamment, le Parc des Ancres et l'embouchure est du canal de Soulanges. Vous êtes en effet à l'extrémité du Lac Saint-Louis, au point le plus bas des 25,3 mètres de dénivellé du canal de Soulanges. Le Lac Saint-François étant bel et bien à plus de 60 pieds au-dessus du niveau où vous vous trouvez actuellement ! Bien qu'aujourd'hui les portes amont ont été converties en déversoirs, il est toujours possible d'apercevoir les portes des trois premières écluses avalées. Entre deux saisons de navigation, on vidait le bief du canal entre les écluses 1 et 2, que l'on transformait en cale sèche pour abriter et réparer les bateaux. Il faut remarquer, enfin, le bassin de vannage qui longe la rive sud du canal. Le Parc des Ancres présente quant à lui de nombreux spécimens d'ancres de bateaux qui ont été retrouvés dans le fleuve. Une visite du musée permet de se familiariser à la navigation fluviale à l'aide de cartes, de maquettes, de pièces de navires et autres artefacts. L'entrée y est gratuite.



À NE PAS MANQUER lors de votre visite

Dans le village de Pointe-des-Cascades, vous pouvez faire un petit détour par le Théâtre des Cascades, qui occupe l'ancien « Culliford Arms Hotel », soit les anciens bâtiments administratifs et les ateliers du canal de Soulanges, datant de l'époque de la construction du canal. Au retour, admirez les paysages qui longent ces vestiges... témoins de toutes sorte d'anecdotes et du passage du temps. Regardez d'un nouvel oeil les vestiges que l'archéologie vous a permis de découvrir, aujourd'hui.



On raconte que...

De tous les navires à avoir navigué dans le canal de Soulanges, peu évoquent autant de nostalgie que le Rapids Prince. Lancé en 1910, il assure la liaison entre Prescott en Ontario et Montréal. On pouvait le voir dans le canal de Soulanges lorsqu'il remontait le fleuve en direction de Prescott ou lorsque le niveau de l'eau du fleuve était trop bas pour lui permettre la descente des rapides. Son rare passage dans le canal était alors l'occasion d'admirer de près ce navire, que l'on voyait habituellement passer au large dans les rapides. C'était l'occasion d'un bref contact avec les voyageurs plus fortunés qui parfois, lançaient des oranges aux enfants qui regardaient l'éclusement. Pour mener le Rapids Prince, un navire de plus de 1000 tonnes dans les eaux tumultueuses des rapides, il fallait posséder un talent hors du commun. Les compagnies de navigation utilisaient alors des pilotes amérindiens, reconnus pour leur habileté à « sauter les rapides ». Leur réputation était si grande qu'il est arrivé que les compagnies d'assurances aient refusé de protéger des navires qui sautaient les rapides sans pilote amérindien.

Source des textes et photo d'archives : François Cartier, Canal de Soulanges: d'un défi à l'autre meeting the challenges. Vaudreuil-Soulanges, Société de Développement du canal de Soulanges, 1999.

Qu'est-ce que c'était, avant?

C'est ici, à Pointe-des-Cascades, que débute en septembre 1892 la seconde phase des travaux de construction du canal. D'une longueur de 23,4 kilomètres (15,2 milles), il est le troisième système de canalisation de la région, après les ouvrages militaires de Coteau-du-Lac / Cascades et le canal de Beauharnois. Inauguré le 9 octobre 1899, il est pourvu de 5 écluses, soit 5 plans d'eau qui relient les lacs Saint-François et Saint-Louis. Complété au coût de 6 046 406 \$, une somme colossale à l'époque, il sera en opération jusqu'à l'automne 1958. La construction du canal de Soulanges affecte grandement le petit village de Pointe-des-Cascades. En établissant son tracé au beau milieu du noyau villageois de l'époque et en procédant à de nombreuses expropriations, les promoteurs du canal rayent pratiquement le village de la carte.

Itinéraire suggéré : Sur le chemin du retour, empruntez le chemin du fleuve en direction ouest en longeant le Saint-Laurent.

ArchéoTour

des vestiges archéologiques de la canalisation



ArchéoBalade

CIRCUIT D'ENVIRON 45 KILOMÈTRES À VÉLO

LES VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES À DÉCOUVRIR ?

- 1 Lieu historique national de Coteau-du-Lac
- 2 L'embouchure ouest du canal et le pont tournant de la voie ferrée
- 3 Le Petit Pouvoir des Cèdres
- 4 Le complexe de l'écluse 4
- 5 L'embouchure est du canal et le Parc des Ancres

PROFITEZ-EN POUR EXPLORER LA RÉGION !

- A** Le parc Pointe-des-Cascades et ses sentiers
- B** La centrale hydroélectrique Les Cèdres et les vestiges l'entourant
- C** Le site de commémoration de la Bataille des Cèdres
- D** Le navette fluviale Les Cèdres
- E** L'église Saint-Joseph de Soulanges

