

La controverse du chenal droit du lac Saint-Pierre, 1844-1847

Claude Péloquin

Février 2023

Été 1844. Pour y faciliter la navigation, les employés du *Board of Works* de la province du Canada commencent les premiers travaux de dragage dans le lac Saint-Pierre. Ces travaux avaient pour objectif le remplacer ce chenal principal dans la partie nord du fleuve – le tracé naturel, jugé trop croche – par un chenal artificiel qui serait « droit », ou « direct », dans la partie sud du fleuve.

Trois ans plus tard, en septembre 1847, alors que onze des treize kilomètres prévus ont été creusés, mais seulement à la moitié de la profondeur et de la largeur espérées, et au double du coût initialement estimé, le projet est abandonné, considéré comme un échec total.

Lorsque l'on relance le dragage de cette section du Saint-Laurent en 1851 – cette fois sous la direction des commissaires du Havre de Montréal –, c'est dans le chenal dit « naturel », au nord, qu'on décide de creuser, et c'est ce tracé courbé que la navigation suit depuis.

Pourquoi avait-on choisi de commencer un nouveau chenal artificiel dans une partie moins profonde du lac, plutôt que d'améliorer le chenal déjà existant? Et pourquoi revenir sur cette décision après y avoir tant investi? L'examen des documents techniques et politiques existants ne permet pas en soi de confirmer ni de réfuter l'hypothèse, aussi simpliste puisse-t-elle être, que le tracé droit aurait pu avoir été préféré justement parce qu'il était plus ambitieux et plus coûteux¹. Ceci dit, les controverses concernant l'usage des fonds et le traitement des employés suggèrent que la préférence esthétique « moderne » pour un canal rationnellement droit (comparativement plus compatible avec, selon l'anthropologue James Scott, la préférence de l'état pour les processus de simplification, d'abstraction et de standardisation qui rendent lisible le monde social et naturel²) se soit bien harmonisé aux efforts des gouvernants et ingénieurs pour maximiser leur capture des fonds publics attribués à ces travaux.

1. Version détaillée de Claude PÉLOQUIN. « Le chenal droit du lac Saint-Pierre (1844-1847) ». In : *Histoire Québec* 28.1 (2022), p. 34-36.

2. James C. SCOTT. *L'œil de l'État. Moderniser, uniformiser, détruire*. Trad. par Olivier RUCHET. Paris : La Découverte, 2021.

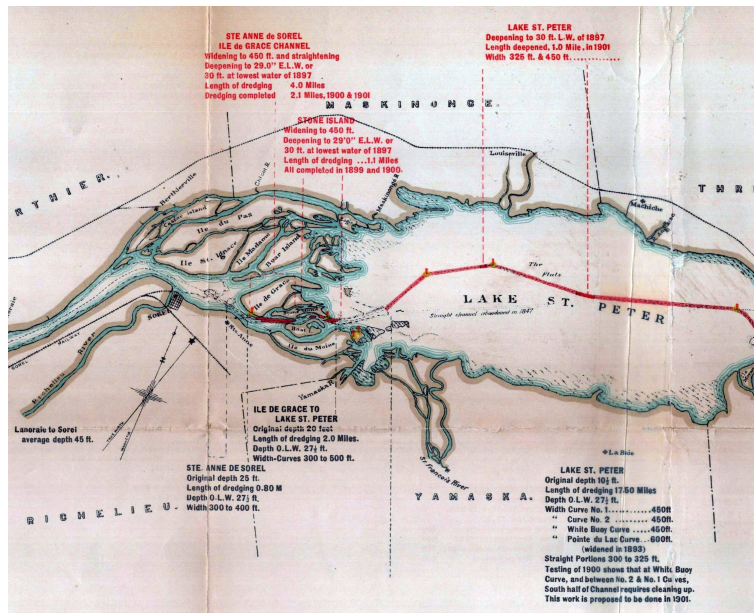


FIGURE 1 – Section de la carte *River St. Lawrence ship Channel between Montreal and Quebec* publiée par le *Department of Public Works* du Canada, 1901.

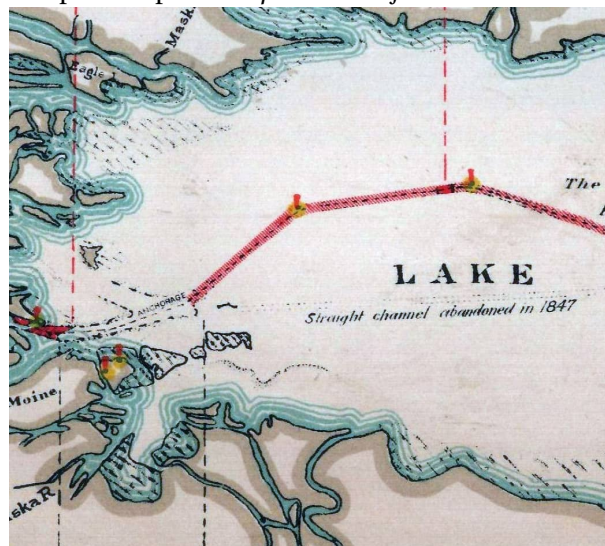


FIGURE 2 – « *Straight channel abandonned in 1847* ».

Le lac Saint-Pierre

Entre Sorel-Tracy et Trois-Rivières, le lac Saint-Pierre est en fait un élargissement du fleuve Saint-Laurent, d'une longueur d'environ trente kilomètres et d'une largeur d'environ quatorze kilomètres. La faible profondeur de cette section du fleuve a longtemps imposé d'importantes limites au tonnage des bateaux qui le traversent et les vents qui y sont souvent très forts ont historiquement causé de nombreux naufrages³.



FIGURE 3 – *Raft in a squall on Lake St-Peter*, William Henry Bartlett, 1840.

Dans le but d'éliminer, ou du moins, d'amenuiser cet obstacle, les gouvernements mandatent, depuis plus de 160 ans, scientifiques, ingénieurs et manoeuvres à la tâche de modifier la morphologie de ce plan d'eau pour y faciliter la navigation commerciale. Le chenal principal a été dragué une douzaine de fois et on y a ajouté des phares et des bouées; les autres passages entre les îles ont été endigués pour maximiser le courant dans ce chenal principal. Le niveau de l'eau est en partie contrôlé par des barrages en amont⁴.

Le dragage entamé à l'été 1844 était en quelque sorte le coup d'envoi de cette longue série de modifications.

3. C'est la carte sur la page précédente, publiée en 1901, qui a attiré mon attention sur ce chenal abandonné : PUBLIC WORKS OF CANADA. « River St. Lawrence ship Channel between Montreal and Quebec ». In : *Canadian Sessional Papers Maps (1901-1925)* 36.7 (1901), 35a. URL : https://maps.library.utoronto.ca/datapub/digital/sess_papers/.

4. Jean MORIN et Jean-Philippe CÔTÉ. « Modifications anthropiques sur 150 ans au lac Saint-Pierre : une fenêtre sur les transformations de l'écosystème du Saint-Laurent ». In : *Vertigo — la revue électronique en sciences de l'environnement* 4.3 (2003). URL : <https://doi.org/10.4000/vertigo.3867>.

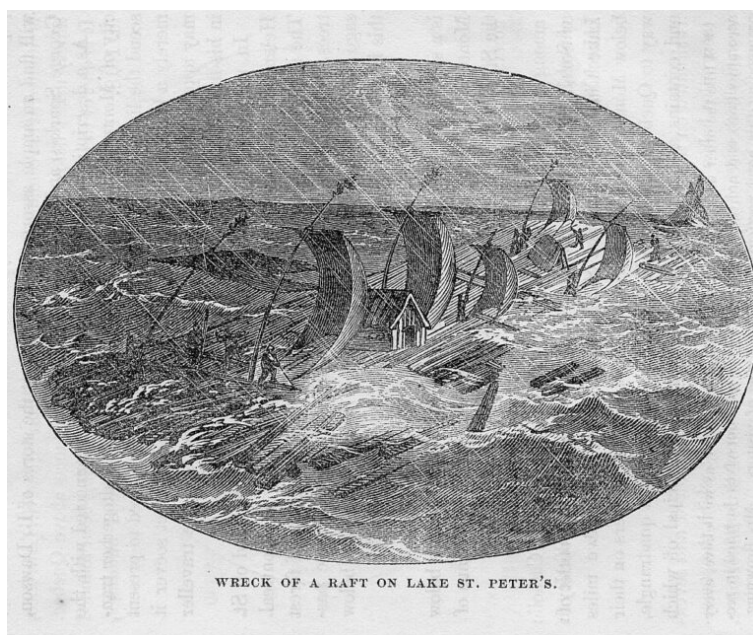


FIGURE 4 – *Wreck of a raft on Lake St. Peter's*, Jonn Andrew, 1860.

L'acte d'Union et le bureau des Travaux de la Province du Canada

Ces travaux étaient demandés depuis longtemps déjà, mais en vain. En 1827 des marchands de Montréal avaient présenté une pétition formelle à l'Assemblée législative du Bas-Canada afin de demander l'approfondissement du chenal au lac Saint-Pierre [...] afin de faire en sorte que le « Saint-Laurent soit navigable à une profondeur de 4,3 m à partir de l'Océan Atlantique jusqu'à Montréal, et ce, pendant toute la saison de navigation⁵ ». Cette demande, ainsi qu'une autre demande semblable en 1836, resta sans suite concrète, outre la création d'un comité d'experts mandaté pour explorer la question⁶.

Et puis le 26 août 1841, l'Assemblée législative autorise « qu'il soit pris des mesures pour creuser le chenal du lac Saint-Pierre ». D'une longueur prévue de 13 km, ce chenal sera, espérait-on, aussi sécuritaire qu'efficace. Dans les mois qui suivent, on effectue d'autres relevés hydrographiques, on acquiert et on teste l'équipement, et on attend le financement nécessaire. Ces fonds sont finalement accordés par l'assemblée en 1843, celle-ci ayant voté pour le

5. Jean-Philippe CÔTÉ et Jean MORIN. *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 19^e siècle : 1844-1907*. Environnement Canada, 2007.

6. Nora CORLEY. « The St. Lawrence Ship Channell, 1805-1865 ». In : *Cahiers de géographie du Québec* 11.23 (1967), p. 277-306. DOI : 10.7202/020728ar.

financement de travaux visant à approfondir le chenal de navigation du lac de 3,4 m (11 pieds) à 4,3 m (14 pieds)⁷.

C'est le tout nouveau *Board of Works of the Province of Canada* – le bureau des Travaux de la Province du Canada – qui fut mandaté ce projet. Le bureau avait été créé cette année-là pour remplacer le *Board of Works of Lower-Canada* – le bureau des Travaux du Bas-Canada – alors que ce dernier avait été établi seulement deux ans auparavant, en 1839.

Le contexte historique est particulier. Le gouvernement impérial avait tout juste fini d'écraser les soulèvements des Patriotes de 1837 et 1838, et il tenait à s'assurer que de telles révoltes ne se répètent pas. L'approche préconisée fut de finaliser la transformation, jusque-là passablement incomplète, du Canada en une véritable colonie britannique, notamment en assimilant la population francophone. À cette fin, l'Acte d'Union de 1840, qui entra en vigueur le 10 février 1841, fusionnait sous la même gouverne le Bas-Canada francophone avec le Haut-Canada anglophone, créant ainsi la province du Canada (ou « Canada-Uni »). Dans les faits, cette « union » est l'annexion du Bas-Canada par le Haut-Canada visant à uniformiser – angliciser – la colonie pour achever la conquête de 1760.

Ainsi, c'est seulement six mois après l'entrée en vigueur de l'Acte d'Union créant cette nouvelle province du Canada-Uni, durant la « première session du premier parlement » de cette province, que l'Assemblée législative avait pris la décision d'autoriser ces travaux.

Il faut dire que le gouvernement de ce nouveau « Canada-Uni » s'était rapidement enthousiasmé, dès sa formation, pour les grands projets de génie civil : routes, canaux, ponts, etc. Le bureau des Travaux fut alors créé pour administrer les fonds mobilisés pour ces constructions. Certains estiment même que ce sont ces besoins de financement qui avaient, au moins en partie, justifié « l'union des Canadas⁸ ». Les provinces séparées n'auraient pu se permettre de tels ouvrages. L'Acte d'Union combinait la dette relativement élevée du Haut-Canada anglophone (1 200 000 £ pour 450 000 habitants) à celle du Bas-Canada francophone, bien moindre (environ 95 000 £ pour 650 000 habitants)⁹. C'est donc en partie en imposant le « partage » des dettes du Haut-Canada avec le Bas-Canada que le gouvernement impérial du Royaume-Uni et les investisseurs et gouverneurs du Canada-Uni pouvaient maintenant accéder au crédit nécessaire à de nouveaux investissements.

C'est dans ce contexte que le Bureau des travaux commanda, dès 1841, de nombreux projets, embauchant des douzaines d'ingénieurs, dans un mouvement que l'historien Richard White estime comme étant la genèse de la profession d'ingénieur au Canada, et qui dura jusqu'à ce que le bureau épuise

7. CÔTÉ et MORIN, *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 19^e siècle : 1844-1907*.

8. John P HEISLER. *The Canals of Canada*. National Historic Sites Service, National, Historic Parks Branch, Department of Indian Affairs et Northern Development, 1973.

9. Gilles GALLICHAN. « De Kingston à Montréal : à la recherche d'une capitale 1841-1844 ». In : *Les Cahiers des dix* 70 (2016), p. 43-79. DOI : 10 . 7202 / 1038744ar, Les montants respectifs de ces dettes varient d'une source à l'autre, et la conversion des monnaies est difficile. La dette du Haut-Canada par habitant était environ dix-sept fois plus élevée que celle du Bas-Canada.

ses fonds quelques années plus tard, encore non sans effets, négatifs cette fois, pour la profession : « *Employment for civil engineers in Canada fell off in the mid-1840s when the Board's money ran out*¹⁰ ».

La possibilité du dragage au lac Saint-Pierre

Ainsi, au début des années 1840, la Chambre de commerce de Montréal, l'Assemblée législative, et le bureau des Travaux sont tous d'accord sur l'importance et surtout, sur la faisabilité du dragage du lac Saint-Pierre. Ce consensus était alors une nouveauté. La faisabilité de tel dragage, particulièrement, avait jusque-là fait objet de débats.

Pendant longtemps, navigateurs et ingénieurs étaient persuadés que toute excavation dans le lac serait vouée à l'échec : selon eux, le canal se remplirait avant même d'être complété, à cause de la nature des matériaux et de l'effet du courant et des vents¹¹.

Cette section d'un profil longitudinal du fleuve publié par les commissaires du Havre de Montréal en 1883¹², illustre bien le relief des hauts-fonds du lac Saint-Pierre avant le dragage :

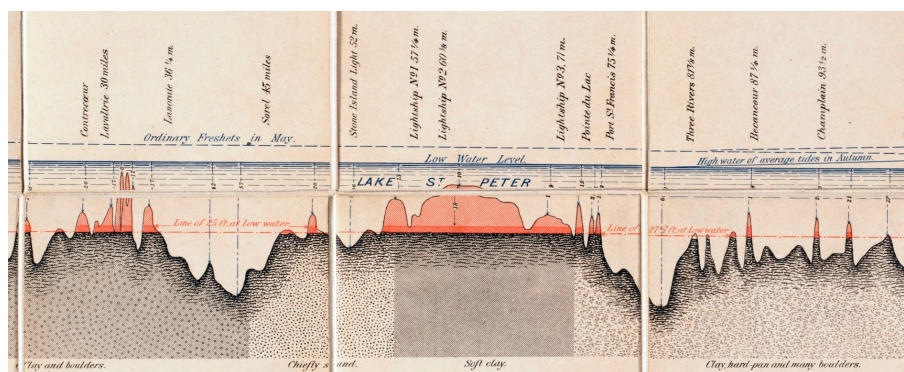


FIGURE 5 – Section de *Profile of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec*. La partie en couleur saumon au centre de l'image représente le haut-fond du Lac Saint-Pierre (« *Lake St. Peter* ») qui, en 1883 – quarante ans après le projet des années 1840 qui nous intéresse ici – avait, finalement, été dragué.

Et puis, l'hypothèse voulant que le substrat soit plus stable qu'imaginé jusque-là commence à gagner du terrain. Déjà, en 1826, l'ingénieur John By,

10. RICHARD WHITE. « Canadian Civil Engineers Pre-1850 : Professionals Before Professionalization ». In : *Scientia Canadensis* 24 (2000), p. 73-95. DOI : 10.7202/800416ar, p.76.

11. CORLEY, « The St. Lawrence Ship Channell, 1805-1865 ».

12. HARBOUR COMMISSIONERS OF MONTREAL. *Profile of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec*. Sous la dir. de JOHN KENNEDY, ING. 1883. URL : https://archive.org/details/McGillLibrary-rbse_profile-river-st-lawrence_G3312S5C311883H37-map-15973/mode/1up.

connu pour son apport à la construction du canal Rideau au Haut-Canada, avait effectué des relevés sur le lac Saint-Pierre, à la suite desquels il était d'avis que le fond, composé d'argile bleue entremêlée de sables fins, assurerait la pérennité de toute tranchée creusée. Mais son avis demeura longtemps minoritaire.

Au début des années 1830, l'hydrographe et capitaine Henry W. Bayfield effectua des relevés hydrographiques détaillés dans cette section du fleuve, à la base des premières cartes bathymétriques « Questionné sur la faisabilité du dragage du lac Saint-Pierre en 1836, Bayfield expliqua devant le comité qu'il considérait cet ouvrage comme un travail de grande difficulté » qui pourrait être possible, notamment en creusant « sur une distance d'environ 3 km, un chenal à travers le banc Saint-François, et de poursuivre à travers les hauts-fonds sur une distance d'environ 7 km »¹³.

Un consensus émerge donc, vers 1840, sur la faisabilité d'un dragage au lac Saint-Pierre; il ne reste qu'à s'entendre sur le tracé à adopter.

Le tracé à choisir

Le Bureau des travaux, sous l'autorité de son président Hamilton H. Killaly, avait décidé de favoriser un nouveau chenal artificiel – « direct » – qui serait creusé pour remplacer le chenal naturel. Les travaux, prévoit-on, dureront trois ans et coûteront 35 000 £. Pour Killaly et ses associés, incluant le Capitaine Bayfield qui le conseille, un chenal droit serait plus sécuritaire puisqu'il assurerait « l'amélioration de la navigation, la diminution du nombre de collisions, la diminution de la longueur du trajet, et la possibilité d'utiliser deux chenaux de navigation »¹⁴. Ces avantages, juge-t-il, sont suffisants pour « justifier l'expérimentation » de ce tracé. L'ingénieur était également d'avis que la construction d'un phare à chaque extrémité du chenal, sur un pilier isolé, combiné à sa droiture, rendra ce chenal artificiel navigable en tout temps.

Plusieurs ingénieurs et navigateurs d'expérience étaient en désaccord avec ce choix. Pour eux, il aurait été préférable d'agrandir le chenal naturel. C'est notamment le cas de l'ingénieur Charles Atherton en 1843, alors qu'il est ingénieur surintendant du lac Saint-Pierre¹⁵. (Atherton fut remplacé en mars 1844, avant le début des travaux, par le Capitaine D. Vaughan, dont le rôle dans ce projet sera discuté plus bas.) Du même avis qu'Atherton, le navigateur C. D. Armstrong, dans une pétition déposée au secrétaire provincial en 1845, remarque « plusieurs éléments que ceux en faveur du chenal droit avaient choisi d'ignorer ». Par exemple, le tracé naturel, « prétendument très

13. CÔTÉ et MORIN, *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 19e siècle : 1844-1907*, p.25.

14. CORLEY, « The St. Lawrence Ship Channell, 1805-1865 », p. 296, également cité dans CÔTÉ et MORIN, p.29.

15. *Report on proposed proceedings in Lake St. Peter, 1843*, cité dans CÔTÉ et MORIN, *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 19e siècle : 1844-1907*, p. 28-29, d'après CORLEY.

croche» et « très compliqué », n'était en fait pas, selon lui, « grossièrement inadéquat », comme le prétendent les tenants du chenal droit, mais « bien assez large et sécuritaire pour la navigation ». La profondeur du chenal naturel était selon lui entre 18 et 20 pieds, « à l'exception d'un seul haut-fond qui pourrait facilement être dragué¹⁶ ». Malgré cette opposition, le bureau des Travaux et va de l'avant avec son choix du tracé droit. Cela dit, la controverse perdure, et est même amplifiée à mesure que les travaux avancent et le coûts du projet augmentent rapidement. En 1846, un Comité spécial est appelé à évaluer le progrès de ces travaux en cours depuis maintenant deux ans.

Aux audiences organisées à cette fin, le capitaine Edward Boxer avance qu'il considérerait dangereux que des navires empruntent ce chenal droit de trois miles de long et de 150 pieds de large; selon lui, « tenter une telle manœuvre » serait de la « folie!¹⁷ ». Il considère simplement qu'un chenal droit est plus dangereux qu'un chenal courbé. Premièrement, le courant accru du chenal droit y attirera radeaux et autres embarcations, augmentant le risque de collisions, alors que ces petites embarcations n'utilisent pas le chenal courbé. Deuxièmement, dans des conditions de visibilité réduite ou la nuit, il est plus facile, dans un chenal courbé, d'évaluer si les navires s'approchent ou s'éloignent, que dans un chenal droit.

Le navigateur J. D. Armstrong, du vapeur « Montreal » est aussi d'avis, comme Boxer, que le chenal droit, étant si peu profond et si étroit, n'accorderait pas assez d'espace pour les bateaux remorqués, d'autant plus que ce nouveau chenal sera inévitablement bloqué par des radeaux qui rendraient le passage de navires dangereux. Interrogé sur les avantages respectifs des deux tracés, M. Armstrong répondit que selon lui c'est le chenal naturel qui devrait être amélioré, parce qu'il a au moins 3,4 m (11 pi) de profondeur durant toute la saison, et qu'il est d'une largeur de 450 m (1 500 pi), ce qui assurerait un niveau d'eau suffisant pour permettre aux bateaux de passer, de s'ancrer et, au besoin, d'être remorqués. Ainsi, quelques travaux d'amélioration et des bouées et des phares seraient à son avis suffisants pour rendre sécuritaire ce chenal naturel.

Pour mieux comprendre les débats entre les tenants des deux tracés et pourquoi le chenal droit fut initialement préféré avant d'être abandonné quelques années plus tard, je me suis intéressé à l'information disponible sur les personnes impliquées, leurs relations et leurs rôles respectifs dans les structures décisionnelles. Sans expliquer, en soi, les processus politiques ayant défini ce

16. CORLEY, « The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865 », p.297 : C.D. Armstrong « ... remarked various points which those in favour of the straight channel had chosen to ignore. These included the fact that the "very crooked" and "very circuitous" route of the old channel was not grossly unsuitable, and was sufficiently safe and wide for navigation; that the depth of water in the old channel, with the exception of one bar which could be easily dredged, was between eighteen and twenty feet, that the cost of deepening the channel from Rivière du Loup in Lake Saint Peter to deep water would be the same as deepening the whole of the old channel through the lake; that the distance saved by straightening out the channel was only about one mile; that it was easier to work in the old channel than in the new; and finally, that if dams were built between the islands at the head of the lake they would possibly cause the flooding of valuable farmlands ».

17. Ibid., p.299 : « indeed it would be madness to attempt it. »

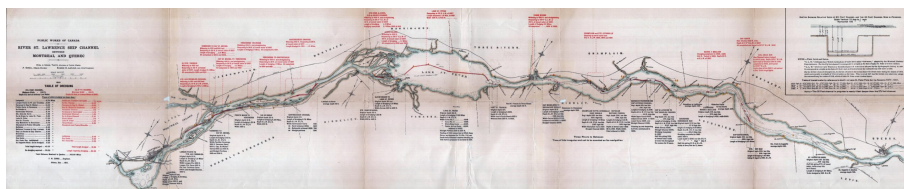


FIGURE 6 – « *River St. Lawrence ship Channel between Montreal and Quebec* », 1901

façonnement du paysage, cette « personnification » des débats techniques permet d'explorer quelques hypothèses à leur sujet.

Ce projet de chenal droit, décidé en 1841 et entamé en 1844 était donc l'initiative de l'ingénieur civil Hamilton Hartley Killaly (1800-1874). M. Killaly était président du bureau des Travaux (*Board of Works*) depuis sa fondation en 1840. C'est le baron Sydenham (« Charles Edward Poulett Thomson dit Lord Sydenham », 1799-1841), le premier gouverneur du Canada-Uni, qui avait nommé M. Killaly à ce poste¹⁸.

Un ingénieur civil d'origine irlandaise, M. Killaly avait commencé sa carrière d'ingénieur à l'édifice de douane de Dublin et sur les chemins, ponts et canaux de la rivière Shannon. Il s'installa au Canada en 1834, à New London, Ontario, et travailla au premier agrandissement du canal Welland en 1837, à la suite de quoi il est nommé à la présidence du bureau des Travaux.

Il est décrit par ses contemporains comme étant un personnage « haut en couleur », un « Irlandais jovial », vêtu de « cuissards de satin, portant des escarpins de danse en cuir verni, le tout coiffé d'un chapeau si délabré » qu'il donne l'impression d'avoir roulé dans la boue¹⁹.

Pour certains observateurs de l'époque, la nomination de M. Killaly au poste de directeur du bureau des Travaux ce poste ne pouvait être que le résultat de favoritisme et clientélisme des gouvernants. En 1865, John Langton, vérificateur général du Canada ira jusqu'à dire de Killaly, ce « bonhomme jovial » promu par Lord Sydenham, qu'il n'est rien de moins qu'un « scélérat » des plus « fourbes » et « corrompus²⁰ ».

Il est impossible de déterminer si, ou dans quelle mesure, ces épithètes sont appropriés. Cependant, il est évident que pour plusieurs, les pouvoirs

18. Geo MAINER. « Hamilton Killaly ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 10. 1972. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/killaly_hamilton_hartley_10F.html. Pour ce qui est du baron Sydenham, Charles Edward Poulett Thomson, il était, avant la création du Canada-Uni, gouverneur du Conseil spécial, le gouvernement autoritaire qui dirigeait le Bas-Canada entre 1839 et 1941, ayant ainsi succédait à Lord Durham et à John Corborne.

19. Christina CAMERON. *Charles Baillairgé : Architect and Engineer*. Montréal et Kingston : McGill-Queen's University Press, 1989, p.75. « ... a colorful character [...] a jovial Irishman... attired in tight satin breeches and patent leather dancing pumps... the ensemble topped by a hat so dilapidated that it looked... as if he'd had tumbled into the mud of a nearby ditch returning from an Irish fair ».

20. John Langton, 1865, lettre citée dans *ibid.*, p. 75 : « A jolly fellow brought out by Lord Sydenham and about as double dealing and corrupt a scoundrel as you will meet anywhere ».

conférés à M. Killaly sont exagérés. Par exemple, sa capacité d'approuver, à titre de représentant politique, les décisions qu'il prenait à titre de spécialiste technique aurait en partie expliqué les dépenses « énormes et pratiquement incontrôlées » du bureau ²¹.

Plus haut je rapportais les réserves formulées par le Capitaine Boxer quant au chenal droit entrepris par le bureau sous la gouverne de Killaly. M. Boxer y avançait qu'il considérerait dangereux que des navires empruntent ce nouveau chenal droit si étroit, selon lui, que « tenter une telle manœuvre » serait de la « folie ».

Edward Boxer (1784-1855) était alors, depuis octobre 1841, maître du havre et capitaine du port de Québec, poste auquel il avait été, tout comme Killaly, nommé par Lord Sydenham. Il avait dirigé, à l'initiative du gouvernement britannique, le relevé hydrographique du Saint-Laurent et des Grands Lacs de 1845.

Sa notice dans le Dictionnaire biographique du Canada ²² indique que cet officier naval d'expérience n'en était pas à ses premières critiques à l'égard du travail de Killaly : certains des observateurs qu'il avait rencontrés durant ses voyages avaient pris note de « ses remarques particulièrement caustiques sur le canal Welland, sur le canal de Beauharnois et sur le chenal traversant le lac Saint-Pierre, accusant le bureau des Travaux publics de la province d'être coûteux et inefficace ».

Selon Boxer, M. Killaly avait été nommé directeur grâce à ses relations et non à ses compétences. Il souhaitait donc, pour remplacer Killaly « vivement la nomination d'un ingénieur d'Angleterre qui serait « libre des contraintes provenant des relations et des intérêts du pays ²³ ».

La commission d'enquête sur les travaux au lac Saint-Pierre

Le compte-rendu de la Commission d'enquête sur les travaux et les dépenses au lac Saint-Pierre et les lettres et rapports recueillis dans le cadre de cette commission ²⁴, mettent en lumière controverses et accusations qui

21. CAMERON, *Charles Baillairgé : Architect and Engineer*, p. 76.

22. William Alexander Binny DOUGLAS. « Edward Boxer ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 8. 1985. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/boxer_edward_8F.html.

23. Ibid., « Hamilton Killaly, président du bureau des Travaux publics, s'offusqua de ces calomnies sur son service et sur les travaux de génie auxquels il avait été associé, et s'en plaignit au ministère des Colonies. Le fait que Boxer nia par la suite avoir eu de l'animosité envers le bureau réduisit au minimum la controverse. »

24. Tous les documents discutés dans cette section se trouvent dans l'appendice DD du sixième volume des journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada (1847) : PROVINCE DU CANADA. *Appendice du sixième volume des journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada*. Montréal, 1847, Ce sont soixante-quatorze pages de lettres et documents écrits entre mai 1846 et mai 1847, rassemblés suite à « la requête faite par l'Assemblée législative, en juin de cette année-là, au gouverneur général », de « mettre devant la Chambre, copies de toutes les communications échangées entre le Gouvernement Provincial et le Gouvernement Impérial [...] au sujet des travaux qui se poursuivent sur le lac Saint-Pierre, avec tous les Rapports

auront miné l'autorité et la crédibilité du bureau, de M. Killaly, et, par extension, la viabilité du chenal droit. Ces documents révèlent que la création de la Commission d'enquête sur les travaux et dépenses faisait suite à des plaintes d'employés pour mauvais traitement et accusations de malversations et d'abus de pouvoir.

C'est en effet suite à ces allégations que le Conseil Exécutif avait décidé, en mai 1846, qu'« aucune nouvelle allocation pécuniaire » [ne] soit accordée « pour les travaux maintenant en progrès dans le lac Saint-Pierre » et qu'une Commission d'enquête soit mandatée pour évaluer la validité des accusations. Peu après, en juin, les travaux de dragage sont formellement suspendus, M. Killaly est démis de ses fonctions de président du bureau des Travaux alors que ce Bureau est éventuellement transformé en ministère (« Department »)²⁵.

Pour Killaly, il s'agit d'une attaque dirigée pour des fins politiques. Dans une lettre du 30 mai 1846, il fait part de son désaccord avec la décision du Conseil exécutif de suspendre le financement des travaux²⁶ :

« L'inopportunité d'interrompre des travaux dans un état aussi avancé; lorsque, après une dépense de 61 000 £, la minime somme, comparativement parlant, de 8 500 £ suffirait pour ouvrir un chenal de 150 pieds de largeur, parfaitement clair de tout obstacle d'une eau profonde à l'autre. » Plus tard, il ajoutera que « la seule économie que l'on fera par là seront les frais de combustible, huile et suif et qui est comparativement minime, et que, dû à cette suspension, l'ouverture du chenal ne pourra être accomplie durant cette saison »²⁷.

Environ deux semaines plus tard, donc toujours en juin 1846²⁸, le Capitaine David Vaughan, l'ingénieur-surintendant du lac Saint-Pierre est convoqué à Montréal, « sans délai », « pour clore les comptes avec les différentes

qui ont été faits au Gouvernement Provincial, et toutes les décisions auxquelles le Conseil Exécutif en est venu à cet égard; et aussi le Rapport de la Commission d'enquête, tenue à William-Henry dans le mois de décembre dernier, relativement à la régie et à l'administration desdits travaux, ensemble avec les décisions prises par le Gouvernement à ce sujet ».

25. George Frédéric Théophile BAILLAIRGÉ. *Ingénieurs et surintendants, etc. et les travaux publics sur lesquels ils ont fait rapport, ou ont été employés, Canada, 1779 à 1891*. 1891, Ce répertoire des ingénieurs et surintendants du Canada indique que M. Killaly n'était déjà plus président du bureau depuis le 8 juin 1846, date à laquelle il prenait acte de la requête demandant la suspension des travaux au lac Saint-Pierre. Le bureau est réorganisé en ministère des Travaux publics (Department of Public Works), également en 1846, duquel il fut nommé aide-commissaire en février 1851, dernier poste qu'il aurait occupé avant son décès en 1874.

26. Killaly estime qu'en cette date, l'achèvement des travaux (compléter le nouveau chenal droit) nécessiterait 8 500 £, il serait donc inutile, selon lui, de dépenser les fonds déjà alloués, dont il ne resterait que 1 000 £, en tenant compte des dépenses déjà encourues en cette date. Car « à moins que la somme de 8 000 £ ne soit accordée et dépensée pour compléter le chenal, on ne pourra pas en obtenir aucune utilité pratique ».

27. Hamilton Killaly, lettre du 8 juin 1846 accusant la réception de la lettre ordonnant les travaux sur le lac Saint-Pierre soient suspendus (décision qu'il informe avoir relayé au surintendant des travaux, malgré son opposition.)

28. David Vaughan avait remplacé Charles Atherton au poste d'ingénieur-surintendant du lac Saint-Pierre en 1844 après qu'Atherton ait publiquement contesté le bien-fondé du projet de creuser le chenal droit favorisé par son supérieur, M. Killaly.

parties employées sur le lac²⁹.

Peu après la convocation de Vaughan, M. Killaly écrit une autre lettre aux commissaires des Travaux publics pour défendre le travail de Vaughan, dont « la nomination à la charge de Surintendant-en-chef des Travaux avait été faite d'après le désir spécial de sir Richard Jackson³⁰ ».

Cette lettre de Killaly semble demeurer sans suite. Les documents qui la suivent dans le compte-rendu de la commission d'enquête sont pratiquement tous d'ordre technique, concernant la nature des travaux dans son ensemble.

Capitaine Bayfield

Face aux critiques à l'égard de ses travaux, alors en cours depuis deux ans, et après avoir été démis de sa présidence du bureau, Killaly propose que le bureau demande à l'Amirauté de « donner les instructions au Capitaine Bayfield » de se rendre au lac Saint-Pierre pour comparer les deux chenaux, l'ancien chenal courbé et le nouveau cheval droit, examiner « la quantité d'ouvrage qui a été faite » et, à la suite de cette estimation, indiquer la marche à suivre. La correspondance qui suit révèle que le comité accepta cette proposition³¹.

Ainsi, le 17 septembre suivant (1846), c'est le capitaine Bayfield qui écrit au bureau, directement de « à bord du *Gulnare*, Lac Saint-Pierre », pour faire de ses observations concernant « dans lesquels les deux chenaux il serait à propos de continuer l'excavation. » Les observations de M. Bayfield s'avèrent accommodantes pour les deux parties. Il rapporte que les travaux au chenal droit décrit par Killaly ont bien été effectués, et que même si à son avis il aurait été plus efficace et moins coûteux d'approfondir le chenal naturel que de creuser un chenal artificiel, maintenant que ce nouveau chenal est com-

29. Thomas Begly, secrétaire du bureau, lettre du 18 juin 1846. Suite à la lettre de son excellence « ordonnant que le Capitaine Vaughan soit appelé à Montréal sans délai, et qu'il apporte avec lui tous Ses papiers, etc., requis pour clore les comptes avec les différentes parties employées sur le lac », M. Vaughan est présentement à Montréal et « il désire savoir s'il est nécessaire qu'il demeure ici. » Cette lettre est accompagnée d'un memorandum faisant état des termes d'emploi des contractuels pour ces travaux. On y apprend que le capitaine Vaughan est engagé, depuis le 1er mars 1844, comme surintendant des travaux au lac Saint-Pierre, au cours actuel de 500 £ par année. James State, garde-magasin depuis le 1er mars 1844, à 8 15 £ s par mois (soit environ 100 £ par année).

30. Le lieutenant-Général Richard Downes Jackson (1777-1845) avait servi en Irlande durant la rébellion de 1798 et durant les guerres napoléoniennes en Allemagne la même année et en 1805, dans la péninsule ibérique. Il succéda à John Colborne à titre de commandant en chef des troupes de l'Amérique du Nord britannique, arrivant à Québec en 1839, à bord du même bateau qui amenait le nouveau Gouverneur Général de la Province du Canada, Lord Sydenham, et il occupa brièvement ce poste (à titre intérimaire) à la mort de ce dernier en 1841, jusqu'à l'arrivée en fonction de Charles Bagot au début de 1842. Norman HILLMER et O A COOKE. « Sir Richard Downes Jackson ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 7. 1988. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/jackson_richard_downes_7F.html.

31. Hamilton Killaly, lettre du 24 juin 1846.

mencé et il est préférable de le continuer plutôt que de revenir au chenal naturel³².

« Qu'un bruit eût circulé dans le village de Sorel que le Capitaine Vaughan avait employé de la peinture appartenant au bureau pour peindre sa maison »

Puis, dans une lettre de novembre 1846, le garde-magasin du bureau des Travaux à Sorel, James State – employé du Capitaine Vaughan – fait état de rien moins qu'une « tyrannie », exercée non seulement contre lui, mais « contre tout homme qui ose dire quelque chose de défavorable au Capitaine Vaughan. » M. State demande à son correspondant si « les messieurs à la tête de votre département, permettront-ils que le Capitaine Vaughan me maltraite, m'appelle menteur, et me porte son poing à la figure d'une manière menaçante, parce que j'essaie de remplir mes devoirs honnêtement³³ ? ». S'ensuit donc, à Sorel, en décembre l'« enquête sur certaines accusations portées par M. James State, Garde-Magasin à Sorel, contre le Capitaine Vaughan, Surintendant du bureau des Travaux publics du Lac Saint-Pierre [...], relativement au prétendu mauvais emploi des fonds et des matériaux destinés au service du lac Saint-Pierre. »

Les accusations envers le capitaine Vaughan, révélées en détail au cours des nombreux témoignages et contre-témoignages de plus de vingt-cinq témoins, font égard à 1) l'emploi des travailleurs du bureau à des fins personnelles; 2) l'usage de matériels du bureau à des fins personnelles; et 3) le mauvais traitement des employés.

L'emploi des travailleurs du bureau à des fins personnelles

- Un dénommé F. Rotting, salarié des Travaux du lac Saint-Pierre, à titre d'homme de guet, aurait été employé par M. Vaughan « le soir et le

32. Henry Bayfield, lettre du 17 septembre 1846. « jusqu'ici les travaux (pour ce chenal) ont été habilement exécutés. » Il remarque également que, pour compléter le chenal droit, continuer la tranchée à travers le banc de Saint-François, qui est au moins 100 brasses (182 m) de plus large qu'estimé à l'origine, occasionnerait probablement une dépense additionnelle de 80 000 £ ou 90 000 £. Par contre le retour au chenal naturel occasionnera également, selon Bayfield, des coûts supplémentaires; il faudra déplacer les bouées, et fermer la nouvelle ligne : « Il ne serait pas prudent de laisser le nouveau chenal ouvert parce que la quantité d'eau qui y passe maintenant diminuerait les chances de succès de toute tranchée qui serait exécutée à travers les bancs de l'ancien chenal. » En outre, conclut-il, « les raisons que l'on donne contre l'ancien chenal se rapportent à sa direction tortueuse. » Ainsi, M. Bayfield recommande donc « que le nouveau chenal (droit) soit complété jusqu'à la profondeur requise, à savoir 14 pieds dans les eaux basses des étés ordinaires, et ce jusqu'à la largeur de 400 pieds. »

33. James State, lettre du 11 novembre 1846. Cette lettre est suivie, le 14 novembre, de deux autres, plus posées, réitérant l'importance de l'enquête demandée, aux « Honorables Commissaires des Travaux publics », le 14 novembre, et une autre, au même destinataire (non identifié) que celle du 11 novembre.

- jour, à peindre sa maison, pendant la plus grande partie du mois ».
- Les salaires d'autres employés, incluant les montants de la pension chez M. Vaughan, auraient également été facturés au bureau sans que ces derniers aient « été employé en aucune manière aux travaux pour lesquels ils ont été payés. »

L'usage de matériels du bureau à des fins personnelles

- La « peinture verte que [M. Rotting] a employée pour peindre la maison du Capitaine Vaughan appartenait au service du Lac. »
- Allison Wright, le capitaine du bateau vapeur du bureau des Travaux « Le Vulcan », aurait corroboré, sous serment, certaines de ces accusations : « Je me souviens que de la peinture verte et de la peinture jaune, je ne peux en dire la quantité, prise à bord du [bateau vapeur] "St. Peter" et portée à la maison du Capitaine Vaughan. La peinture verte a été rapportée environ dix semaines plus tard, après que F. Rotting fut renvoyé du service, et qu'un bruit eût circulé dans le village de Sorel que le Capitaine Vaughan avait employé de la peinture appartenant au bureau pour peindre sa maison ».
- Ce bateau vapeur « Le Vulcan » est lui-même impliqué dans ces accusations. Le bateau aurait fait deux voyages au bas du fleuve, pendant l'été de 1845, avec, à son bord le Capitaine Vaughan, et, selon ce dernier, H. Killaly et sa famille. Le bateau et ses passagers auraient été absents du lac Saint-Pierre pendant environ dix jours lors du premier voyage, et environ six jours lors du second voyage, deux absences qui, toujours selon M. State, auraient retardé les travaux « d'environ un tiers ou un quart ».
- Le capitaine Vaughan, toujours selon M. State, aurait commandé, aux frais du Bureau, la construction d'un esquif par James Ferguson, « connu à Québec comme constructeur de chaloupes élégantes ». Cette chaloupe, qui aurait « coûté plus de quarante louis à la province », serait utilisée par M. Killaly dans ses excursions de pêche et de chasse.
- À cette liste s'ajoutent divers matériaux du Bureau qui auraient été pris par M. Vaughan, incluant quatre morceaux de pin rouge, du savon et de la chandelle, de la corde, et six oreillers.

Le mauvais traitement des employés

- À ces dépenses et usages à des fins personnelles du matériel du Bureau, s'ajoutent les allégations de mauvais traitement des employés, envers qui M. Vaughan aurait été sévère et dur. Ceci inclut les menaces et colères dont M. State a fait état dans sa lettre initiale, mais aussi la mauvaise qualité de la nourriture :
- « Le Capitaine Vaughan étant payé pour nous nourrir [mais] la nourriture était très mauvaise pour le prix de pension qu'il recevait », les pa-

tates et le beurre étaient « immangeables ». Selon M. State, la crainte d’être « mis à terre » aurait « empêché les employés de se plaindre ouvertement. »

Réponse de Killaly

Dans une lettre du 10 janvier 1847, M. Killaly (démis de son poste de directeur des travaux depuis maintenant six mois) répond à ces allégations :

Je n’ai pas été peu surpris de trouver, sous le prétexte d’une attaque dirigée contre cet officier, une atteinte portée contre mon propre caractère, comme on le voit par les questions qui ont été pu être préparées d’avance et qu’on a soumises à chaque témoin, afin de m’inculper; et de voir également la singularité (pour faire usage d’une expression modérée) de demander l’opinion de ces mêmes journaliers sur la convenance de la marche adoptée par le chef du Département dans des matières professionnelles, et sur laquelle deux hommes de la profession s’accordent rarement, et qu’on doit nécessairement laisser au jugement de cet officier supérieur, tant qu’il est jugé, devoir d’établir une enquête aussi rigoureuse que celle capable de remplir les devoirs de sa charge.

M. Killaly sépare les accusations portées contre Vaughan, qu’il « abandonne à sa réputation et à son témoignage », et « la découverte d’un grand nombre des prétendues irrégularités, qui, si elles avaient existé, auraient pu être suffisamment prouvées par l’examen mensuel des comptes à ce moment-là » (alors qu’il dirigeait le Bureau, ce qui n’est plus le cas au moment de l’enquête).

M. Vaughan, de son côté, dans une lettre le 18 janvier 1847, traite de chacune de ces accusations, pour la plupart, présentant des explications qui justifieraient, selon lui, ces emprunts et malentendus, et des excuses et promesses de remboursement pour les quelques autres, plus mineures. Les voyages à bord du Vulcan au bas du fleuve? Inspection des travaux au golfe. La chaloupe? Pour permettre au personnel du Bureau d’accoster à partir de navires, particulièrement du voilier « Red Bird ». Les six oreillers? Ses enfants avaient la rougeole et les oreillers n’étaient pas utilisés par le Bureau.

Le 5 mai 1847, le « Comité de l’Honorable Conseil Exécutif », « d’après toutes les circonstances de cette affaire », « avise humblement Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil de suivre la recommandation des commissaires des Travaux publics, en se dispensant à l’avenir, des services du Capitaine Vaughan, recommandation qui est par la suite approuvée par le Gouverneur.

Les journaux s'en mêlent

Entretemps, au cours de l'été 1847, la controverse sur le tracé du chenal ne se limite plus aux comités techniques. *The Gazette of Montreal* déplore le travail « scandaleux (*“scandalous job”*) au lac Saint-Pierre », ajoutant que ce n'est pas à la population de payer le coût de cette folie. Sarcastique, l'éditorial ajoute que l'on se consolerait peut-être du fait qu'elle vient d'un gouvernement responsable³⁴. Pour *The Gazette*, toute passation de pouvoir anglais au profit de l'Assemblée législative, ou d'un gouvernement responsable au Canada, ne peut que mener à la corruption et à la démagogie. Pour ce quotidien, donc, les coûts astronomiquement déraisonnables du dragage du lac Saint-Pierre font de ce projet un exemple type du gaspillage auquel on pourrait s'attendre advenant d'autres concessions du pouvoir britannique.

Le *Quebec Mercury* est du même avis : « aucune subvention supplémentaire ne doit être accordée à cet engouement au lac Saint-Pierre ; nous croyons qu'un effort sera tenté pour épargner à la province les 4 000 £ restantes sur les 27 000 £ destinées à être coulées dans la boue du lac³⁵ ».

Retour au (chenal) naturel

Au terme de l'enquête sur les travaux au lac Saint-Pierre, le Comité mandaté à cette fin conclut que la décision de favoriser le chenal droit avait sans doute été prise sans considération pour les coûts respectifs des deux tracés. Étant donné l'importance d'améliorer la navigation le plus tôt possible (l'activité au port de Montréal est en forte croissance), le risque associé à l'usage du nouveau chenal par les radeaux et le fait que le fond du lac aux côtés du chenal naturel est déjà plus profond que le long du chenal artificiel, le Comité recommande donc que les travaux sur le nouveau chenal droit soient abandonnés, et que l'on complète l'amélioration du chenal naturel. Cette décision, calcule-t-on, permettra une économie de 44 788 £ pour la province (c'est-à-dire une économie plus grande, que la totalité des coûts du projet, estimé à l'origine, 35 000 £). On remarque que bien qu'elle soit inachevée, ce qui restera de la tranchée du chenal droit sera sans doute d'une certaine utilité (et non une source de danger comme le supposait le capitaine Bayfield auparavant). La navigation profitera sûrement de l'existence de deux chenaux ; l'usage du chenal droit par les radeaux et autres embarcations à faible tirant

34. *Gazette of Montreal*, 23 juillet 1847, cité dans CORLEY, « The St. Lawrence Ship Channell, 1805-1865 », p. 301 : « *The Quebec Gazette called it the “outrageously scandalous job of the Lake St. Peter Straight Channel”, and objected that the money for such folly should come from the people who “must console themselves with the reflection that they are in full enjoyment of ‘responsible government’”* ».

35. *Quebec Mercury*, 17 juillet 1847, cité dans *ibid.*, *It has been determined that no additional grant shall be made for the Lake St. Peter infatuation; we believe that an effort will be attempted to save the Province the remaining £4,000 out of the £27,000 destined to be sunk in the mud of the Lake.* » (Les montants cités dans cet article ne concordent pas avec les chiffres avancés dans les rapports.)

d'eau pourra permettre d'éviter des collisions dans le chenal courbé.

Le bureau des Travaux prend donc la décision, le 16 septembre 1847, d'abandonner définitivement ce nouveau chenal.

Le dragage avait déjà coûté plus du double que ce qui était prévu (76 000 £ contre 35 000 £); onze des treize kilomètres du tracé étaient dragués, mais seulement à la moitié de la profondeur et de la largeur prévue. À ce moment on arrête tout, jusqu'en 1851, lorsqu'on autorise de nouveaux travaux de dragage, dans le chenal naturel (courbé) cette fois, pour élargir et approfondir le tracé qui est encore utilisé jusqu'à ce jour.



FIGURE 7 – *Sunset on Lake Saint Peter, July 1882* par Henri Joly de Lotbinière, Musée du Québec

Selon Christina Cameron, la transformation du Bureau des travaux en ministère en 1846 aurait, au moins en partie, cherché à contrer l'excès de pouvoir décisionnel jusque-là conféré à Killaly, qui était reconnu pour préférer les projets excessivement coûteux³⁶. La préférence pour le chenal droit pourrait-elle justement s'expliquer par les coûts plus élevés que ce tracé engendrait? Ou, encore, ne serait-ce une préférence esthétique d'ingénieurs professionnellement destinés à être épris par des ouvrages rationnellement droits? Les diverses accusations portées contre le Capitaine Vaughan et, par extension, contre M. Killaly, un coup monté pour justifier la tutelle du projet et la rétrogradation du président du Bureau? Un peu de tout ça?

36. CAMERON, *Charles Baillairgé : Architect and Engineer*, p. 76.

Références

- BAILLAIRGÉ, George Frédéric Théophile. *Ingénieurs et surintendants, etc. et les travaux publics sur lesquels ils ont fait rapport, ou ont été employés, Canada, 1779 à 1891*. 1891.
- CAMERON, Christina. *Charles Baillairgé : Architect and Engineer*. Montréal et Kingston : McGill-Queen's University Press, 1989.
- CORLEY, Nora. « The St. Lawrence Ship Channell, 1805-1865 ». In : *Cahiers de géographie du Québec* 11.23 (1967), p. 277-306. DOI : 10.7202/020728ar.
- CÔTÉ, Jean-Philippe et Jean MORIN. *Principales interventions humaines survenues dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec au 19e siècle : 1844-1907*. Environnement Canada, 2007.
- DOUGLAS, William Alexander Binny. « Edward Boxer ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 8. 1985. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/boxer_edward_8F.html.
- GALLICHAN, Gilles. « De Kingston à Montréal : à la recherche d'une capitale 1841-1844 ». In : *Les Cahiers des dix* 70 (2016), p. 43-79. DOI : 10.7202/1038744ar.
- HARBOUR COMMISSIONERS OF MONTREAL. *Profile of the River St. Lawrence between Montreal and Quebec*. Sous la dir. de JOHN KENNEDY, ING. 1883. URL : https://archive.org/details/McGillLibrary-rbsc-profile-river-st-lawrence_G3312S5C311883H37-map-15973/mode/1up.
- HEISLER, John P. *The Canals of Canada*. National Historic Sites Service, National, Historic Parks Branch, Department of Indian Affairs et Northern Development, 1973.
- HILLMER, Norman et O A COOKE. « Sir Richard Downes Jackson ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 7. 1988. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/jackson_richard_downes_7F.html.
- MAINER, Geo. « Hamilton Killaly ». In : *Dictionnaire bibliographique du Canada*. T. 10. 1972. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/killaly_hamilton_hartley_10F.html.
- MORIN, Jean et Jean-Philippe CÔTÉ. « Modifications anthropiques sur 150 ans au lac Saint-Pierre : une fenêtre sur les transformations de l'écosystème du Saint-Laurent ». In : *Vertigo — la revue électronique en sciences de l'environnement* 4.3 (2003). URL : <https://doi.org/10.4000/vertigo.3867>.
- PÉLOQUIN, Claude. « Le chenal droit du lac Saint-Pierre (1844-1847) ». In : *Histoire Québec* 28.1 (2022), p. 34-36.
- PROVINCE DU CANADA. *Appendice du sixième volume des journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada*. Montréal, 1847.
- PUBLIC WORKS OF CANADA. « River St. Lawrence ship Channel between Montreal and Quebec ». In : *Canadian Sessional Papers Maps (1901-1925)* 36.7 (1901), 35a. URL : https://maps.library.utoronto.ca/datapub/digital/sess_papers/.
- SCOTT, James C. *L'œil de l'État. Moderniser, uniformiser, détruire*. Trad. par Olivier RUCHET. Paris : La Découverte, 2021.

WHITE, Richard. « Canadian Civil Engineers Pre-1850 : Professionals Before Professionalization ». In : *Scientia Canadensis* 24 (2000), p. 73-95. DOI : 10.7202/800416ar.