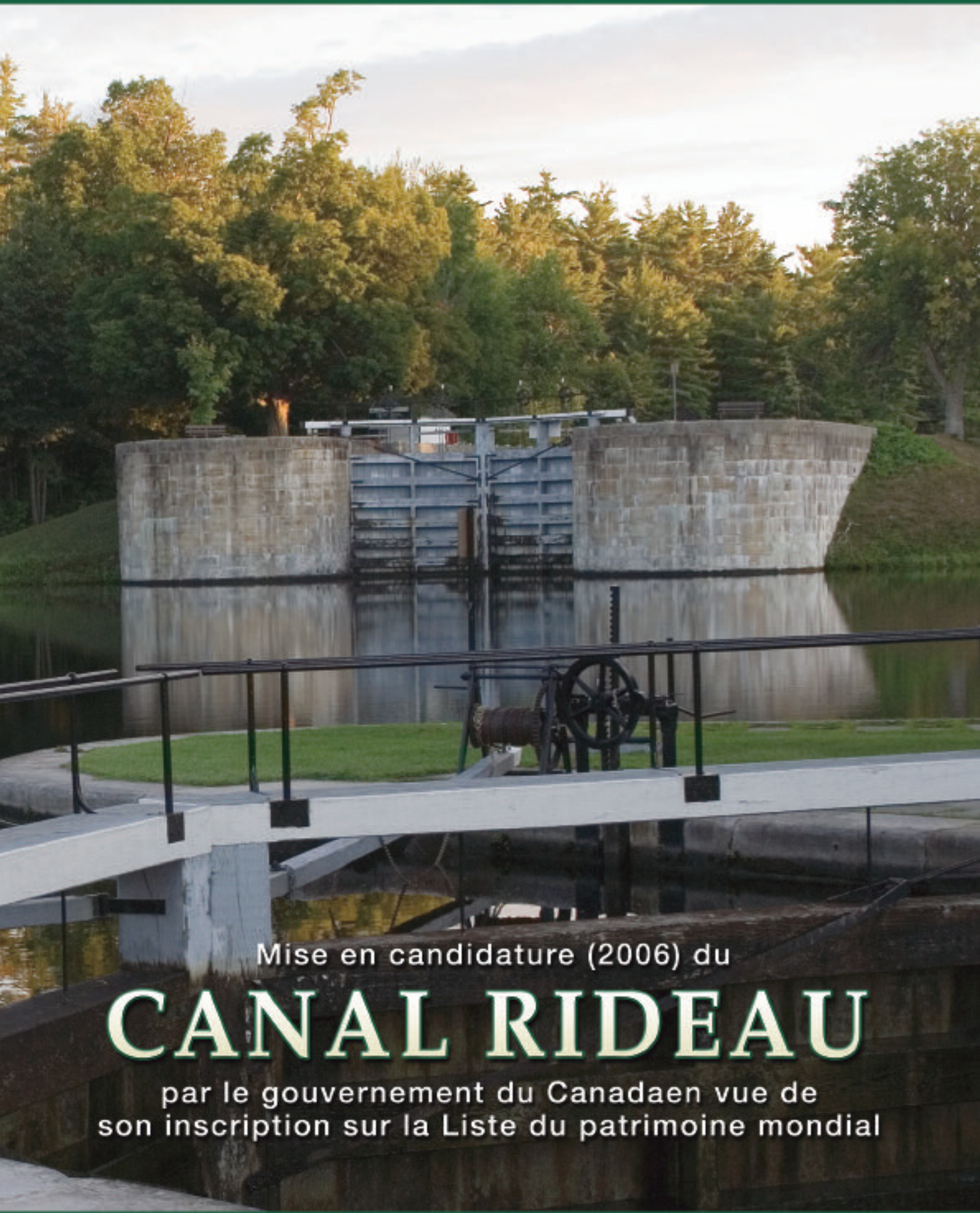




Mise en candidature (2006) du

CANAL RIDEAU

par le gouvernement du Canada en vue de
son inscription sur la Liste du patrimoine mondial



Parcs
Canada

Parks
Canada

Canada

Table des matières

Sommaire

1. Identification de la propriété	6
A. Pays/État partie	7
B. État, province ou région	7
C. Nom de la propriété	7
D. Coordonnées géographiques à la seconde près	7
E. Cartes et plans indiquant les limites de la propriété mise en candidature et de la zone tampon	7
F. Superficie de la propriété mise en candidature (ha) et de la zone tampon proposée (ha)	7
2. Description	13
A. Description de la propriété	15
B. Histoire et évolution de la propriété	74
3. Justification de l'inscription	85
A. Critères en vertu desquels l'inscription est proposée	86
B. Proposition de déclaration de valeur universelle exceptionnelle	91
C. Analyse comparative	91
D. Authenticité	95
4. État de conservation et facteurs ayant une incidence sur la propriété	103
A. État de conservation actuel	104
B. Facteurs ayant une incidence sur la propriété	109
(i) Pressions exercées par le développement	109
(ii) Pressions environnementales	109
(iii) Catastrophes naturelles	110
(iv) Pressions exercées par les visiteurs/activités touristiques	110
(v) Nombre d'habitants dans la propriété mise en candidature et la zone tampon	111

5. Protection et gestion de la propriété	113
A. Propriétaire	114
B. Désignation de protection	114
C. Moyens de mise en œuvre des mesures de protection	114
D. Plans relatifs à la municipalité et à la région où se situe la propriété mise en candidature	117
E. Plan de gestion de la propriété	119
F. Sources et niveaux de financement	120
G. Sources d'expertise et formation en techniques de conservation et de gestion	121
H. Installations destinées aux visiteurs et statistiques	121
I. Politiques et programmes liés à la mise en valeur et à la promotion de la propriété	122
J. Niveaux de dotation	124
6. Surveillance	125
A. Indicateurs-clés permettant de mesurer l'état de conservation	126
B. Dispositions administratives pour la surveillance de la propriété	126
C. Résultats de rapports antérieurs	127
7. Documentation	129
A. Inventaire des photographies, des diapositives et des images, tableau d'autorisation et autre matériel audiovisuel	130
B. Textes relatifs à la désignation, copies des plans directeurs de la propriété ou des documents de gestion et extraits des autres plans se rapportant à la propriété	137
C. Format et date des dossiers ou de l'inventaire de la propriété les plus récents	137
D. Adresses des lieux de conservation des inventaires, dossiers et archives	137
E. Bibliographie	138
F. Liste des documents et renseignements en annexe	145
G. Glossaire	147
8. Coordonnées des responsables	151
A. Rédacteur	153
B. Institution/agence locale officielle	153
C. Autres institutions locales	153
D. Adresse du site Web officiel	153
9. Signature au nom de l'état partie	155

Sommaire

État partie

Canada

État, province ou région

Province de l'Ontario

Nom de la propriété

Canal Rideau

La propriété mise en candidature comprend les ouvrages d'art, les fortifications connexes, les bâtiments, les terrains sur lesquels se trouvent les postes d'éclusement et leurs ressources archéologiques ainsi que le cours même du canal à plans d'eau successifs.

Coordonnées géographiques à la seconde près

L'entrée nord du canal à Ottawa, en bordure de la rivière des Outaouais, se trouve à 75° 42' de longitude ouest et 45° 26' de latitude nord. L'entrée sud à Kingston, dans le lac Ontario, se trouve à 76° 28' de longitude ouest et 44° 14' de latitude nord.

Description textuelle des limites de la propriété mise en candidature

La propriété mise en candidature comporte six éléments, le canal Rideau avec ses postes d'éclusement et ses tronçons navigables du réseau à plans d'eau successifs ainsi que les fortifications à Kingston. Les limites du canal Rideau sont la laisse de hautes eaux des tronçons du canal à plans d'eau successifs et les propriétés de l'Agence Parcs Canada aux vingt-quatre postes d'éclusement. Les limites des fortifications de Kingston sont définies par les propriétés de l'Agence Parcs Canada et celles du ministère de la Défense nationale.

Cartes et plans indiquant les limites de la propriété mise en candidature et de la zone tampon

La carte 1 montre la totalité de la propriété mise en candidature à une échelle de 1:657 296.

La carte 2 montre l'emplacement du canal Rideau dans l'État partie à une échelle de 1:27 718 254.

Les cartes 3 à 3.57 (voir l'annexe des cartes) montrent la propriété mise en candidature et la zone tampon à une échelle de 1:20 000.

Les cartes 4 à 4.24 (voir l'annexe des cartes) montrent les postes d'éclusement à une échelle de 1:4 800.

La carte 5 (voir l'annexe des cartes) montre les fortifications de Kingston à une échelle de 1:12 600.

Justification : Énoncé de valeur universelle exceptionnelle

De par son concept, son plan et son exécution, le canal Rideau est l'exemple le plus remarquable à subsister au monde d'un canal à plans d'eau successifs construit au début du XIX^e siècle, et l'un des premiers canaux conçus expressément pour les navires à vapeur. Il est un exemple exceptionnel de transfert d'une technologie des transports de l'Europe à l'Amérique du Nord et de son ingénieuse adaptation à l'environnement nord-américain. Rare exemple de canal construit avant tout à des fins militaires stratégiques, le Rideau, avec son ensemble de fortifications militaires, témoigne d'un chapitre extraordinaire de l'histoire de l'Homme, celui où la Grande-Bretagne et les États-Unis se sont disputés le contrôle de la partie nord du continent nord-américain.

Critère de mise en candidature de la propriété

Critère (i) : Le canal Rideau est un chef-d'oeuvre du génie créateur humain.

Dans un élan de génie créateur, le lieutenant-colonel John By des Royal Engineers a envisagé la création d'un canal à plans d'eau successifs de proportions gigantesques. L'approche utilisée était tout à fait novatrice – et risquée au plan technique. À l'époque, le réseau des plans d'eau successifs était en effet pratiquement inusité en Europe.

Critère (ii) : Le canal Rideau témoigne d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée sur le développement de la technologie.

La construction du canal Rideau et de ses fortifications a exigé l'adaptation de technologies européennes à l'environnement nord-américain ainsi qu'aux circonstances et à la géographie propres à ce cadre. L'expérience acquise lors de la conception du canal Rideau et de ses fortifications a porté ces technologies à un sommet inégalé.

Critère (iv) : Le canal Rideau est un exemple remarquable d'un ensemble technologique illustrant une période significative de l'histoire de l'Homme.

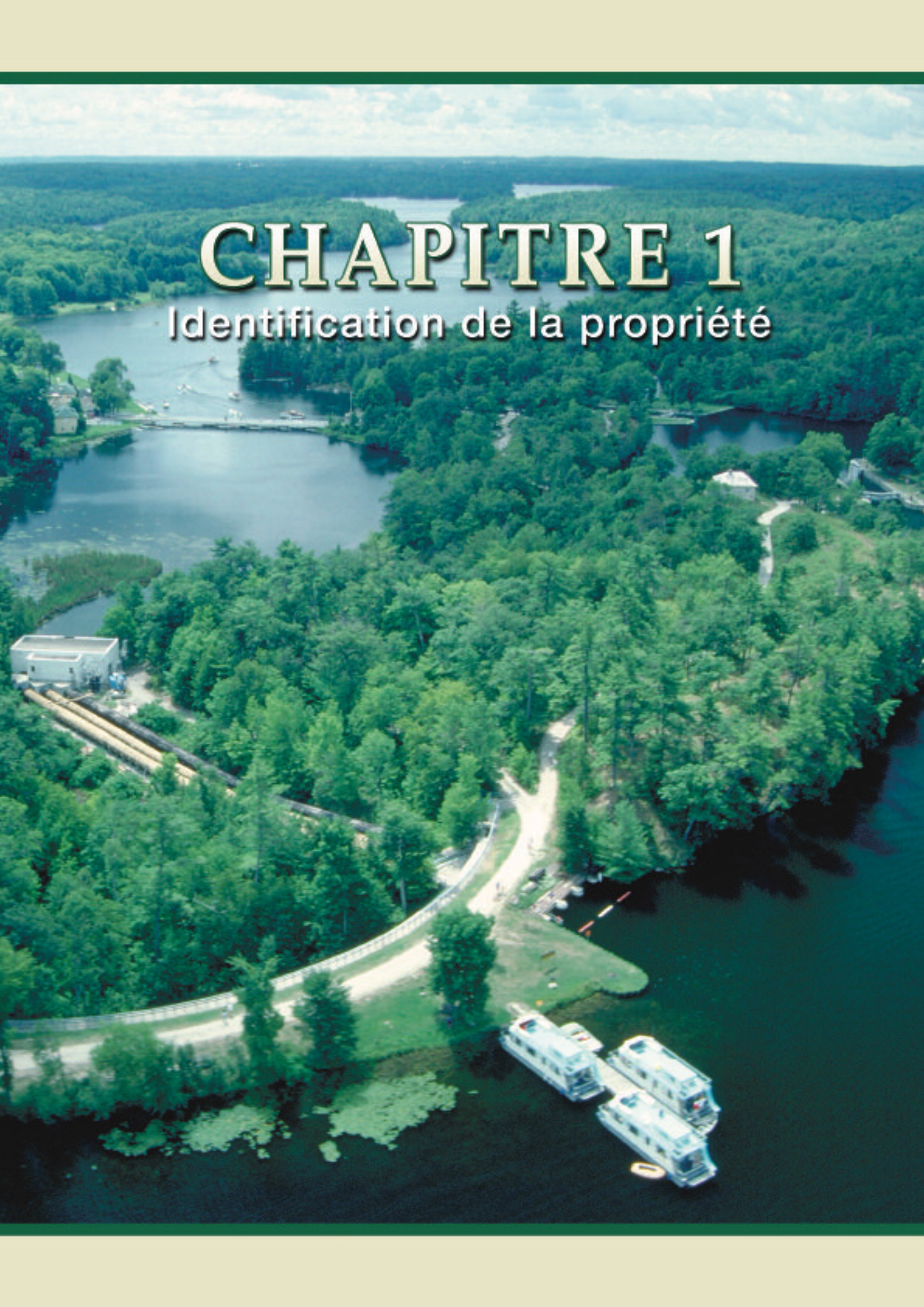
Le canal Rideau est l'un des seuls canaux au monde construits principalement à des fins militaires stratégiques; avec ses ouvrages défensifs, il a été aménagé à une époque où la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique se disputaient la domination de la partie nord du continent nord-américain.

Nom et coordonnées de l'agence/institution locale

Directeur, Canal Rideau
Agence Parcs Canada
34A, rue Beckwith Sud
Smiths Falls (Ontario)
K7A 2A8, Canada

N° de téléphone : 613-283-5170

Adresse électronique : rideaucanal-info@pc.gc.ca

An aerial photograph of a large lake surrounded by dense green forest. In the lower-left, a dam with two large spillways is visible. A winding path or road runs along the shoreline. In the bottom right, three white boats are docked. The sky is blue with some clouds.

CHAPITRE 1

Identification de la propriété

1. Identification de la propriété

A. Pays/État partie

Canada

B. État, province ou région

Province de l'Ontario

C. Nom de la propriété

Le canal Rideau

La propriété mise en candidature comprend les ouvrages d'art, les fortifications connexes, les bâtiments, les terrains sur lesquels se trouvent les postes d'éclusage et leurs ressources archéologiques ainsi que le cours même du canal à plans d'eau successifs.

D. Coordonnées géographiques à la seconde près

L'entrée nord du canal à Ottawa, en bordure de la rivière des Outaouais, se trouve à 75° 42' de longitude ouest et 45° 26' de latitude nord. L'entrée sud à Kingston, sur la rive du lac Ontario, se trouve à 76° 28' de longitude ouest

et 44° 14' de latitude nord. Les coordonnées des six éléments de la propriété sont indiquées dans le tableau d'inscription sérielle.

E. Cartes et plans indiquant les limites de la propriété mise en candidature et de la zone tampon

La carte 1 montre la totalité de la propriété mise en candidature à une échelle de 1:657 296.

La carte 2 montre l'emplacement du canal Rideau dans l'État partie à une échelle de 1:27 718 254.

Les cartes 3 à 3.57 (voir l'annexe des cartes) montrent la propriété mise en candidature et la zone tampon à une échelle de 1:20 000.

Les cartes 4 à 4.24 (voir l'annexe des cartes) montrent les postes d'éclusage à une échelle de 1:4 800.

La carte 5 (voir l'annexe des cartes) montre les fortifications de Kingston à une échelle de 1:12 600.

F. Superficie de la propriété mise en candidature et de la zone tampon proposée

Superficie de la propriété mise en candidature : 21 454,81 hectares

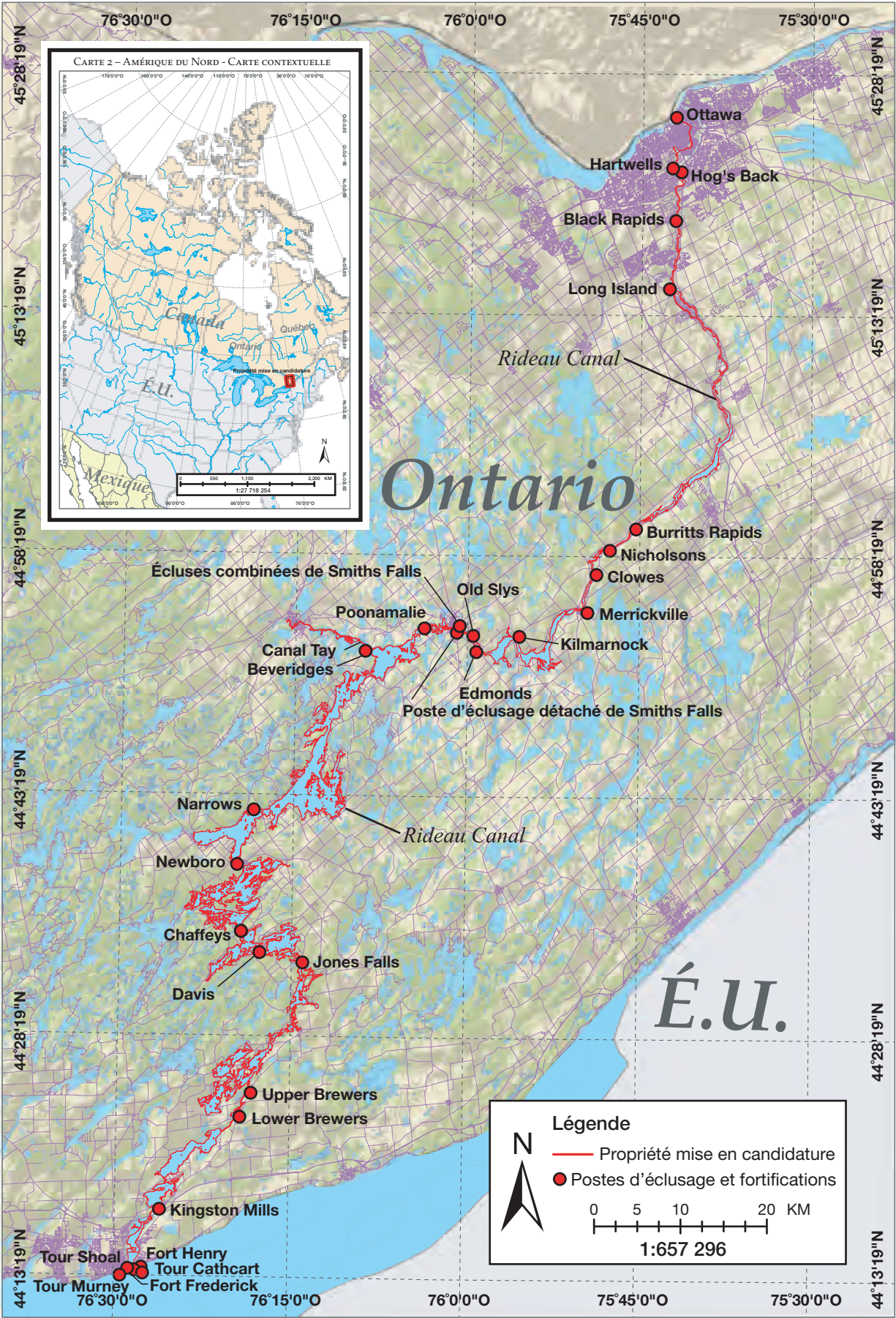
Zone tampon : 2 363,20 hectares

Total : 23 818,01 hectares

Serial Nomination Table

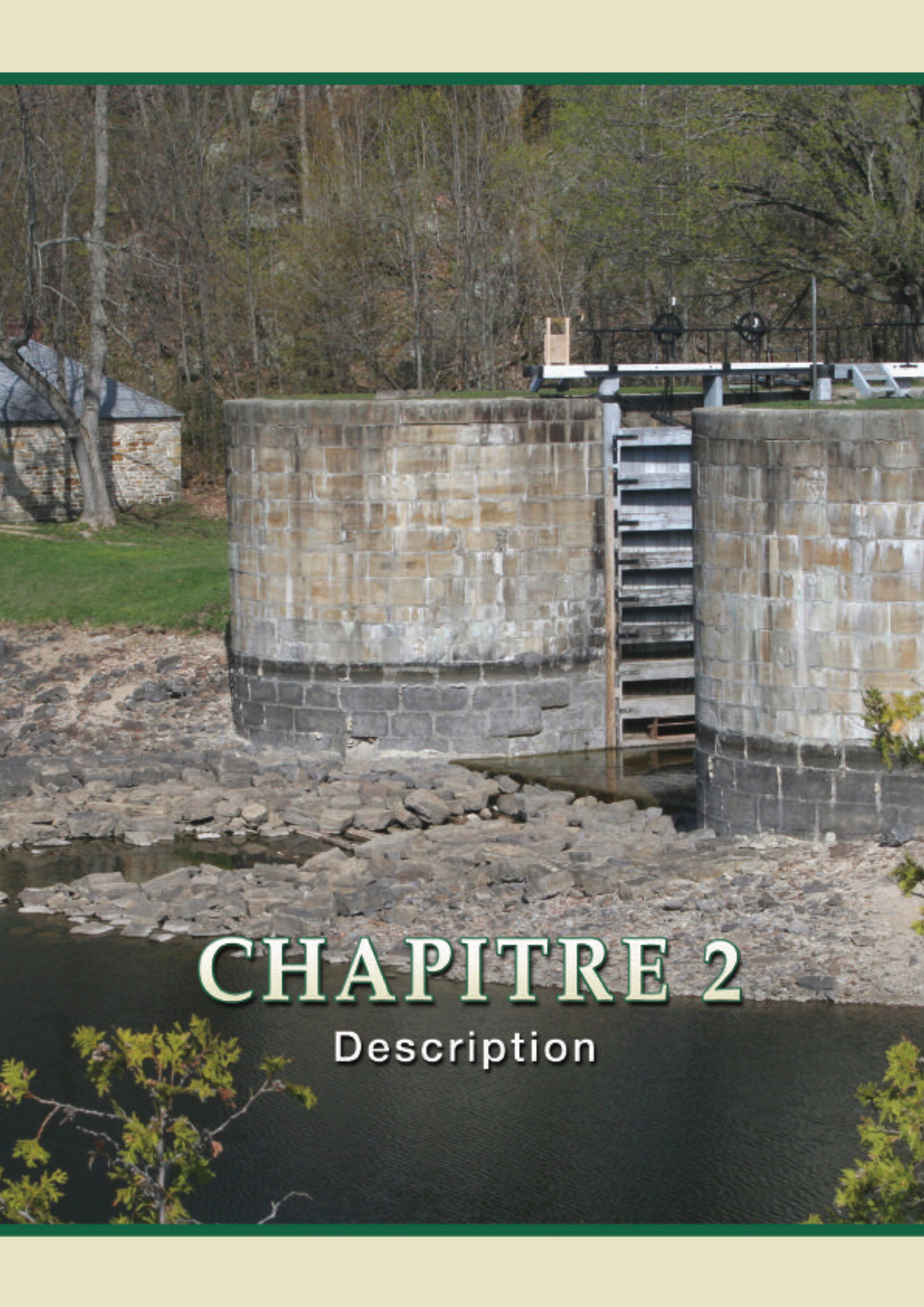
Élément NO.	Nom de l'élément	Superficie (ha)	Tampon (ha)	Coordonnées géographiques		Carte
01	Canal Rideau	21427.07	2334.78	De N45 20 21.31 (poste d'éclusage d'Ottawa) à N44 15 52 49 (lac Ontario)	O75 42 6.11 O76 28 00.46	1 2 3.1 - 3.57 4.1 - 4.24
02	Fort Henry, Kingston	23.90	11.88	N44 13 51.41	O76 27 35.70	5
03	Fort Frederick, Kingston	3.10	3.00	N44 13 40.64	O76 28 10.61	5
04	Tour Cathcart, île Cedar	0.25	9.15	N44 13 30.04	O76 27 27.93	5
05	Tour Shoal, Kingston	0.32	1.68	N44 13 45.88	O76 28 44.90	5
06	Tour Murney, Kingston	0.17	2.71	N44 13 19.71	O76 29 25 22	5
TOTAL		21454.81	2363.20			

CARTE 1 – CANAL RIDEAU - PROPRIÉTÉ MISE EN CANDIDATURE



CARTE 2 – AMÉRIQUE DU NORD - CARTE CONTEXTUELLE





CHAPITRE 2

Description

2. Description

A. Description de la propriété

Cette section porte sur les six éléments de la propriété mise en candidature, de l'entrée nord du canal Rideau à Ottawa jusqu'au port de Kingston, avec son ensemble remarquable de fortifications. Toutes les terres administrées par l'Agence Parcs Canada associées à ces éléments sont intégrées à la propriété, ainsi que le lieu historique national du Canada du Fort-Frederick, administré par le ministère de la Défense nationale. Ces six éléments figurent dans le tableau d'inscription sérielle du chapitre 1.

L'élément canal Rideau est subdivisé en composantes constituées de chaque poste d'éclusage et des tronçons connexes des plans d'eau successifs. Un aperçu de la configuration géographique, des photographies et une énumération des principales ressources culturelles sont prévus pour chaque composante du canal Rideau ainsi que pour les éléments des fortifications. Des mesures sont données pour indiquer l'échelle des ouvrages d'art. Les écluses du canal Rideau sont de dimensions standard, soit 37,8 m de long et 9,1 m de large. À l'annexe G, il y a des photographies supplémentaires.

L'annexe des cartes contient une carte des fortifications ainsi que de nombreuses cartes du canal Rideau et de ses composantes.

La classification patrimoniale des principales ressources culturelles, déterminée conformément à la *Politique sur la gestion des ressources culturelles* de l'Agence Parcs Canada et à la *Politique sur les édifices fédéraux du patrimoine*, est également indiquée. Les classifications sont définies dans le tableau ci-contre.

GRC1

Politique sur la gestion des ressources culturelles – Niveau 1

Biens directement associés aux motifs de la désignation des lieux historiques nationaux, généralement des ouvrages d'origine ou de l'époque militaire, 1826 à 1850.

GRC2

Politique sur la gestion des ressources culturelles – Niveau 2

Biens ayant une importance historique ou architecturale, mais pas directement associés aux motifs de la désignation, généralement construits entre 1851 et 1920.

GRC3

Politique sur les édifices fédéraux du patrimoine

Structure classée ayant une valeur historique ou architecturale.

Élément 01 – Canal Rideau

Poste d'éclusage d'Ottawa

Du km 0 au km 0,5

Les écluses d'Ottawa sont aménagées dans la « vallée d'accès » située à environ 2 km de l'endroit où le cours naturel de la rivière Rideau se jette du haut d'une falaise dans la rivière des Outaouais. Ces écluses massives s'élèvent sur 24 m et démontrent la conception novatrice et les techniques de construction d'avant-garde mises au point pour résoudre les problèmes que le terrain présentait. Le poste d'éclusage, long et étroit, fait environ 100 m de large entre les parois de la vallée et 500 m de long de la rivière des Outaouais jusqu'à l'actuel pont Plaza, sa limite sud.

Image 1 L'échelle de huit écluses du poste d'éclusage d'Ottawa est la plus longue de l'ensemble du canal Rideau.

Image 2 Les parois de pierre de taille et les treuils en fer manœuvrés à la main sont représentatifs des caractéristiques techniques du canal.

Image 3 Le bâtiment de l'Intendance, le plus vieux bâtiment d'Ottawa, est maintenant occupé par le musée Bytown.

Image 4 Les fondations stabilisées du bâtiment des Royal Engineers démoli à la fin du XIX^e siècle pour faire place à une construction ferroviaire.

Image 5 Le bureau du poste d'éclusage est un bâtiment en pierre à l'architecture remarquable comme il convient à son emplacement dans la capitale nationale du Canada.





Ressources culturelles

Huit écluses – Échelle de huit écluses manœuvrées à la main avec une élévation totale de 24 m. Écluses 6 à 8, 1830. GRC1. Écluses 1 à 5 reconstruites en 1988.

Bâtiment de l'Intendance – Bâtiment de deux étages en pierre qui a servi d'entrepôt pour le quartier général du canal, 1826. GRC1.

Bureau du poste d'éclusage – Bâtiment en pierre d'un étage, 1884. GRC2.

Caractéristiques archéologiques – Vestiges stabilisés du bâtiment des Royal Engineers, 1827. GRC1.



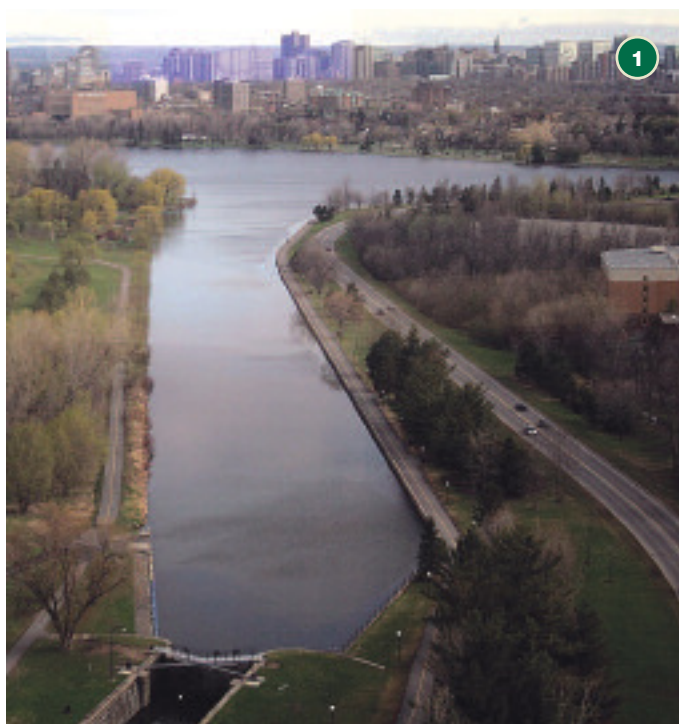
Du poste d'éclusage d'Ottawa au poste d'éclusage de Hartwells

Du km 0,5 au km 6,7

Un chenal excavé de largeur variable, le plus long de l'ensemble du canal Rideau avec ses 6,4 km, relie les postes d'éclusage d'Ottawa et de Hartwells. Le chenal est flanqué des deux côtés par des parois en maçonnerie ou en béton et par des garde-fous. Avant d'atteindre le poste d'éclusage de Hartwells, le chenal traverse le lac Dow, initialement un marécage. Ce lac artificiel a été créé par l'érection de deux remblais qui contenaient les eaux.

Image 1 Vue du chenal excavé du lac Dow vers le poste d'éclusage Hartwells.

Image 2 Le début du chenal excavé lorsque l'on quitte les écluses d'Ottawa. De nombreux ponts ont été construits pour enjamber le canal depuis son achèvement en 1832.



Poste d'éclusage de Hartwells

Du km 6,7 au km 6,9

Le poste d'éclusage de Hartwells comporte une échelle de deux écluses bâties dans le flanc d'une dénivellation, dans le chenal excavé, à peu près à mi-chemin entre le lac Dow et la baie Mooney.

Image 1 Maison fortifiée du maître-éclusier à Hartwells, avec la galerie de la vanne en arrière-plan.

Image 2 Échelle de deux écluses située dans le chenal excavé. Il n'y a pas de barrage, mais l'eau excédentaire est évacuée au moyen de la vanne visible dans le coin inférieur droit de la photographie.



Ressources culturelles

Deux écluses – Échelle de deux écluses manœuvrées à la main, chaque écluse ayant une élévation de 3,4 m, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Maison d'un étage en pierre, 1841. Deuxième étage ajouté en 1905. GRC1.

Entrepôt – Bâtiment d'un étage et demi en bois, 1937. GRC2.

Maison de l'éclusier – Bâtiment d'un étage et demi en bois, 1920. EFP.

Barrage à poutrelles – Structure en béton armé, 1904.



Du poste d'éclusage de Hartwells au poste d'éclusage de Hog's Back

Du km 6,9 au km 8,4

Les postes d'éclusage de Hartwells et de Hog's Back sont reliés par un chenal excavé de 1,5 km. Le bassin de virage datant de 1830 sur la rive ouest du chenal, tout juste au sud du poste d'éclusage de Hartwells, constitue une caractéristique intéressante de ce tronçon.

Image 1 Vue aérienne du chenal excavé aboutissant au poste d'éclusage de Hog's Back et du bassin de virage tout juste après les écluses de Hartwells.

Image 2 Dernier tronçon du chenal excavé vu du poste d'éclusage de Hog's Back vers le nord.



Poste d'éclusage de Hog's Back

Du km 8,4 au km 8,6

Jusqu'à Hog's Back, le canal Rideau est une voie navigable artificielle constituée de chenaux excavés et d'un marécage inondé, le lac Dow. Ce poste d'éclusage marque le passage du chenal excavé au cours naturel de la Rideau, devenue accessible grâce au barrage érigé aux cascades de Hog's Back. Ce barrage a élevé le niveau de la rivière, créant ainsi un tronçon du canal auquel les bateaux parviennent après avoir franchi les deux écluses. Un barrage en matériaux meubles sépare les écluses et le chenal excavé du cours naturel de la rivière et maintient un niveau d'eau suffisant pour la navigation.



Ressources culturelles

Deux écluses – Échelle de deux écluses manœuvrées à la main, avec une élévation totale de 4,4 m, 1830. GRC1.

Barrage en matériaux meubles – 98 m de long, 1830. GRC1.

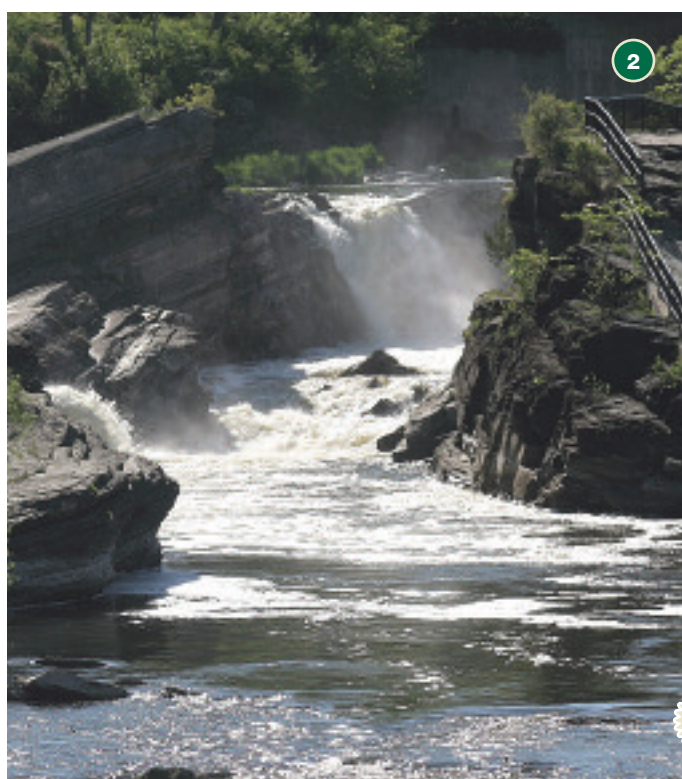
Bureau du poste d'éclusage – Bâtiment en bois d'un étage et demi, 1930. EFP.

Hangar – Petite structure en bois, 1930. EFP.

Image 1 Le poste d'éclusage de Hog's Back représente la fin des chenaux excavés à partir du poste d'éclusage d'Ottawa.

Image 2 Hog's Back se trouve sur les lieux d'une cascade spectaculaire contournée grâce au chenal excavé. Les écluses de Hog's Back ont été construites pour franchir la hauteur de la cascade.

Image 3 Si on regarde en direction de Hartwells à partir de Hog's Back, on voit très bien l'élévation du terrain.



Du poste d'éclusage de Hog's Back au poste d'éclusage de Black Rapids

Du km 8,6 au km 15

La construction du barrage à Hog's Back a donné lieu à un tronçon de 6,4 km au poste d'éclusage de Black Rapids. Cette structure a créé, au sud, un vaste plan d'eau appelé baie Mooney.

Image 1 Le large tronçon créé sur la Rideau suite à l'érection des barrages de Hog's Back s'appelle baie Mooney. De nos jours, cette baie est une aire populaire vouée aux loisirs aquatiques.



Poste d'éclusage de Black Rapids

Du km 15 au km 15,1

Le poste d'éclusage de Black Rapids est aménagé dans un méandre de la rivière, l'écluse donnant naissance à une île à partir de laquelle un barrage-déversoir enjambe la rivière. Ce dernier maintient un niveau d'eau constant propice à la navigation sur ce tronçon de 8 km qui mène au poste d'éclusage de Long Island. Deux barrages à poutrelles facilitent l'ajustement du niveau d'eau du tronçon en amont.

Image 1 Poste d'éclusage de Black Rapids. Le barrage à poutrelles et le début du barrage sur la rivière Rideau sont visibles à droite sur la photographie.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse d'une élévation de 2,8 m, 1830. GRC1.

Maison du maître-éclusier – Maison de deux étages en bois, 1914. GRC2.

Barrage-déversoir – Structure en béton comportant trois déversoirs et trois piliers, sur l'emplacement du premier barrage, 1950. GRC2.

Barrages à poutrelles – Deux barrages à poutrelles en béton armé comportant un pertuis chacun, 1925 et 1950. GRC2.

Image 2 La construction du premier barrage a causé beaucoup de problèmes; ce barrage était vulnérable aux crues du printemps. Le barrage actuel a été érigé sur le site initial en 1950.

Image 3 Initialement manœuvrée à la main, l'écluse a été électrifiée en 1969.



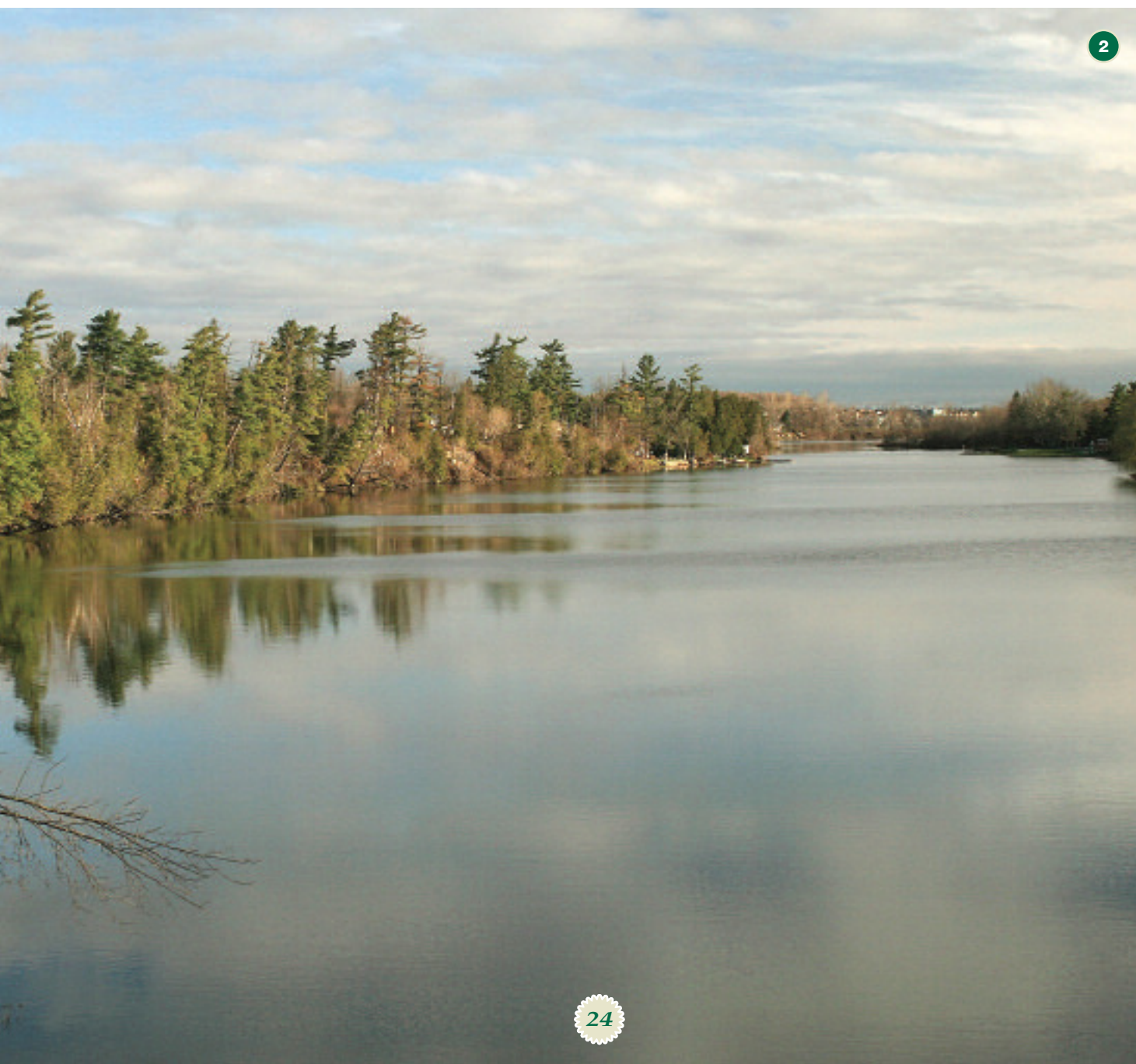
Du poste d'éclusement de Black Rapids au poste d'éclusement de Long Island

Du km 15,1 au km 23,3

Ce tronçon de 8,2 km est le résultat de l'érection du barrage-déversoir de Black Rapids. Ici, le canal est bordé de milieux humides, dont l'aire de conservation de Chapman Mills.

Image 1 Le barrage-déversoir de Black Rapids a donné naissance à ce tronçon de la rivière Rideau qui s'étend de Black Rapids à Long Island.

Image 2 Vue du poste d'éclusement de Long Island vers le nord et Black Rapids. Rives boisées et milieux humides sont caractéristiques de ce tronçon du canal à plans d'eau successifs.



Poste d'éclusage de Long Island

Du km 23,3 au km 23,7

À cet endroit, la rivière est divisée en deux chenaux par les îles Nicolls et Long. Le poste d'éclusage de Long Island se trouve sur la rive est de la Rideau à l'extrémité sud de l'île Nicolls. L'échelle de trois écluses est associée à un impressionnant barrage-voûte en pierre qui enjambe le chenal est jusqu'à l'île Nicolls. Le chenal ouest est contrôlé par un barrage à Manotick, 3 km au sud. Les niveaux d'eau sont aussi maintenus par un barrage régulateur entre l'île Nicolls et l'île Long. Ensemble, ces barrages créent un tronçon de 40,7 km appelé « Long Reach ».



Ressources culturelles

Trois écluses – Échelle de trois écluses manœuvrées à la main, avec une élévation totale de 7,7 m, 1830. GRC1.

Barrage-voûte en pierre – Barrage de 9,7 m de haut et de 76,2 m de large, 1830. GRC1.

Barrage de Manotick – Barrage en béton armé, 1920. GRC2.

Maison du maître-éclusier – Maison en bois de deux étages maintenant utilisée à des fins administratives, 1915. GRC2.

Pont tournant – Pont tournant en treillis pony, 1903. GRC2.



Image 1 Les barrages du poste d'éclusage de Long Island ont considérablement modifié le cours naturel de la rivière Rideau. Le barrage-voûte en pierre (coin inférieur droit) est suffisamment large pour recevoir une voie d'accès publique à l'île Nicholls.

Image 2 La grande courbe du barrage-voûte en pierre témoigne du savoir-faire des constructeurs du canal.

Image 3 Érigé en 1904, le pont tournant manœuvré à la main permet à la route de traverser les écluses.



Du poste d'éclusage de Long Island au poste d'éclusage de Burritts Rapids

Du km 23,7 au km 64,4

Appelé « Long Reach », ce plan d'eau de 40,7 km est le plus long tronçon navigable ininterrompu du canal, qui à cet endroit passe de chenal étroit à large rivière. Au sud de Kars, à « Big Bend », l'orientation de la Rideau change, passant de l'axe nord-sud à l'axe est-ouest. Ici, le canal est bordé de milieux humides dont les aires de conservation Baxter et W.A. Taylor et le parc provincial de la rivière Rideau.



Image 1 Vue aérienne du « Long Reach », créé par les barrages de l'île Long, à l'endroit où il traverse la ville de Manotick.

Image 2 Situé au sud du village de Kars, « Long Reach » est très large en plus d'être agrémenté de milieux humides.



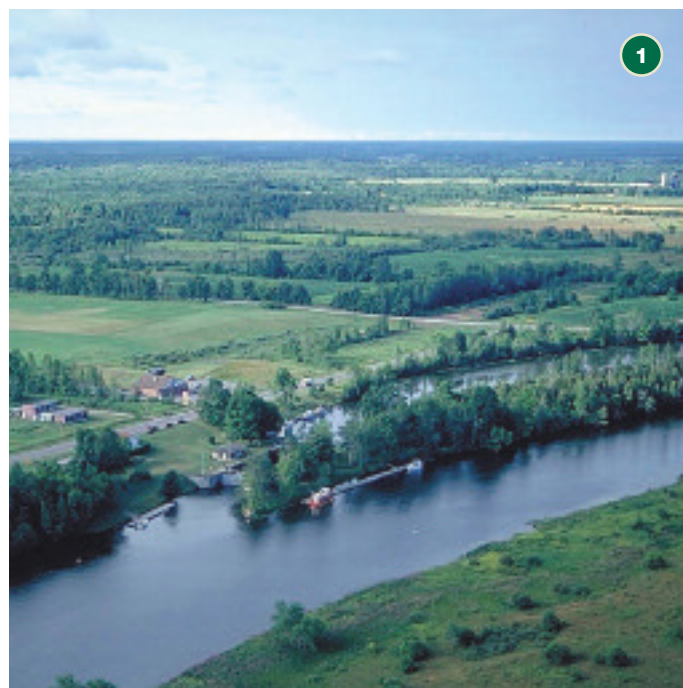
Poste d'éclusage de Burritts Rapids

Du km 64,4 au km 66,9

Le poste d'éclusage de Burritts Rapids se trouve à l'extrémité est du « Long Reach ». À cet endroit, le cours naturel de la rivière dévalait une longue suite de rapides. Pour les contourner, il a fallu creuser un chenal de 2,5 km qui a créé une île longue et étroite sur laquelle se dresse le village historique de Burritts Rapids (400 habitants). À l'extrémité ouest de l'île, un barrage déversoir et un barrage régulateur enjambent le chenal formant un plan d'eau jusqu'au poste d'éclusage de Nicholson.

Image 1 L'écluse de Burritts Rapids se trouve à l'extrémité est d'un long chenal creusé afin de contourner une série de rapides et des eaux peu profondes, maintenant inondées par le tronçon appelé « Long Reach ».

Image 2 Approche en amont de l'écluse de Burritts Rapids. Ici, le canal est utilisé par des amateurs d'activités récréatives, notamment par un nombre croissant de pagayeurs.



Ressources culturelles

Une écluse – Une écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 2,7 m, 1830. GRC1.

Barrage-déversoir – Structure en béton armé de 63,4 m de long, 1951. GRC2.

Barrage-régulateur – Barrage à deux pertuis, 1930. GRC2.

Pont tournant – Pont à poutre triangulée à tablier inférieur et à travée inégale, manœuvré à la main, reposant sur des culées en maçonnerie, 1897. GRC2.

Vestiges du barrage – Vestiges du barrage d'origine, tout juste en aval du barrage-déversoir. GRC2.

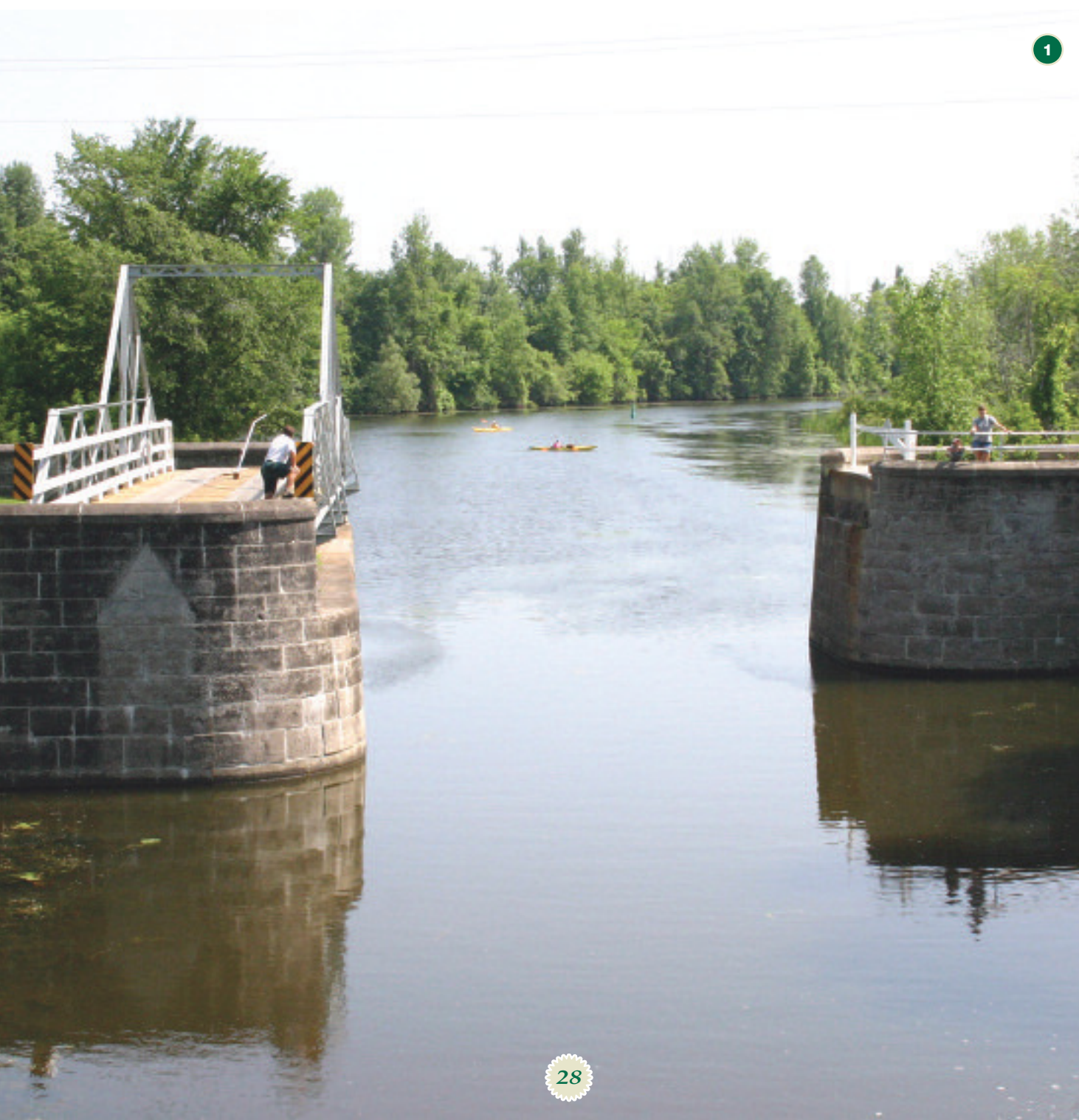


Du poste d'éclusage de Burritts Rapids au poste d'éclusage de Nicholsons (En amont et en aval)

Du km 66,9 au km 69,4

Ce plan d'eau de 2,5 km et de largeur variable
a vu le jour lors de l'érection du barrage déversoir
de Burritts Rapids.

*Image 1 Les plaisanciers qui naviguent en aval vers
Nicholsons passent entre les impressionnantes
culées en pierre du pont tournant manœuvré à
la main du poste d'éclusage de Burritts Rapids.*



Poste d'éclusage de Nicholsons (En amont et en aval)

Du km 69,4 au km 70,2

À ce poste d'éclusage, l'écluse en aval et l'écluse en amont sont situées dans le chenal excavé qui contourne les rapides et les eaux peu profondes de la rivière. L'écluse en aval se trouve à l'entrée est du chenal, et l'écluse en amont au milieu de ce dernier. Le barrage-déversoir de Nicholsons enjambe la Rideau à l'extrémité ouest de l'étroite île située entre le chenal excavé et la rivière, et crée ainsi le tronçon aboutissant au poste d'éclusage de Clowes.



Ressources culturelles

Deux écluses – Deux écluses manœuvrées à la main, avec une élévation totale de 4,4 m, à 385 m l'une de l'autre dans le chenal excavé, 1830. GRC1.

Chenal excavé – Chenal excavé de 800 m, 1830. GRC1.

Barrage-déversoir – Barrage en maçonnerie de 76 m de long et de 2,5 m de haut, 1830. GRC1.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles avec un pertuis, 1910. GRC2.

Maison fortifiée de maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1838. Deuxième étage en bois ajouté en 1900. GRC1.

Pont tournant – Reproduction fidèle du pont tournant d'origine de type Kingpost.

Image 1 Le poste d'éclusage de Nicholsons comporte deux écluses séparées par un chenal excavé, une configuration unique sur le canal.

Image 2 Deux treuils manœuvrés à la main. Le treuil de gauche permet d'actionner l'ouverture et la fermeture de la porte de la vanne située dans le sas de l'écluse. L'autre treuil est relié à la porte de l'écluse.

Image 3 Le pont tournant de type Kingpost repose sur un pivot et est actionné à la main; il permet à la route locale d'enjamber l'écluse.



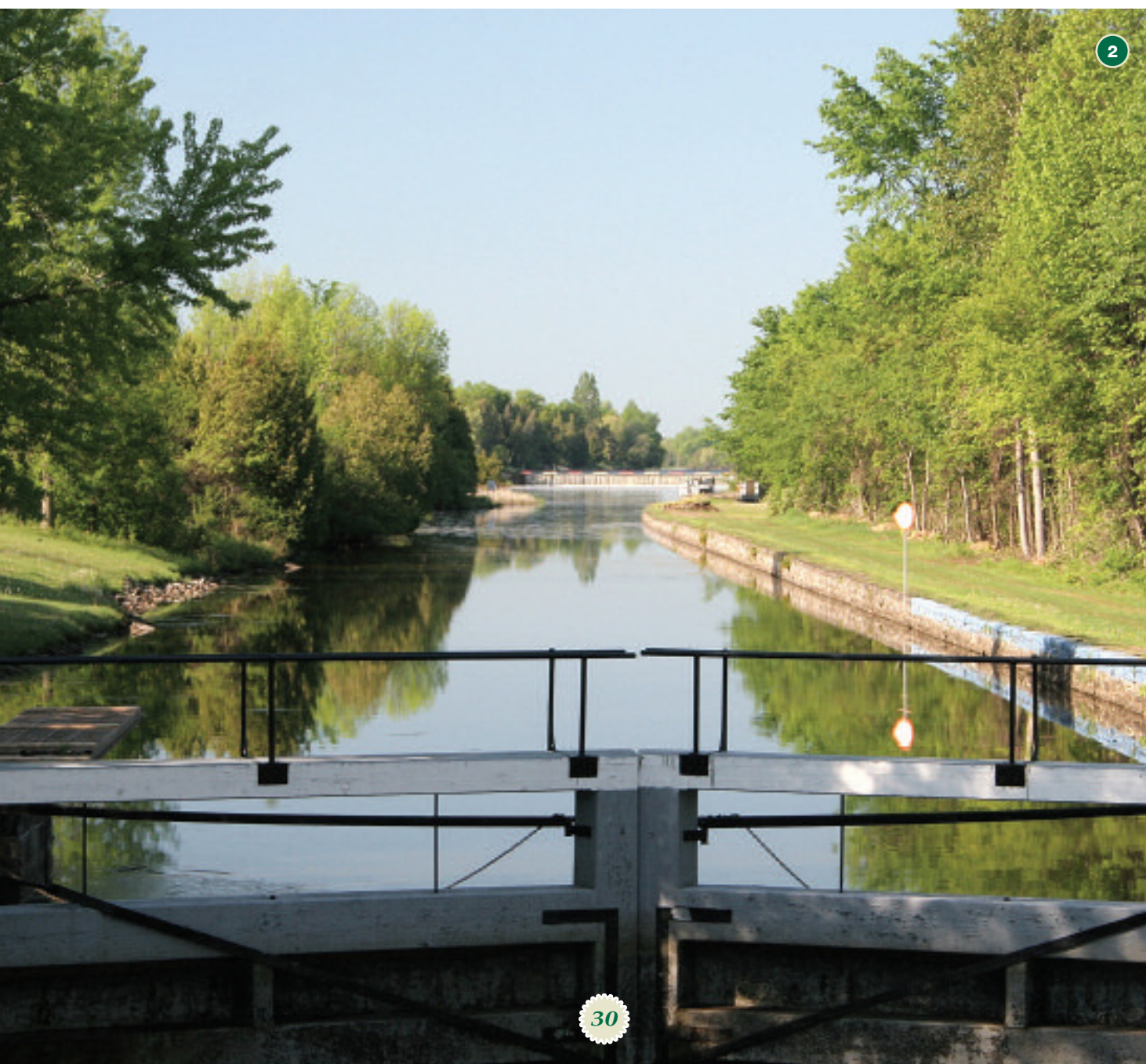
Du poste d'éclusage de Nicholsons au poste d'éclusage de Clowes

Du km 69,8 au km 70,5

Ce court tronçon a été créé par le barrage déversoir de Nicholsons. Il s'agit du seul endroit sur le canal où le réseau de plans d'eau et d'écluses oblige les plaisanciers à traverser à contrecourant pour atteindre l'écluse sur la rive opposée de la rivière.

Image 1 Le chenal excavé de Nicholsons et le début du tronçon menant au poste d'éclusage de Clowes.

Image 2 Le chenal de navigation à l'ouest de l'écluse en amont de Nicholsons débouche sur un tronçon du canal et traverse la rivière en aval du barrage de Clowes.



Poste d'éclusage de Clowes

Du km 70,5 au km 70,6

Le poste d'éclusage de Clowes est situé sur la rive nord de la rivière Rideau. L'écluse est aménagée sur la rive, créant une île étroite où se trouve le barrage-déversoir à voûte en pierre. Ce dernier donne naissance au plan d'eau entre Clowes et le poste d'éclusage de Merrickville.

Image 1 Poste d'éclusage de Clowes avec son barrage-déversoir et son barrage à poutrelles.

Image 2 Portes aval ouvertes pour l'hiver, avec le barrage à poutrelles à gauche.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 2,4 m, 1830. GRC1.

Barrage-déversoir à voûte en pierre – Barrage de 151 m de long et de 4,45 m de haut. 1830. GRC1.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles en béton armé avec un pertuis, fin du XIX^e siècle. GRC2.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Maison d'un étage en pierre, 1838, avec ajout en bois, 1890. GRC1.



Du poste d'éclusage de Clowes au poste d'éclusage de Merrickville

Du km 70,6 au km 73,8

La construction du barrage-déversoir du poste d'éclusage de Clowes a donné naissance à ce tronçon de 3,2 km.

Image 1 Le tronçon de Clowes près du poste d'éclusage de Merrickville.

Image 2 Un pont ferroviaire surélevé traverse ce large tronçon de la Rideau.



Poste d'éclusage de Merrickville

Du km 73,8 au km 74,8

Le poste d'éclusage de Merrickville se trouve dans le village historique de Merrickville (1 000 habitants). Les écluses sont situées le long de la rive sud de la rivière dans un chenal excavé de 1 km. Un barrage en béton occupe toute la largeur de la rivière, créant ainsi un plan d'eau menant au poste d'éclusage de Kilmarnock. Deux chenaux de la Rideau coulent à partir des barrages régulateurs et créent une île sur laquelle se trouve l'ensemble industriel de Merrickville.



Ressources culturelles

Trois écluses – Trois écluses manœuvrées à la main séparées par deux bassins, avec une élévation totale de 7,4 m, 1830. GRC1.

Barrage d'origine – Les vestiges du premier barrage en pierre sont encore visibles, 1830. GRC1.

Barrages régulateurs – Une série de barrages enjambent la rivière et permettent de contrôler le niveau d'eau de nos jours.

Bassins en amont et en aval – Grands bassins de virage entre les écluses, 1830. GRC1.

Blockhaus – Bâtiment de deux étages avec rez-de-chaussée en pierre et étage en bois, 1832. GRC1.

Entrepôt – Bâtiment d'un étage en bois, appelé « The Depot », 1900. GRC2.

Ensemble industriel de Merrickville – Fonderie intacte et vestiges stabilisés du moulin de cardage, XIX^e siècle. GRC2.

Image 1 On voit sur cette vue aérienne de Merrickville que les trois écluses sont séparées par deux grands bassins, une configuration unique. Les commerçants pouvaient amarrer leurs bateaux dans les bassins en attendant de les charger.

Image 2 « The Depot », initialement un entrepôt, est maintenant un centre d'interprétation.

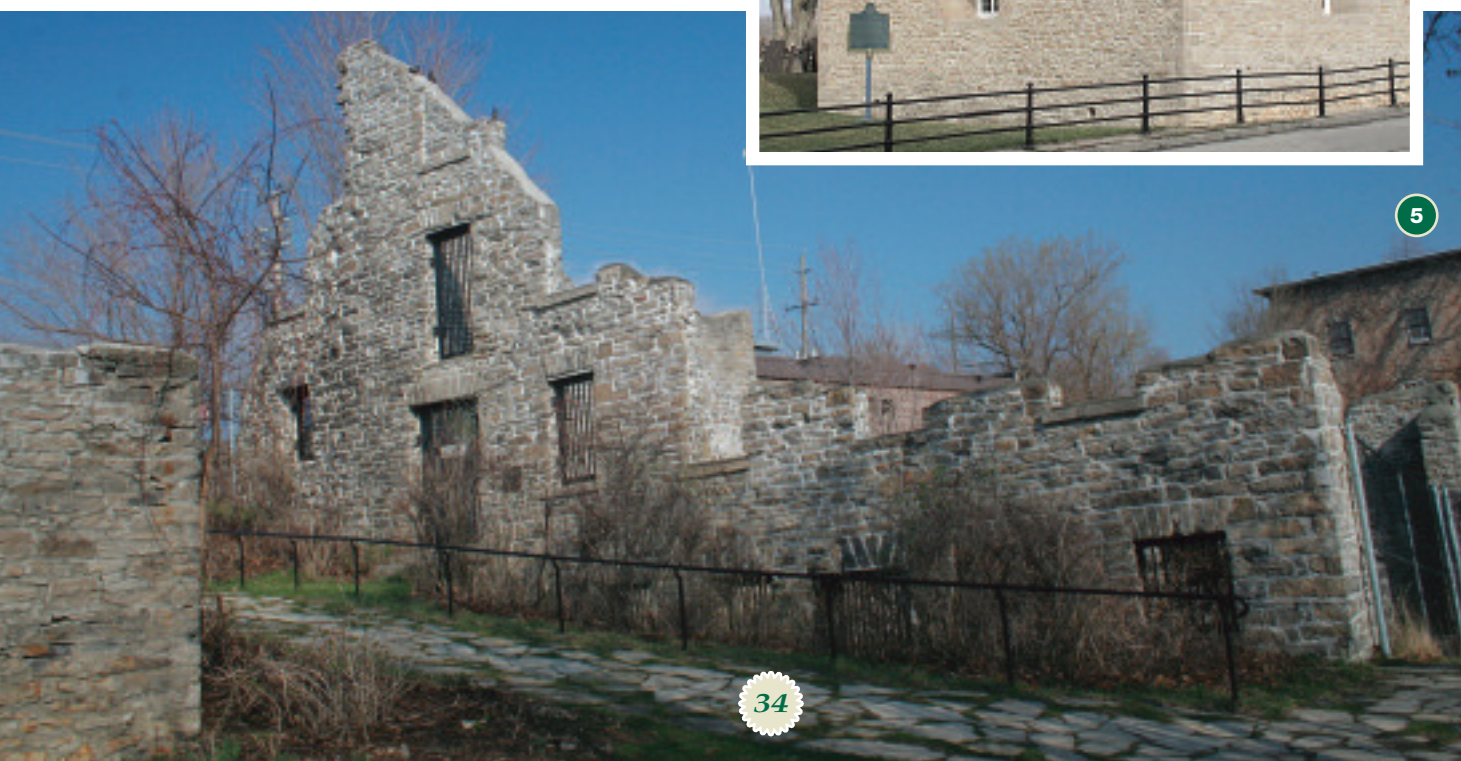




Image 3 Un pont tournant enjambe l'écluse amont qu'un bassin de virage sépare de l'écluse du milieu. Le bureau du poste d'éclusage se trouve à l'arrière-plan.

Image 4 Le blockhaus de Merrickville est le plus grand de tous les blockhaus du canal et il est maintenant un lieu historique national du Canada.

Image 5 Vestiges stabilisés du moulin de cardage. Au milieu du XIX^e siècle, Merrickville était un important centre industriel.



Du poste d'éclusage de Merrickville au poste d'éclusage de Kilmarnock

Du km 74,8 au km 86,7

Ce vaste tronçon a vu le jour à la suite de la construction du premier barrage de Merrickville, remplacé par les barrages contemporains. On y trouve des milieux humides classés et un refuge d'oiseaux fédéral, à l'ouest de Merrickville.

Image 1 Des plaisanciers naviguent dans le chenal excavé en amont de Merrickville avant d'arriver au vaste tronçon s'étendant jusqu'à Kilmarnock.

Image 2 Vue d'une partie des grands milieux humides bordant ce tronçon de la rivière Rideau. On voit la porte aval de l'écluse de Kilmarnock à l'avant-plan.



Poste d'éclusage de Kilmarnock

Du km 86,7 au km 87,1

Ce poste d'éclusage est bâti au milieu de vastes milieux humides créés par la construction du barrage à Merrickville. L'écluse se trouve dans un chenal excavé de 400 m sur la rive sud de la rivière. Un barrage en matériaux meubles de 300 m, érigé pour maintenir les niveaux d'eau sur le tronçon menant au poste d'éclusage d'Edmonds, enjambe la rivière, et comporte un barrage régulateur à l'extrémité nord.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main, avec une élévation de 0,6 m, 1830. GRC1.

Barrage en matériaux meubles – Barrage de 300 m de long, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment en pierre d'un étage, 1841. Deuxième étage en pierre ajouté en 1889. GRC1.

Pont tournant – Reproduction fidèle d'un pont tournant de type Kingpost.

Image 1 Au poste d'éclusage de Kilmarnock, l'écluse est aménagée le long d'un court chenal excavé. Le barrage de Kilmarnock a créé un large tronçon s'étendant jusqu'au poste d'éclusage d'Edmonds.

Image 2 Un pont tournant de type Kingpost enjambe l'écluse et permet à une route de campagne de traverser le chenal



Du poste d'éclusage de Kilmarnock au poste d'éclusage d'Edmonds

Du km 87,1 au km 92,7

Créé par la construction du barrage au poste d'éclusage de Kilmarnock, ce tronçon de 5,9 km de long et de largeur variable est bordé de vastes milieux humides.

Image 1 Le tronçon entre Kilmarnock et Edmonds commence par un grand plan d'eau dégagé dans lequel passe le chenal de navigation étroit et sinueux.

Image 2 Les vastes milieux humides sont une des principales caractéristiques de ce tronçon de la Rideau.

Image 3 En approchant d'Edmonds, on est impressionné par la vue panoramique sur l'écluse et le barrage-déversoir à voûte en pierre.



Poste d'éclusage d'Edmonds

Du km 92,7 au km 92,9

Le poste d'éclusage d'Edmonds est aménagé sur la rive sud de la Rideau, à l'extrémité est du chenal excavé de 150 m. Le barrage-déversoir avec barrage régulateur en maçonnerie enjambe la rivière à l'extrémité ouest de l'étroite île, créant un tronçon qui mène au poste d'éclusage d'Old Slys. La pierre excavée visible dans le barrage en matériaux meubles du chenal excavé en amont illustre la technique employée pour bâtir ces barrages.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 2,6 m, 1830. GRC1.

Barrage-voûte en pierre – Barrage de 122 m de long et de 4,08 m de haut, 1830. GRC1.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles en pierre avec un pertuis, 1830. GRC1.

Barrage en matériaux meubles – Barrage en matériaux meubles et pierres de 100 m qui maintient l'eau dans le chenal en amont, 1830. GRC1.

Bureau du poste d'éclusage – Bâtiment en bois d'un étage et demi, 1905. GRC2.

Image 1 Au poste d'éclusage d'Edmonds, l'écluse est aménagée à l'extrémité d'un court chenal excavé qui contourne les rapides en eaux peu profondes.

Image 2 La grande courbe du barrage-voûte en pierre illustre les techniques employées par les ingénieurs et les constructeurs. On voit aussi les dispositifs spéciaux posés sur le barrage afin d'approfondir le chenal.

Image 3 Le sas de l'écluse et la porte amont à Edmonds avec le barrage-déversoir et le barrage régulateur à droite. Le bâtiment en bois est représentatif des bâtiments administratifs de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle.



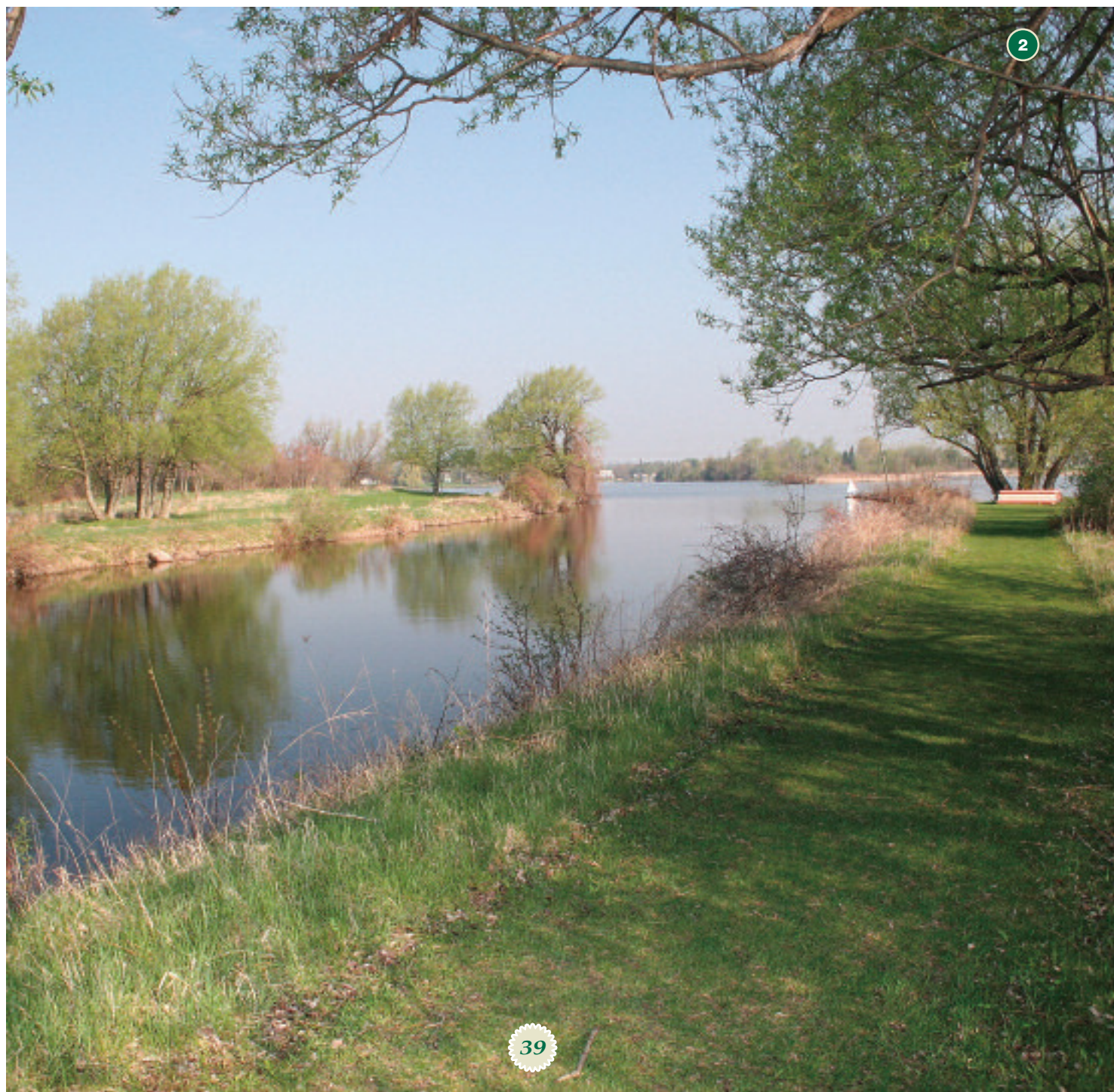
Du poste d'éclusage d'Edmonds au poste d'éclusage d'Old Slys

Du km 92,8 au km 95

Les rives de ce tronçon de 2,6 km créé par la construction du barrage-voûte en pierre au poste d'éclusage d'Edmonds sont agrémentées de milieux humides.

Image 1 Après Edmonds, pour arriver au poste d'éclusage d'Old Slys, il faut naviguer sur un court tronçon du chenal excavé.

Image 2 En quittant Edmonds en direction d'Old Slys, on peut encore voir les résidus de pierre de la première excavation sur les rives du chenal en amont.



Poste d'éclusage d'Old Slys

Du km 95 au km 95,4

Le poste d'éclusage d'Old Slys est situé sur la rive nord de la rivière Rideau, les écluses étant à l'extrémité ouest d'un chenal excavé de 400 m. Un barrage-voûte en pierre avec à son extrémité sud un barrage régulateur enjambe la rivière, créant un tronçon, entre Old Slys et les écluses combinées de Smiths Falls.

Image 1 Étant donné que les constructeurs ont dû ériger une série d'écluses pour contourner les chutes et les rapides de Smiths Falls, l'élévation du canal commence à Old Slys avec deux écluses bâties à l'extrémité du chenal excavé.

Image 2 On a ajouté un deuxième étage à beaucoup de maisons fortifiées de maîtres-éclusiers, mais celle-ci est restée dans son état d'origine de 1838

Image 3 Vue des deux écluses d'Old Slys avec un pont ferroviaire surélevé à l'arrière-plan.



Ressources culturelles

Deux écluses – Échelle de deux écluses manœuvrées à la main avec une élévation totale de 5 m, 1830. GRC1.

Barrage-voûte en pierre – Barrage-voûte en pierre de 61 m de long et de 6,4 m de haut, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Structure d'un étage en pierre, 1838. GRC1.



Du poste d'éclusage d'Old Slys aux écluses combinées de Smiths Falls

Du km 95,4 au km 96,6

Appelé « Smiths Falls Lower Reach », ce tronçon de 1,2 km a vu le jour après l'érection du barrage-voûte en pierre à Old Slys.

Image 1 On appelle le tronçon en aval d'Old Slys « Smiths Falls Lower Reach ».

Image 2 En dépit de la construction de nombreux barrages à Smiths Falls, la rivière a conservé son caractère sauvage.



Écluses combinées de Smiths Falls

Du km 96,6 au km 96,8

Le poste d'éclusage de Smiths Falls est constitué des trois écluses d'origine qui ne servent plus depuis 1974 et d'une nouvelle écluse hydraulique. Les écluses d'origine sont situées sur la rive sud de la rivière et la nouvelle à environ 10 m au nord de celles-ci. Pendant la construction du canal, ce tronçon a subi d'importantes modifications techniques – le cours initial de la Rideau a été bloqué au moyen d'un barrage-voûte en pierre érigé sur la rive nord et un tout nouveau chenal a été tracé pour la rivière.



Ressources culturelles

Trois écluses d'origine – Échelle de trois écluses avec une élévation totale de 7,9 m, 1830. GRC1.

Nouveau sas unique – Écluse hydraulique et électrique d'une élévation de 7,9 m, 1974.

Barrage-voûte en pierre – Barrage-voûte en pierre de 91,44 m de long et de 7 m de haut, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1841. Deuxième étage en bois ajouté en 1900. GRC1.

Maison de l'éclusier – Bâtiment de deux étages en bois construit pour loger les éclusiers, 1953. EFP.

Hangar – Longue structure en bois, 1935. EFP.

Image 1 Les écluses combinées de Smiths Falls représentent un ensemble complexe adapté aux besoins contemporains. La construction d'un pont routier surélevé a entraîné la fermeture de l'échelle de trois écluses d'origine (à gauche) et l'érection d'une écluse unique moderne (à droite).

Image 2 On a ajouté un deuxième étage et un porche à la maison fortifiée du maître-éclusier qui abrite maintenant les bureaux d'organisations vouées à la conservation.

Image 3 La première des trois écluses d'origine; la rivière au loin mène à Old Slys. Les éclusiers étaient logés dans le bâtiment à l'avant-plan et les embarcations étaient rangées dans le long hangar



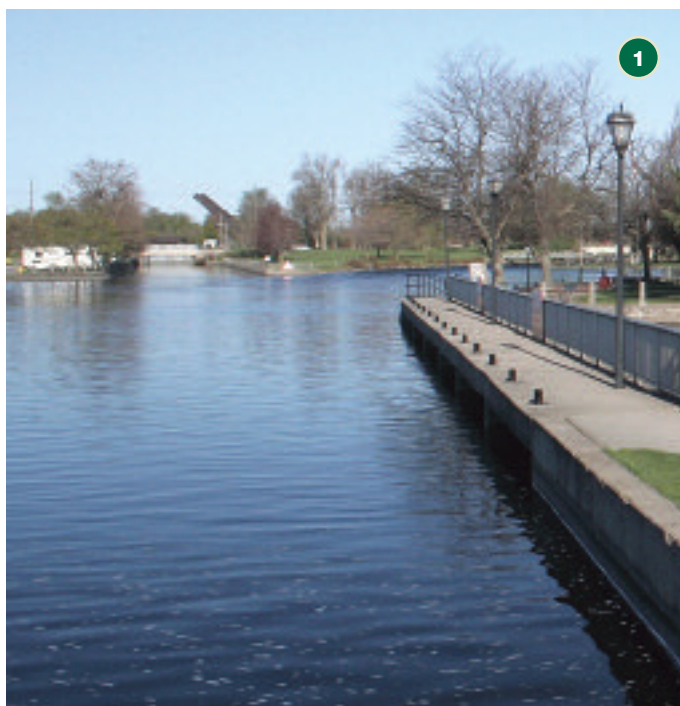
Des écluses combinées de Smiths Falls au poste d'éclusage détaché

Du km 96,8 au km 97,1

L'érection du barrage-voûte en pierre associé aux écluses combinées a créé ce vaste bassin allongé.

Image 1 Ce tronçon mène des écluses combinées de Smiths Falls au chenal excavé et au poste d'éclusage détaché. L'allée piétonnière à droite traverse le barrage. La rivière tourne vers la droite.

Image 2 Vers l'ouest et le poste d'éclusage détaché à partir de l'échelle de trois écluses d'origine. Un batardeau en bois retient l'eau qui ainsi n'inonde pas les écluses en maçonnerie d'origine.



Poste d'éclusage détaché de Smiths Falls

Du km 97,1 au km 97,4

Le poste d'éclusage détaché se trouve sur la rive sud de la rivière, et à l'extrémité ouest d'un chenal excavé de 300 m. Un barrage à poutrelles en béton traverse la rivière, créant un tronçon qui aboutit au poste d'éclusage de Poonamalie. Situé tout juste à l'ouest de l'écluse détachée de Smiths Falls, le pont basculant roulant (Scherzer) constitue une des principales caractéristiques du secteur. Ce pont ferroviaire historique, également un lieu historique national du Canada, est exclu de la propriété parce qu'il n'appartient pas à l'Agence Parcs Canada.



Ressources culturelles

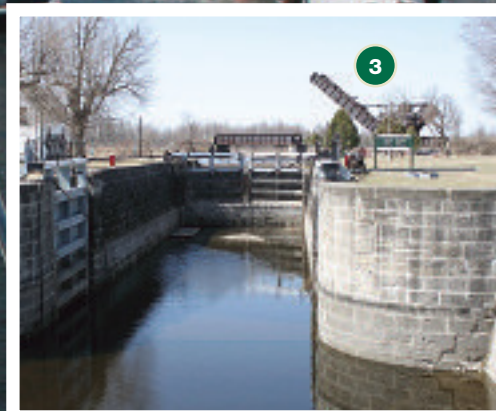
Une écluse – Une écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 2,4 m, 1830. GRC1.

Entrepôt – Bâtiment de deux étages en bois qui abrite maintenant les bureaux du poste d'éclusage, 1935. GRC2.

Image 1 Au poste d'éclusage détaché, la route et le chemin de fer enjambent le canal. La route traverse le chenal excavé grâce à un pont tournant.

Image 2 De nos jours, le bassin de virage, tout juste en amont de l'écluse, est un port de plaisance très achalandé. Il était à l'origine destiné aux bateaux commerciaux et militaires.

Image 3 Le sas de l'écluse détachée, vidé de son eau au printemps, avec le bureau du poste d'éclusage à gauche. À l'arrière-plan, on voit l'imposant pont basculant roulant (Scherzer), maintenant un lieu historique national du Canada, qui permet aux bateaux de passer sous le chemin de fer.



Du poste d'éclusage détaché de Smiths Falls au poste d'éclusage de Poonamalie

Du km 97,4 au km 102,2

Le « Swale », un tronçon de la rivière Rideau, a vu le jour suite à la construction du barrage au poste d'éclusage détaché.

Image 1 « Swale » qui occupe une bonne partie du tronçon entre l'écluse détachée de Smiths Falls et l'écluse de Poonamalie est un important milieu humide.

Image 2 À partir du « Swale », on a accès à Poonamalie (du nom d'un lieu d'affectation militaire aux Indes) au moyen d'un chenal excavé.



Poste d'éclusage de Poonamalie

Du km 102,2 au km 104,7

L'écluse de Poonamalie est aménagée au milieu d'un chenal excavé de 2,5 km permettant de contourner les rapides et les eaux peu profondes de la rivière. Le long du chenal en amont, on trouve une série de barrages en matériaux meubles qui, combinés au barrage régulateur, ont donné naissance au lac Rideau inférieur et au lac Big Rideau. Cet important barrage régulateur est maintenant doté d'une porte mécanique actionnée à l'électricité qui facilite le contrôle des grands volumes d'eau provenant de la chaîne des lacs Rideau.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 1,6 m, 1830. GRC1.

Barrages en matériaux meubles – Trois barrages érigés pendant la construction de l'écluse, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Maison d'un étage en pierre construite en 1841. Deuxième étage ajouté en 1910. GRC1.

Image 1 Sur cette vue aérienne du poste d'éclusage de Poonamalie, aménagé dans un long chenal excavé, on voit l'étendue du lac Rideau inférieur, créé par le barrage de Poonamalie.

Image 2 L'écluse et les bâtiments sont situés dans un cadre bucolique.



Du poste d'éclusage de Poonamalie au poste d'éclusage « The Narrows »

Du km 104,7 au km 132,4

Les barrages érigés au poste d'éclusage de Poonamalie pour contrôler le niveau des lacs Rideau ont fait déborder considérablement le lac Rideau inférieur, créant des milieux humides, des marécages et des tourbières. Rideau Ferry, un point de traversée historique, se trouve à l'embouchure du lac Big Rideau, le plus grand plan d'eau du réseau. Le parc provincial Murphy's Point et trois aires de conservation, Rideau Ferry, Mill Pond et Portland Bay, sont situés sur les rives de ce tronçon.

Image 1 Les lacs Rideau sont devenus plus profonds et plus grands suite à la construction des barrages de Poonamalie.

Image 2 Passé l'écluse de Poonamalie, le chenal excavé mène aux lacs Rideau inférieur et supérieur, une vaste étendue de 30 km.



Poste d'éclusage de Beveridges, canal Tay

Au km 110,7 sur le canal Rideau

Le poste d'éclusage de Beveridges, situé sur la rive nord du lac Rideau inférieur, 2 km à l'est de Rideau Ferry, représente l'entrée du canal Tay, qui s'étend vers le nord jusqu'à la ville de Perth (6 000 habitants). Ce poste d'éclusage comporte deux écluses à 500 m l'une de l'autre et un chenal excavé de 2 km qui relie la baie de Beveridges, dans le lac Rideau inférieur, à la rivière Tay. Cette dernière est traversée par un barrage en matériaux meubles et un barrage régulateur, près de l'extrémité nord du chenal excavé, ce qui crée un plan d'eau navigable jusqu'à Perth, situé à 9,8 km.



Ressources culturelles

Deux écluses – Écluses manœuvrées à la main avec une élévation totale de 7,7 m, séparées par un chenal excavé de 500 m. Elles sont identiques aux écluses d'origine du canal Rideau sur trois plans, soit les dimensions, les matériaux et les mécanismes, 1887. GRC2.

Barrage en matériaux meubles – Barrage avec un noyau étanche en argile compactée, 500 m de long, 1887. GRC2.

Maison du maître-éclusier – Grande maison de deux étages en bois, 1883. GRC2.

Image 1 Le canal Tay est une voie navigable à plans d'eau successifs sur presque toute sa longueur. Les deux écluses du canal Tay ont été construites dans un chenal excavé.

Image 2 Bureau du poste d'éclusage Beveridges supérieur. Semblable à ceux du canal Rideau datant de la même période.



Perth, Canal Tay

Au km 110,7 sur le canal Rideau

Le canal Tay est un embranchement du canal Rideau qui s'étend du poste d'éclusage de Beveridges jusqu'à la ville de Perth et qui traverse de vastes marais. Ce canal se termine au milieu de la ville dans un grand bassin de virage aux quais à encoffrement en bois.

Image 1 L'extrémité du chenal excavé dans le marais Tay.



Ressources culturelles

Pont – Pont tournant de type Kingpost, 1888. GRC2.

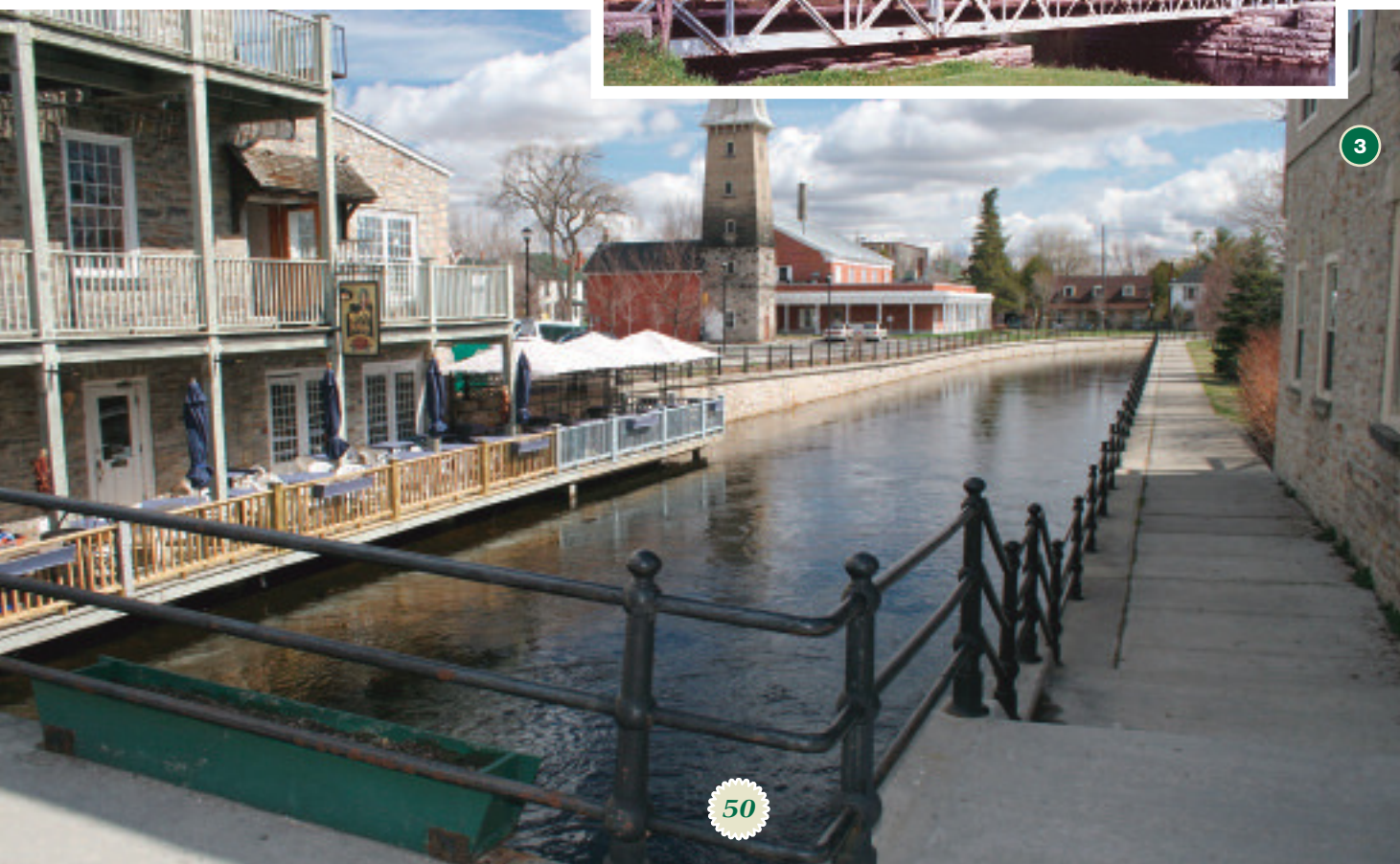
Maison du pontier – Maison d'un étage et demi en bois, 1890. GRC2.

Bassin de virage – Bassin d'environ 75 m par 110 m, 1890. GRC2.

Image 2 Petite maison en bois occupée par le pontier chargé du pont tournant de Perth.



Image 3 Grand bassin de virage de Perth qui correspond à la fin du canal Tay.



Poste d'éclusage « The Narrows »

Du km 132,4 au km 132,5

Avant la construction du canal, le lac Big Rideau et le lac Rideau supérieur ne formaient qu'un seul plan d'eau. Le lac Rideau supérieur a vu le jour après l'érection d'un barrage en matériaux meubles à un passage étroit et peu profond du plan d'eau d'origine. Une seule écluse a été aménagée à l'extrémité nord du barrage pour relier les deux lacs. Le barrage régulateur à l'extrémité sud contrôle le débit d'eau.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 1,5 m, 1830. GRC1.

Barrage en matériaux meubles – Barrage en matériaux meubles de 400 m de long, 1830. GRC1.

Blockhaus – Bâtiment de deux étages, avec rez-de-chaussée en pierre et deuxième étage en bois, 1833. GRC1.

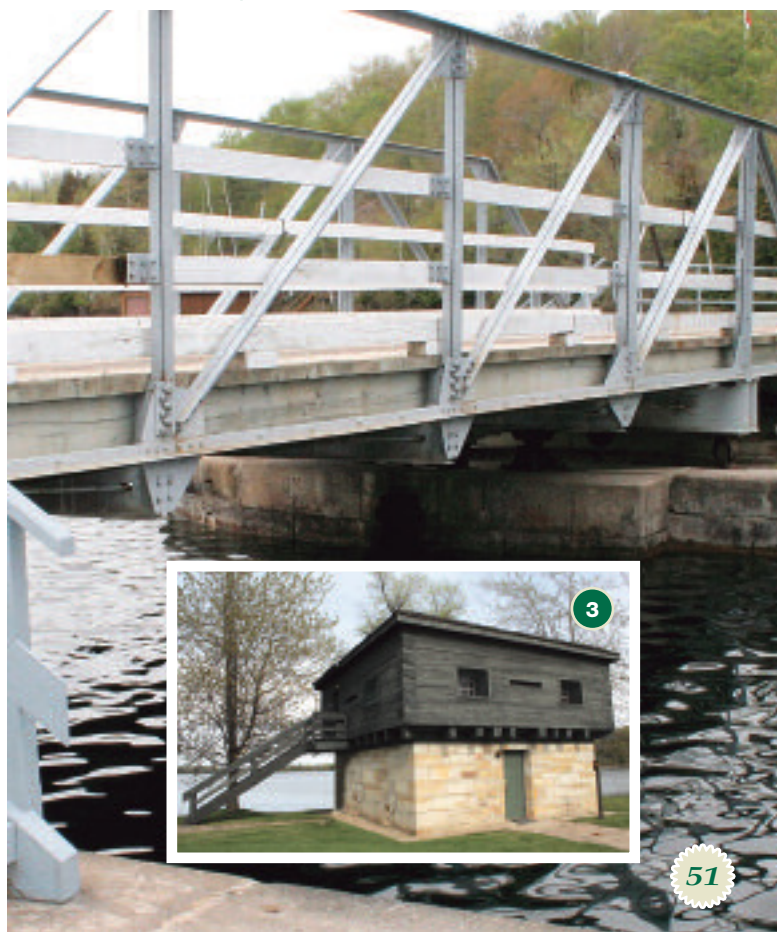
Pont tournant – Pont à poutre triangulée à tablier inférieur, à travée inégale, manœuvré à la main, 1898. GRC2.

Image 1 Le poste d'éclusage « The Narrows » est aménagé à l'endroit où le lac Rideau ne mesure que 45 m de large. Le barrage a donné naissance à un deuxième lac, le Rideau supérieur, le point le plus haut du canal.

Image 2 Même si cette écluse a une des plus petites élévations de l'ensemble du réseau, sa construction a permis d'économiser temps et argent à Newboro, du côté opposé du lac.

Image 3 Au fil des ans, le blockhaus érigé en 1832 à « The Narrows » a été considérablement modifié, mais les travaux de restauration des années 1960 lui ont rendu son apparence d'autrefois.

Image 4 Grâce au pont tournant de 1898, manœuvré à la main, la route peut traverser l'écluse.



Du poste d'éclusage « The Narrows » au poste d'éclusage de Newboro

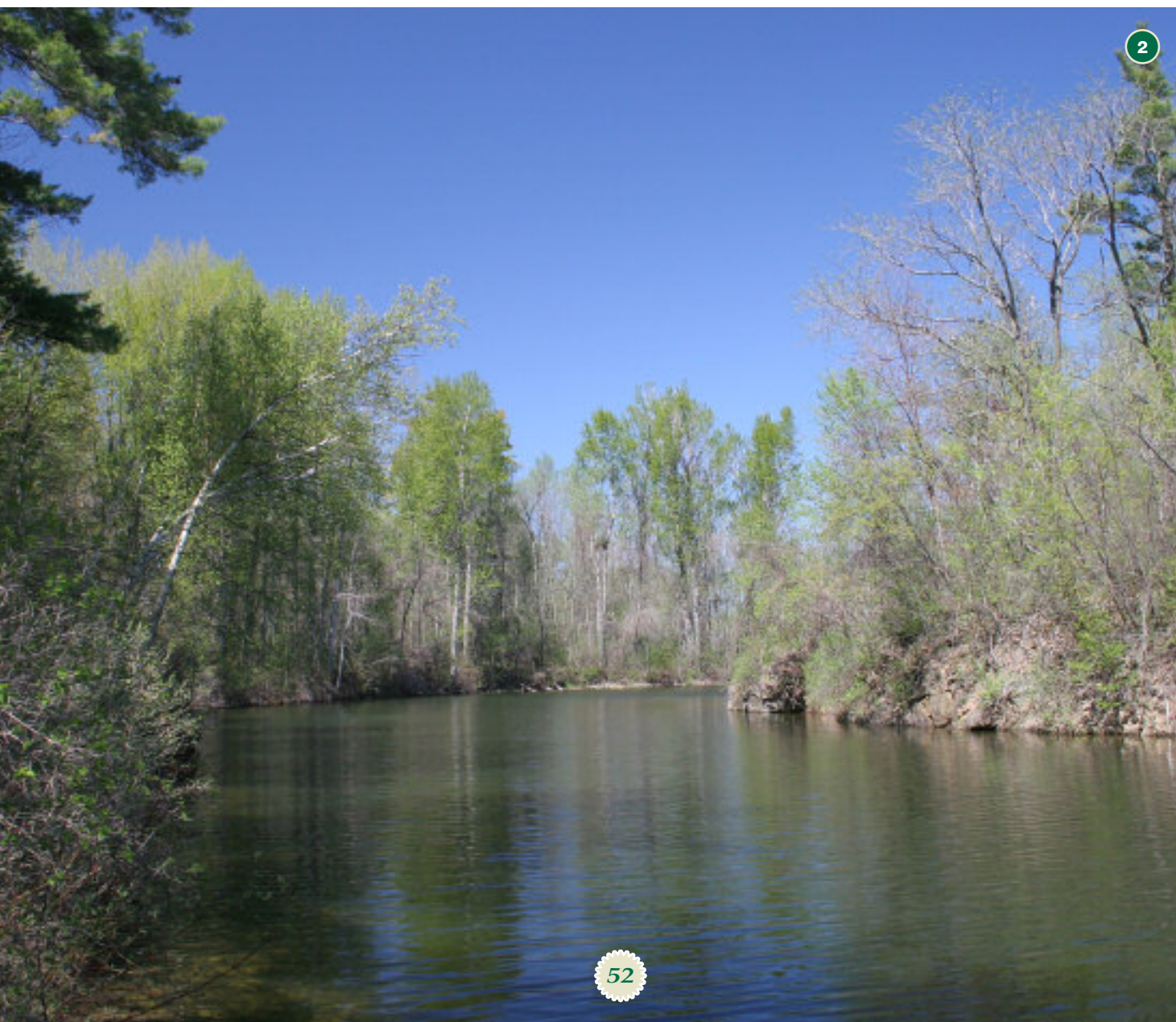
Du km 132,5 au km 139,3

Le lac Rideau supérieur a été créé et considérablement agrandi, à la suite de la construction du barrage du poste d'éclusage de Narrows, qui a aussi entraîné la formation de nouveaux milieux humides, tourbières et marais. En raison des travaux de génie, le lac Rideau supérieur est devenu la ligne de partage de deux bassins hydrographiques et le point le plus élevé du canal Rideau. À partir de cet endroit, les eaux s'écoulent vers le nord et vers le sud.



Image 1 L'extrémité sud du lac Rideau supérieur, où le canal traverse « The Isthmus » et où la descente vers Kingston commence.

Image 2 Le barrage érigé à « The Narrows » a inondé de grands secteurs, ce qui réduit la quantité de matériaux à excaver pour relier les deux bassins hydrographiques. Il n'en demeure pas moins que le creusement du chenal de Newboro a représenté un défi de taille.



Poste d'éclusage de Newboro (« The Isthmus »)

Du km 139 au km 140,9

Le poste d'éclusage de Newboro se trouve à l'extrémité sud d'un isthme étroit situé entre le lac Rideau supérieur et le lac Newboro. Un chenal de 1,5 km a été excavé dans l'isthme pour relier les lacs et une écluse a été aménagée à l'entrée sud.

Image 1 L'écluse de Newboro se trouve à l'extrémité sud du chenal de Newboro et donne accès au bassin hydrographique de la Catarqui.

Image 2 L'écluse de Newboro a été électrifiée en 1966, mais elle a conservé ses parois inclinées en pierre d'origine.



Du poste d'éclusage de Newboro au poste d'éclusage de Chaffeys

Du km 140,9 au km 148,7

Après le poste d'éclusage de Newboro, le principal chenal de navigation du canal passe dans six petits lacs, dont les lacs Newboro et Indian, agrandis à la suite de la construction du barrage au poste d'éclusage de Chaffeys.

Image 1 Dans ce tronçon, le canal passe dans une série de lacs contigus qui ont été inondés par l'érection du barrage du poste d'éclusage de Chaffeys.

Image 2 La sortie en aval du chenal excavé, entre le lac Rideau supérieur et le lac Newboro.



Poste d'éclusage de Chaffeys

Du km 148,7 au km 148,8

On accède au poste d'éclusage de Chaffeys en suivant le cours naturel de la rivière Cataraqui amélioré à la suite des travaux d'excavation du canal. L'écluse et son chenal excavé longent la rive sud de la rivière; le barrage et le barrage régulateur sont situés du côté nord. Grâce à l'écluse, il est possible de naviguer entre le lac Indian et le lac Opinicon.

Image 1 Le poste d'éclusage de Chaffeys est érigé dans un court chenal excavé. Le barrage et le barrage régulateur ont créé une élévation de 3,1 m ce qui a permis d'obtenir des profondeurs navigables dans les lacs en amont.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 3,1 m, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1844. Deuxième étage en bois ajouté en 1894. GRC1.

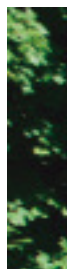
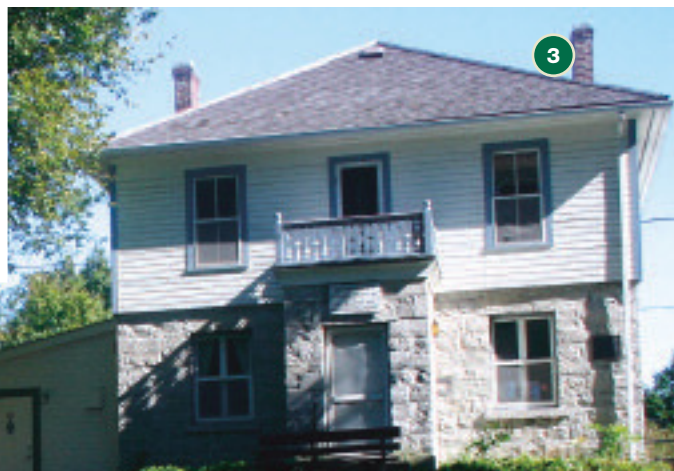
Bureau du poste d'éclusage – Bâtiment de deux étages en bois, 1920. GRC2.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles en béton armé avec deux pertuis, 1920. GRC2.



Image 2 Une route publique traverse l'écluse sur le pont tournant à poutres à âme pleine.

Image 3 Une société locale vouée au patrimoine a aménagé un musée dans la maison fortifiée du maître-éclusier.



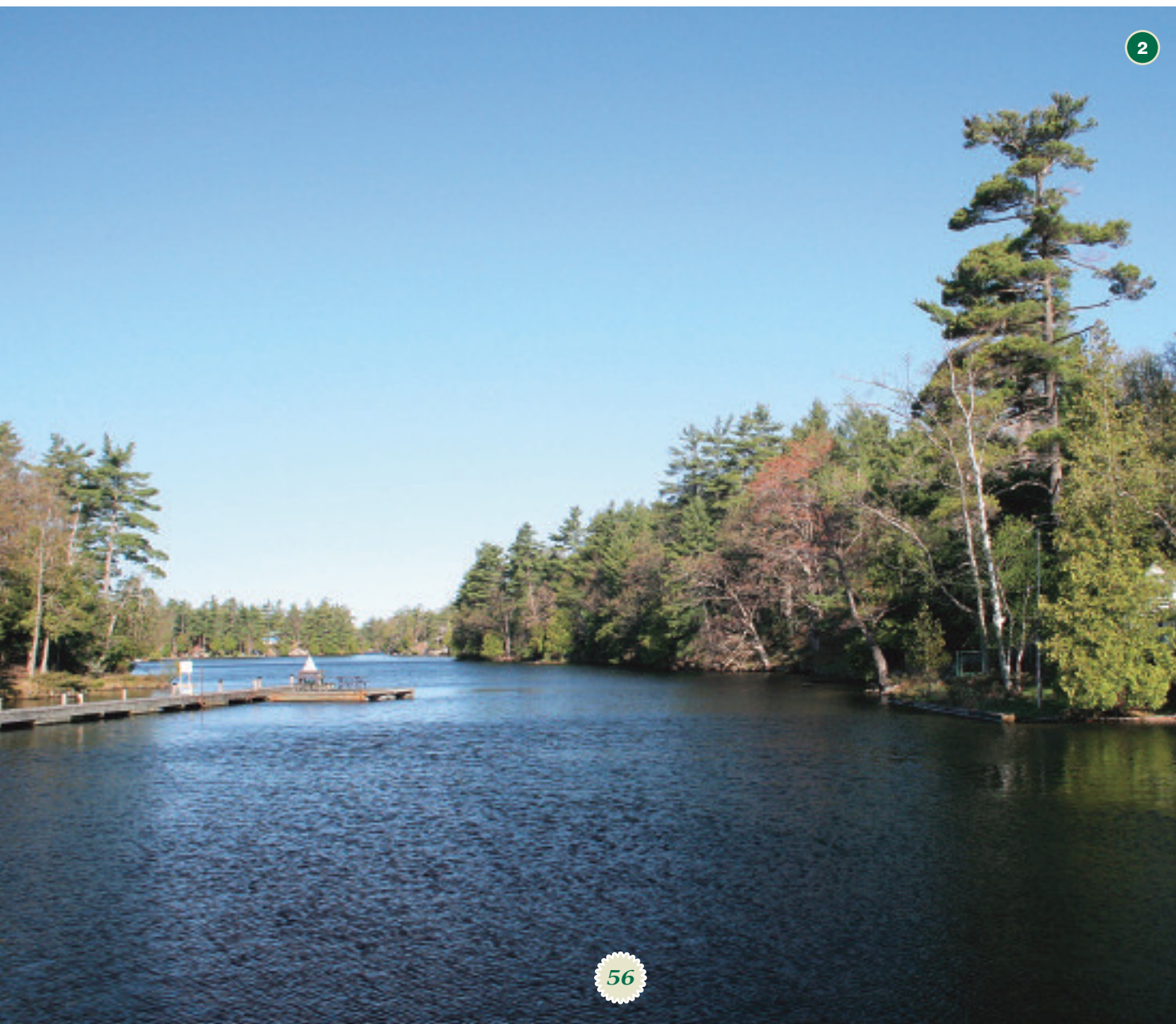
Du poste d'éclusage de Chaffeys au poste d'éclusage de Davis

Du km 148,8 au km 152

Ce tronçon, appelé lac Opinicon, a vu le jour suite à la construction du barrage du poste d'éclusage de Davis.

Image 1 On voit encore dans le lac Opinicon les troncs des arbres de la forêt naturelle inondée à la suite de la construction du barrage.

Image 2 Le chenal excavé du poste d'éclusage de Chaffeys mène au lac Opinicon, dont le niveau a été élevé après l'érection du barrage au poste d'éclusage de Davis.



Poste d'éclusage de Davis

Du km 152 au km 152,1

Le poste d'éclusage de Davis est le plus isolé de tous les postes d'éclusage du canal. Une seule écluse est aménagée dans un chenal étroit qui permet de naviguer entre le lac Opinicon et le lac Sand. Des barrages en matériaux meubles et un barrage régulateur traversent la rivière, créant un tronçon en amont.



Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 2,7 m. En 1982, l'écluse a été reconstruite à son emplacement d'origine.

Barrages en matériaux meubles – Deux barrages en matériaux meubles d'une longueur totale de 40 m et d'une hauteur de 4 m, 1829. GRC1.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles en béton armé avec un pertuis, 1920. GRC2.

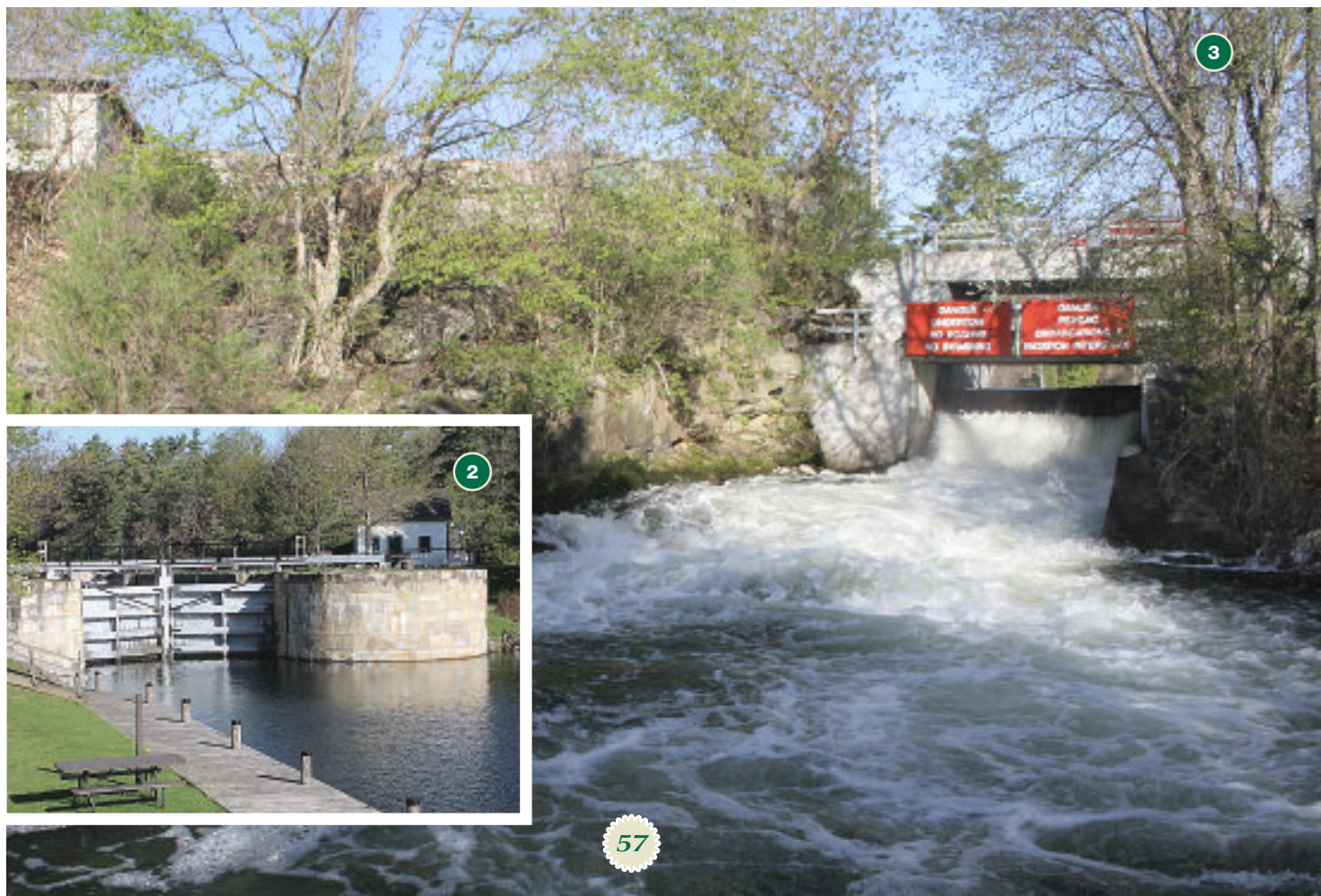
Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1842. Ajout d'une cuisine d'été en 1898. GRC1.

Bureau du poste d'éclusage – Structure de deux étages en bois, 1875. GRC2.

Image 1 Le poste d'éclusage de Davis est aménagé dans une étroite gorge naturelle qui relie le lac Opinicon (en bas) au lac Sand (en haut).

Image 2 L'écluse de Davis a été reconstruite en 1982 après une défaillance de la structure.

Image 3 Les barrages en matériaux meubles et le barrage régulateur du poste d'éclusage de Davis ont élevé le niveau du lac Opinicon.



Du poste d'éclusage de Davis au poste d'éclusage de Jones Falls

Du km 152,1 au km 159

Le lac Sand est devenu plus large et par conséquent navigable après la construction d'un barrage-voûte en pierre à Jones Falls.

Image 1 Les écluses et le barrage du poste d'éclusage de Jones Falls ont une élévation totale de 19 m. Leur construction s'est avérée l'entreprise la plus complexe du canal Rideau

Image 2 Du lac Sand au poste d'éclusage de Jones Falls, le chenal de navigation suit les méandres créés par les îles de roche précambrienne de l'arche de Frontenac.



Poste d'éclusage de Jones Falls

Du km 159 au km 159,5

Le poste d'éclusage de Jones Falls, à l'aménagement complexe, se trouve à l'extrémité sud du lac Sand à l'endroit où la rivière Cataraqui se déverse dans le lac Whitefish, 19 m plus bas. Le barrage-voûte en pierre forme la rive du lac Sand et élève le niveau d'eau pour créer un passage dégagé jusqu'à l'écluse en amont située à 200 m à l'ouest. Les écluses ont été érigées dans un défilé naturel ayant fait l'objet de travaux d'excavation majeurs pour la construction de l'écluse en amont, du bassin et de l'échelle de trois écluses.



Ressources culturelles

Quatre écluses – Échelle de trois écluses manœuvrées à la main séparée d'une quatrième écluse, également manœuvrée à la main, par un bassin de virage. Les écluses ont une élévation totale de 18,4 m, 1830. GRC1.

Barrage-voûte en pierre – Barrage-voûte en pierre de 107 m de long et de 19 m de haut, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1841. GRC1.

Forge – Bâtiment d'un étage en pierre, 1843. GRC1.

Bureau du poste d'éclusage en aval – Structure de deux étages en bois, 1925. GRC2.

Image 1 Un grand bassin de virage sépare l'écluse en amont de l'échelle de trois écluses en aval.

Image 2 L'écluse en amont est une structure typique avec des portes en bois et un seuil en pierre. Des vannes s'ouvrent pour laisser entrer l'eau par le fond.





Image 3 Le barrage-voûte en pierre de Jones Falls était le plus haut barrage en Amérique du Nord au moment de sa construction.



Image 4 La maison fortifiée du maître-éclusier a été restaurée et témoigne maintenant de la vie de la famille du maître-éclusier vers 1840.



Image 5 À la forge, on explique les techniques de travail des métaux du XIX^e siècle. Les pierres à l'avant-plan sont les débris des travaux de construction de la première écluse.

Du poste d'éclusage de Jones Falls au poste d'éclusage d'Upper Brewers

Du km 159,5 au km 176,3

Ce plan d'eau de la rivière Cataraqi comprend le lac Whitefish et le lac Cranberry, ainsi qu'une série de chenaux étroits créés par la construction du barrage d'Upper Brewers. À partir du lac Cranberry, le canal suit le cours de la Cataraqi jusqu'au poste d'éclusage d'Upper Brewers. Comme son nom l'indique, le pont Brass Point, sur lequel passe la route de comté, est érigé à Brass Point entre les lacs Little Cranberry et Cranberry.



Image 1 Près du poste d'éclusage d'Upper Brewers, la topographie change et le canal s'élargit. À Brass Point, la route de comté traverse le canal sur une jetée en bois et un pont tournant.

Image 2 La voie navigable entre le poste d'éclusage de Jones Falls et le poste d'éclusage d'Upper Brewers traverse des petits lacs et emprunte des chenaux naturels qui décrivent des méandres dans le dur substratum de granit.



Poste d'éclusage d'Upper Brewers

Du km 176,3 au km 176,7

Ce poste d'éclusage se trouve le long d'un chenal excavé de 400 m et dans un bassin artificiel. Des barrages en matériaux meubles retiennent dans le chenal excavé l'eau de la rivière qui coule à proximité. Les écluses sont situées à l'extrémité sud du chenal excavé et un barrage régulateur enjambe la rivière à l'entrée de ce chenal, créant un tronçon qui s'étend au nord jusqu'à Jones Falls.

Image 1 Le poste d'éclusage d'Upper Brewers, aménagé dans un chenal excavé, avec la rivière à droite. Une centrale (en haut à droite) occupe l'emplacement des moulins d'origine.



Image 2 Dispositif à treuil et à poutrelle, le plus répandu, utilisé pour manœuvrer les portes en aval.

Ressources culturelles

Deux écluses – Échelle de deux écluses manœuvrées à la main avec une élévation totale de 5,3 m, 1830. GRC1.

Barrages en matériaux meubles – Barrage à l'est de l'écluse, 122 m de long et 3 m de haut, 1830. GRC1.
Barrage plus court à l'ouest de l'écluse, 1830. GRC1.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1840. GRC1.

Maison de l'éclusier – Maison d'un étage et demi en bois, 1897. GRC2.



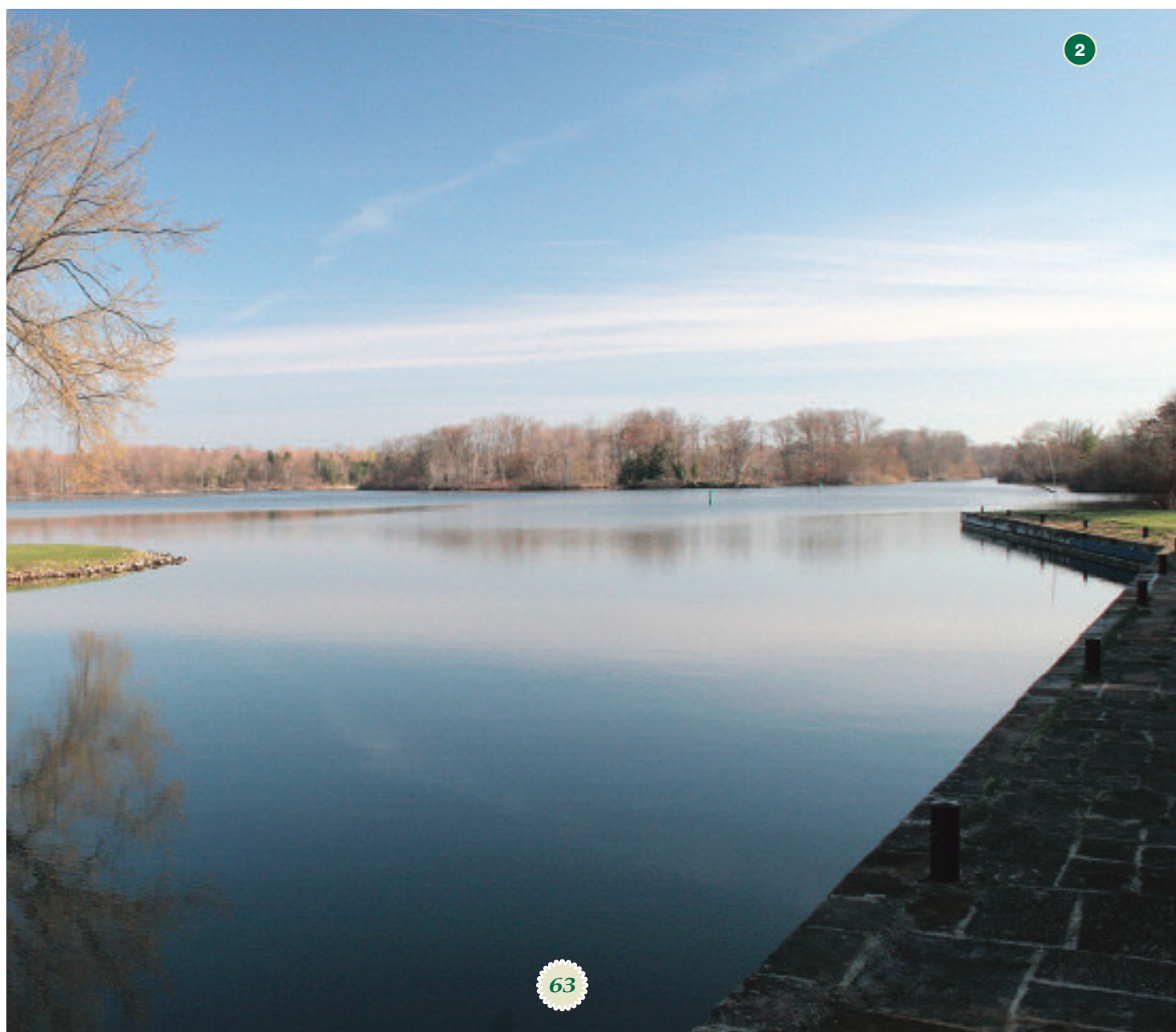
Du poste d'éclusage d'Upper Brewers au poste d'éclusage de Lower Brewers

Du km 176,7 au km 179,3

Élargissement sur 2,6 km du plan d'eau du cours d'origine de la rivière Cataraqui attribuable à la construction du barrage en matériaux meubles au poste d'éclusage de Lower Brewers.

Image 1 Après Upper Brewers, le chenal de navigation suit le cours de la rivière Cataraqui (en haut), élargi à la suite de l'érection du barrage de Lower Brewers.

Image 2 Vue du quai en amont de Lower Brewers vers le petit lac du plan d'eau.



Poste d'éclusage de Lower Brewers

Du km 179,3 au km 179,4

Le poste d'éclusage de Lower Brewers est aménagé à l'extrémité sud de l'endroit où l'élargissement de la rivière Cataraqui forme un petit lac peu profond. L'écluse est bâtie sur la rive est de la rivière dans un court chenal excavé, donnant naissance à une petite île. Le chenal original de la rivière coule à une faible distance à l'ouest de l'île. Un barrage en matériaux meubles traverse la rivière à partir de l'île et crée le tronçon en eaux peu profondes menant à Upper Brewers.



Image 1 À Lower Brewers, une centrale est érigée dans le chenal de la rivière à l'endroit où celui-ci rejoint le canal, en aval de l'écluse.

Ressources culturelles

Une écluse – Écluse manœuvrée à la main avec une élévation de 4 m, reconstruite en 1972 à l'emplacement initial.

Maison fortifiée du maître-éclusier – Bâtiment d'un étage en pierre, 1842. Deuxième étage en bois ajouté en 1900. GRC1.

Pont tournant – Reproduction fidèle d'un pont tournant de type Kingpost.



Image 2 L'écluse de Lower Brewers, dont les portes en aval sont ouvertes pour accueillir les bateaux remontant la rivière Cataraqui.

Image 3 Vue en aval de l'écluse avec la maison fortifiée du maître-éclusier en arrièreplan.



Du poste d'éclusage de Lower Brewers au poste d'éclusage de Kingston Mills

Du km 179,4 au km 195

Large et peu profond, ce tronçon de 15,6 km, appelé « River Styx », a vu le jour à la suite de la construction du barrage-voûte en pierre et des barrages en matériaux meubles du poste d'éclusage de Kingston Mills. Ce tronçon élargi forme le lac Colonel By. De nos jours comme en 1832, seul le cours d'origine de la rivière Cataraqui est de profondeur navigable, le reste étant impraticable en raison de la présence des souches des arbres abattus lors de la construction du canal.

Image 1 Des bateaux à la queue leu leu naviguent sur la « River Styx », un tronçon peu profond et en méandres du chenal.

Image 2 Dans ce tronçon, le canal au fond boueux est peu profond, ce qui est propice à la création de vastes milieux humides.



Poste d'éclusage de Kingston Mills

Du km 195 au km 195,5

Au poste d'éclusage de Kingston Mills, la rivière Cataraqui cascade du lac Colonel By jusqu'à l'estuaire de la Cataraqui franchissant une série de barres rocheuses. Un haut barrage-voûte en pierre, avec un barrage régulateur, enjambe le cours original de la rivière à la tête des chutes. De longs barrages en matériaux meubles bordent le barrage-voûte en pierre et retiennent l'eau du lac Colonel By. Les écluses sont situées dans un chenal latéral à l'ouest du chenal principal de la rivière Cataraqui. L'écluse en amont est reliée à l'extrémité sud du barrage-voûte en pierre. En aval de cette écluse, on peut encore voir un grand bassin utilisé pour le radoub des vapeurs. Les trois écluses en aval sont aménagées en échelle, la dernière se terminant au niveau du lac Ontario.



Ressources culturelles

Quatre écluses – Une écluse manœuvrée à la main séparée d'une échelle de trois écluses par un grand bassin de virage. Les écluses ont une élévation totale de 14,8 m, 1830. GRC1.

Barrage-voûte en pierre – Barrage de 120 m de long et de 9 m de haut, avec un barrage régulateur à l'extrémité nord, 1830. GRC1.

Deux barrages en matériaux meubles – Un de chaque côté du barrage-voûte en pierre. Celui de l'ouest fait 800 m de long et celui de l'est, 600 m de long, 1830. GRC1.

Barrage régulateur – Barrage à poutrelles en maçonnerie avec un pertuis, 1830. GRC1.

Blockhaus – Bâtiment de deux étages, avec rez-de-chaussée en pierre et deuxième étage en bois, 1833. GRC1.

Maison du maîtreéclusier – Petit bâtiment en bois, 1925. GRC2.



Image 1 La disposition du poste d'éclusage de Kingston Mills est complexe en raison du terrain où il se trouve. Des barrages ont été érigés aux chutes afin de contrôler le débit d'eau destiné aux moulins et, de nos jours, à une centrale.

Image 2 L'écluse en aval à Kingston Mills est la dernière écluse du canal Rideau. À partir de cet endroit, la rivière Cataraqui se déverse dans le lac Ontario.

Image 3 Maintenant restauré, le blockhaus de Kingston Mills domine le paysage environnant. Il abrite une exposition sur sa vocation militaire.

Image 4 Le cours naturel de la rivière est bloqué par ce barrage-voûte en pierre et par des barrages en matériaux meubles faisant 1,4 km qui créent le tronçon appelé lac Colonel By

Image 5 Le bassin de virage entre l'écluse en amont et l'échelle de trois écluses était utilisé pour le radoub des vapeurs



Du poste d'éclusage de Kingston Mills au lac Ontario

Du km 195,5 au km 202,1

À partir du poste d'éclusage, la rivière Cataraqui coule sous l'autoroute 401 et dans de vastes milieux humides (le marais Cataraqui) avant de se jeter dans le lac Ontario à Kingston (population 126 000).

Image 1 Le chenal navigable de la rivière Cataraqui en aval de Kingston Mills est étroit, mais suit par la suite les méandres du marais Cataraqui.

Image 2 Ici, l'estuaire de la rivière Cataraqui, plus large, est bordé de marais. Il continue ensuite jusqu'à la ville de Kingston où il sert de port intérieur.



Élément 02 – Fort Henry, Kingston

Le fort Henry, principal élément des fortifications de Kingston, occupe la pointe Henry, quelque 30 m au-dessus du niveau d'eau, sur la rive est du port de cette ville. En raison de son emplacement, il domine le chenal nord du Saint-Laurent, l'entrée du canal Rideau et le district portuaire de Kingston. Le glacis s'étend jusqu'au rivage de la baie Deadman à l'est et jusqu'à la baie Navy à l'ouest. Le fort Henry a été bâti en hauteur afin que ses pièces, orientées est, sud et ouest, puissent protéger la majeure partie du port. Le fort Henry est un lieu historique national du Canada.



Ressources culturelles

La redoute – Ce fort à casemates a des murs de 10 m de haut et de 2 m d'épais. Un fossé sec aux parois de maçonnerie de 15 m de large et de 7 m de haut entoure la redoute, 1837. GRC1.

La batterie avancée et le glacis – Les neufs canons de la batterie couvrent l'approche sud du fort. Le glacis au sud des fosses de flanquement est représentatif de la conception et de la méthode de défense adoptées pour les fortifications, 1839. GRC1.

Les fosses de flanquement ouest et est – Dotées de murs en maçonnerie, les fosses permettent de protéger les flancs du fort. Ces fosses de 9 m de large s'étendent jusqu'au rivage de chaque côté de la pointe Henry, 1839. GRC1.

Les tours des fosses de flanquement ouest et est – Ces tours en calcaire (13 m de haut et 9 m de diamètre à la base) sont coiffées d'un canon, 1848. GRC1.

Les magasins de l'intendance ouest et est – Ces magasins fortifiés en calcaire relient la redoute à la batterie avancée. Ils mesurent 82 m de long et leurs murs extérieurs ont une épaisseur de 1,2 m, 1842. GRC1.

Image 1 De conception novatrice, le fort Henry représente la plus importante fortification britannique à l'ouest de Québec.

Image 2 Construite à même la colline, la redoute à casemates n'est pas exposée au tir ennemi.

Image 3 Populaire attraction touristique de l'Est de l'Ontario, le fort Henry propose d'excellents programmes d'interprétation.



Élément 03 – Fort Frederick, Kingston

Situé à l'extrémité sud de la pointe Frederick, le fort comporte une tour Martello avec caponnières ainsi qu'une fosse entourée de remblais et d'une courtine en maçonnerie. Du fort Frederick, on pouvait protéger la baie Navy à l'est, le chenal nord du Saint-Laurent au sud et l'entrée du canal Rideau à l'ouest. Ce fort, qui fait partie du lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston, est rattaché au Collège militaire royal du Canada, administré par le ministère de la Défense nationale. La *Politique sur la gestion des ressources culturelles* de l'Agence Parcs Canada s'applique uniquement aux lieux lui appartenant. Par conséquent, il n'existe aucune cote de GRC pour le fort Frederick.



Ressources culturelles

La tour Martello – Il s'agit de la plus grande des tours défensives de Kingston avec ses 14 m de haut et son diamètre de 18 m à la base, 1848. EFP.

Les remblais – Les imposants remblais du fort renferment la poudrière et encerclent la tour Martello, 1848. EFP.

La courtine en maçonnerie – Le mur referme l'extrémité nord du fort, 1848. EFP.

Le poste de garde fortifié – Située à l'extérieur de la courtine, cette structure servait d'abri aux gardes du fort, 1848. EFP.

Image 1 Le Collège militaire royal du Canada a été aménagé à proximité du fort Frederick, qui sert maintenant de musée à cette maison d'enseignement.

Image 2 La tour Martello et ses fortifications.



Élément 04 – Tour Cathcart, île Cedar

La tour Cathcart est érigée sur l'île Cedar qui fait partie du parc national du Canada des Îles-du-Saint-Laurent. Construite en 1848, cette tour en calcaire a une hauteur de 11 m et un diamètre de 16,5 m. Elle est entourée d'une fosse peu profonde, puis d'un glacis s'étendant jusqu'au rivage sur trois côtés. Les canons de la tour Cathcart protégeaient les approches est du port de Kingston. La tour Cathcart, classée GRC1, fait partie du lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston.



Image 1 La tour Cathcart sur l'île Cedar. La baie Deadman se trouve entre l'île Cedar et la pointe Henry.

Image 2 La tour Cathcart. On aperçoit le fleuve Saint-Laurent à l'arrière-plan et la baie Deadman, à l'avant-plan.



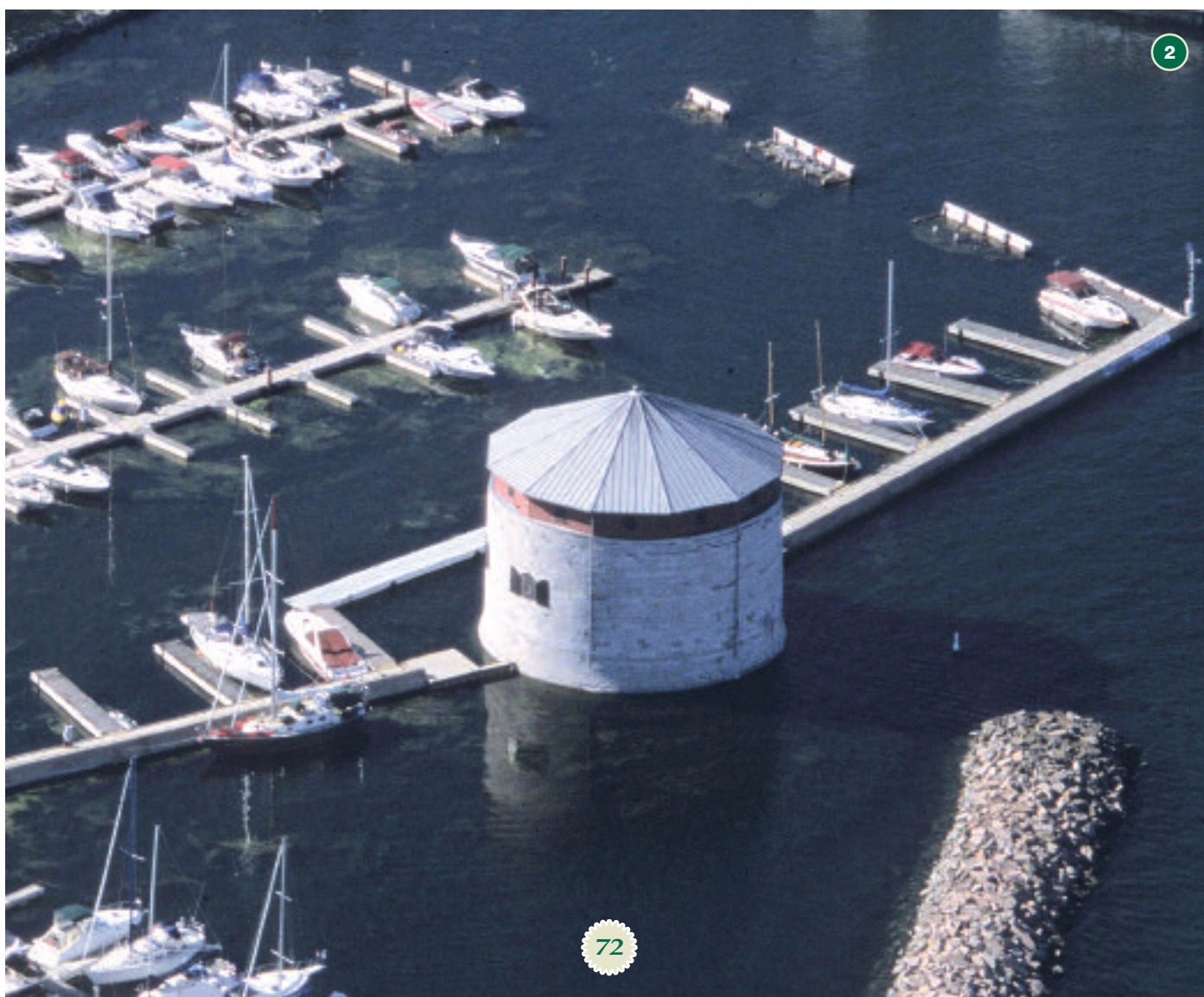
Élément 05 – Tour Shoal, Kingston

Construite en 1847 sur un haut-fond dans le port de Kingston, la tour en calcaire d'un diamètre de 20 m s'élève à 10,8 m au-dessus du niveau de l'eau. La blocaille et l'encoffrement associés à la construction de la tour sont encore visibles dans l'eau. En raison de son emplacement au large, en face de l'hôtel de ville, la tour pouvait défendre le port commercial de Kingston et l'entrée du canal Rideau. La tour Shoal, classée GRC1, fait partie du lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston.



Image 1 La tour Shoal érigée dans le port de Kingston. À l'arrière-plan, se trouvent le campus du Collège militaire royal du Canada, le fort Frederick et la tour Cathcart.

Image 2 La tour Shoal a été construite près de l'entrée du canal Rideau.



Élément 06 – Tour Murney, Kingston

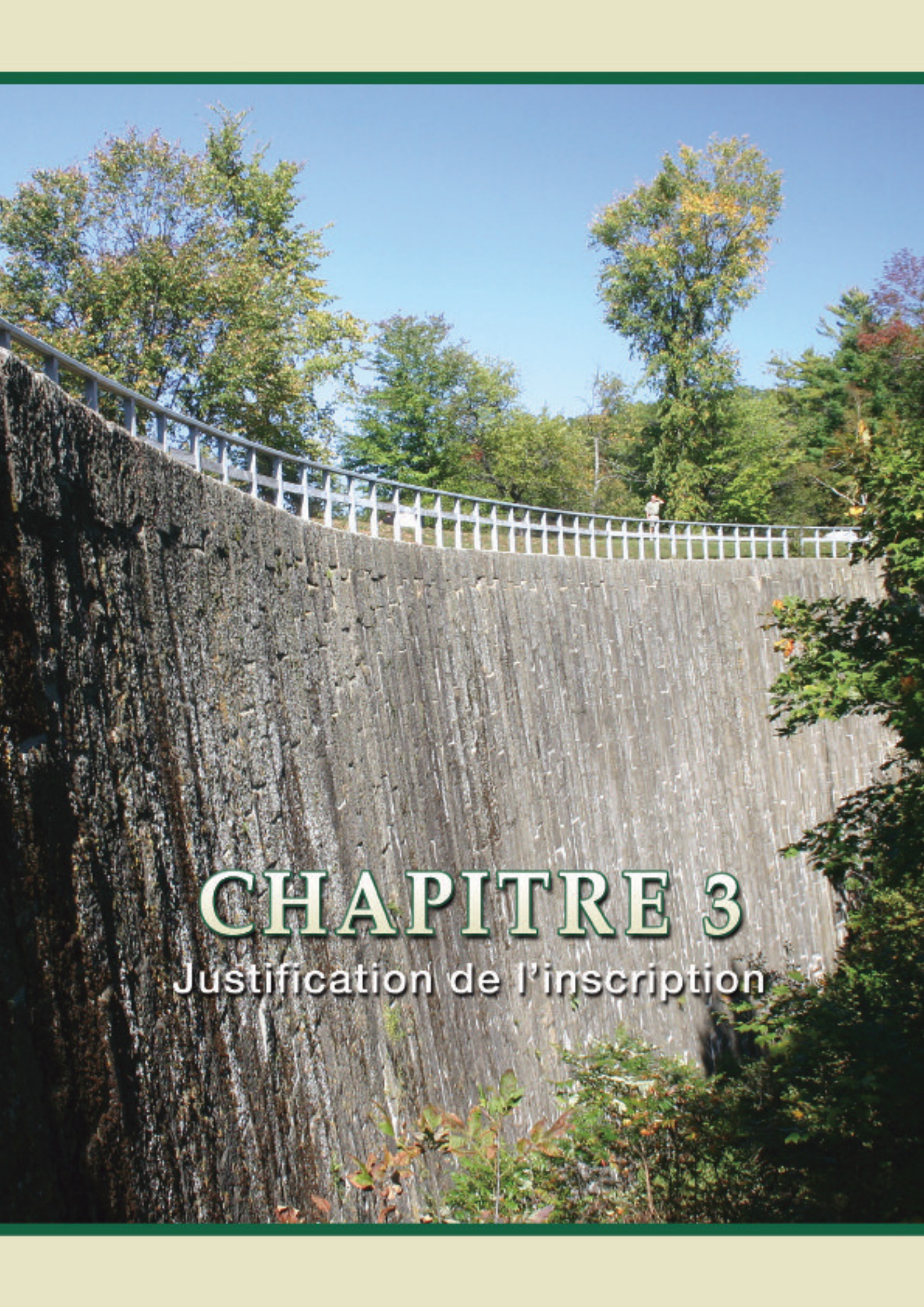
Érigée en 1848 sur la pointe Murney, cette tour en calcaire avec caponnières est entourée par une fosse et un glacis. La tour d'une hauteur de 11 m et d'un diamètre de 17 m se trouve à l'ouest du port. Ses pièces devaient couvrir les approches ouest de la ville. Classée GRC1, elle fait partie du lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston.



Image 1 Sur cette photographie aérienne, on voit très bien le glacis entourant la tour Murney.

Image 2 La tour Murney avec sa fosse et son escarpe est différente des autres tours Martello de Kingston.



A large concrete dam with water cascading over it, surrounded by trees and a clear blue sky. The dam is made of grey concrete with a rough, textured surface. Water is flowing over the top edge of the dam, creating a white, frothy cascade. The dam is surrounded by lush green trees and foliage. A metal railing runs along the top of the dam. The sky is a clear, bright blue.

CHAPITRE 3

Justification de l'inscription

3. Justification de l'inscription

A. Critères en vertu desquels l'inscription est proposée

Critère (i) : Le canal Rideau représente un chef-d'œuvre du génie créateur humain.

De par son concept, son plan et son exécution technique, le canal Rideau représente un chef-d'œuvre du génie créateur humain. Pour construire le canal, deux solutions s'offraient au lieutenant-colonel John By, son principal concepteur. La première, conventionnelle et éprouvée, consistait à creuser des canaux sur des distances considérables afin de relier des voies existantes propres à la navigation, qui permettraient de franchir chutes, rapides, marais et fonds rocheux de faible profondeur. John By rejeta cette solution, car elle demandait trop de temps et était trop coûteuse en raison du terrain, de la géologie et de la configuration des lacs et des rivières. À la suite d'un éclair de génie créateur, il conçut une deuxième solution qui consistait à relier les bassins versants de deux réseaux hydrographiques, celui de la Rideau et de la Cataraqui, pour former, sur une échelle monumentale, un canal à plans d'eau successifs. C'était une décision extrêmement novatrice qui comportait des risques sur le plan technique. Rares étaient les réseaux de plans d'eau successifs qui avaient été aménagés en Europe à cette époque. Il existait déjà des réseaux de plans d'eau en Amérique du Nord, mais aucun n'avait l'envergure ni la complexité de ce que John By envisageait pour le canal Rideau.

Le réseau de plans d'eau retenu par John By pour le canal Rideau a nécessité la construction d'un très grand nombre de remblais et de hauts barrages pour inonder les étendues d'eaux peu profondes, les marais et les rapides et ainsi créer une série de retenues d'une profondeur suffisante pour permettre la navigation sur toute la longueur du canal. Ce choix diminuait considérablement la nécessité de creuser de longs canaux, réduisant ainsi les coûts et le temps de construction. Les Royal Engineers ont produit les plans d'un ingénieux réseau d'ouvrages techniques constitué de soixante-quatorze barrages et de quarante-sept écluses situées à vingt-quatre postes d'éclusage pour

permettre aux navires de franchir les 85 mètres de dénivellation qui séparent la rivière des Outaouais du sommet du canal, puis de redescendre d'une hauteur de 50 mètres jusqu'au lac Ontario.



Les rapides et les chutes, très nombreux sur le cours des rivières Rideau et Cataraqui, empêchaient la navigation.

L'un des problèmes associés aux réseaux de plans d'eau et qui décourageait leur utilisation était la difficulté d'y contrôler les niveaux d'eau. Une fois de plus, John By et ses ingénieurs ont trouvé une solution imaginative et efficace. Ils ont prévu une série de barrages et de remblais créant des lacs qui servent de réservoirs et permettent d'emmagasiner l'eau pour alimenter le canal pendant les mois d'été secs. Inversement, au cours des périodes où le réseau contient un trop plein d'eau, comme au printemps ou pendant des pluies diluviennes, les réservoirs permettent de retenir l'eau et de la laisser s'écouler graduellement, évitant ainsi qu'elle n'endommage les ouvrages d'art.



08 L'écluse, le barrage régulateur et le barrage en matériaux meubles de 400 mètres de long à The Narrows créent un tronçon permettant de naviguer jusqu'au poste d'éclusage de Newboro.

L'ingéniosité du concept de canal formé de plans d'eau n'a d'égale que la prévoyance de John By concernant l'importance que prendraient les bateaux à vapeur comme mode de transport. Les devis qui lui ont été remis prévoient des écluses de dimensions suffisantes pour recevoir des durhams, embarcations à fond plat propulsées par des voiles ou des rames. Peu de temps après son arrivée au Canada, le lieutenant-colonel sollicite et reçoit de ses supérieurs l'autorisation de construire des écluses capables d'accueillir des navires utilisant la nouvelle technologie de la propulsion à vapeur. Le canal Rideau devient l'un des premiers canaux au monde conçus expressément pour la navigation des bateaux à vapeur.

Critère (ii) : Le canal Rideau témoigne d'un échange considérable de valeurs humaines pendant une période donnée, dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de la technologie.

Pour construire le canal Rideau et ses fortifications, il a fallu adapter la technologie européenne de l'époque à l'environnement nord-américain, ainsi qu'aux particularités et à la morphologie du terrain. L'expérience acquise dans la réalisation des canaux et des fortifications du canal Rideau a porté ces technologies à un niveau encore inégalé.

Le transfert des techniques de construction de canaux

Le concept des canaux de même que leurs principes techniques et leur technologie étaient déjà bien connus en Europe avant la construction du canal Rideau. Les canaux sont devenus d'importants réseaux de transport commercial au milieu du xviii^e siècle et sont étroitement associés à la révolution industrielle. Le canal Rideau a été construit au moyen de techniques mises au point en Europe et transférées à l'Amérique du Nord. Toutefois, ces techniques ont été adaptées et améliorées afin de permettre l'aménagement d'un réseau de plans d'eau successifs d'une envergure sans précédent.

Trois volets des techniques de construction de canaux ont fait l'objet d'une adaptation importante

et d'une évolution technologique au cours de la construction du canal Rideau – la méthode d'arpentage, la conception technique des écluses et la conception technique des barrages.

Les méthodes d'arpentage

Pour la construction du canal Rideau, le corps des Royal Engineers a introduit les méthodes d'arpentage européennes en Amérique du Nord. Ils ont adapté ces méthodes aux exigences des conditions locales, ce qui représente un progrès technique remarquable.

Les Royal Engineers ont véritablement innové pour orienter les levés et prendre des niveaux. Premièrement, ils ont adopté une technique de tir directionnel permettant aux arpenteurs d'orienter un levé sur de longues distances dans une forêt dense. Deuxièmement, ils utilisaient les cheminements à la boussole plutôt que les cheminements conventionnels au théodolite, impossibles à faire en forêt. Troisièmement, ils relevaient les niveaux des élévations ou des pentes du terrain d'après la position verticale d'une lumière placée à une hauteur déterminée sur la mire de nivellement. Quatrièmement, étant donné l'impossibilité de faire des cheminements au théodolite, ils cartographiaient des sections du terrain en faisant un levé par quadrillage sur les relèvements au compas. Les cartes ainsi produites ont servi à établir le tracé du canal en tirant parti de la configuration naturelle du terrain, ce qui a permis de réduire l'abattage d'arbres ainsi que les travaux d'excavation et de remblayage.

Ces innovations ont permis d'éliminer une bonne partie des travaux difficiles, coûteux et fastidieux de coupe des arbres pour obtenir des lignes de visée claires et de réaliser les travaux de mise en chantier du canal, dans un corridor de nature sauvage de 202 km, en une période remarquablement courte pendant l'hiver 1826 et le printemps 1827.

La conception technique des écluses

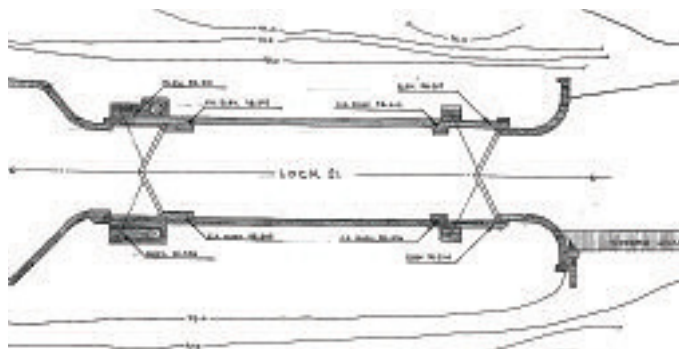
Le deuxième volet important du transfert de la technologie européenne dans lequel les Royal



09 Le canal Rideau est l'un des premiers canaux conçus pour le passage des bateaux à vapeur.

Engineers ont porté une technique établie à un niveau encore jamais atteint est celui de la conception et de la construction technique des écluses. La construction du canal Rideau a en effet fait appel aux principes techniques venus d'Europe. Mais ce qui caractérise surtout l'aménagement du canal est la conception et la construction d'écluses capables de supporter la force considérable de la pression de l'eau résultant des dimensions imposantes des sas destinés à recevoir des navires à vapeur.

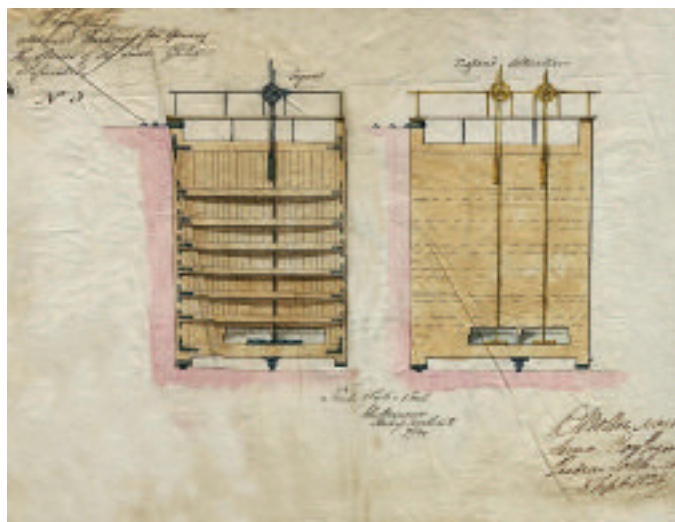
En général, les écluses des canaux européens avaient une hauteur de 2,4 à 3 m. Pour franchir les élévations sur le tracé du canal, John By se trouva devant une alternative : construire plusieurs écluses peu élevées, ou moins d'écluses plus élevées. Pour réduire les coûts et le temps de construction, il opta pour la construction d'écluses élevées et, par conséquent, moins nombreuses. Par exemple, au lieu de construire six écluses ou plus à Jones Falls pour franchir une élévation de 18,4 m, il choisit d'aménager quatre écluses permettant une élévation maximale de 4,6 m chacune. De plus, pour recevoir



Les écluses du canal Rideau étaient beaucoup plus grandes que celles existant en Europe à cette époque

les bateaux à vapeur, les sas des écluses devaient être beaucoup plus larges que ceux qui avaient été construits jusque-là sur les canaux d'Europe et d'Amérique du Nord. Les écluses du canal Rideau avaient 37,8 m de long et 9,1 m de large. Par comparaison, à la même époque, les écluses du canal Blackstone aux États-Unis avaient 21,3 m de long 3,1 m de large.

La force exercée par la pression de l'eau dans des écluses de cette hauteur et de cette dimension exigeait des techniques de conception et de construction nouvelles. Les murs et les portes d'écluses, les galeries de vidange et les murs en aile ont tous été conçus et construits pour supporter une force plus importante que dans les canaux construits jusqu'à cette époque. Par la suite, ces progrès ont été appliqués à la construction d'autres écluses, par exemple à celles aménagées sur le fleuve Saint-Laurent à la fin des années 1840.

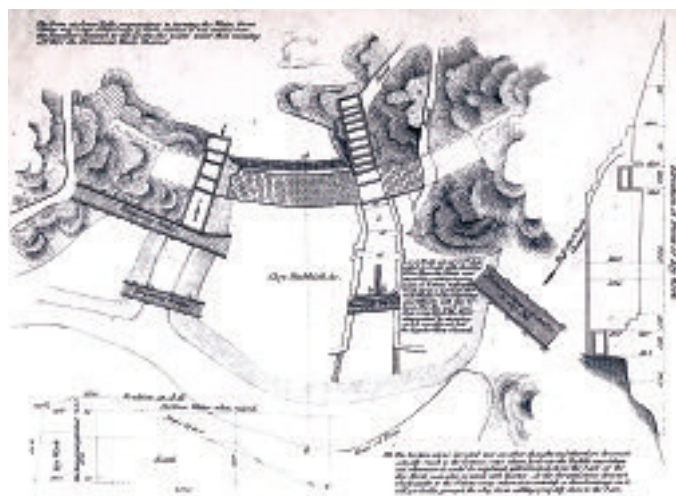


Les grandes dimensions des sas d'écluses du canal Rideau ont exigé la conception de portes d'écluses massives.

La conception technique des barrages

Le troisième volet important du transfert de la technologie européenne dans lequel John By et ses ingénieurs ont porté une technique établie à un niveau encore jamais atteint est celui de la construction technique des barrages. Le réseau de plans d'eau aménagé pour le canal exigeait un grand nombre de barrages afin d'inonder les passages peu profonds et les rapides. Chacun de ces barrages ainsi que le réseau qu'ils forment représentent un avancement considérable dans la technologie de la construction des barrages.

L'imposant barrage-voûte en pierre de Jones Falls illustre bien l'adaptation et les progrès réalisés par rapport aux techniques européennes pour relever les défis posés par le canal Rideau. Compte tenu des chutes, des rapides et de la profondeur de la gorge à Jones Falls, le barrage devait avoir une largeur de 107 m et une hauteur de 19 m, soit le double de la hauteur des barrages construits jusque-là en Amérique du Nord. Le modèle de John By combinait la technique de construction de barrages en pierre à la technique des barrages de terre à noyau d'argile pour supporter les tensions extrêmes qui s'exerçaient sur une structure de cette taille. Le barrage de Jones Falls a été reconnu comme étant d'importance internationale et figure sur l'*International Canal Monuments List* dressée sous les auspices du Comité international pour la conservation du patrimoine industriel (TICCIH).



La construction du barrage de Jones Falls dans toute sa complexité est un véritable tour de force.



10 Le barrage-voûte en pierre de Jones Falls est une remarquable prouesse d'ingénierie.

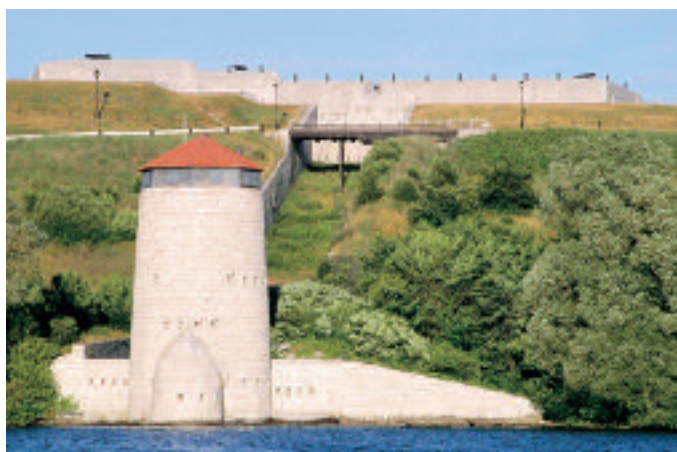
Pour créer les plans d'eau nécessaires au canal Rideau, il fallait souvent construire des barrages successifs aux endroits prévus pour les écluses. Pour ces réseaux de barrages, il fallait donc prévoir l'aménagement combiné de barrages en terre, de barrages en pierre et de barrages régulateurs en pierre. Les barrages de Kingston Mills illustrent la maîtrise que possédait John By des techniques européennes traditionnelles de construction des barrages et les progrès qu'il a su apporter à ces techniques. Il a réussi à créer le plan d'eau d'une longueur de 15,6 km en amont de Kingston Mills en utilisant des formations géologiques naturelles et en aménageant une série de barrages comportant entre autres deux remblais de terre totalisant une longueur de 1,4 km, un barrage-voûte en pierre de 120 m de long, un barrage régulateur et une écluse d'amont.

Le transfert de la technologie militaire

Les fortifications construites à Kingston pour défendre l'embouchure du canal Rideau illustrent le transfert de la technologie militaire européenne à l'Amérique du Nord. Le fort Henry représentait toutefois un progrès considérable par rapport aux fortifications construites antérieurement en Amérique du Nord britannique. Les imposantes citadelles érigées dans les années 1820 à Halifax et Québec correspondent à la conception traditionnelle de fortifications à la Vauban. Au fort Henry, les ingénieurs ont délaissé cette approche et ont adapté des plans prussiens innovateurs pour créer des fortifications uniques en Amérique du Nord britannique. Cela s'est traduit par un fort massif et compact, bien adapté à la topographie de la pointe Henry.



Le réseau de plans d'eau supposait dans de nombreux cas la construction d'une série de barrages, comme ici à Kingston Mills.



De conception novatrice, le fort Henry était construit tel une redoute capable d'assurer sa propre défense.



11 La tour Murney, avec son fossé, son escarpe, son glacis et ses caponnières, était une véritable petite forteresse.

Les quatre tours Martello construites entre 1846 et 1848 pour protéger le port de Kingston et l'entrée du canal ont été conçues par le lieutenant-colonel W. Holloway du Corps of Royal Engineers. Les tours Martello sont une adaptation par les Britanniques des tours rondes de fortifications qui se trouvaient alors sur le continent européen; ce type de construction a servi à protéger les côtes de l'Angleterre pendant les guerres napoléoniennes. Les Britanniques ont construit de ces tours jusqu'en Amérique du Nord britannique; ils en ont érigé douze au total. Les quatre dernières se trouvent à Kingston et sont le fruit de décennies de perfectionnements dans la construction de tours rondes en maçonnerie par les Britanniques. Elles comportent toutes d'importantes caractéristiques structurales et externes novatrices qui ont permis d'éliminer les faiblesses défensives autrefois associées à ce type de fortifications. Des quatre tours, le meilleur exemple de l'étape finale de ce processus d'évolution est la tour Murney. Comme les tours Martello traditionnelles, elle compte deux planchers surmontés d'une plate-forme de pièces protégée par un parapet élevé. Elle est cependant entourée d'un fossé profond comportant une escarpe en pierres sèches. La tour et le fossé étaient protégés par un glacis rempli de pierres brutes. Quatre caponnières massives ressortaient de la base de la tour et permettaient aux défenseurs de faire feu dans le fossé. Toutes les tours de Kingston étaient de conception novatrice et étaient des constructions de grande qualité. La tour Murney est cependant considérée comme la plus sophistiquée des tours Martello construites en Amérique du Nord britannique.

Critère (iv) : Le canal Rideau est un exemple remarquable d'ensemble technologique illustrant une période significative de l'histoire de l'Homme.

Le canal Rideau a été aménagé à une époque où deux puissances, la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique, se disputaient le contrôle de la partie nord du continent nord-américain. Cette étape importante de l'histoire de l'Homme a mené à la création de deux entités politiques et culturelles distinctes, le Canada et les États-Unis d'Amérique.

L'un des très rares canaux au monde construits avant tout à des fins militaires stratégiques, le canal Rideau et ses ouvrages défensifs connexes étaient des éléments importants de la stratégie globale élaborée par la Grande-Bretagne dès la fin des guerres napoléoniennes en Europe et de la guerre de 1812 en Amérique du Nord. Ces deux guerres ont montré aux chefs politiques et militaires britanniques l'importance de mettre au point un système militaire défensif pour protéger l'ensemble de leurs intérêts à l'étranger.

En Amérique du Nord, la solution à la défense du Canada reposait sur une voie de transport reliant Montréal au lac Ontario, une voie plus sûre que le fleuve Saint-Laurent, pour approvisionner l'importante base navale de Kingston. Lorsque le gouvernement britannique s'est penché sur la défense de l'Amérique du Nord britannique, deux projets ont été approuvés au Canada : la construction du canal Rideau et celle des fortifications du port de Kingston. C'est dans ce contexte qu'a été prise la décision d'investir des ressources financières faramineuses dans la



12 Du fort Henry, vue des arsenaux maritimes, de l'entrée du canal Rideau et de la ville de Kingston.

construction du canal Rideau et des fortifications connexes. La sécurité et le développement futurs des intérêts politiques et commerciaux britanniques sur le continent nord-américain étaient en jeu. C'est également dans ce contexte qu'a été approuvée la construction d'écluses assez grandes pour recevoir des bateaux à vapeur. Comme l'écrit l'historien Robert Passfield : « Les navires à vapeur offraient aux forces britanniques une rapidité de déplacement supérieure à celle des Américains. Si le canal Rideau n'avait pas été achevé ou s'il avait été construit pour n'y accueillir que de petites canonnières, cela aurait miné l'ensemble des efforts déployés par les militaires pour concevoir la défense du Canada. »

En bout de ligne, la réussite de cette stratégie grâce à l'aménagement d'un canal fortifié s'est avérée essentielle pour l'expansion des colonies au Canada et, par la suite, pour le développement du Canada à titre de nation indépendante.



13 Le blockhaus construit pour protéger les écluses à Merrickville.

B. Proposition de déclaration de valeur universelle exceptionnelle

De par son concept, son plan et son exécution technique, le canal Rideau est l'exemple encore existant le plus remarquable au monde d'un canal à plans d'eau du XIX^e siècle, et l'un des premiers canaux conçus expressément pour les navires à vapeur. Il est un exemple exceptionnel de transfert d'une technologie des transports de l'Europe à l'Amérique du Nord et de son ingénieuse adaptation à l'environnement nord-américain.

Rare exemple de canal construit avant tout à des fins militaires stratégiques, le canal Rideau et son ensemble de fortifications militaires sont les témoins d'un chapitre important dans l'histoire où la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique se disputaient le contrôle de la partie nord du continent nord-américain.

C. Analyse comparative

Les tout premiers canaux auraient été aménagés il y a environ 4 000 ans, en Égypte et au Moyen-Orient. En Chine, le Grand Canal a été construit au IV^e siècle avant notre ère et a été prolongé plusieurs fois par la suite. Reliant les fleuves Yangtze et Jaune à la ville de Beijing, il est le plus long canal au monde, le premier canal à point de partage et le premier canal connu doté d'une écluse à deux portes. Le Canal du Midi construit en France au XVII^e siècle est largement considéré comme le premier canal de l'ère moderne. Il a énormément influencé la conception d'autres canaux en Europe et est, pour le moment, le seul à figurer sur la Liste du patrimoine mondial (bien que les quatre écluses-ascenseurs du Canal du Centre en Belgique soient également inscrites). À partir du milieu du XVII^e siècle, la construction de canaux a connu une véritable explosion en Europe. C'est ainsi qu'en 1850, on comptait 6 500 km de canaux en Angleterre et au pays de Galles uniquement.

Des canaux ont été construits de par le monde à trois fins principales : l'irrigation, la régulation des eaux et le transport. Le canal Rideau est un canal de transport. Les techniques d'ingénierie et de construction utilisées en Amérique du Nord pour la construction du canal Rideau étaient fondées sur

celles utilisées en Europe, mais ont été considérablement adaptées au contexte nordaméricain et aux exigences particulières d'un canal à plans d'eau successifs. À des fins d'analyse comparative, il convient d'examiner d'autres canaux de transport aménagés selon les techniques européennes de construction de canaux du début du XIX^e siècle, notamment des canaux construits en Amérique du Nord.

Un chef-d'œuvre du génie créateur humain : le Rideau, un canal à plans d'eau successifs

Les canaux à plans d'eau successifs en Europe

Le concept des canaux à plans d'eau successifs a été peu utilisé en Europe. En général, les canaux du XVIII^e et du début du XIX^e siècle étaient des canaux excavés reliés à des voies navigables naturelles, habituellement des rivières. On aménageait des écluses dans ces canaux excavés pour franchir les changements d'élévation. Malgré le fait que l'on érigeait des barrages pour contrôler les chenaux d'alimentation destinés à maintenir les niveaux d'eau, on avait rarement recours à des barrages pour créer les réservoirs de retenue nécessaires aux canaux à plans d'eau successifs. Ce type de canaux aurait pu être utilisé davantage, mais les constructeurs croyaient qu'il était plus difficile de construire et de réparer des écluses dans des cours d'eau naturels ou dans des réservoirs aménagés dans des cours d'eau. Un autre facteur défavorable à l'aménagement d'un plus grand nombre de plans d'eau était l'inquiétude que posait la fluctuation des niveaux d'eau des réseaux naturels, problème moins fréquent dans le cas de canaux excavés.

Le plus remarquable canal à plans d'eau successifs, qui date de la grande période de construction des canaux au XIX^e siècle, est le canal Gotä en Suède (1810-1832). Réalisé au moyen de techniques d'aménagement de plans d'eau, il comporte des barrages créant des sections de plans d'eau formant sa voie navigable, et des réservoirs pour contrôler les niveaux d'eau. Mais il compte aussi de nombreux tronçons excavés, typiques des canaux européens courants. Quarante-cinq pour cent de sa longueur totale est constituée de tronçons excavés, par rapport à neuf pour cent seulement dans le canal Rideau. Les constructeurs du canal Gotä auraient pu recourir aux plans d'eau sur une plus grande

proportion de la longueur du canal, mais ils ont démontré la même résistance que d'autres constructeurs européens à utiliser le concept et la technique des plans d'eau. L'aménagement de plans d'eau comme principale route de navigation témoigne de l'ingéniosité et de l'assurance des ingénieurs du canal Rideau.

	Canal Rideau	Canal Gotä
Longueur	202,1 km	190,5 km
Canal excavé	19 km	87,5 km
Plans d'eau	183,1 km	103 km
Nombre d'écluses	47	58
Nombre d'écluses encore actionnées à la main	44	2
Année d'achèvement	1832	1832
Nombre d'années de construction	6	22
Longueur des écluses	37,8 m ^A	35,63 m ^B
Largeur des écluses	9,1 m	7,2 m - 7,6 m
A. Mesuré dans le sas, du seuil d'écluse en aval à la paroi du garde-corps.		
B. La plupart des écluses ont cette longueur mesurée d'une porte à l'autre. Toutefois celles de Mem, Tegelbruket et Söderköping ont 38,6 mètres de long.		

La comparaison des canaux Gotä et Rideau donne une bonne idée de deux canaux à plans d'eau construits au début du XIX^e siècle. Les deux sont de remarquables réalisations du génie dans la tradition européenne de construction de canaux du début du XIX^e siècle. Les constructeurs du canal Rideau ont cependant repris cette technologie et l'ont adaptée et améliorée pour créer un étonnant réseau de plans d'eau. Contrairement au canal Rideau, le Gotä a été largement modernisé. Seules deux de ses cinquante-huit écluses sont encore actionnées à la main, tandis que quarante-quatre des quarante-sept écluses du canal Rideau sont actionnées au moyen d'authentiques treuils manuels.

Les canaux à plans d'eau en Amérique du Nord

Les nombreux canaux aménagés en Europe ont suscité un véritable engouement pour la construction de canaux en Amérique du Nord : près de soixante-cinq canaux y ont été construits avant 1850, surtout dans l'Est des États-Unis d'Amérique. La plupart

toutefois étaient le fruit d'une application conventionnelle de la technique européenne de construction de canaux. Les ingénieurs américains se sont montrés aussi prudents que les constructeurs européens face aux problèmes de la construction d'un réseau de plans d'eau. Par conséquent, aucun réseau à plans d'eau de grande envergure n'a été aménagé aux États-Unis d'Amérique, mais des tronçons de certains canaux ont été conçus selon cette technique.

L'exemple le plus remarquable est le canal Blackstone construit entre Providence (Rhode Island) et Worcester (Massachusetts) entre 1824 et 1828. C'était un canal à chemin de halage convenant aux petits chalands lourdement chargés et tirés par des chevaux d'une écluse à l'autre. Il comprenait quarante-neuf écluses de maçonnerie mesurant 21,3 m de long sur 3,1 m de large aménagées sur un tracé de 72,4 kilomètres.

Le canal Blackstone comptait également quelques tronçons en plans d'eau, mais ses exploitants trouvaient que les inondations, le gel et les faibles niveaux d'eau posaient des problèmes d'entretien et de fonctionnement. De toute évidence, le canal Blackstone n'était pas de conception aussi poussée et n'avait pas la même capacité de régulation des débits d'eau que le canal Rideau.

Avec l'émergence des voies ferrées dans les États de la Nouvelle-Angleterre, le canal fut fermé en 1848 puis abandonné. Il en reste très peu de vestiges aujourd'hui puisque la majeure partie des pierres ont été transportées et utilisées à d'autres fins.

Un autre exemple de canal américain d'importance historique est le canal Schuylkill construit sur une distance de 160 kilomètres en bordure de la rivière Schuylkill, reliant Philadelphie (Pennsylvanie) à la région houillère des monts Alleghany. Ses constructeurs ont aménagé des tronçons excavés, pour contourner les rapides et les petits fonds rocheux, et des barrages par endroits pour créer des plans d'eau dans la rivière. La construction de ce canal à chemin de halage a été achevée en 1825.

Sur le plan commercial, le canal Schuylkill remporta immédiatement un vif succès qui dura jusqu'à la fin du XIX^e siècle, au moment de la construction de chemins de fer dans la région. L'État de Pennsylvanie a acheté les ouvrages du canal en 1931, mais n'y a vu aucune valeur économique. De nombreux

tronçons ont été asséchés et abandonnés et quelques-uns seulement sont encore visibles aujourd'hui.

Au Canada, le premier canal à présenter des éléments d'aménagement de plans d'eau était le premier canal Welland, construit entre le lac Ontario et le lac Érié, entre 1824 et 1829. Son tracé suivait le ruisseau Twelve Mile du lac Ontario, par une série d'écluses, jusqu'à la rivière Welland, puis empruntait la rivière Niagara, en amont des chutes, jusqu'au lac Érié.

La technique d'aménagement de plans d'eau a été utilisée dans une certaine mesure pour la construction de ce canal. Les plans d'eau ont fini par céder la place à une série de canaux excavés. Il ne reste aucun vestige intact des plans d'eau d'origine du premier canal Welland dont le tracé original a été abandonné.

Les canaux Blackstone, Schuylkill et Welland illustrent les premières tentatives d'utilisation des techniques de construction de canaux à plans d'eau en Amérique du Nord. Cependant, aucun d'entre eux n'a constitué un réseau fonctionnel de plans d'eau successifs. Aucun n'a fait progresser les techniques de construction de canaux comme le canal Rideau, avec ses techniques créatives et ingénieuses d'aménagement de plans d'eau.

En tant que réseau de plans d'eau successifs, force est de constater que le canal Rideau n'est comparable à aucun autre canal de la même époque en Europe et en Amérique du Nord. Le canal Gotä est d'échelle comparable, mais il compte beaucoup plus de tronçons excavés que le Rideau et il a été largement modernisé. Les canaux Blackstone, Schuylkill et le premier canal Welland, qui comptaient quelques plans d'eau, conservent peu d'authenticité historique aujourd'hui. Le canal Rideau est, de toute évidence, l'exemple le mieux conservé et le plus remarquable au monde d'un canal à plans d'eau du début du XIX^e siècle.

Le transfert des techniques de construction de canaux à l'Amérique du Nord

L'*International Canal Monuments List* compte sept canaux qui ont une importance technologique à l'échelle mondiale : « Ce sont les voies d'eau les

plus importantes du présent document. Ce sont tous des points d'intérêt de l'histoire mondiale des canaux. » (p. 65) Le canal Érié aux États-Unis d'Amérique et le canal Rideau au Canada figurent au nombre de ces points d'intérêt, tout comme le Grand Canal en Chine, le Canal du Midi en France et les canaux Bridgewater, Ellesmere et Birmingham en Grande-Bretagne.



Le Canal du Midi dans le Languedoc en France possède des écluses aux parois courbes pour résister à la pression de la terre et pour accueillir plus de bateaux.

Selon les auteurs de la *Liste*, le canal Érié « est le fruit d'un transfert technologique d'un continent à un autre ». (p. 65) Situé entre Albany et Buffalo (New York), il témoigne de l'heureuse utilisation des premières techniques de génie aux États-Unis d'Amérique et représente l'un des projets de construction les plus ambitieux du continent au XIX^e siècle. Canal excavé à chemin de halage, le premier canal Érié a été achevé en 1825. Il comprenait dix-huit pont-saqueducs permettant de franchir ravins et rivières et quatrevingt-trois écluses totalisant une élévation de 177,7 m, du fleuve Hudson au lac Érié.

Tout comme le canal Érié, le canal Rideau figure sur l'*International Canal Monuments List*, car il démontre un « transfert technologique entre deux continents et l'adaptation de techniques poussées et coûteuses au contexte d'un pays en développement ». (p.56) Contrairement au canal Érié toutefois, le canal Rideau est un exemple bien préservé de ce transfert technologique du début du XIX^e siècle. Dix ans après sa construction, le canal Érié a été agrandi, un processus qui a entraîné la modification de la taille des écluses, ainsi que l'élargissement et l'approfondissement du canal

excavé. Le canal pour chalands Érié, construit entre 1903 et 1918, contournait le premier et le deuxième canal Érié. Bien que certains tronçons du canal original aient été conservés, l'authenticité générale du premier tracé du canal Érié est gravement altérée et la plupart de ses ouvrages techniques d'origine ont disparu.

En comparant les deux canaux, les auteurs de la *Liste* en sont venus à la conclusion que « l'état de conservation différent des deux voies navigables peut faire en sorte que le canal Rideau, plutôt que le canal Érié original, soit choisi pour illustrer le transfert technologique entre deux continents et le développement qui s'est ensuivi. » (p. 56-57) De plus, les auteurs ont ajouté que le canal Rideau « est particulièrement important sur le plan international, car il est le seul canal datant de la grande période de construction des canaux en Amérique du Nord au début du XIX^e siècle qui soit toujours en exploitation sur son tracé d'origine et dont la plupart des ouvrages originaux sont encore intacts. » (p. 70)

Un ensemble technologique témoin d'une étape importante dans l'histoire de l'Homme

Le canal Rideau est un rare exemple de canal construit principalement à des fins militaires. De nombreux canaux d'Europe et d'Amérique du Nord ont été utilisés dans une certaine mesure à des fins militaires au cours de leur histoire. Ainsi, le canal Gotä, dont il est question plus haut, avait des composantes militaires et était considéré comme ayant une importance stratégique dans la défense de la Suède. La plupart des canaux ont cependant été construits principalement à des fins commerciales.

C'est avec le Royal Military Canal en Grande-Bretagne qu'on a découvert qu'un canal fortifié pouvait constituer une voie d'approvisionnement militaire sûre et efficace. Construit entre 1804 et 1809 pendant les guerres napoléoniennes, le long des marais de Romney dans le Kent, ce canal excavé de 45,1 kilomètres était la troisième ligne de défense contre une invasion possible du sud-est de l'Angleterre. La Marine royale et le réseau de tours Martello qui jalonnent le littoral anglais constituaient les deux principales lignes de défense de la Grande-Bretagne. L'importance que les autorités

britanniques accordaient au Royal Military Canal est discutable. Sur toute sa longueur, le canal n'était protégé que par des remblais de terre et des casemates. Sa construction montre cependant que les responsables militaires et les chefs du gouvernement britannique avaient compris le concept de l'utilisation des canaux dans un système défensif. Cette compréhension de l'importance stratégique des canaux a été transposée au Canada lors de la construction du canal Rideau dans les années 1820. Ce dernier était considéré par les stratèges comme un élément clé de la défense de l'Amérique du Nord britannique contre une attaque des États-Unis d'Amérique. Contrairement au Royal Military Canal, il était fortement renforcé par des blockhaus, les maisons fortifiées des maîtres-éclusiers, le fort Henry et quatre tours Martello. Le fait que les Britanniques aient investi d'énormes ressources financières dans la construction et la défense du canal Rideau démontre clairement l'importance fondamentale de ce dernier dans la constante rivalité des deux pays pour le contrôle de la moitié supérieure de l'Amérique du Nord.

D. Authenticité

Outre son importance sur les plans historique et technologique, la propriété mise en candidature répond aux critères d'authenticité décrits à la Section II E des directives opérationnelles. Son authenticité peut être attribuée, dans une large mesure, au degré élevé de compétence technique de ses concepteurs et à la qualité d'exécution supérieure des ouvrages techniques d'origine, des fortifications et des bâtiments. En outre, le gouvernement du Canada, propriétaire du site mis en candidature depuis les dernières décennies du XIX^e siècle, a contribué énormément à la préservation des ouvrages et ensembles d'ouvrages d'origine, ainsi qu'à leur degré élevé de conservation. Les différents aspects du canal Rideau qui se rapportent aux critères d'authenticité dont il est question dans les directives sont décrits ci-dessous.

1. Authenticité de forme et de conception

Le réseau de plans d'eau

Le canal Rideau en tant que réseau de plans d'eau possède un degré élevé d'authenticité puisque son plan et son tracé d'origine, de même que la profondeur et la largeur de ses chenaux, sont demeurés intacts. Pendant sa construction, les cours d'eau et les terres en bordure de son tracé ont été considérablement modifiés par l'aménagement de barrages et d'écluses. Des rapides, des petits fonds rocheux et des marais ont disparu sous les eaux pour créer des chenaux, des lacs et des rivières navigables. Ces éléments existent tous encore aujourd'hui.



De vastes secteurs ont été inondés lors de la construction du canal. Les troncs des arbres morts sont encore visibles à bien des endroits.

Les ouvrages de génie civil

Les écluses

Les quarante-sept écluses originales du canal Rideau ont été laissées au même endroit et ont conservé leurs dimensions d'origine. Dans les années 1880, deux écluses ont été construites au poste d'écluse de Beveridges et font partie du canal Tay. Elles sont également au même endroit et ont conservé leurs dimensions d'origine. Dans les années 1970, pour faciliter le passage de la route au-dessus du canal aux écluses combinées de Smiths Falls, on a construit une écluse en béton à sas unique, à proximité de l'échelle de trois écluses originale qui a d'ailleurs été préservée dans sa forme et à son emplacement d'origine.

En comptant les deux écluses de Beveridges et l'écluse à sas unique de Smiths Falls, on dénombre maintenant cinquante sas d'écluses dans le canal. Quarante et un d'entre eux sont des ressources culturelles de niveau 1 et deux, des ressources culturelles de niveau 2 selon la Politique sur la gestion des ressources culturelles (GRC) de l'Agence Parcs Canada. Ces chiffres témoignent du niveau élevé d'authenticité des écluses du canal Rideau. (Les niveaux de la Politique sur la GRC sont expliqués au chapitre 2, section A.)

Les portes

Comme les hivers rigoureux et une utilisation régulière entraînent la détérioration du bois, les portes à charpente en bois du canal ont une durée utile d'environ vingt à vingt-cinq ans. Leur fréquence de remplacement n'a pas changé. Les nouvelles portes sont fabriquées par des artisans chevronnés de l'Agence Parcs Canada d'après les modèles des portes d'origine.



Les portes ont une durée de vie d'au plus vingt-cinq ans. Les nouvelles portes sont fabriquées par des artisans de l'Agence Parcs Canada, d'après les modèles d'origine.

Les barrages

Sauf quelques très rares exceptions, les barrages du canal constitués de remblais, de maçonnerie de pierre, d'évacuateurs et de barrages régulateurs se trouvent encore aujourd'hui à leur emplacement d'origine et jouent encore le même rôle dans le maintien du réseau de plans d'eau. En raison de

leur importance comme structures de régulation des niveaux d'eau et pour satisfaire aux normes de sécurité, quelques barrages ont subi divers travaux de remplacement.

Le canal Rideau compte soixante-quatorze barrages, dont vingt-trois sont de niveau 1 selon la Politique sur la GRC, un indice de leur authenticité en ce qui a trait à la forme et à la conception. Quatorze barrages sont de niveau 2. La réalisation la plus remarquable en ce qui a trait à la conception technique des barrages concerne les sept barrages-voûtes en pierre construits dans le cadre du plan d'origine et qui ont tous conservé leur modèle et leur forme d'origine.



Le barrage régulateur de Jones Falls fait partie du système complexe de barrages de ce poste d'éclusage.

Les ponts

Lors de l'aménagement du canal Rideau dans la nature sauvage de l'Est de l'Ontario, il n'y avait pratiquement aucun besoin d'inclure des ponts dans les ouvrages d'art des postes d'éclusage. Toutefois, avec l'augmentation de la population et l'aménagement du réseau routier dans la région, des ponts tournants ont dû être construits à quelques postes d'éclusage pour franchir le canal. Douze de ces ponts font partie de la propriété mise en candidature et illustrent, dans leur ensemble, l'évolution du modèle et de la conception des ponts. Trois d'entre eux sont les ponts tournants en acier d'origine. Ils sont situés aux postes d'éclusage de Burritts Rapids (1897), The Narrows (1898) et Long Island (1903) et sont classés ressources de niveau 2 selon la Politique sur la GRC. Quatre des ponts d'origine en bois ont été remplacés par des

reproductions faites à partir des plans originaux. Les cinq ponts restants ont été remplacés par des ponts d'acier pour répondre aux besoins de la circulation routière ou en raison de leur état précaire.



Des plans originaux ont été utilisés pour construire les ponts tournants de type Kingpost que l'on voit de nos jours à certains postes d'éclusage.

Les mécanismes de fonctionnement des écluses

Lors de l'ouverture du canal en 1832, trois différents mécanismes de fonctionnement actionnés par des treuils manuels étaient utilisés. Des treuils manuels faisaient également fonctionner les vannes des écluses. Ces mécanismes sont encore utilisés de nos jours à la plupart des écluses. Seules trois des cinquante écluses du canal sont maintenant équipées de systèmes hydrauliques/électriques pour le fonctionnement des portes et des vannes : l'écluse combinée de Smiths Falls et les écluses de Black Rapids et Newboro.



Les portes et les vannes sont encore actionnées au moyen de treuils manuels.

Les bâtiments et les fortifications du canal

Vingt-trois bâtiments associés à la propriété mise en candidature ont été construits au cours de la même période que le canal et témoignent de la vocation principalement militaire et stratégique de ce dernier. Ces bâtiments ont été évalués selon la Politique sur la GRC et ont été classés ressources de niveau 1. En outre, la propriété mise en candidature comporte des bâtiments construits avant l'aménagement du canal. Leur modèle et leur forme reflètent leurs différentes périodes de construction, l'évolution de la propriété et les fonctions particulières qu'ils étaient appelés à remplir. Seize de ces bâtiments sont des ressources de niveau 2 selon la Politique sur la GRC.

Les bâtiments classés ressources de niveau 1 selon la Politique sur la GRC sont les fortifications de Kingston ainsi que les blockhaus et les maisons fortifiées des maîtres-éclusiers. En ce qui a trait à la forme et à la conception, les quatre tours Martello et le fort Henry sont tels qu'ils ont été construits au XIX^e siècle, mais les tours Shoal et Cathcart n'ont plus de plancher et les murs de séparation au niveau de l'aire d'entreposage se sont effondrés. Des six blockhaus construits pour défendre le canal Rideau, quatre existent encore (Merrickville, The Narrows, Newboro et Kingston Mills). Bien qu'ils aient été adaptés pour d'autres utilisations lorsqu'ils ont cessé d'être utilisés à des fins défensives, ils ont maintenant tous été restaurés et ont retrouvé leur apparence originale.

Les maisons fortifiées des maîtres-éclusiers étaient des petits bâtiments carrés d'un étage, munis de



Plus tard au XIX^e siècle, le bois a remplacé la pierre comme matériau de construction pour les bâtiments des postes d'éclusage.

petites fenêtres et percés de meurtrières pour le tir au fusil. Lorsqu'il devint évident qu'elles ne serviraient plus à des fins défensives, on les modifia pour les rendre plus habitables. Plusieurs ont été dotées d'un étage, mais malgré ces adaptations, un grand nombre ont quand même conservé leur forme et leur apparence initiales.

Les bâtiments classés ressources de niveau 2 selon la Politique sur la GRC et associés à la propriété mise en candidature ont été construits plus tard au XIX^e siècle et jusque dans les années 1930. Après la période militaire, d'autres maisons ont été construites pour les maîtres-éclusiers et plusieurs dans les premières décennies du XX^e siècle. Elles présentent toutes le même modèle : structures simples, rectangulaires, à un étage. Au début du XX^e siècle également, quelques maisons ressemblant aux maisons des maîtres-éclusiers, mais de dimensions plus modestes, ont été construites pour loger les écluseurs.

Dans les premiers temps de l'existence du canal et pendant de nombreuses années par la suite, les maisons des maîtres-éclusiers ont servi de bureaux pour les postes d'éclusage. Vers la fin du XIX^e siècle, on s'est mis à construire des bâtiments qui servaient uniquement de bureaux pour les postes d'éclusage. Le bureau du poste d'éclusage de Davis fut construit en 1875 et de par sa conception,

ressemblait à un bâtiment domestique. Au contraire, le bureau du poste d'éclusage d'Ottawa construit en 1884 est, en dépit de ses dimensions restreintes, une impressionnante structure en pierre. On a continué d'ériger des bâtiments spécifiques pour les postes d'éclusage jusque dans les années 1970, mais un certain nombre des bureaux en usage aujourd'hui sont des maisons de maîtres-éclusiers modifiées.

2. Authenticité des matériaux et substances

Les écluses

Presque toutes les écluses du canal Rideau sont encore aujourd'hui telles qu'elles ont été construites et contiennent encore un pourcentage élevé de pierre d'origine. Les radiers des écluses étaient en pierre ou en bois d'œuvre. Il a été possible de conserver les pierres, mais il a fallu remplacer le bois par du béton. Les écluses sont désormais conservées dans l'état où elles se trouvent actuellement, dans le cadre d'un programme de gestion du cycle de vie.

À de nombreuses écluses on peut encore voir les radiers d'origine en maçonnerie. Les radiers de bois de certaines écluses ont été remplacés par du béton.



Par le passé, pour procéder à leur stabilisation périodique, on démantelait les parois des écluses et on les reconstruisait. Depuis, l'Agence Parcs Canada a adopté de nouvelles techniques d'entretien qui permettent de conserver les parois de pierre originales des écluses. À cette fin, on recourt aujourd'hui à des techniques de carottage et d'injection sous pression qui endommagent moins les blocs de pierre d'origine et protègent mieux la structure originale. Cependant, lorsqu'il faut remplacer des blocs de pierre, on insère dans la structure d'origine de nouvelles pierres dont la composition est semblable aux pierres d'origine.

Une seule écluse d'origine, celle de Black Rapids, a entièrement été reconstruite en béton, et cinq autres, les écluses 1 à 5 d'Ottawa, ont été reconstruites avec des pierres semblables aux pierres d'origine.



À l'origine, les portes d'écluses étaient faites de chêne, mais en raison de la rareté des chênes ayant les dimensions voulues, on utilise maintenant du douglas taxifolié.



On recourt aujourd'hui à des techniques d'injection qui endommagent moins les matériaux d'origine.

Les portes

À l'origine, les portes étaient faites de chêne indigène, mais aujourd'hui, lorsqu'on les remplace, tous les vingt à vingt-cinq ans, on utilise du douglas taxifolié de la Colombie-Britannique en raison de la rareté des chênes ayant les dimensions voulues pour la construction des portes. Dans la mesure du possible, on conserve les anciennes ferrures pour les installer sur les nouvelles portes. Lorsqu'il faut remplacer des pièces, on utilise des matériaux et des modèles identiques aux originaux.

Les barrages

Vingt-trois des soixante-quatorze barrages du canal Rideau, y compris les sept barrages-voûtes en pierre, sont encore constitués de leurs matériaux d'origine. En raison de leur importance aux fins de la régulation des eaux et pour satisfaire aux nouvelles normes de sécurité applicables à ces ouvrages, un certain nombre de barrages en maçonnerie ont dû être reconstruits en béton. Quatorze de ces anciens barrages en béton illustrent l'évolution des techniques de construction et ont été classés ressources de niveau 2 selon la Politique sur la GRC. Les barrages en matériaux meubles sont encore constitués des matériaux d'origine, y compris les noyaux en argile compactée, mais ont dans certains cas été renforcés par l'ajout de matériaux meubles ou de pierre.

Les ponts

Les ponts les plus anciens qui subsistent sur le canal datent du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle et sont faits d'acier. Lorsqu'il faut les réparer, on utilise de l'acier. Les ponts de bois qui franchissent maintenant le canal sont, de par leur conception, des reproductions fidèles des originaux et sont faits des mêmes matériaux que les originaux, dans la mesure du possible.

Les mécanismes de fonctionnement des écluses

À mesure que les mécanismes de fonctionnement des écluses vieillissent et se détériorent, ils sont réparés de façon à conserver les matériaux originaux, comme le bois, la fonte, le fer forgé et l'acier. Lorsqu'il faut les remplacer, on utilise des matériaux conformes aux originaux.

Les bâtiments et les fortifications du canal

La plupart des bâtiments qui datent de la période de construction du canal sont en pierre, mais les quatre blockhaus encore existants sont faits de pierre au rez-de-chaussée et de bois à l'étage. Les fortifications-de-Kingston sont en pierre, mais les quatre tours Martello ont des toitures de bois. Des deux bureaux de postes d'éclusage datant du XIX^e siècle, l'un est en pierre, l'autre en bois. Au XIX^e siècle, la plupart des modifications aux bâtiments du canal consistaient en l'ajout d'un étage en bois. Les maisons construites au début du XX^e siècle sont en bois.

Les réparations à ces bâtiments visent à conserver le plus possible les matériaux originaux; s'il faut remplacer ces derniers, on les reproduit à l'identique.

3. Authenticité dans l'utilisation et la fonction

En 2007, on célébrera le 175^e anniversaire de l'inauguration du canal Rideau. Pendant toute son histoire, le canal a conservé sa vocation de voie de transport. Les utilisations à des fins commerciales et militaires ont cédé la place à la navigation de plaisance, mais l'expérience que l'on peut vivre en empruntant le canal, les distances et le temps de déplacement n'ont pas changé. L'expérience que vivent les plaisanciers d'aujourd'hui lors de l'éclusage de leurs embarcations ressemble beaucoup à celle qu'ont dû vivre les voyageurs d'autrefois.

À partir des années 1860, le fort Henry et les quatre tours Martello de même que les blockhaus et les

maisons fortifiées des maîtres-éclusiers s'échelonnant le long du canal étaient dépassés sur le plan défensif; certains bâtiments ont toutefois continué d'être utilisés par les militaires, comme le fort Henry par exemple, jusque après la Première Guerre mondiale. De nos jours, plusieurs de ces fortifications servent à l'interprétation de leur fonction militaire d'origine. Le fort Henry est utilisé pour illustrer la vie de la garnison qui y était stationnée en 1867. Le fort Frederick et la tour Murney sont des musées et une partie de leur programmation est consacrée à l'histoire et à l'importance des fortifications de Kingston. Le blockhaus de Kingston Mills, les maisons fortifiées des maîtres-éclusiers à Jones Falls et à Chaffeys et le blockhaus de Merrickville expliquent la fonction militaire de ces petites fortifications.

4. Authenticité des traditions, des techniques et des systèmes de gestion

Construit par le gouvernement britannique, le canal Rideau a été remis à la province du Canada, puis au Dominion du Canada en 1867. Le gouvernement britannique est resté propriétaire du fort Henry et des tours Martello jusqu'en 1870, au moment où ces derniers ont été transférés au gouvernement canadien. Le canal et les fortifications sont encore sous la responsabilité du gouvernement fédéral et cette continuité d'appartenance au gouvernement a été un facteur majeur dans la survie des structures originales et des ensembles de structures, et dans leur niveau élevé de conservation.

Pendant près de 175 ans, sans interruption, le canal Rideau a été une voie navigable exploitée remplissant sa vocation originale de voie de transport entre Ottawa et Kingston. Bien que les méthodes de gestion aient évolué au fil du temps, les méthodes d'exploitation du canal sont demeurées les mêmes. Par exemple, la fonction de maître-éclusier existe depuis 1832 et les maîtres-éclusiers du canal continuent d'exercer leurs responsabilités comme le faisaient leurs prédécesseurs, maintenant une longue tradition de service au public. De plus, la plupart des écluses fonctionnent encore comme par le passé et leurs portes et leurs vannes sont actionnées au moyen de treuils manuels.

La propriété est gérée conformément aux principes de conservation, ce qui signifie que les techniques utilisées pour l'entretien et la conservation de ses ressources culturelles respectent l'intégrité de l'exécution originale. Les ressources culturelles qui permettent de montrer les techniques de construction d'origine sont conservées. Bien que les portes d'écluses et les autres structures de bois doivent être réparées et remplacées de temps à autre, les modèles utilisés sont conformes aux originaux. Au nom de l'efficacité, on utilise souvent des outils modernes, mais les méthodes d'installation et de fabrication sont conformes aux techniques de construction originales.

beaucoup changé à mesure que la ville s'est étendue alentour. Les terrains situés au nord du fort Henry ont été lotis. La tour Shoal, au milieu du port de Kingston, est maintenant au centre d'un port de plaisance. Le fort Frederick se trouve au sud du vaste campus du Collège militaire royal du Canada et la tour Murney, au sud du campus de l'Université Queen's. En raison de leur emplacement au bord de l'eau, on comprend encore toutefois la fonction originale des fortifications. Leur répartition géographique, la logique tactique de leur emplacement et leurs champs de tir d'artillerie sont encore observables.

5. Authenticité de l'emplacement et du cadre

Le parcours du canal Rideau sur les 202 km qui vont d'Ottawa à Kingston est resté le même, mais le paysage qu'il traverse, dans certains secteurs, a considérablement évolué. Le canal traverse maintenant des villes et des municipalités qui n'étaient que de petites communautés en 1832 : Ottawa, Merrickville, Smiths Falls et Kingston. Des fermes prospères jalonnent son parcours, surtout entre Ottawa et Smiths Falls. Le développement de la villégiature est remarquable, notamment dans la région des lacs Rideau. Pourtant, près de la moitié des rives du canal sont encore de nos jours à l'état naturel.

Les vingt-quatre postes d'éclusage du canal sont encore à leur emplacement original, tout comme les divers bâtiments et barrages de niveau 1 et de niveau 2 qui datent du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle. Quant aux maisons fortifiées des maîtres-éclusiers et aux blockhaus, leur fonction défensive reste très évidente. Les terrains en bordure des écluses sont mieux entretenus qu'au XIX^e siècle et, alors que tous les arbres avaient été coupés au moment de la construction du canal, on peut maintenant admirer des postes d'éclusage entourés d'arbres, surtout hors des milieux urbains.

À l'exception de la tour Cathcart, située sur une île inhabitée au large de la pointe Henry, le cadre dans lequel se trouvent les fortifications de Kingston a



CHAPITRE 4

État de conservation et facteurs
ayant une incidence sur la propriété

4. État de conservation et facteurs ayant une incidence sur la propriété

A. État de conservation actuel

Le tableau qui suit décrit l'état de conservation actuel des ressources culturelles de la propriété mise en candidature. Les renseignements sur l'état des ressources culturelles du canal Rideau proviennent du programme de surveillance des biens mené par les ingénieurs de la fonction de gestion des biens. Chaque année, un tiers des biens du canal est inspecté sous tous ses angles et les résultats sont inscrits dans le système de gestion des biens. L'information portant sur les fortifications de Kingston est tirée de l'évaluation faite en 2002 par l'Agence Parcs Canada de l'intégrité commémorative de ces ressources culturelles. Cette évaluation s'inscrivait dans la partie du programme de l'Agence visant à évaluer systématiquement l'état de l'intégrité commémorative de tous les sites qu'elle administre. Elle a été menée par une équipe multidisciplinaire d'experts qualifiés pour juger de l'état des ressources culturelles. L'état de chacune des ressources peut être décrit comme étant bon, passable ou mauvais, tel que défini dans le tableau ci-dessous.

Cote	Critère
Bon	- Le bien est presque à l'état neuf avec quelques, sinon aucuns, défauts. - Il n'y a aucun risque de détérioration accélérée. - Tout défaut peut être corrigé par le biais d'un entretien régulier.
Passable	- Le bien est dans un état normal; il porte quelques marques d'usure et de détérioration. - Il y a peu ou pas de risque de détérioration accélérée. - Tout défaut peut être corrigé par le biais d'un entretien régulier.
Mauvais	- Le bien est dans un état inférieur à la normale - Il y a évidence ou risque de détérioration accélérée. - Les défauts ne peuvent être corrigés par le biais d'un entretien régulier.

Les renseignements relatifs aux récents projets majeurs de réparation portent sur les années 1995 à 2005. L'information ayant trait aux projets majeurs de réparation à venir sont tirés du Plan d'immobilisations à long terme de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario pour la période de 2006 à 2016.

Données de base : État des ressources culturelles Septembre 2005

Ressource culturelle	État	Commentaires
Poste d'éclusage d'Ottawa		
Huit écluses	Écluses 1, 2, 5, 6, 8 : Bon Écluses 3, 4, 7 : Passable	Le seuil de l'écluse 8 a été réparé en 2005. Entretien régulier.
Bâtiment de l'Intendance	Passable	Réparations aux parties en bois et peinture prévues en 2006. Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Passable	Entretien régulier.
Vestiges archéologiques	Passable	Entretien régulier.

Ressource culturelle	État	Commentaires
d'éclusement de Hartwells		
Deux écluses	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Entrepôt	Passable	Entretien régulier.
Maison de l'éclusier	Bon	Entretien régulier.
Barrage à poutrelles	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusement de Hog's Back		
Deux écluses	Passable	Entretien régulier.
Barrage en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusement	Bon	Bâtiment repeint et réparations majeures à la toiture en 2001. Entretien régulier.
Hangar d'entreposage	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusement de Black Rapids		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Remplacement de la porte prévu en 2006. Réparations au béton en 2010.
Maison du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Barrage-déversoir	Passable	Entretien régulier.
Barrages régulateurs	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusement de Long Island		
Trois écluses	Passable	Écluse 15 stabilisée en 2003. Entretien régulier.
Barrage-voûte en pierre	Passable	Entretien régulier.
Barrage de Manotick	Passable	Entretien régulier.
Maison de l'éclusier	Passable	Entretien régulier.
Pont tournant	Passable	Entretien régulier. Conservation des culées et des longerons et peinture en 2006
Poste d'éclusement de Burritts Rapids		
Une écluse	Passable	Entretien régulier.
Barrage-déversoir	Passable	Entretien régulier. Réparations mineures au quai et aux culées en 2006.
Barrage régulateur	Mauvais	Entretien régulier. Stabilisation et réparation en 2006.
Pont tournant	Bon	Mesures complètes de conservation en 2005. Entretien régulier.
Ruines du barrage	Non cotées	Ressource archéologique, aucune mesure de conservation prévue.
Poste d'éclusement de Nicholson's		
Deux écluses	Passable	Entretien régulier. Réparation au coulis de l'écluse 19 prévue en 2006.
Chenal excavé	Non coté	Entretien régulier.
Barrage-déversoir	Passable	Entretien régulier.
Barrage régulateur	Bon	Entretien régulier. Réparations mineures aux fissures des poutres et à la paroi en 2007.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Pont tournant	Passable	Entretien régulier.

Ressource culturelle	État	Commentaires
Poste d'éclusage de Clowes		
Une écluse	Passable	Réparation d'urgence à la maçonnerie du seuil en aval en 2005. Entretien régulier.
Barrage déversoir en pierre	Passable	Entretien régulier.
Barrage régulateur	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Merrickville		
Trois écluses	Passable	Écluse 23 stabilisée et conservée en 2002. Entretien régulier.
Barrage d'origine	Non coté	Ressource archéologique, aucune mesure de conservation prévue.
Barrages régulateurs	Bon	Entretien régulier.
Bassins en aval et en amont	Passable	Mesures de conservation à la maçonnerie de pierre du bassin supérieur en 2002. Entretien régulier. Mesures de conservation des parois du bassin supérieur en 2010.
Blockhaus	Passable	Entretien régulier.
Entrepôt	Passable	Entretien régulier.
Complexe industriel de Merrickville	Fonderie : Bon	L'entretien régulier et la surveillance vont se poursuivre.
	Vestiges industriels : Mauvais	Mesures de conservation d'ici 10 ans, selon les résultats de la surveillance.
Poste d'éclusage de Kilmarnock		
Une écluse	Passable	Entretien régulier.
Barrage en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier. Réparation du porche d'ici 3 ans.
Pont tournant	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage d'Edmonds		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2013.
Barrage-déversoir	Passable	Entretien régulier. Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2012.
Barrage régulateur	Bon	Entretien régulier.
Barrage en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage d'Old Slys		
Deux écluses	Bon	Entretien régulier.
Barrage-voûte en pierre	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier.
Écluse combinée de Smiths Falls		
Trois écluses d'origine	Écluses 28, 29: Bon	
	Écluse 30: Passable	Entretien régulier.
Écluse de remplacement à un sas	Passable	Entretien régulier. Réparation des portes et du mécanisme en 2007.
Barrage-voûte en pierre	Bon	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Maison d'éclusier	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage détaché de Smiths Falls		
Une écluse	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Passable	Entretien régulier.

Ressource culturelle	État	Commentaires
Poste d'éclusage de Poonamalie		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2009.
Barrages en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Beveridges, canal Tay		
Deux écluses	Passable	Mesure de conservation de l'écluse en amont en 1998. Entretien régulier. Réparations mineures à l'écluse en aval en 2006.
Barrage en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Maison de l'éclusier	Passable	Entretien régulier.
Perth, canal Tay		
Pont	Passable	Entretien régulier. Peinture en 2008.
Maison du pontier	Passable	Entretien régulier.
Bassin de virage	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage The Narrows		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2011.
Barrage en matériaux meubles	Bon	Entretien régulier.
Blockhaus	Passable	Entretien régulier.
Pont tournant	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Newboro (The Isthmus)		
Une écluse	Passable	Entretien régulier.
Blockhaus	Passable	Entretien régulier. Réparations à la toiture en 2009.
Chenal excavé	Non coté	Entretien régulier.
Vestiges archéologiques	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Chaffey's		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2007.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Passable	Entretien régulier.
Barrage régulateur	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Davis		
Une écluse	Bon	Entretien régulier.
Barrages en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Barrage régulateur	Bon	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Jones Falls		
Quatre écluses	Écluse 39 : Bon Écluses 40, 41 et 42 : Mauvais	Entretien régulier. Stabilisation et mesures de conservation pour les écluses 40, 41 et 42 d'ici 2009.
Barrage-voûte en pierre	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier.
Forge	Passable	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage en aval	Mauvais	Entretien régulier. Poursuite de la surveillance et des réparations.

Ressource culturelle	État	Commentaires
Poste d'éclusage d'Upper Brewers		
Deux écluses	Écluse 43 : Bon	Entretien régulier.
	Écluse 44 : Passable	Raclage, jointoiment et injection de coulis en 2010–2012.
Barrages en matériaux meubles	Passable	Entretien régulier.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier.
Maison de l'éclusier	Bon	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Lower Brewers		
Une écluse	Passable	Entretien régulier. Raclage et jointoiment en 2014.
Maison fortifiée du maître-éclusier	Bon	Entretien régulier.
Pont tournant	Passable	Entretien régulier.
Poste d'éclusage de Kingston Mills		
Quatre écluses	Écluses 47, 48 et 49 : Passable	Entretien régulier. Écluse 46, travaux évalués, en attente de financement.
	Écluse 46 : Mauvais	
Barrage-voûte en pierre	Passable	Entretien régulier.
Deux barrages en matériaux meubles	Bon	Travaux majeurs de stabilisation en 2004. Entretien régulier.
Barrage régulateur	Passable	Entretien régulier.
Blockhaus	Passable	Entretien régulier.
Maison de l'éclusier	Bon	Entretien régulier.
Bureau du poste d'éclusage	Bon	Entretien régulier.
Fort Henry, Kingston		
Redoute	Mauvais (Sections ayant subi des mesures de conservation - Bon)	Programme majeur de conservation 2004 – 2007. Entretien régulier.
Batterie avancée et glacis	Passable	Entretien régulier.
Fosses de flanquement est et ouest	Passable	Entretien régulier.
Tours des fosses de flanquement est et ouest	Mauvais	Mesures de conservation prévues en 2008.
Magasins de l'intendance est et ouest	Bon	Mesures de conservation pour la toiture en 2003. Entretien régulier.
Fort Frederick, Kingston		
Tour Martello	Bon	Programme majeur de conservation comprenant la réparation de la toiture, achevé en 2000. Entretien régulier. Parties en bois repeintes en 2007.
Remblais	Passable	Entretien régulier. Réparations de la maçonnerie en cours.
Courtine de maçonnerie	Bon	Réparations de la maçonnerie achevées en 2004. Entretien régulier.
Poste de garde fortifié	Bon	Entretien régulier.
Tour Cathcart, île Cedar		
Tour Martello	Mauvais	Documents sur la norme de conception achevés. En attente de financement. Surveillance semestrielle du déplacement des pierres.
Tour Shoal, Kingston		
Tour Martello	Bon	Programme majeur de conservation achevé en 1997. Entretien régulier. Surveillance semestrielle du déplacement des pierres.
Tour Murney, Kingston		
Tour Martello	Bon	Programme pluriannuel de conservation achevé en 2004. Entretien régulier. Surveillance semestrielle du déplacement des pierres.

B. Facteurs ayant une incidence sur la propriété

(i) Pressions exercées par le développement

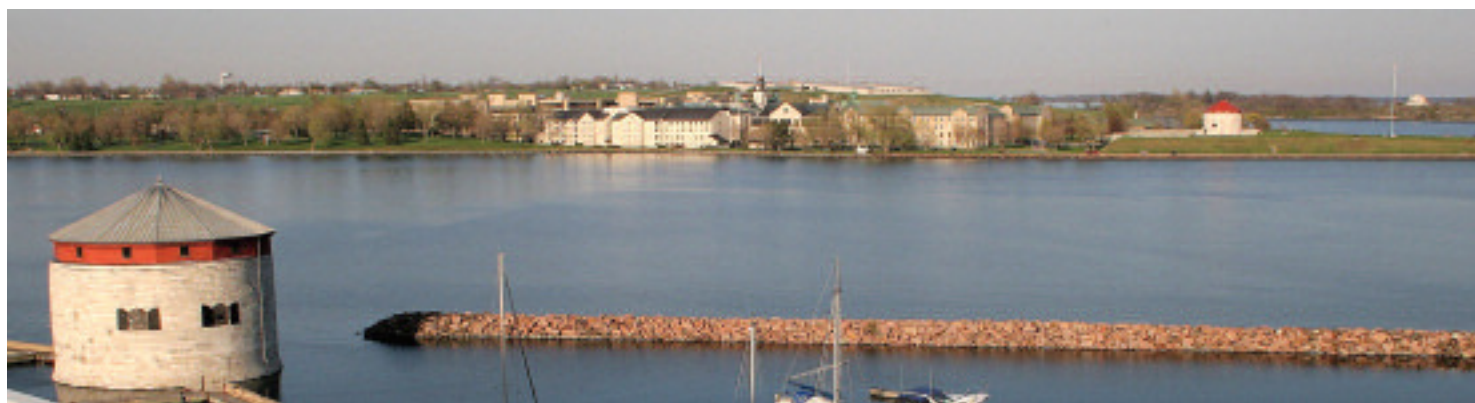
Les pressions exercées par le développement sur les terres privées avoisinantes ont une incidence sur certains secteurs le long du tracé du canal Rideau. Depuis les années 1950, des ensembles résidentiels ont été aménagés sur des sections de la rive du canal, notamment au sud d'Ottawa. Au cours de la même période, de très nombreux chalets, et plus récemment des résidences, ont été construits dans la région des lacs Rideau. Toutefois, près de la moitié des terres qui bordent le canal sont toujours à l'état naturel et subissent très peu de pressions liées aux projets de développement.



De longues sections des rives du canal ont gardé l'apparence qu'elles avaient au XIX^e siècle.

Dans chacune de leurs zones-tampons, le fort Henry et les quatre tours Martello de Kingston ne subissent pas de pressions liées aux projets de développement. Un sujet soulève toutefois des préoccupations : ces structures ont été conçues comme un système défensif ayant des zones de tirs qui se chevauchent. Il faut donc préserver le paysage actuel et empêcher

Le lien stratégique entre les tours Martello et le fort Henry est encore clairement visible.



la construction de structures modernes afin de ne pas nuire à une bonne compréhension de leur interdépendance dans le milieu urbain où elles se trouvent maintenant.

(ii) Pressions environnementales

Bien que les plans d'eau successifs du canal Rideau soient généralement sains, ils subissent divers stress écologiques comme la décharge des eaux pluviales, le lessivage des terres cultivées et la propagation des espèces exotiques. Les effets cumulatifs à long terme de ces stress sont cependant jugés modérés puisque bon nombre d'entre eux sont jugulés sous l'effet des règlements provinciaux et des mesures municipales. Comme la population de la région continue d'augmenter, il faudra bien gérer les pressions et les problèmes environnementaux.



Les activités agricoles sont très importantes le long du canal entre Ottawa et Smiths Falls.

Les rudes conditions climatiques de la région sont les principales pressions environnementales qui s'exercent sur les ouvrages d'art du canal et les fortifications de Kingston. Le climat est difficile pour les constructions en pierre calcaire. Il faut exercer une surveillance constante afin de contrer les risques d'infiltration d'eau combinés au cycle de gel et de dégel de la saison hivernale.



En raison du climat que connaît la région, les structures de pierre calcaire du canal exigent une surveillance et un entretien réguliers.

(iii) Catastrophes naturelles

La propriété mise en candidature est située dans une région géographique qui n'est pas sujette aux catastrophes naturelles telles que les tremblements de terre et les violentes tempêtes. La seule catastrophe naturelle qui pourrait constituer une menace importante pour le canal Rideau serait une inondation majeure qui pourrait endommager les barrages et, dans une moindre mesure, les bâtiments et les écluses. Étant donné le régime de régulation des eaux du canal, la chose est possible, mais peu

La régularisation des niveaux d'eau prend toute son importance pendant les crues printanières.

(iv) Pressions exercées par les visiteurs/activités touristiques

La propriété mise en candidature ne subit pas de pressions exercées par les visiteurs/activités touristiques qui seraient impossibles à gérer et qui pourraient avoir des répercussions négatives sur ses ressources culturelles. Les attractions touristiques majeures, comme le fort Henry et le poste d'éclusage d'Ottawa, peuvent facilement accueillir davantage de visiteurs sans effets négatifs sur leurs ressources culturelles. La plupart des tronçons du canal connaissent une affluence de niveau faible à





Les manœuvres d'éclusage des embarcations intéressent un grand nombre de visiteurs dans les postes d'éclusage du canal.

modéré, et la majorité des plans d'eau et des postes d'éclusage peuvent supporter une circulation plus dense. Les taux de fréquentation au fort Frederick et à la tour Murney sont relativement faibles. Les tours Shoal et Cathcart ne sont pas ouvertes au public.

Il y a cependant des endroits où le débit de circulation est élevé, notamment sur les lacs Rideau. L'Agence Parcs Canada a pris des mesures pour attirer les plaisanciers ailleurs en faisant la promotion de plans d'eau et de postes d'éclusage moins fréquentés et en y offrant des services additionnels. Des prises d'alimentation à quai, par exemple, viennent d'être installées à certains postes d'éclusage moins fréquentés pour mieux répartir l'utilisation faite par les embarcations en saison de pointe, de la mi-juin à septembre.

(v) Nombre d'habitants dans la propriété mise en candidature et la zone tampon

Estimation de la population vivant à l'intérieur de la propriété mise en candidature : 12

Zone tampon – Canal Rideau

En raison des récentes restrictions imposées par les municipalités en matière de développement, très peu de gens habitent la zone tampon de 30 mètres du canal Rideau. Le nombre exact est inconnu.

Zone tampon – Fortifications de Kingston : 0

Total : 12+

Année : 2005

CHAPITRE 5

Protection et gestion de la propriété



5. Protection et gestion de la propriété

A. Propriétaire

La propriété appartient au gouvernement du Canada en vertu de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (1867). En 1998, la *Loi sur l'Agence Parcs Canada* a créé l'Agence Parcs Canada qui exploite et gère les lieux historiques nationaux et les parcs nationaux du Canada sous la direction du directeur général de l'Agence, lequel rend compte au Parlement du Canada par l'intermédiaire d'un ministre nommé par le premier ministre.

B. Désignation de protection

La propriété mise en candidature est protégée par trois lois fédérales.

Loi sur les lieux et monuments historiques, 1952-1953

Les composantes de la propriété mise en candidature ont été commémorées à titre de lieux historiques nationaux du Canada en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques* (annexe N) qui habilite le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada à commémorer, à acquérir et à administrer des lieux patrimoniaux.

Lieu historique national du Canada du Canal-Rideau, 1926

Lieu historique national du Canada du Fort-Henry, 1923

Lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston, 1989. La désignation comprend le fort Henry, la tour Murney, la tour Shoal, le fort Frederick et la tour Cathcart.

Loi sur l'Agence Parcs Canada, 1998

Les responsabilités de l'Agence Parcs Canada liées à la commémoration, à l'acquisition et à l'administration des lieux patrimoniaux sont définies en vertu de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*.

Loi sur le ministère des Transports, 1985

En vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*, le *Règlement sur les canaux historiques* est le troisième mécanisme législatif qui assure la protection de la propriété mise en candidature. L'Agence Parcs Canada administre ce règlement qui s'applique à la gestion, à l'entretien, à l'utilisation et à la protection des canaux historiques.

C. Moyens de mise en œuvre des mesures de protection

Le gouvernement du Canada est le seul propriétaire de tous les éléments de la propriété mise en candidature et des terres qu'ils occupent. Il est également propriétaire du lit du canal Rideau jusqu'au niveau contrôlé des hautes eaux sur la berge. La propriété mise en candidature est protégée par un cadre de planification et de réglementation, mais les terres situées au-delà de ses limites relèvent des instances provinciales et municipales. Par conséquent, on recourt à des stratégies de coopération pour gérer les questions liées à l'environnement et à l'aménagement du territoire. Le gouvernement du Canada, par l'entremise de l'Agence Parcs Canada, travaille de concert avec les organisations municipales et provinciales pour assurer la gestion efficace des lotissements résidentiels adjacents à la propriété mise en candidature. Chacun des paliers de gouvernement a des responsabilités et des champs de compétence distincts, mais l'ensemble constitue un système efficace de protection de la propriété.

Rôle du gouvernement du Canada

Conformément à la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, les *Principes directeurs et politiques de gestion* contiennent une orientation détaillée des responsabilités de gestion de l'Agence quant à la commémoration, à l'acquisition et à l'administration des lieux patrimoniaux. La Loi exige également que chaque lieu historique national ait un plan directeur approuvé par le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada. Comme le précisent les *Principes directeurs et politiques de gestion*, un plan directeur définit les programmes à long terme qui permettent d'assurer l'intégrité commémorative du lieu par la protection et la mise en valeur des valeurs patrimoniales culturelles pour lesquelles il a été commémoré. Ces valeurs sont identifiées dans un énoncé d'intégrité commémorative, le document servant de base au plan directeur.

Le *Plan directeur du canal Rideau* a été achevé en 1996 et mis à jour en 2005. Les plans directeurs du fort Henry et des fortifications de Kingston sont en cours d'achèvement. La responsabilité d'élaborer, de mettre en œuvre et d'examiner périodiquement les plans directeurs a été déléguée au directeur de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario.

Alors que le *Plan directeur du canal Rideau* est un outil de gestion à long terme du canal, le *Règlement sur les canaux historiques* est un mécanisme d'exécution qui régleme les activités pouvant nuire aux valeurs culturelles. Le règlement régit la délivrance de permis pour la réalisation d'activités comme le dragage et la construction d'ouvrages sur le lit du canal et prévoit des amendes et d'autres pénalités en cas de contravention. En outre, la *Loi sur la protection des eaux navigables* (1985), administrée par le ministère des Transports, voit à ce que les travaux de construction en bordure ou au-dessus du canal ne modifient pas le cours d'eau ou n'entravent pas la navigation.

Rôle de la province de l'Ontario

La province de l'Ontario contribue à la protection des terres attenantes à la propriété mise en candidature par ses lois et règlements sur la planification de l'utilisation des terres et sur la protection de l'environnement et du patrimoine culturel.

La *Loi sur l'aménagement du territoire* (1990) donne une orientation quant à la planification de l'utilisation des terres par les municipalités en Ontario pour faire en sorte que les intérêts de la province soient respectés lors de l'élaboration de plans locaux. Parmi les questions d'intérêt, citons la protection du patrimoine naturel et culturel, la protection de l'environnement ainsi qu'un développement et une mise en valeur appropriés.

La *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (1990) est un cadre mis en place par la province pour assurer la protection des ressources culturelles. Cette loi habilite les municipalités à désigner des bâtiments, des paysages et des éléments archéologiques ayant une valeur historique, et à fournir une aide aux intervenants locaux qui s'occupent du patrimoine pour la mise en place de programmes d'établissement d'inventaires et de désignation. En vertu de cette loi, les municipalités ont procédé à la désignation d'un certain nombre de bâtiments dans le corridor du canal Rideau.

La province de l'Ontario administre la *Loi sur la protection du poisson et de la faune*, la *Loi sur la protection de l'environnement*, la *Loi sur les espèces en voie de disparition* et la *Loi sur les parcs provinciaux*. Ces lois assurent la gestion et la protection des ressources fauniques et halieutiques de l'Ontario et réglementent la qualité de l'eau, la conservation des espèces en péril de la flore et de la faune ainsi que l'établissement et la gestion de parcs provinciaux. L'application de ces lois se fait par le biais de règlements et de divers programmes dont l'administration est confiée à des organismes provinciaux. Ces mécanismes législatifs contribuent énormément à la qualité générale de l'environnement



La pêche demeure une activité populaire le long du canal Rideau grâce aux bonnes pratiques de gestion de la faune.

du corridor du canal Rideau. Par exemple, en vertu des règlements qui protègent la qualité de l'eau, les nouveaux projets de développement doivent être situés loin du rivage. Outre qu'elle protège la qualité de l'eau, cette mesure préserve le caractère naturel des berges qui contribue au caractère patrimonial du canal Rideau. De même, les mesures visant à protéger les espèces fauniques et halieutiques ainsi que les espèces en péril prévoient aussi la protection de leurs habitats comme les milieux humides et les berges non aménagées, qui sont tous deux des composantes importantes du canal.

Rôle des offices de protection de la nature

Les offices de protection de la nature sont chargés en vertu de la *Loi sur les offices de protection de la nature* (1990) d'assurer la conservation, le rétablissement et la gestion des ressources aquatiques, des milieux humides, des régions boisées et des habitats naturels de l'Ontario. Le corridor du canal Rideau relève de deux offices de protection de la nature, à savoir l'Office de protection de la nature de la région de Cataraqui, qui couvre le bassin hydrographique de la rivière Cataraqui, du lac Newboro à Kingston, et l'Office de protection de la nature de la vallée Rideau, responsable du secteur compris entre le lac Rideau supérieur et Ottawa. Ces offices jouent un rôle précieux dans la protection de la propriété mise en candidature et des terres adjacentes en réglementant l'aménagement des berges et en adoptant des programmes de conservation des milieux humides, des régions boisées et des habitats naturels.



Les vastes milieux humides le long du canal Rideau sont un élément important des valeurs naturelles de la région.

Rôle des municipalités

Les municipalités en Ontario ont pleins pouvoirs sur la planification de l'utilisation des terres et le développement en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* qui exige l'établissement de plans officiels et l'adoption de règlements de zonage. Les municipalités ont le pouvoir d'assurer le respect des dispositions des règlements de zonage au moyen d'amendes et d'autres mécanismes, de sorte que l'utilisation des terres et le développement soient conformes au plan municipal officiel.

L'aspect le plus important de la gestion du cadre concerne l'intersection immédiate de la propriété mise en candidature et des propriétés privées en bordure de la voie navigable du canal. Les politiques de planification municipales protègent l'intégrité des berges et le caractère naturel des terrains riverains en plus de restreindre considérablement l'emplacement, le type et l'étendue des projets de développement. La politique municipale la plus efficace concernant l'utilisation des terres est l'obligation pour les projets de développement d'avoir entre 50 et 75 mètres de façade et de se situer à au moins 30 mètres des berges. La bande de 30 mètres qui doit obligatoirement séparer la berge des projets de développement constitue la zone tampon du canal.

Dans les régions rurales, où se trouve la majeure partie des rives de la propriété mise en candidature, seules des résidences unifamiliales peuvent en général être construites, et elles ne doivent pas être facilement visibles du canal. D'autres règlements protègent les plaines d'inondation, les milieux humides et d'autres caractéristiques naturelles, ce qui réduit davantage l'incidence des projets de développement.

L'Agence Parcs Canada participe directement à l'élaboration des plans municipaux officiels et des politiques qui s'y rattachent. Tous les plans officiels des municipalités qui bordent la propriété mise en candidature contiennent des politiques particulières concernant la protection du patrimoine. Au moment d'élaborer et d'examiner des plans officiels, on utilise une méthode de concertation des différentes instances pour faire en sorte que les plans et les politiques en question satisfassent aux exigences de tous les ordres de gouvernement.

Grâce à la *Loi sur l'aménagement du territoire* de l'Ontario, l'Agence Parcs Canada a le droit d'intervenir dans les demandes de projet de développement si elle croit que ces derniers auront, d'une façon ou d'une autre, des répercussions négatives sur la propriété mise en candidature. La *Loi* a établi la Commission des affaires municipales de l'Ontario auprès de laquelle on peut en appeler si on juge qu'une demande de développement constitue une menace pour une propriété avoisinante. Bien que les cas de ce genre soient très rares, l'Agence Parcs Canada a déjà eu gain de cause dans des projets de développement.

D. Plans relatifs à la municipalité et à la région où se situe la propriété mise en candidature

Le résumé suivant des plans municipaux officiels porte sur les politiques actuelles d'aménagement du territoire situé le long du tracé du canal Rideau et dans la ville de Kingston; ils servent à appuyer le travail de l'Agence Parcs Canada, qui est de protéger les ressources culturelles qui relèvent de sa compétence.

Ville d'Ottawa, Ottawa 20/20, 2003

La ville d'Ottawa est la plus grande municipalité en bordure du canal Rideau. Selon son plan officiel, le canal Rideau constitue une ressource patrimoniale importante pour la ville et contribue à l'essor du tourisme dans les collectivités riveraines. Selon le plan, la valeur du canal réside dans la combinaison d'ouvrages de génie civil et de bâtiments historiques, d'espaces ouverts et de caractéristiques naturelles; tous ces éléments constituent une ressource du patrimoine culturel d'une grande importance pour le pays.

Grâce à son plan officiel, la Ville d'Ottawa s'engage à préserver le milieu naturel, le patrimoine culturel, la qualité pittoresque et le potentiel récréatif du canal des quatre façons suivantes :

- examen des demandes d'aménagement à proximité du canal, afin d'évaluer la qualité visuelle de la voie navigable et du paysage à

partir de celle-ci, ainsi que les caractéristiques naturelles et culturelles du canal; un énoncé des impacts sur le patrimoine culturel sera donc exigé pour toute demande d'aménagement d'un terrain adjacent au canal, et l'étude fera l'objet d'un examen en collaboration avec l'Agence Parcs Canada et la Commission de la capitale nationale;

- examen de l'incidence possible de l'aménagement sur la sécurité de la navigation sur le canal Rideau et sur le milieu aquatique, dans les endroits où sont répertoriées des caractéristiques aquatiques naturelles importantes. L'étude fera l'objet d'un examen en collaboration avec l'Agence Parcs Canada;
- interdiction d'établir des puits d'extraction et des carrières le long du canal Rideau;
- interdiction d'utilisation de terrains sur lesquels il faut aménager un lieu d'entreposage extérieur ou de larges espaces asphaltés, ou qui entraîne la production de bruit, de fumée et de poussière.

Canton de North Grenville, Plan officiel, 1999

Le Plan officiel renferme des politiques visant à protéger les milieux humides et les autres régions écologiquement vulnérables. Si on veut créer des lots qui donnent sur le canal Rideau, il faut prévoir des mesures destinées à préserver les caractéristiques écologiquement vulnérables et la qualité de l'eau. Ces mesures permettent de protéger les tronçons du canal qui sont situés dans ce canton.

Canton de MerrickvilleWolford, Plan officiel, 2004

Ce canton est situé sur la rive sud du canal, entre le poste d'éclusage de Nicholson et Smiths Falls. Le Plan officiel comporte des politiques novatrices visant à protéger la valeur patrimoniale des berges au moyen d'une désignation patrimoniale spéciale. Ce plan renferme également des politiques destinées à protéger la beauté naturelle des berges et le centre historique du village de Merrickville, notamment le poste d'éclusage de Merrickville.

Canton de Montague, *Plan officiel*, 2001

Le Canton de Montague est situé en bordure de la rive nord de la rivière Rideau, entre Smiths Falls et Burritts Rapids. Le Plan officiel renferme des politiques visant à protéger les milieux humides, l'habitat d'espèces en voie de disparition ou menacées, et les régions écologiquement vulnérables situées le long du canal Rideau. Ces mesures permettent de protéger les tronçons du canal qui sont situés dans ce canton.

Canton de Drummond-North Elmsley, *Plan officiel*, 2002

Cette municipalité est située sur la rive nord du lac Rideau inférieur et le canal Tay en fait partie. Dans le Plan officiel, le canal Rideau est considéré comme une ressource naturelle et récréative importante. Le Canton s'y engage à travailler avec l'Agence Parcs Canada et d'autres organismes, ainsi qu'avec le secteur privé, dans le but de protéger les valeurs patrimoniales et récréatives du canal Rideau. Ce plan renferme des politiques dédiées à la protection des berges naturelles et des ressources culturelles et naturelles du canton bordant le canal.

Ville de Perth, *Plan officiel*, 2000

La ville de Perth est l'une des villes historiques les mieux préservées du Canada. Sa longue histoire de conservation du patrimoine est mise en évidence dans les politiques du Plan officiel afin de protéger le patrimoine bâti de la ville. Ce plan comporte des objectifs relatifs à la conservation du patrimoine et des politiques concrètes permettant de les atteindre; la plus notable est celle qui permet de conclure des ententes de servitude protectrices du patrimoine avec les propriétaires des édifices désignés. Toujours selon le plan, les nouvelles constructions sur terrain intercalaire doivent être compatibles avec les ressources patrimoniales en place. Ces dispositions assurent la protection du corridor du canal qui traverse la ville.

Canton de Tay Valley, *Plan officiel*, 2003

Le Canton de Tay Valley est situé sur la rive nord du lac Big Rideau. Le Plan officiel renferme des politiques concrètes visant la préservation, la mise en valeur et la végétalisation des berges au moyen d'espèces indigènes. Selon les politiques relatives au patrimoine culturel, il est nécessaire que tout nouvel aménagement soit planifié de façon à préserver et à mettre en valeur les ressources du patrimoine culturel, et que l'Agence Parcs Canada soit consultée à propos de tout nouvel aménagement situé à moins de 300 m du lac Big Rideau.

Municipalité de Smiths Falls, *Plan officiel*, 2005

Le Plan officiel de Smiths Falls comprend un nombre d'énoncés de principes propres au canal Rideau. Un de ses objectifs est le suivant : « Reconnaître l'importance du canal Rideau comme attraction touristique et récréative de la municipalité, et appuyer les plans d'aménagement du gouvernement fédéral le long du canal, tout en les respectant » [Traduction]. Le plan inclut une section entière consacrée aux politiques d'aménagement des terres le long du canal Rideau. Ces politiques visent à assurer que l'aménagement des berges soit fait de manière à respecter le caractère naturel, historique et récréatif du canal Rideau. De plus, le Plan officiel indique que la municipalité doit tenir compte du plan directeur du canal lorsqu'elle étudie les propositions d'aménagement pour les régions situées le long du canal.

Canton de Rideau Lakes, *Plan officiel*, 2004

Les lacs les plus importants du canal se trouvent dans ce canton : le lac Whitefish, le lac Sand, le lac Opinicon, le lac Clear, le lac Newboro ainsi que le lac Rideau supérieur et le lac Rideau inférieur. Le Plan officiel fait spécifiquement référence au canal Rideau et pose comme exigence qu'il faut tenir compte en particulier du corridor du canal Rideau, ainsi que de toutes ses composantes (ses éléments panoramiques et sa valeur historique) et de tous ses attributs naturels et artificiels. Le plan comprend des objectifs clairs en ce qui a trait à la préservation

des ressources du patrimoine culturel et des caractéristiques importantes du patrimoine naturel. Le Canton s'engage à travailler en collaboration avec des organismes sans but lucratif et des organismes gouvernementaux pour atteindre des objectifs communs concernant les loisirs, la conservation et le tourisme.

Le plan comprend des politiques complètes d'aménagement du secteur riverain traitant des exigences liées à la marge de reculement et au nombre de mètres en bordure des cours d'eau. Ces politiques ont pour but de protéger la valeur naturelle, pittoresque, récréative et culturelle des étendues d'eau dans le canton, y compris le canal Rideau. Les politiques d'aménagement écologique garantiront que les nouveaux aménagements se feront en respect avec le milieu naturel.

Le plan reconnaît la valeur des ressources du patrimoine culturel du canton et contient des politiques visant à encourager leur préservation : « En examinant les demandes d'aménagement, le Canton devra prendre en considération le lien entre l'aménagement proposé, les édifices existants et les paysages ayant un intérêt patrimonial culturel, et tenir compte de la section portant sur l'aménagement écologique ainsi que d'autres sections pertinentes de ce plan. Le ministère de la Culture, de même que l'Agence Parcs Canada et la société d'aménagement appropriée seront consultés s'il y a lieu. Les nouveaux aménagements seront planifiés de façon à préserver les ressources du patrimoine culturel, à les améliorer et à en augmenter le nombre ».

Le plan comporte des politiques globales visant la protection des caractéristiques patrimoniales naturelles, ce qui comprend les milieux humides, les aires d'intérêt naturel et scientifique, l'habitat du poisson, l'habitat de la faune, les régions boisées, les vallées et certaines parties de l'habitat des espèces menacées ou en voie de disparition.

Canton de South Frontenac, *Plan officiel*, 2003

Le Canton de South Frontenac s'étend sur la rive ouest du lac Cranberry, sur tout le lac Dog et la rivière Styx, dont une grande partie se trouve à l'état naturel, non développé. Le Plan officiel comprend des politiques en rapport avec l'aménagement en bordure des lacs et des rivières, y compris le canal

Rideau, et inclut des restrictions s'appliquant à tout aménagement fait à moins de 90 m de la rive et ayant pour but de protéger la végétation riveraine, la qualité de l'eau et l'aspect naturel des terres riveraines. Des aménagements ou des changements apportés aux lieux à moins de 30 m de la rive devront faire l'objet d'une étude d'impact environnemental permettant d'évaluer les effets possibles sur l'habitat du poisson. Le plan protège aussi les habitats des espèces menacées ou en voie de disparition, les zones écosensibles et les milieux humides importants.

Ville de Kingston, *Plan officiel*, 1991

(actuellement en processus de mise à jour à la suite de la fusion avec les cantons avoisinants)

Le Plan officiel de Kingston comprend des politiques globales visant à protéger les ressources du patrimoine culturel. Le plan comprend des critères de désignation des édifices et des arrondissements, de même que des politiques relatives aux arrondissements historiques et aux aires patrimoniales. En plus des politiques visant à protéger, à conserver et à mettre en valeur les ressources patrimoniales de la ville, on trouve les stratégies suivantes dans le plan :

- Maintenir le processus de désignation des édifices selon la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*;
- Garantir que les modifications, les rénovations et les ajouts faits à un édifice du patrimoine sont appropriés;
- Continuer de sensibiliser les gens à la valeur du patrimoine de la ville;
- Élaborer des directives pour aider les propriétaires et les promoteurs désirant modifier ou rénover certains édifices du patrimoine;
- Maintenir un répertoire des édifices désignés;
- Mettre sur pied des contrôles de zonage pour assurer la compatibilité des nouveaux aménagements avec les édifices du patrimoine se trouvant à l'intérieur des aires patrimoniales.

Ces politiques sur la culture et le patrimoine incluent les éléments de la propriété se trouvant à l'intérieur des limites de la ville, y compris le fort Henry, le fort Frederick, les tours Murney, Cathcart et Shoal, ainsi que les postes d'éclusage de Kingston Mills et

de Lower Brewers Mills situés sur le canal Rideau. En plus des politiques du patrimoine, le plan comprend des politiques progressives ayant pour but de préserver les valeurs naturelles de la ville, en particulier le grand marais Cataraqui, un important milieu humide sur le canal Rideau.

E. Plan de gestion de la propriété

Le *Plan de gestion du Canal-Rideau à titre de site du patrimoine mondial* constitue l'engagement formel du gouvernement du Canada de gérer le site ainsi que ses valeurs, et précise de quelle façon ces dernières seront conservées, protégées et mises en valeur pour les générations actuelles et à venir. Ce document définit les valeurs du patrimoine mondial, les cadres législatif et stratégique relatifs à la gestion de la propriété, les éléments du système de gestion coordonné mis en place pour protéger, conserver et mettre en valeur la propriété, ainsi que les processus de surveillance et de production périodique de rapports.

La propriété mise en candidature est constituée de six éléments, soit le canal Rideau, le fort Henry et les quatre tours Martello de Kingston. Étant donné la nature de la propriété, qui consiste en six éléments distincts, le *Plan de gestion du Canal-Rideau à titre de site du patrimoine mondial* fournit un cadre de gestion global qui vise à orienter de façon cohérente la protection, la conservation et la mise en valeur de l'ensemble de la propriété. Ce plan de gestion se conforme ainsi aux exigences de la *Convention du patrimoine mondial* en expliquant de quelle façon les valeurs universelles exceptionnelles de la propriété sont protégées. Le gouvernement du Canada révisera le plan et le mettra à jour après chaque cycle de production de rapports de six ans.

À des fins administratives, les éléments de la propriété et leurs ressources culturelles sont gérés conformément aux plans directeurs de l'Agence Parcs Canada pour chaque lieu historique national. Le *Plan directeur du Canal-Rideau*, révisé en 2005, et les plans directeurs à venir des lieux historiques nationaux du Canada du Fort-Henry et des Fortifications-de-Kingston définissent les valeurs culturelles et naturelles de la propriété qui doivent être protégées, ainsi que les politiques et les programmes à long terme nécessaires à la conservation et à la mise en relief de ces ressources et de leurs valeurs.

Les plans directeurs du Canal-Rideau, du Fort-Henry et des Fortifications-de-Kingston constituent les principaux moyens de conservation et de mise en valeur de ces lieux, et peuvent servir de façon tout aussi appropriée à la gestion des valeurs du patrimoine mondial de la propriété. Le *Plan de gestion du Canal-Rideau à titre de site du patrimoine mondial* sera par conséquent mis en œuvre principalement par l'intermédiaire du système de planification de gestion de l'Agence Parcs Canada et par ses processus de planification ultérieurs.

Les plans directeurs propres aux éléments de la propriété mise en candidature orientent le processus décisionnel courant et l'investissement de ressources financières et humaines. L'outil de planification principal qui permet d'examiner les décisions de gestion liées à l'investissement de ressources est le *Plan d'affaires de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario*, plan quinquennal qui traite les questions de gestion les plus pressantes et qui est mis à jour annuellement. Pour ce qui est des investissements relatifs à la conservation et à l'entretien des biens, qui comprennent les ressources culturelles et les biens contemporains, le plan d'affaires s'appuie sur le *Plan d'immobilisations à long terme de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario*. Ce plan d'immobilisations, élaboré par le groupe de la gestion des biens qui relève de l'unité de gestion, prévoit tous les investissements relatifs à la protection et à la conservation des biens qui seront nécessaires au cours des dix années suivantes. Le plan est mis à jour annuellement, et la priorité des interventions ponctuelles est réévaluée en fonction de l'inspection des biens et de l'évaluation de leur état. Les principales données de ce plan proviennent du programme de contrôle des biens de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario. Le *Plan d'affaires de l'unité de gestion* et le *Plan d'immobilisations à long terme* examineront, orienteront et mettront en ordre de priorité les investissements en ressources financières et humaines nécessaires pour conserver et mettre en relief les valeurs du patrimoine mondial de la propriété mise en candidature. (Le ministère de la Défense nationale possède son propre système de gestion des biens, qui s'applique au fort Frederick et qui est cohérent sur le plan de la gestion efficace des biens.)

Dans le *Plan d'affaires de l'unité de gestion* et le *Plan d'immobilisations à long terme* figurent les programmes de travail annuels qui relèvent du directeur de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario de l'Agence Parcs Canada. Le directeur sera le principal agent

responsable de tous les éléments du site du patrimoine mondial sauf le fort Frederick, qui relève du commandant de la Base des Forces canadiennes Kingston.

Les plans directeurs de l'Agence Parcs Canada serviront d'outil principal pour la protection et la mise en valeur des éléments de la propriété mise en candidature. Cependant, le *Plan de gestion du Canal-Rideau à titre de site du patrimoine mondial* contient des engagements qui ne figurent pas dans les plans directeurs des différents lieux. Ces engagements concernent la mise en valeur de la propriété en tant que site du patrimoine mondial, ainsi que la remise d'un rapport sur l'état de conservation de la propriété au Comité du patrimoine mondial tous les six ans.

F. Sources et niveaux de financement

Parcs Canada et le ministère de la Défense nationale sont financés par des crédits votés par le Parlement du Canada tandis que la province de l'Ontario subventionne la mise en valeur, les services aux visiteurs et l'entretien du fort Henry. Les sommes allouées annuellement sont, en général, suffisantes pour couvrir les frais d'entretien et les travaux de réparations mineurs. Cependant, les travaux d'importance comme, par exemple, la conservation de la tour Shoal, du fort Henry, des parois du tronçon d'Ottawa et des barrages de Kingston Mills nécessitent un financement particulier. Le tableau suivant illustre les dépenses et les recettes du Canal-Rideau, du Fort-Henry et du Fort-Frederick. Les montants sont en milliers de dollars.

	Recettes	Salaires	Biens et services	Immobilisations
Canal-Rideau	899,0	5 642,0	1 790,0*	2 154,0*
Fort-Henry	1 000,0	1 240,0	360,0	15 000,0**
Fort-Frederick	0	80	N/D	N/D

* Comprend les coûts pour les tours Shoal, Murney et Cathcart

**15 000 000 \$ ont été alloués à la restauration du fort Henry entre 2002 et 2006.

G. Sources d'expertise et formation en techniques de conservation et de gestion

Parcs Canada dispose d'une très vaste expertise pour aider le personnel de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario à gérer la propriété mise en candidature dans le respect des normes acceptées à l'échelle

internationale et faire en sorte qu'il recevra la formation nécessaire pour assumer ses responsabilités. Cette expertise est fournie par des planificateurs, des archéologues, des architectes paysagistes, des architectes, des interprètes, des historiens, des écologistes, des conservateurs et des ingénieurs. Ces personnes travaillent au Centre de services de Parcs Canada à Cornwall, en Ontario, et au Bureau national à Ottawa. L'unité de gestion bénéficie également de l'expertise en conservation du ministère fédéral des Travaux publics.

Les professionnels de la conservation ont une formation universitaire ou collégiale et sont engagés en raison des aptitudes et des capacités qu'ils ont ainsi acquises. Il y a cependant une bonne partie de la formation qui se fait sur le terrain puisque des connaissances et des techniques essentielles sont échangées entre travailleurs qualifiés. De plus, des ateliers et des séminaires sont offerts périodiquement aux employés pour leur permettre de bien comprendre les principes et la pratique de la conservation. Le cours d'initiation à la Politique sur la gestion des ressources culturelles de Parcs Canada, suivi par des gestionnaires, des ingénieurs, des techniciens et des personnes de métier, est un bon exemple de ce type de formation.

H. Installations destinées aux visiteurs et statistiques

Chaque poste d'éclusement situé le long du canal Rideau offre des toilettes publiques, une aire de stationnement, des tables de pique-nique et des services d'interprétation et d'orientation aux visiteurs. Les plaisanciers peuvent profiter des espaces d'amarrage et de mouillage pendant la nuit. Un chenal balisé d'une profondeur minimale de 1,8 mètre permet de naviguer sur le canal en toute



Le canal Rideau est un lieu de villégiature populaire depuis longtemps.

sécurité. Les postes d'éclusage sont situés dans divers environnements. Certains, comme ceux d'Ottawa et de Smiths Falls, sont en milieu urbain et se trouvent près de nombreuses installations commerciales. La plupart sont situés en milieu rural et comptent peu de services à proximité. Il y a cependant de nombreuses petites localités aux abords du canal où les plaisanciers et les visiteurs terrestres peuvent trouver divers services d'hébergement et de restauration ainsi que des magasins.

Le LHNC du Fort-Henry offre toute une série de services et d'installations aux visiteurs. Des espaces de stationnement municipaux et des toilettes publiques sont adjacents à la tour Murney. Des services élémentaires sont offerts aux visiteurs de Fort-Frederick. Les tours Shoal et Cathcart ne sont pas ouvertes aux visiteurs.

Statistiques

Canal-Rideau			
Année	2000	2001	2002
Visiteurs terrestres	995 375	1 408 700	1 501 120
Plaisanciers	79 590	87 463	82 484

Nombre de visiteurs aux sites exploités par un organisme partenaire en 2004	
Fort Henry	120 000
Fort Frederick	4 600
Murney Tower	8 000
Bytown Museum	10 000
Blockhouse Museum	5 000
Lockmaster's House Museum	3 500
Rideau Canal Museum	10 000

I. Politiques et programmes liés à la mise en valeur et à la promotion de la propriété

Dans le cadre de son mandat prescrit par la loi, Parcs Canada est tenu d'exposer au public les raisons de la commémoration du canal et des fortifications de Kingston comme lieux historiques nationaux du Canada. Les principes régissant la mise en valeur de la propriété sont mentionnés dans la *Politique sur la gestion des ressources culturelles* de Parcs Canada. Des programmes de mise en valeur et de promotion dynamiques sont en place et permettent de raconter l'histoire de la propriété mise en candidature grâce à une variété de services et de moyens d'interprétation.

Programmes de mise en valeur du patrimoine présentés par l'Agence Parcs Canada

Les principaux éléments des programmes de mise en valeur du patrimoine liés à la propriété mise en candidature et présentés par l'Agence Parcs Canada sont les suivants :

- une exposition sur les bâtisseurs du canal dans le bâtiment de l'Intendance aux écluses d'Ottawa;
- des panneaux d'interprétation à tous les postes d'éclusage portant sur l'histoire du canal et l'histoire locale;
- des interprètes costumés à Jones Falls et à Kingston Mills;
- de l'information fournie par le personnel d'exploitation du canal;
- une forge animée;
- des panneaux d'interprétation additionnels pour certains éléments spéciaux à Ottawa, Hog's Back, Burritts Rapids, Nicholson's, au poste combiné de Smiths Falls et à Newboro, ainsi que le long de la promenade du canal à Ottawa et au bassin tournant de Perth;
- une trousse éducative sur le canal Rideau, destinée aux groupes scolaires;
- diverses publications, dont une brochure générale et des guides de visite autoguidée des écluses de Jones Falls et d'Ottawa;
- des vidéos sur l'histoire du canal, présentées aux écluses d'Ottawa et de Jones Falls;
- un site Web sur le canal, comprenant un jeu sur sa construction, l'histoire de la construction de chaque poste d'éclusage et un modèle virtuel 3-D, qui explique la technologie associée au canal;
- des visites en groupe de cinq postes d'éclusage, soit Ottawa, Merrickville, Smiths Falls, Jones Falls et Kingston Mills;
- des séjours éducatifs et d'autres programmes de diffusion externe;
- une représentation théâtrale intitulée « Le réveil des esprits ».

Pour assurer la promotion et la mise en marché du canal, l'Agence Parcs Canada participe à différents salons nautiques au Canada et aux États-Unis. De plus, l'association touristique de la Route patrimoniale Rideau, qui regroupe une vingtaine de partenaires du secteur touristique, présente le corridor du canal Rideau comme une expérience de tourisme patrimonial et culturel. Des programmes de marketing actifs font connaître les occasions de tourisme et d'apprentissage aux marchés du Canada, d'Amérique du Nord et du monde entier.

La forge à Jones Falls reçoit de nombreux visiteurs.

Les programmes éducatifs attirent les groupes scolaires au Musée du canal Rideau.

Les interprètes costumés sont un élément important des programmes d'interprétation.

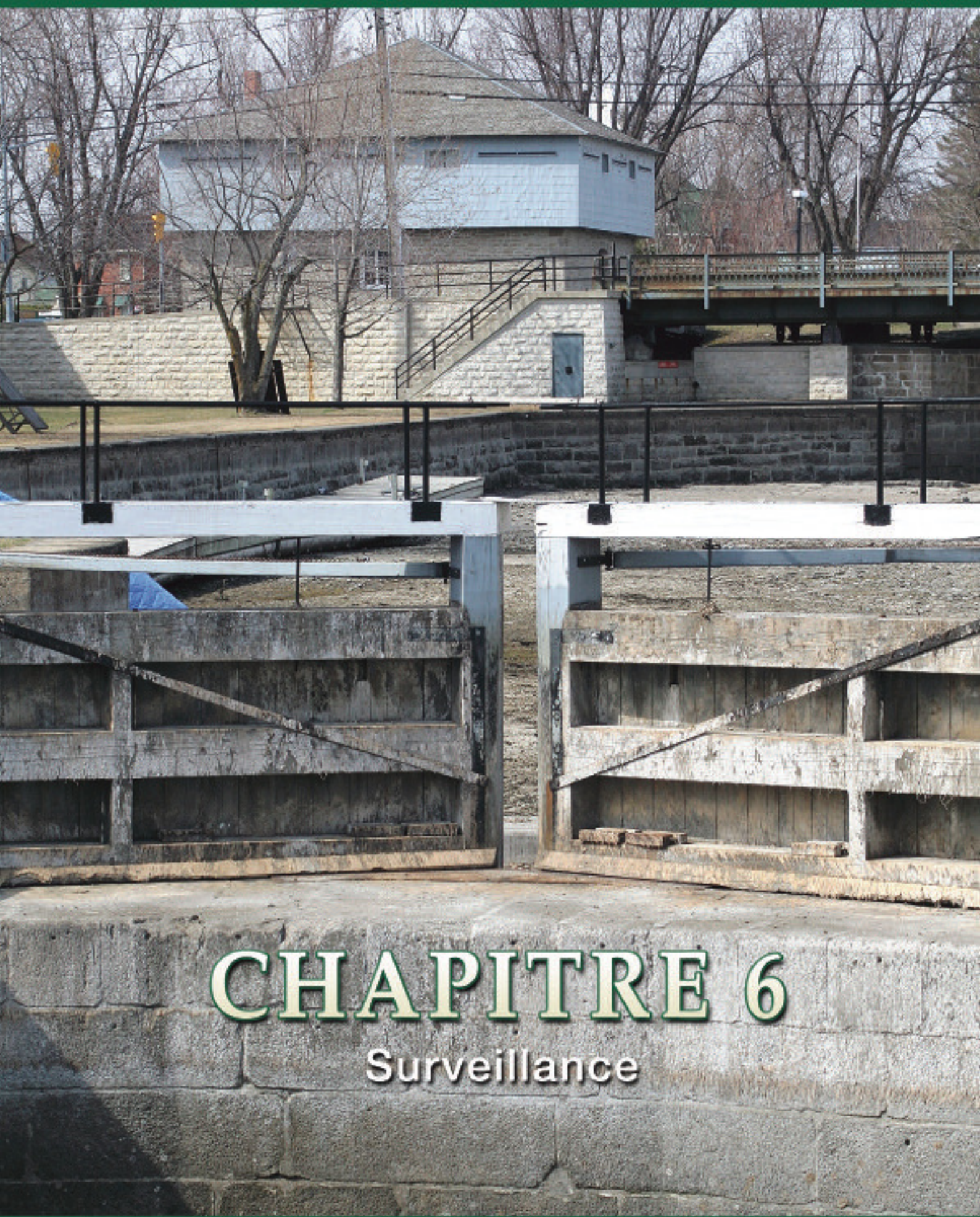
Le personnel des postes d'éclusage répond aux questions posées par les visiteurs au sujet du canal.

Les programmes d'interprétation comprennent des reconstitutions d'activités militaires pratiquées au XIX^e siècle.

On voit souvent des groupes scolaires aux postes d'éclusage du canal.

Les panneaux d'interprétation sont une importante source de renseignements pour les visiteurs.





CHAPITRE 6

Surveillance

6. Surveillance

A. Indicateurs-clés permettant de mesurer l'état de conservation

Indicateur	Périodicité	Lieu de conservation des dossiers
Pourcentage des bâtiments du canal, des fortifications et des ouvrages d'art en bon état ou dans un état passable.	Surveillance régulière de toutes les ressources culturelles selon un cycle maximum de trois ans. Données versées dans le système de gestion des biens de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario.	Unité de gestion de l'Est de l'Ontario 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) K7A 2A8
Absence de menace à l'authenticité des tronçons en plans d'eau attribuable au développement externe le long du tracé du canal.	Les projets de développement sont examinés au moment de leur présentation afin de déterminer les incidences potentielles sur les tronçons des plans d'eau.	Unité de gestion de l'Est de l'Ontario 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) K7A 2A8
Pourcentage des visiteurs qui connaissent les valeurs patrimoniales de niveau international de la propriété mise en candidature.	Sondages auprès des visiteurs tous les cinq ans.	Unité de gestion de l'Est de l'Ontario 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) K7A 2A8
Efficacité de la zone tampon de la propriété mise en valeur pour réduire les incidences du développement externe adjacent à la propriété.	Les projets de développement sont examinés au moment de leur présentation afin de déterminer les incidences potentielles sur la propriété mise en candidature.	Unité de gestion de l'Est de l'Ontario 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) K7A 2A8
Évaluation des tendances en matière de fréquentation afin d'identifier les menaces potentielles à la conservation de la propriété mise en candidature.	Tenue à jour des données annuelles sur la fréquentation et rapprochement avec les rapports sur la conservation afin de cerner les incidences.	Unité de gestion de l'Est de l'Ontario 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) K7A 2A8

B. Dispositions administratives pour la surveillance de la propriété

Directeur
Unité de gestion de l'Est de l'Ontario
Agence Parcs Canada
34A, rue Beckwith Sud
Smiths Falls (Ontario)
K7A 2A8

Gestionnaire, Programme des lieux historiques nationaux
Unité de gestion de l'Est de l'Ontario
Agence Parcs Canada
35, rue Centre
Kingston (Ontario)
K7L 4E5

Commandant
Collège militaire royal du Canada
B.P. 17000, succursale Forces
Kingston (Ontario)
K7K 7B4

C. Résultats de rapports antérieurs

L'Agence Parcs Canada a mis en place un programme pour surveiller la santé générale des lieux historiques nationaux d'après des indicateurs établis dans leur énoncé d'intégrité commémorative. L'état des ressources culturelles définies dans les énoncés d'intégrité commémorative du canal Rideau et des fortifications de Kingston est mentionné périodiquement dans les rapports de l'Agence Parcs Canada sur l'état des aires patrimoniales protégées.

Agence Parcs Canada, Rapport sur l'état des parcs 1997

Le *Rapport sur l'état des parcs 1997* est le fruit d'une approche antérieure en matière de production de rapports et ne contient pas autant de détails que les documents subséquents. Dans ce rapport, on s'inquiétait des menaces qui pourraient peser sur le canal Rideau en raison des répercussions potentielles des changements survenant dans des secteurs qui ne sont pas du ressort de l'Agence Parcs Canada.

En réponse à ces préoccupations, on s'est expressément penché sur ces questions lors de l'examen du *Plan directeur du Canal-Rideau* qui a débuté en 2001. La version révisée du plan directeur (2005) contient des stratégies visant à faire participer les intervenants et les autres ordres de gouvernement à la protection des valeurs patrimoniales le long du canal Rideau au moyen des méthodes d'aménagement et des mesures de protection expliquées au chapitre 5.

Agence Parcs Canada, Rapport sur l'état des aires patrimoniales protégées 1999

Dans cette évaluation de l'état du canal Rideau datant de 1999, les programmes de surveillance et de mesures correctives, y compris le programme d'entretien, ont été jugés bons. Selon le rapport, les ouvrages et les bâtiments de la propriété mise en candidature étaient généralement en bon état et leur intégrité commémorative n'était pas altérée. Les terrains et les sites archéologiques ont été jugés

en assez bon état, avec une altération acceptable ou mineure. La principale préoccupation portait sur la nécessité de répertorier les ressources archéologiques. De plus, l'efficacité de la communication des valeurs patrimoniales a été jugée bonne dans l'ensemble, avec une amélioration dans la présentation des messages portant sur l'importance nationale du lieu.

Depuis l'évaluation de 1999, les employés et les archéologues du canal ont entrepris un inventaire des ressources archéologiques subaquatiques. Le *Plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-Rideau* (2005), mis à jour, traite de mesures additionnelles qui seront prises par l'Agence Parcs Canada pour éliminer les sujets de préoccupation mentionnés dans le Rapport de 1999. Il décrit également une stratégie et des mesures particulières pour communiquer efficacement l'importance du canal.

Agence Parcs Canada, Évaluation de l'état de l'intégrité commémorative, Fortifications de Kingston, 2002

Un projet pluriannuel de grande envergure était en cours au fort Henry quand cette évaluation a été entreprise en 2002; par conséquent, les ressources culturelles du fort n'ont pas été incluses dans l'étude. Pour ce qui est des conclusions relatives aux quatre tours Martello, deux d'entre elles (Murney et Shoal) étaient en bon état, tandis que le fort Frederick a été jugé dans un état passable et la tour Cathcart, en mauvais état. L'évaluation reconnaît qu'à l'exception de la tour Cathcart, les ressources culturelles sont préservées et entretenues conformément aux pratiques et aux principes acceptés de conservation du patrimoine.

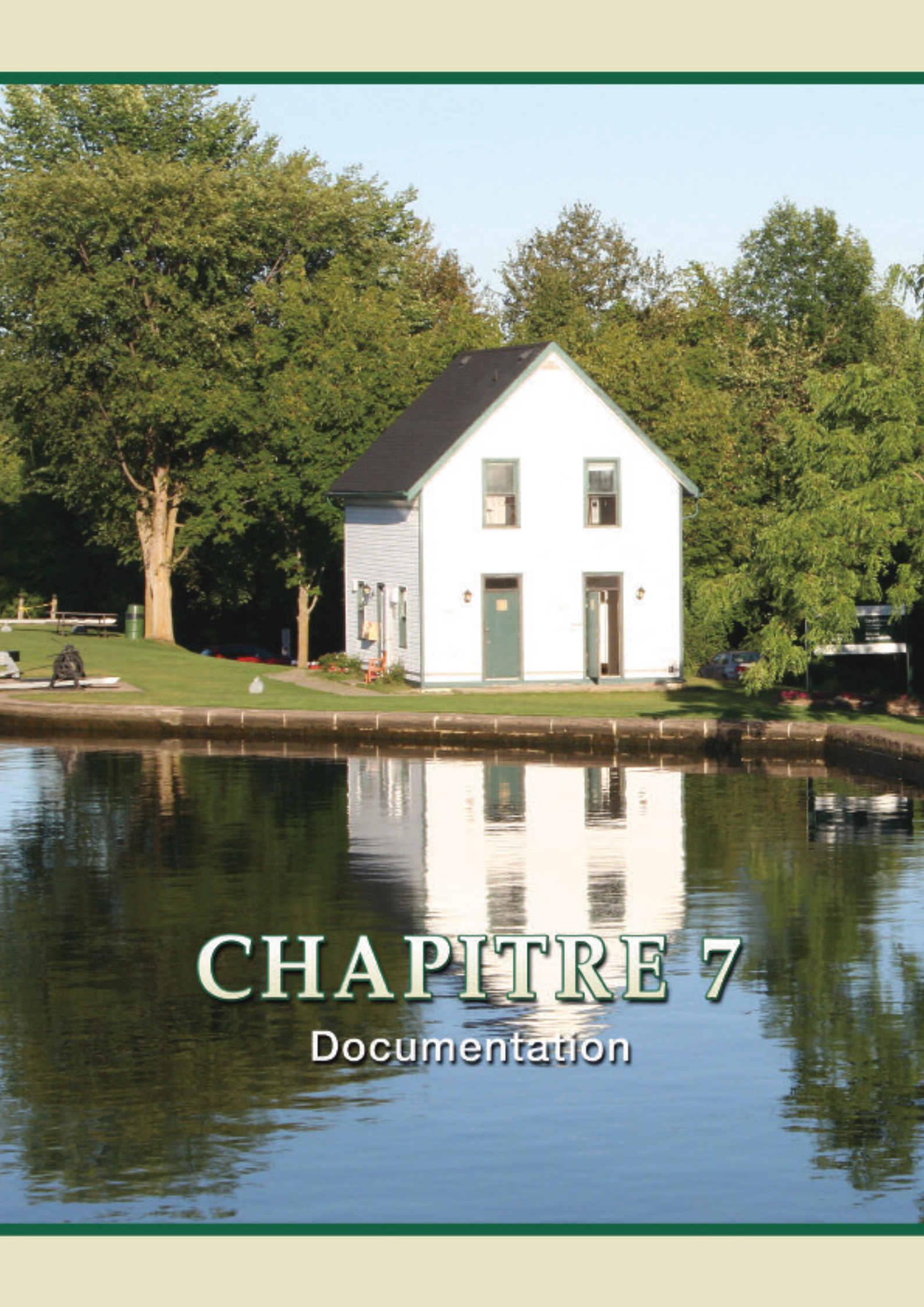
Le document de 2002 comportait une évaluation de la communication des messages concernant l'importance nationale des fortifications. Bien que des programmes d'interprétation soient offerts au fort Henry, à la tour Murney et au fort Frederick, l'efficacité des communications a été évaluée comme étant médiocre dans l'ensemble, car peu d'efforts sont faits pour mettre en valeur l'importance des cinq lieux en tant que réseau de fortifications.

Depuis la tenue de l'évaluation, en 2002, de nouvelles mesures de conservation ont été prises au fort Frederick et les autorités sur place estiment que les ressources culturelles sont en bon état, à l'exception des remblais qui sont dans un état passable. Quant à la tour Cathcart, les documents de spécification sont achevés, mais les travaux restent à faire.

Des mesures sont prises pour combler les lacunes concernant l'efficacité des communications relatives aux fortifications de Kingston, dans le cadre de la planification de gestion pour le fort Henry et les quatre tours Martello.

Agence Parcs Canada, *Rapport sur l'état des aires patrimoniales protégées 2003*

Les données contenues dans le Rapport sur l'état des aires patrimoniales protégées 2003 proviennent principalement de l'évaluation de 2002 des fortifications de Kingston. Ce rapport ne traite toutefois pas du fort Frederick, car ce dernier n'est pas administré par l'Agence Parcs Canada.



CHAPITRE 7

Documentation

7. Documentation

A. Inventaire des photographies, des diapositives et des images, tableau d'autorisation et autre matériel audiovisuel

(i) Illustrations

Ce document contient des photographies et des illustrations des ouvrages d'art, des bâtiments, des fortifications et des autres caractéristiques du canal. Les œuvres pour lesquelles Parcs Canada ne détient pas de droits figurent dans la liste ci-dessous.

01. *Brewer's Upper Mills: écluse amont inachevée, travaux d'excavation et de remblayage, en cours de réalisation*, mai 1830, aquarelle, Thomas Burrowes, Archives de l'Ontario.
02. *Le premier campement, Bytown*, 1826, croquis attribué au colonel John By, Royal Engineers, Musée McCord.
03. *Écluses du canal Rideau, Bytown*, gravure sur acier, W.H. Bartlett, 1841, Bibliothèque et Archives Canada.
04. *Batterie du marché et tour Shoal, Kingston*, John Elgee, 1865, Musée national de l'armée, Londres, R.-U.
05. *Le fort Henry, Kingston*, aquarelle et encre, capitaine H.F. Ainslie, 25th Regiment of Foot, 1839, Bibliothèque et Archives Canada.
06. *Vue de Perth*, 1853, peinture à l'huile, John Field, Matheson House Museum, Perth.
07. *Le fort Henry (redoute)*, aquarelle, George St. Vincent Whitmore, Royal Engineers, 1836, Bibliothèque et Archives Canada.
08. *Écluse, barrage et blockhaus à The Narrows, lac Rideau en direction de Kingston*, aquarelle, Thomas Burrowes, 1831, Archives de l'Ontario.
09. *Lac Opinicon, perspective nord-ouest*, aquarelle, Thomas Burrowes, 1845, Archives de l'Ontario.
10. *Le grand barrage de Jones Falls vu depuis la culée ouest*, aquarelle, Thomas Burrowes, 1831, Archives de l'Ontario.
11. *Tour Murney, Kingston*, aquarelle, John Elgee, 1865, Musée national de l'armée, Londres, R.-U.
12. *Chantiers navals à Kingston*, aquarelle, James Gray, 1828, Bibliothèque et Archives Canada.
13. *Merrickville*, aquarelle, Philip John Bainbridge, 1838, Bibliothèque et Archives Canada.

(ii) Relevé des images et formule d'autorisation du matériel photographique et audiovisuel

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
001	Diapo numérique	Page couverture du document de mise en candidature. – Poste d'éclusage de Jones Falls.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
002	Diapo numérique	L'échelle de huit écluses du poste d'éclusage d'Ottawa est la plus longue de l'ensemble du canal Rideau.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
003	Numérique	Le début du chenal excavé lorsque l'on quitte les écluses d'Ottawa. De nombreux ponts ont été construits pour enjamber le canal depuis son achèvement en 1832.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
004	Diapo numérique	Le canal est un important élément historique du quartier de la Colline du Parlement.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
005	Numérique	La construction de deux remblais a fait du grand marais Dow le lac Dow, un point d'intérêt au cœur d'Ottawa.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
006	Diapo numérique	Vue du chenal excavé du lac Dow vers le poste d'éclusage Hartwells.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
007	Numérique	Échelle de deux écluses située dans le chenal excavé. Il n'y a pas de barrage, mais l'eau excédentaire est évacuée au moyen de la vanne visible dans le coin inférieur droit de la photographie.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
008	Diapo numérique	Construite à Hartwells dans les années 1920 et typique des bâtiments du canal à cette époque, cette maison pouvait loger un éclusier et sa famille.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
009	Diapo numérique	Vue aérienne du chenal excavé aboutissant au poste d'éclusage de Hog's Back et du bassin de virage tout juste après les écluses de Hartwells.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
010	Numérique	Dernier tronçon du chenal excavé vu du poste d'éclusage de Hog's Back vers le nord.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
011	Numérique	Le poste d'éclusage de Hog's Back représente la fin des chenaux excavés à partir du poste d'éclusage d'Ottawa.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
012	Diapo numérique	Hog's Back se trouve sur les lieux de cascades spectaculaires contournées grâce au chenal excavé. Les écluses de Hog's Back ont été construites pour franchir la hauteur des cascades.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
013	Diapo numérique	Si on regarde en direction de Hartwells à partir de Hog's Back, on voit très bien l'élévation du terrain.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
014	Numérique	Le large tronçon créé sur la Rideau suite à l'érection des barrages de Hog's Back s'appelle baie Mooney. De nos jours, cette baie est une aire populaire vouée aux loisirs aquatiques.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
015	Numérique	Poste d'éclusage de Black Rapids. Le barrage à poutrelles et le début du barrage sur la rivière Rideau sont visibles à droite sur la photographie.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
016	Numérique	Vue du poste d'éclusage de Long Island vers le nord et Black Rapids. Rives boisées et milieux humides sont caractéristiques de ce tronçon du canal à plans d'eau successifs.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
017	Diapo numérique	Les barrages du poste d'éclusage de Long Island ont considérablement modifié le cours naturel de la rivière Rideau. Le barrage voûte en pierre est suffisamment large pour recevoir une voie d'accès publique à l'île Nicholls.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
018	Diapo numérique	Les portes de bois s'insèrent dans une gorge pratiquée dans la maçonnerie en pierre. Les portes se referment contre des seuils de pierre créant un rebord étanche qui retient l'eau.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
019	Numérique	Érigé en 1904, le pont tournant manœuvré à la main permet à la route de traverser les écluses.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
020	Numérique	Vue aérienne du « Long Reach », créé par les barrages de l'île Long, à l'endroit où il traverse la ville de Manotick.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
021	Numérique	L'écluse de Burritts Rapids se trouve à l'extrémité est d'un long chenal creusé afin de contourner une série de rapides et des eaux peu profondes, maintenant inondées par le tronçon appelé « Long Reach ».	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
022	Numérique	Le poste d'éclusage de Nicholson comporte deux écluses séparées par un chenal excavé, une configuration unique sur le canal.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
023	Diapo numérique	Le pont tournant de type Kingpost repose sur un pivot et est actionné à la main; il permet à la route locale d'enjamber l'écluse.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
024	Diapo numérique	L'écluse en aval de Nicholson était protégée par la maison fortifiée de l'éclusier, laquelle occupait une position stratégique en hauteur.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
025	Numérique	Le barrage-déversoir à l'extrémité ouest du canal excavé crée, jusqu'au poste d'éclusage de Clowes, un plan d'eau court qui permet d'éviter des petits fonds rocheux et des rapides.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
026	Numérique	Le chenal de navigation à l'ouest de l'écluse en amont de Nicholson débouche sur un tronçon du canal et traverse la rivière en aval du barrage de Clowe.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
027	Numérique	Les barrages-déversoirs aux postes d'éclusage de Nicholson et de Clowes ainsi que l'entrée de l'écluse, visible à l'arrière plan.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
028	Diapo numérique	Poste d'éclusage de Clowes avec son barrage-déversoir et son barrage à poutrelles.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
029	Numérique	Le tronçon de Clowes près du poste d'éclusement de Merrickville.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
030	Diapo numérique	On voit sur cette vue aérienne de Merrickville que les trois écluses sont séparées par deux grands bassins, une configuration unique. Les commerçants pouvaient amarrer leurs bateaux dans les bassins en attendant de les charger.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
031	Diapo numérique	Le blockhaus de Merrickville est le plus grand de tous les blockhaus du canal et il est maintenant un lieu historique national du Canada.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
032	Numérique	« The Depot », initialement un entrepôt, est maintenant un centre d'interprétation.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
033	Numérique	Vestiges stabilisés du moulin de cardage. Au milieu du XIX ^e siècle, Merrickville était un important centre industriel.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
034	Numérique	Des plaisanciers naviguent dans le chenal excavé en amont de Merrickville avant d'arriver au vaste tronçon s'étendant jusqu'à Kilmarnock.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
035	Numérique	Au poste d'éclusement de Kilmarnock, l'écluse est aménagée le long d'un court chenal excavé. Le barrage de Kilmarnock a créé un large tronçon s'étendant jusqu'au poste d'éclusement d'Edmonds.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
036	Diapo numérique	Un pont tournant de type Kingpost enjambe l'écluse et permet à une route de campagne de traverser le chenal.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
037	Numérique	Le tronçon entre Kilmarnock et Edmonds commence par un grand plan d'eau dégagé dans lequel passe le chenal de navigation étroit et sinueux.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
038	Numérique	En approchant d'Edmonds, on est impressionné par la vue panoramique sur l'écluse et le barrage-déversoir à voûte en pierre.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
039	Numérique	Au poste d'éclusement d'Edmonds, l'écluse est aménagée à l'extrémité d'un court chenal excavé qui contourne les rapides en eaux peu profondes.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
040	Diapo numérique	La grande courbe du barrage-voûte en pierre illustre les techniques employées par les ingénieurs et les constructeurs. On voit aussi les dispositifs spéciaux posés sur le barrage afin d'approfondir le chenal de navigation.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
041	Numérique	Après Edmonds, pour arriver au poste d'éclusage d'Old Slys, il faut naviguer sur un court tronçon du chenal excavé.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
042	Numérique	Vue des deux écluses d'Old Slys avec un pont ferroviaire surélevé à l'arrière-plan.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
043	Numérique	On appelle le tronçon en aval d'Old Slys « Smiths Falls Lower Reach ».	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
044	Numérique	En dépit de la construction de nombreux barrages à Smiths Falls, la rivière a conservé son caractère sauvage.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
045	Numérique	Les écluses combinées de Smiths Falls représentent un ensemble complexe adapté aux besoins contemporains. La construction d'un pont routier surélevé a entraîné la fermeture de l'échelle de trois écluses d'origine (à gauche) et l'érection d'une écluse unique moderne.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
046	Numérique	Ce tronçon mène des écluses combinées de Smiths Falls au chenal excavé et au poste d'éclusage détaché. L'allée piétonnière à droite traverse le barrage. La rivière tourne vers la droite.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
047	Diapo numérique	Au poste d'éclusage détaché, la route et le chemin de fer enjambent le canal. La route traverse le chenal excavé grâce à un pont tournant.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
048	Numérique	Le barrage régulateur sur la rivière crée un tronçon jusqu'au poste d'éclusage de Poonamalie. À l'arrière-plan, une travée fixe du vieux pont ferroviaire.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
049	Numérique	Le « Swale » qui occupe une bonne partie du tronçon entre l'écluse détachée de Smiths Falls et l'écluse de Poonamalie est un important milieu humide.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
050	Numérique	Sur cette vue aérienne du poste d'éclusage de Poonamalie, aménagé dans un long chenal excavé, on voit l'étendue du lac Rideau inférieur créé par le barrage de Poonamalie.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
051	Diapo numérique	Les lacs Rideau sont devenus plus profonds et plus grands suite à la construction des barrages de Poonamalie.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
052	Numérique	Passé l'écluse de Poonamalie, le chenal excavé mène aux lacs Rideau inférieur et supérieur, une vaste étendue de 30 km.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
053	Diapo numérique	Le canal Tay est une voie navigable à plans d'eau successifs sur presque toute sa longueur.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
054	Diapo numérique	Grand bassin de virage de Perth qui correspond à la fin du canal Tay.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
055	Numérique	Le poste d'éclusage « The Narrows » est aménagé à l'endroit où le lac Rideau ne mesure que 45 m de large. Le barrage a donné naissance à un deuxième lac, le Rideau supérieur, le point le plus haut du canal.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
056	Numérique	L'extrémité sud du lac Rideau supérieur, où le canal traverse « The Isthmus » et où la descente vers Kingston commence.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
057	Numérique	L'écluse de Newboro se trouve à l'extrémité sud du chenal de Newboro et donne accès au bassin hydrographique de la Cataract.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
058	Numérique	Dans ce tronçon, le canal passe dans une série de lacs contigus qui ont été inondés par l'érection du barrage du poste d'éclusage de Chaffey.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
059	Numérique	Le poste d'éclusage de Chaffey est érigé dans un court chenal excavé. Le barrage et le barrage régulateur ont créé une élévation de 3,1 m ce qui a permis d'obtenir des profondeurs navigables dans les lacs en amont.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
060	Numérique	Le chenal excavé du poste d'éclusage de Chaffey mène au lac Opinicon, dont le niveau a été élevé après l'érection du barrage au poste d'éclusage de Davis.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
061	Numérique	On voit encore dans le lac Opinicon les troncs des arbres de la forêt naturelle inondée à la suite de la construction du barrage.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
062	Numérique	Le poste d'éclusage de Davis est aménagé dans une étroite gorge naturelle qui relie le lac Opinicon (au bas) au lac Sand (en haut).	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
063	Numérique	Les écluses et le barrage du poste d'éclusage de Jones Falls ont une élévation totale de 19 m. Leur construction s'est avérée l'entreprise la plus complexe du canal Rideau.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
064	Diapo numérique	Le barrage voûte en pierre de Jones Falls était le plus haut barrage en Amérique du Nord au moment de sa construction.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
065	Diapo numérique	À la forge, on explique les techniques de travail des métaux du XIX ^e siècle. Les pierres à l'avant plan sont les débris des travaux de construction de la première écluse.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
066	Numérique	La voie navigable entre le poste d'éclusement de Jones Falls et le poste d'éclusement d'Upper Brewers traverse des petits lacs et emprunte des chenaux naturels qui décrivent des méandres dans le dur substratum de granit.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
067	Numérique	Le poste d'éclusement d'Upper Brewers, aménagé dans un chenal excavé, avec la rivière à droite. Une centrale (en haut à droite) occupe l'emplacement des moulins d'origine.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
068	Numérique	Après Upper Brewers, le chenal de navigation suit le cours de la rivière Cataragui (en haut), élargi à la suite de l'érection du barrage de Lower Brewers.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
069	Numérique	Des bateaux à la queue leu leu naviguent sur la « River Styx », un tronçon peu profond et en méandres du chenal.	1990	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
070	Numérique	La disposition du poste d'éclusement de Kingston Mills est complexe en raison du terrain où il se trouve. Des barrages ont été érigés aux chutes afin de contrôler le débit d'eau destiné aux moulins et, de nos jours, à une centrale.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
071	Diapo numérique	L'écluse en aval à Kingston Mills est la dernière écluse du canal Rideau. À partir de cet endroit, la rivière Cataragui se déverse dans le lac Ontario.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
072	Diapo numérique	Ici, l'estuaire de la rivière Cataragui, plus large, est bordé de marais. Il continue ensuite jusqu'à la ville de Kingston où il sert de port intérieur.	2005	Simon Lunn	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
073	Diapo numérique	De conception novatrice, le fort Henry représente la plus importante fortification britannique à l'ouest de Québec.	2001	Brian Morin	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
074	Diapo numérique	La tour Martello et ses fortifications.	2001	Brian Morin	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
075	Diapo numérique	La tour Cathcart sur l'île Cedar. La baie Deadman se trouve entre l'île Cedar et la pointe Henry.	2001	Brian Morin	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

N°	Format	Légende	Date de la photo	Photographe	Détenteur des droits d'auteur	Droits d'auteur	Cession non exclusive des droits d'auteur
076	Diapo numérique	La tour Shoal a été construite près de l'entrée du canal Rideau.	2001	Brian Morin	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O
077	Numérique	La tour Murney est un musée exploité par la Kingston Historical Society.	2001	Brian Morin	Agence Parcs Canada	Canal Rideau 34A, rue Beckwith Sud Smiths Falls (Ontario) Canada K7A 2A8	O

B. Textes relatifs à la désignation, copies des plans directeurs de la propriété ou des documents de gestion et extraits des autres plans se rapportant à la propriété

Tous les éléments de la propriété sont désignés lieux historiques nationaux du Canada en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques* (1952-1953). La *Loi sur l'Agence Parcs Canada* (1998) définit les pouvoirs de gestion de l'Agence en ce qui concerne la propriété mise en candidature. Les annexes contiennent ces lois ainsi que les plans directeurs du lieu historique national et les politiques de conservation applicables à la gestion de la propriété. Des extraits des plans d'urbanisme et des lois provinciales figurent également dans les annexes.

Consultez la section 7 F. pour trouver une liste complète des annexes.

C. Format et date des dossiers ou de l'inventaire de la propriété

Dans le cas du canal Rideau et de ses postes d'éclusage, consultez l'annexe DD – Liste des biens du canal Rideau (2005).

Dans celui des fortifications de Kingston (fort Henry, tour Cathcart, tour Shoal et tour Murney), tous les dossiers et documents techniques de 1995 à 2005 sont disponibles au lieu historique national du Canada de la Villa-Bellevue à Kingston.

En ce qui concerne le fort Frederick, il est possible de parcourir tous les dossiers et documents techniques de 1995 à 2005 à la base des Forces canadiennes à Kingston.

D. Adresses des lieux de conservation des inventaires, dossiers et archives

Administration du canal Rideau

34A, rue Beckwith Sud
Smiths Falls (Ontario)
Canada K7A 2A8

Villa-Bellevue

35, rue Centre
Kingston (Ontario)
Canada K7L 4E5

Base des Forces canadiennes à Kingston

B.P. 17000, succursale Forces
Kingston (Ontario)
Canada K7K 7B4

Archives de l'Ontario

77, rue Grenville, local 300
Toronto (Ontario)
Canada M5S 1B3

Bibliothèque et Archives Canada

35, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N4

Musée McCord d'histoire canadienne

690, rue Sherbrooke
Montréal (Québec)
Canada H3A 1E9

Musée national de l'Armée

Royal Hospital Road
Chelsea, Londres
Royaume-Uni SW3 4HT

E. Bibliographie

Akenson, Donald Harman. *The Irish in Ontario, A Study in Rural History*, McGill-Queen's University Press, second edition, 1999.

Andrews, Mark. *For King and Country, Lieutenant Colonel John By, R.E., Indefatigable Civil-Military Engineer*, Heritage Merrickville Foundation, Merrickville, 1998.

Andrist, Ralph. *The Erie Canal*, American Heritage-Publication, New York, 1964.

Baird, D.M. *Guide to the Geology and Scenery of the National Capital Area*, Geological Survey of Canada Miscellaneous Report 15, Ottawa, 1968.

Barnes, A.S.L, ed. *History of the Rideau Waterway*, Conservation Authorities Branch, Department of Energy and Resources Management, Toronto, 1970.

Bebee, Ed. *Pathfinders, The Guides of The Rideau*, Friends of the Rideau, 2004.

Bob, Skipper. *Cruising the Rideau and Richelieu Canal*, Rochester, Pennsylvania, 2002.

Burritt, Ruth G. *Burritt's Rapids: 1793-1900*, Conestoga Press, Thornbury, Ontario, 1993.

Bush, Edward J. "Observations on the Rideau Canal", *British Whig*, Kingston, 1834.

Bush, Edward Forbes. *Overland Transport in the Rideau Region, 1800-1930*, Manuscript Report 424, Parks Canada, Ottawa, 1979.

Bush, Edward F., *The Builders of the Rideau Canal, 1826-32*, Manuscript Report 185, Parks Canada, Ottawa, 1981.

Bush, Edward Forbes. *La navigation commerciale sur le canal Rideau, 1832-1961*, Histoire et Archéologie, N° 54, Parcs Canada, 1981.

Service hydrographique du Canada. *Carte 1512*, Ottawa à Smiths Falls, 2002 et *Carte 1513*, Smiths Falls à Kingston, 1996.

Canada-Ontario Rideau-Trent-Severn Study Committee (CORTS). *The Rideau Trent-Severn, Canada's Unique 425-mile Waterway Corridor*. Queen's Publisher, Ottawa, 1970.

Carter, Margaret. *Defensible Lockmaster's House, Davis Lock, Rideau Canal: A Comparative Structural History*, Parks Canada, Ottawa, 1989.

Centennial Committee of Newboro Ontario. *The Isthmus, A Historical Sketch of Newboro*, Standard Press, Smiths Falls, 1967.

Chewell, James Grant, compiler. *A Map of part of the Province of Upper Canada Showing the proposed route for a Canal to unite the waters of Lake Ontario with the Ottawa River, 1825*, ACML Facsimile Map Series, Map 141, Ottawa, 1992.

Coates W.E. *A Report on Resources Subject to Development at Jones Falls Lock Station: Rideau Canal*, Parks Canada, Ottawa, 1980.

Coates W.E. *A Report on Resources Subject to Development at Kingston Mills Lock Station: Rideau Canal*, Parks Canada, Ottawa, 1980.

Creighton, Donald. *The Empire of the St. Lawrence*, Macmillan Co., Toronto, 1956.

Croil, James. *Steam Navigation & its Relation to the Commerce of Canada and the United States*, William Briggs, Toronto, 1898.

Cruikshank, Ernest Alexander. "The Contest for the Command of Lake Ontario in 1812 and 1813", *Transactions of the Royal Society of Canada*, Series III, Vol. X, September 1916: pp.161223.

Davidson, George. "The Construction of Murney Tower, George Davidson's Diary of 1846", *Historic Kingston* 29, 1981: 42-52.

De Jonge, James. *Rideau Canal, Assessment of Engineering Structures: Phase I – Historical Evaluation*, Parks Canada, Ottawa, 1985.

De Leuw Cather. *Report of investigations on the Ottawa Flight Locks of the Rideau Canal for Ontario Region*, Parks Canada. The Department of Indian Affairs and Northern Development, Ottawa 1979.

- Delorenzi, Robert. *Lower Brewers Lockstation on the Rideau Canal Project*. Parks Canada, Ottawa, 1994.
- DeLottinville, Peter. *A History of the Smiths Falls Lock Stations, 1827-1978*. Manuscript Report 373, Parks Canada, Ottawa, 1979.
- Denison, Lieutenant W. "Rideau Dams", in *Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers*, vol. 2, pp. 114-121. London, 1838.
- Denison, Lieutenant W. "Detailed Description of some of the Works on the Rideau Canal, and of the alterations and improvements made therein since the opening of the navigation", in *Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers*, vol. 3, pp. 133-138. London, 1839.
- Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources Canada, *Géologie des dépôts meubles et la glaciation dans la région de la Capitale nationale*, Ottawa, 1987.
- Department of Energy and Resources Management. *Rideau Valley Conservation Report*. Ottawa, 1968.
- Department of Energy and Resources Management. *Cataragui Region Conservation Report*. Ottawa, 1967.
- Department of Indian Affairs and Northern Development. *Newboro Lock, Rideau Canal*. Preliminary Site Study Series No. 6, Ottawa, 1975.
- Dixon, R. R. *A preliminary Study of the Jones Falls Site and Lock-station*. Parks Canada, Ottawa, 1973.
- Douglas, W.A.B. "The Precursors of John By", in *Archaeological Historical Symposium: October 2-3, 1982, Rideau Ferry, Ontario, presented by the Central Region and the Ministry of Citizenship and Culture*, ed. F.C.L. Wygth, pp. 82-99. Lombardy, Ontario, 1982.
- Elliott, Bruce S. *The McCabe List, Early Irish in the Ottawa Valley*. Ontario Genealogical Society, Toronto, 2002.
- Elliott, Bruce S., Dan Walker, Fawne Stratford-Devai. *Men of Upper Canada, Militia Nominal Rolls, 1828-1829*. Ontario Genealogical Society, Toronto, 1995.
- Environment Canada, Forestry Service and Indian and Northern Affairs, Parks Canada. *Ecotour of the Rideau Canal*. Cat. No. FO25-28, 1978.
- Fenton, M. B. *Natural history inventory and themes for select sites on the Rideau Canal. The evolution of the landscape at Entrance Valley, Rideau Canal: Results of Archaeological Investigations*. Parks Canada, Ottawa, 1980-1983.
- Fleming, Laurel. *Hearth and Heritage, History of Chaffeys Lock and Area, 1800-1980*. Brown & Martin Ltd., Kingston, 1981.
- Fountain, Doug. *Rideau Canal - Lower Brewers Lock Station*. Parks Canada, Ottawa, 1994.
- French, Lieutenant Gershom. "1783 Rideau Survey Report, Colonial Office", "Q" Series, Governor Haldimand, 1784, National Archives of Canada, Reel-C-11893, MG 11, "Q" Series, vol. 23, pp. 10-23.
- Frome, Lieutenant Edward C., "Account of the Causes which led to the Construction of the Rideau Canal, connecting the Waters of Lake Ontario and the Ottawa; the Nature of the Communication prior to 1827; and a Description of the Works by means of which it is converted into a Steam-boat Navigation", in *Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers*, vol 1, pp.73-102. London, 1837.
- Fryer, Mary Beacock. *The Rideau: A Pictorial History of the Waterway 1929*. Parks Canada, Ottawa, 1981.
- George, Victor Alan. *The Rideau Corridor: The Effect of a Canal System on a Frontier Region, 1832-95*, M.A. Thesis, Queens University, 1972.
- Gladwin, D.D. *The Canals of Britain*. B.T Batsford Ltd, London, 1973.
- Glanzrock, J. *Adventures in American History*. Silver Burdett, Morristown, NJ, 1967.
- Gordanier, Deborah A. *Rideau Heritage*. R.B. Prints, Inverary, 1982.
- Gray, Doug. *The Rideau Navigator: Going Down the River, Not Up the Creek*. General Store Pub Inc., Burnstown, 1993.

- Grenville, John H. "Kingston's Reaction to the Rebellion of Upper Canada: Bonnycastle and the Role of the Militia", *Historic Kingston* 36, 1988, pp. 66-88.
- Hadfield, Charles. *World Canals*. David & Charles, London, 1986.
- Haskins, Dianne. 'My Own Four Walls', *Heritage Buildings in Bastard and South Burgess Township*. Council of Bastard and South Burgess Township, 1985.
- Hewitt, D.F. *Geological Notes for Maps Nos. 2053 and 2054, Madoc-Gananoque Area, Ontario*. Division of Mines, Geological Circular No. 12, Ministry of Natural Resources, Toronto, 1964.
- Hind, Edith. "Bytown to Kingston, 1830", excerpts in *Remarks to Ottawa Historical Society*. 1959.
- Hitsman, J.M. "Kingston and the War of 1812", *Historic Kingston* 15, 1967: pp.50-60.
- Hirsch, R. Forbes. *The Commissariat; Survivor of the Bytown Era*. Historical Society of Ottawa, Ottawa, 1982.
- Hubel, Karen and Kevin Young. *The History of Portland*, manuscript non traduit, sans date.
- Jebb, Lieutenant Joshua. *Report on the Water Communication of the Rideau, 1816*. National Archives of Canada, RG8, 1B, "C" Series, Vol. 1915.
- Kennedy, James R. *South Elmsley in the Making 1783-1983*. Township of South Elmsley, 1984.
- Kettles, I.M., M. Douma, K. Lauer, L. Fooks, and J.A.M Hunter. *Underwater and Shoreline Features of the Rideau Canal: Smiths Falls to Westport*. Geological Survey of Canada, Open File 4008, 2002.
- Lafrenière, Normand. *Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais*. Parcs Canada, 1984.
- Lake, Elmer J. *Chart of the Rideau Lakes Route Between Kingston and Ottawa*. Kingston, 1920 (1990 reprint by Rideau District Museum).
- Lamoureux, Georgette. *Bytown et ses pionniers canadiens-français, 1826-1855*. G. Lamoureux, Ottawa, 1978.
- Lavell, W.S. "The History of the Present Fortifications at Kingston", *Ontario Historical Society Papers and Records* 31, 1936, pp.155-177.
- Leavitt, Thad W.H. *History of Leeds and Grenville*. Mika Publishing Company, Belleville, 1972 (réimpression de l'édition originale de 1879).
- Legget, Robert. *John By; Builder of the Rideau Canal, Founder of Ottawa*. Historical Society of Ottawa, Ottawa, 1982.
- Legget, Robert. *Ottawa River Canals and The Defence of British North America*. University of Toronto Press, Toronto, 1988.
- Legget, Robert. *Rideau Waterway*. University of Toronto Press, Toronto, 1955.
- Legget, Robert. *The Jones Falls Dam on the Rideau Canal, Ontario Canada*. National Research Council, Division of Building Research, Tech. Paper 128, September 1961.
- Lindsay, Coral. *Kars on the Rideau*. Tweedsmuir History Society, 1972.
- Lockwood, Glenn J. *The Rear of Leeds & Lansdowne, the Making of Community on the Gananoque River Frontier, 1796-1996*. The Corporation of the Township of Rear of Leeds and Lansdowne, 1996.
- Lockwood, Glenn J. *Smiths Falls, A Social History of the Men and Women in a Rideau Canal Community, 1794-1994*. Town of Smiths Falls, Smiths Falls, 1994.
- Lockwood, Glenn J. *Beckwith, Irish and Scottish Identities in a Canadian Community, 1816-1991*. Township of Beckwith, 1991.
- Lockwood, Glenn J. *Montague, A Social History of an Irish Ontario Township: 1783 – 1980*. Mastercraft Printing and Graphics, Kingston, 1980.
- Lower, Arthur. *Great Britain's Woodyard*. McGill-Queens University Press, Montreal, 1973.

- McDonald, John. *Narrative of a Voyage to Quebec, and Journey from Thence to New Lanark in Upper Canada*. Canadian Heritage Publications Facsimile Edition, 1978.
- MacKenzie, William L. *Sketches of Canada and The United States*. Effingham Wilson, London, 1833.
- MacTaggart, John. *Three Years In Canada*, 2 vols. London, 1829.
- Maltby, Janet J. *Archaeological Excavations at the Lock Office, Entrance Valley, Rideau Canal*. Parks Canada, Ottawa, 1988.
- Marix, Evans Martin. *Canals of England*. Weidenfield & Nicolson, London, 1994.
- Marucci, Gina. *Archaeological Assessment of the Plaza Bridge at Ottawa Locks: Rideau Canal*. Parks Canada, Ottawa, 1997.
- McKenna, Katherine M.J. *Working Life at the Isthmus, Rideau Canal, During its Construction, 1827-1831: The Human Cost of a Public Work*. Microfiche Report Series 34, Parks Canada, 1981.
- McKenzie, Ruth. *Leeds and Grenville; Their First Two Hundred Years*. McClelland and Stewart Limited, Toronto, 1967.
- McGill, Jean S. *A Pioneer History of the County of Lanark*. T.H. Best Printing Company, 1968.
- McMillan, R.F. *The Rideau Canal Before 1900*. Historical Society of Ottawa, Bytown Pamphlet Series No. 37, 1991.
- Martyn, Max and Virginia. "The Story of The Lower Rideau Settlement – Merrickville, Burritt's Rapids and District", Merrickville and District Historical Society, *Record News*, Smiths Falls, 1976.
- Mecredy, Steven, D. "The Fort Nobody Wanted: The Restoration of Fort Henry Fifty Years Ago, 1936 to 1938", in *Historic Kingston* 37, 1989, pp. 59- 83.
- Mika, Nick and Helma. *Bytown, The Early Days of Ottawa*. Mika Publishing Company, Belleville, 1982.
- Mika, Nick and Helma with Larry Turner. *Historic Mills of Ontario*. Mika Publishing Company, Belleville, 1987.
- Mika Publishing. *Illustrated Historical Atlas of the Counties of Leeds and Grenville*. Wilson Publishing Company, Stirling, 2002 (réimpression de l'atlas Mika de 1973 avec des cartes et illustrations de 1870).
- Mills, Edward. *Early Settlement in Ontario*. Manuscript Report Series 182, Parks Canada, Ottawa, 1972.
- Mills, Stephen F. *Archaeological Excavations at the Newboro Lock Station, Rideau Canal Ontario, 1986-87*. Unpublished manuscript, Parks Canada, 1990.
- Moon, Robert, ed. *Colonel By's Friends Stood Up*. Crocus House, Ottawa, 1979.
- Moore, D. Jane. *Rideau Passages*. Mapleware Publishing, Cloyne, Ontario, 1982.
- Morgan, H.R. "The First Tay Canal", *Papers and Records*, Vol. XXIX, Ontario Historical Society, 1933.
- Ontario Ministry of Culture and Recreation. *Heritage Studies on the Rideau-Quinte-Trent-Severn Waterway*. Historical Planning and Research Branch, Toronto, 1981.
- Osborne, Brian S, & Donald Swainson. *Dividing the Waters; A Preliminary Overview of Water Management on the Rideau, 1832-1972*. Microfiche Report Series 179, Parks Canada, Ottawa, 1985.
- Osborne, Brian S, & Donald Swainson. *Kingston, Building on the Past*. Butternut Press Inc., Westport, Ontario, 1988.
- Parent, Jean-Claude. *Profile of Certain Buildings along the Rideau Canal: the Royal Engineers' Office and Commissariat Building in Ottawa, the Landscape at the Ottawa Lock Station, the Railway Tunnel at Ottawa, the Forge at Jones Falls and the Blockhouse*. Parks Canada, Ottawa, 1977.
- Passfield, Robert W. 'All Will Succeed': *The Winter of 1829-1830*, unpublished manuscript, 1985.

- Passfield, Robert W. "A Wilderness Survey: Laying out the Rideau Canal, 1826-1832", in HSTC Bulletin: *Journal of the History of Canadian Science, Technology and Medicine*, Vol. VII, No. 2, May 1983, pp. 80-97.
- Passfield, Robert W. *Construction du canal Rideau: histoire illustrée*,. Fitzhenry & Whiteside, Don Mills, 1982.
- Passfield, Robert W. *Canal Lock Design and Construction: the Rideau Canal Experience, 1826- 1982*. Parks Canada, Ottawa, 1983.
- Passfield, Robert W. *Engineering the Defence of the Canadas; Lt. Col. John By and the Rideau Canal*. Manuscript Report 425, Parks Canada, Ottawa, 1980.
- Passfield, Robert W. *Historic Bridges on the Rideau Waterways System: A Preliminary Report*. Manuscript Report Series 212, Parks Canada, Ottawa, 1976.
- Patychuk, Dianne L. *Malaria on the Rideau Canal, 1826-32*, unpublished B.A. Thesis, Queens University, 1979.
- Patterson, Neil A. *From Ireland They Came*. Kingston Irish Folk Club, 2003.
- Patterson, William J. "Fort Henry, Military Mistake or Defiant Deterrent", *Historic Kingston* 29, 1981: pp. 31- 40.
- Peck, Mary E. *De la défense à la détente : les 150 ans du canal Rideau*, Archives publiques du Canada, 1982.
- Peters, Ginetta. *The Lower Brewers Lockstation: an Archetype for Lockstation Design along the Rideau Canal*, Parks Canada, Ottawa, 1994.
- Plousos, Suzanne. *Archaeological Investigations at Chaffeys Lock, Rideau Canal*, Parks Canada, Ottawa, 1983.
- Plousos, Suzanne. *Evolution of the Landscape at Entrance Valley, Rideau Canal: Results of Archaeological Investigations, 1980-1983*. Parks Canada, Ottawa, 1984.
- Plousos, Suzanne. *Working with Tools, Work, Identity and Perception Communicated through the Material Culture of Work in the Context of the Rideau Canal Construction, 1826-1832*, MA Thesis, College of William and Mary, Virginia, 1996.
- Preston, R.A. *Kingston Before the War of 1812: A Collection of Documents*. Champlain Society, University of Toronto, Toronto 1959.
- Preston R.A. and W.S. Lavell. "A Story in Stone: A Few Interesting Facts About Murney Redoubt", *Historic Kingston* 11, 1963, pp. 47-51.
- Price, Karen. *Construction History of the Rideau Canal*. Manuscript Report 193, Parks Canada, Ottawa, 1976.
- Pritchard, Jean. *The Welland Canal: Yesterday, Today Tomorrow*. Dingman, Niagara Falls, 1970.
- Purdy, J. Dwight. *John By and the Rideau Canal*. Irwin Publishing, Toronto, 1986.
- Raudzens, George. *The British Ordnance Department and Canada's Canals, 1815-1855*. Wilfrid Laurier University Press, Waterloo, 1979.
- Rayburn, Alan. *Lost Names and Places of Eastern Ontario*. Ontario Genealogical Society, Toronto, 1993.
- Rayburn, Alan. *Place Names of Ontario*. University of Toronto Press, Toronto, 1997.
- Rest and Sport along the Rideau Lakes*. Modified reproduction of a 1913 guide to the Rideau. Friends of the Rideau, n.d.
- Rideau District Museum. *Westport Walking Tour*. Wordsmith, Westport, 1997.
- Rideau Township Local Architectural Advisory Committee. *A Walking Tour of Manotick's Historic Core*. Township of Rideau, n.d.
- Rideau Trail Association. *The Rideau Trail Guidebook*, 4th edition, 1995.
- Rideau Waterway Coordinating Committee. *Canadian Heritage River System – Rideau Waterway Nomination Document*. n.d.

Ross, A.H.D. *Ottawa, Past and Present*. Musson Book Company Ltd., Toronto, 1927.

Ryan, Jenny, ed. *Rideau Boating and Road Guide*. Ontario Travel Guides, 2003.

Sadler, David. *The Rideau Canal: Yesterday and Today*. Parks Canada, Ottawa, 1977.

Saunders, Ivan J. "A History of Martello Towers in the Defence of British North America, 1796-1871", in *Occasional Papers in Archaeology and History* 15. Parks Canada, Ottawa, 1976.

Sakkal, Yam. *Environmental Design Guidelines for Sustainable Development, Management and Restoration of the Rideau Canal Shoreline*. Parks Canada, Ottawa, 1992.

Sharpe, D.R. *Quaternary Geology of the Merrickville Area, Southern Ontario*. Ontario Geological Survey Report 180, 1979.

Smith, Josephine. *Perth-on-the-Tay, A Tale of the Transplanted Highlanders*. Mortimer Co. Printers, Merrickville, 1901 (Réimpression en 1987).

Sneyd, Robert Brown. *The Role of the Rideau Waterway, 1826-1856*, MA thesis, University of Toronto, 1965.

Snyder, Marsha Hay. *Nineteenth Century Industrial Development in the Rideau Corridor: A Preliminary Report*. Manuscript Report Series 215, Parks Canada, Ottawa, 1977.

Spalding-Smith, Fiona and Barbara Humphries. *Legacy in Stone, The Rideau Corridor*. Boston Mills Press, Erin, Ontario, 1999.

Stacey, C.P. *Canada and the British Army*. University of Toronto Press, Toronto, 1963.

Stanley, G.F.G. "Historic Kingston and its Defences", in *Ontario History*, Volume XLVI, Number 1, Ontario Historical Society, 1954.

Stewart, J. Douglas & Ian E. Wilson. *Heritage Kingston*. Brown and Martin Limited, Kingston, 1973.

Stovel, Herb. *The Cultural Landscapes of the Rideau Canal Corridor, Phase II Study*. Institute for Heritage Education, 1998.

Sweeney, Peter. *Personal Journal, 1839-1850*, Parks Canada transcript.

Swift, James & Co. *The Picturesque Rideau Route*. Lawson & Wilson, Toronto, 1898.

Tatley, Richard. *Kingston Mills, A Brief Resume*. Manuscript Report Series 413, Parks Canada, Ottawa, 1977.

Taylor, John H. *Ottawa, An Illustrated History*, James Lorimer & Company, Toronto, 1986.

Ten Cate and Adrian G., eds. *The Rideau, A Pictorial History of the Waterway*. Besancourt Publishers, Brockville, 1981.

Totten Sims Hubicki. *Lower Beveridges Lock Reconstruction, Rideau Canal*. Parks Canada, Ottawa, 1987.

Township of Rideau Lakes Local Architectural Conservation Advisory Committee. *Heritage Tour of Delta*, Township of Rideau Lakes L.A.C.A.C., 2002.

Township of Rideau Lakes Local Architectural Conservation Advisory Committee. *Heritage Tour of Portland*, Township of Rideau Lakes L.A.C.A.C., 2002.

Township of Rideau Lakes Local Architectural Conservation Advisory Committee. *Heritage Tour of Newboro*, Township of Rideau Lakes L.A.C.A.C., 2003.

Township of Rideau Lakes Local Architectural Conservation Advisory Committee. *Heritage Walking Tour of Elgin*, Township of Rideau Lakes L.A.C.A.C., 2004.

Township of Rideau Lakes Local Architectural Conservation Advisory Committee. *The Heritage Map of the Township of Rideau Lakes*. Henderson Printing Inc., revised edition, 2003.

Tulchinsky, Gerald, ed. *To Preserve and Defend, Essays on Kingston in the Nineteenth Century*. McGill-Queen's University Press, Montreal, 1976.

Tulloch, Judith. *The Rideau Canal, 1832-1914*. Manuscript Report 177, Parks Canada, Ottawa, 1975.

Tulloch, Judith. *Le canal Rideau: défense, transport, récréation, Histoire et Archéologie*, n° 50, Parcs Canada, 1981.

Turner, Larry. *Merrickville, Jewel on the Rideau*. Pertherwin Heritage, Ottawa, 1995.

Turner, Larry. *Perth: Tradition & Style in Eastern Ontario*. Natural Heritage/Natural History Inc., Toronto, 1992.

Turner, Larry. *Rideau Canal Bibliography; 1972-1992*. Friends of the Rideau, Smiths Falls, 1992.

Turner, Larry. *The First Tay Canal in the Rideau Corridor, 1830-1850*. Microfiche Report Series 142, Parks Canada, Ottawa, 1984.

Turner, Larry. *The Second Tay Canal in the Rideau Corridor, 1880-1940*. Parks Canada, Ottawa, 1986.

Unglik, Henry. *A Metallurgical Study of Iron and Slag from an early 19th century Blacksmith Shop at Plaza Bridge, Rideau Canal Entrance Lock*. Parks Canada, Ottawa, 2003.

Valentine, Jaime. *Supplying the Rideau: Workers, Provisions and Health Care During the Construction of the Rideau Canal, 1826-1832*. Microfiche Report Series 249, Parks Canada, Ottawa, 1985.

Van Cortlandt, Gertrude. "The Rise and Progress, The City of Ottawa", *Ottawa Citizen*. Ottawa, 1858.

Vine, Paul. *Royal Military Canal: Inland Waterway*. David & Charles, London, 1972.

Warren, Susan. *Hub of the Rideau, A History of South Crosby Township*. Haynes Printing Company, Cobourg, 1997.

Warren, Susan. *Operation and Maintenance History of the Rideau Canal*. A.D. Revill Associates, 1984.

Watson, Gordon, D. "Prehistoric Peoples of the Rideau Waterway" in *Archaeological Historical Symposium : October 2-3, 1982, Rideau Ferry, Ontario, presented by the Central Region and the Ministry of Citizenship and Culture*. Lombardy, Ontario, 1982, pp. 24-55.

Watson, Ken W. *A History of the Rideau Lockstations*. Friends of the Rideau, Smiths Falls, 2000.

Welch, Erin. *Sights and Surveys; Two Diarists on the Rideau*. Historical Society of Ottawa, Ottawa, 1979.

Welch, Erin. *Yankies and Loyalists, Bytown to Kingston in 1830*. Historical Society of Ottawa, Ottawa, 1979.

Wells, Kenneth McNeill. *Cruising the Rideau Waterway*. McClelland and Stewart, Toronto, 1965.

Wylie, William. *Elements of a Military Heritage: A Structural History of the Merrickville, and Newboro Blockhouses, the Jones Falls and Whitefish Guardhouses, and the Jones Falls Defensible Lockmaster's House*. Manuscript Report 372, Parks Canada, Ottawa, 1980.

Wylie, William N.T. *Transience and Poverty: A Study of the Rideau Canal Construction Workers, 1826-32*. Unpublished report, Parks Canada, Ottawa, 1981.

Wylie, William N.T. "Poverty, Distress and Disease, Labour and the Construction of the Rideau Canal 1826-32". *Labour*, vol. 11, 1983.

Wylie, William N.T. "Lockmaster on the Rideau: The Life of Peter Sweeney at Jones Falls, 1839-1850", in *Ontario History*, vol. LXXIII, No. 2. Ontario Historical Society, June 1981.

Wynne-Edwards, H.R. *Westport Map-Area Ontario with Special Emphasis on the Precambrian Rocks*. Memoir 346, Geological Survey of Canada, Ottawa, 1967.

Yoder, C.P. *Delaware Canal Journal*. Canal Press Inc., Bethlehem, PA, 1972.

F. Liste des documents et renseignements en annexe

Annexes, Volume 1 – Plans directeurs et énoncés d'intégrité commémorative de la propriété mise en candidature

Annexe A

Rideau Canal World Heritage Site Management Plan, 2005

Annexe B

Plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-Rideau, 2005

Annexe C

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada du Fort-Henry, 1998

Annexe D

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Kingston, 1998

Annexes, Volume 2 – Matériel électronique

Annexe E

The Cultural Landscape of the Rideau Canal, Phase II Study (CD-ROM)

Annexe F

History of the Rideau Canal (DVD)

Annexe G

Banque d'images de la propriété mise en candidature

- Cartes (1 DVD)
- Photographies (1 CD-ROM)
- Diapositives (30)

Annexe H

The International Canal Monuments List (CD-ROM)

Annexes, Volume 3 – Loi sur l'Agence Parcs Canada, politiques, règlements et rapports

Annexe I

Loi sur l'Agence Parcs Canada

Annexe J

Principes directeurs et politiques de gestion de Parcs Canada

- Politique sur les canaux historiques
- Politique sur les édifices fédéraux du patrimoine
- Politique sur la gestion des ressources culturelles

Annexe K

Loi sur le ministère des Transports

- Règlement sur les canaux historiques

Annexe L

Code de pratique du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine

Annexe M

Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada

Annexes, Volume 4 – Lois fédérales et provinciales et plans connexes

Annexe N

Loi sur les lieux et monuments historiques

Annexe O

Loi sur la protection des eaux navigables

Annexe P

Loi sur la protection du poisson et de la faune

Annexe Q

Loi sur la protection des espèces en péril au Canada

Annexe R

Loi canadienne sur la protection de l'environnement

Annexe S

Loi sur le patrimoine de l'Ontario

Annexe T

Loi sur l'aménagement du territoire

Annexe U

Plan officiel de la municipalité (Extraits)

Annexe V

Loi sur les parcs provinciaux

Annexe W

Loi sur les offices de protection de la nature

Annexe X

Plan stratégique pour l'Office de protection de la nature de la région de la Cataraqui

Annexe Y

Plan stratégique pour l'Office de protection de la nature de la vallée de la Rideau

Annexe Z

Plan stratégique pour la Commission de la capitale nationale

Annexes, Volume 5 – Autres renseignements

Annexe AA

Rapports sur l'état des aires patrimoniales protégées, 1999 et 2003, Agence Parcs Canada

Annexe BB

Rapport sur l'état des parcs, 1997

Annexe CC

Plan d'immobilisations à long terme de l'unité de gestion de l'Est de l'Ontario

Annexe DD

Liste des biens du canal Rideau

Annexe EE

Politiques régissant les ouvrages riverains et en milieu aquatique de même que les activités connexes

Annexes, Volume 6 – Ouvrages publiés portant sur l'histoire de la propriété mise en candidature

Annexe FF

A History of the Rideau Lockstations, Ken Watson

Annexe GG

Construction du canal Rideau : histoire illustrée, Robert Passfield

Annexe HH

For King and Country, Mark Andrews

Annexes, Volume 7 – Renseignements relatifs à la navigation

Annexe II

Instructions nautiques – Canal Rideau et rivière des Outaouais

Annexe JJ

Brochures

- Canal Rideau
- Fort Henry
- Tour Murney

Annexes, Volume 8 – Cartes de navigation

G. Glossaire

Approche : Chenal qui aboutit à une écluse ou à une série d'écluses.

Barrage : Barrière érigée dans un cours d'eau pour retenir l'eau à des fins spécifiques, comme l'aménagement d'un canal à plans d'eau successifs.

Barrage à encoffrement : Structure temporaire enfermant une partie d'un plan d'eau en vue de l'assécher à des fins de construction.

Barrage régulateur : Barrage avec des pertuis ou des vannes servant au contrôle du débit de l'eau.

Bas-Canada : Nom donné au Québec par le gouvernement britannique pour le différencier du Haut-Canada. Le Bas-Canada est devenu la province de Québec au moment de la Confédération.

Bassin : Plan d'eau artificiel bordé de terres et parfois de murs, dans lequel les embarcations peuvent virer ou s'amarrer.

Batterie : Plate-forme, généralement protégée par un parapet, conçue pour recevoir les pièces d'artillerie et pour faire feu.

Blockhaus : Structure militaire fortifiée, généralement à deux étages. L'étage inférieur est en pierre et l'étage supérieur en bois, avec ouvertures pour le tir au mousquet et le tir d'artillerie.

Bouclier canadien : Masse rocheuse précambrienne couvrant presque tout le Nord canadien. Une partie de ce bouclier, l'arche de Frontenac, traverse les tronçons sud du canal Rideau.

Caponnière : Chemin protégé établi dans le fossé d'une place forte pour le tir d'artillerie.

Cascade de Hog's Back : Chute naturelle sur la rivière Rideau, l'un des plus grands obstacles à surmonter lors de la construction du canal. Son nom vient de la crête élevée dans le milieu de la cascade qui rappelle le dos (back) d'un sanglier (hog). Au fil du temps, on a accolé ce nom au poste d'éclusage.

Casemate : Abri voûté construit dans les murs d'une fortification. Conçue pour résister aux bombardements, elle servait souvent de caserne.

Chemin de halage : Sentier artificiel utilisé par les animaux de trait lorsqu'ils tirent des embarcations sur le canal.

Cheminement au théodolite : Méthode employée pour mesurer les élévations, les distances et les angles de gisement.

Chenal : Voie aménagée pour la navigation, indiquée par des bouées et possédant une profondeur déterminée.

Citadelle : Forteresse érigée pour protéger une ville ou une position stratégique.

Contre-courant : Courant allant en sens inverse du courant de surface.

Corps des Royal Engineers : Unité militaire créée par l'Armée britannique à la fin du XVIII^e siècle.

Corridor du canal Rideau : Paysage linéaire dans lequel passe le canal Rideau.

Déversoir : Barrage fixe permettant d'assurer le déversement de l'excédent d'eau du tronçon d'une voie navigable. Également appelé barrage-déversoir.

Dispositif à treuil : Treuil muni d'une manivelle et utilisé pour déplacer des objets lourds (portes d'écluse et vannes). Également appelé dispositif à treuil et à chaînes si ces dernières servent à fixer le treuil à l'objet à déplacer.

Échelle d'écluses : Série d'écluses reliées conçues pour franchir une dénivellation et permettre le passage des embarcations.

Écluse : Chambre étanche munie de portes. Des vannes aux deux extrémités servent à laisser entrer ou à évacuer l'eau, permettant ainsi le passage d'une embarcation d'un niveau à un autre.

Fosse ou fossé : Tranchée à sec aménagée comme moyen de défense d'un ouvrage fortifié.

Glacis : Talus devant un ouvrage fortifié s'étendant jusqu'à une zone dégagée, libre de tout obstacle où les assaillants sont exposés au tir direct.

Guerre de 1812 : Conflit opposant la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique de 1812 à 1814 en Amérique du Nord, surtout au Haut-Canada. A pris fin avec le Traité de Gand.

Guerre de l'Indépendance américaine : Lutte militaire de 1776 à 1783 opposant treize colonies d'Amérique du Nord à la Grande-Bretagne et qui a donné lieu à la fondation des États-Unis d'Amérique.

Guerres napoléoniennes : Série de conflits majeurs entre la France, sous Napoléon Bonaparte, et une alliance de pays européens. Échelonnées sur vingt ans, ces guerres se sont terminées avec la défaite des forces françaises à la bataille de Waterloo en 1815.

Haut-Canada : Colonie de la Grande-Bretagne établie le long de la rive nord des Grands Lacs par les Loyalistes de l'Empire-Uni. Devenu la province de l'Ontario.

Intendance : Service de l'Armée britannique chargé de l'approvisionnement et dans le cas du canal Rideau, de la fourniture des matériaux de construction.

Loyalistes de l'Empire-Uni : Habitants des treize colonies (plus tard les États-Unis d'Amérique) demeurés loyaux à la Grande-Bretagne après la guerre d'Indépendance. Beaucoup se sont établis au Canada en 1783-1784, après ce conflit.

Maçonnerie : Ouvrage en briques, moellons ou pierres taillées assemblés avec un mortier.

Maison du pontier : Petit bâtiment destiné à abriter le pontier.

Maison fortifiée du maître-éclusier : Bâtiment résidentiel en pierre d'un étage muni de meurtrières, construit pour défendre les écluses du canal Rideau; élément du réseau de fortifications du canal.

Maître-éclusier : Responsable du fonctionnement d'un poste d'éclusage.

Malaria : Maladie parfois mortelle causée par un parasite injecté par des moustiques, caractérisée par une fièvre rémittente et des frissons.

Matériel : Générique désignant tout l'armement, surtout l'artillerie.

Milieux humides : Secteur dont la principale caractéristique est un sol mouillé en permanence. Important habitat pour beaucoup d'espèces florales et fauniques.

Mortier : Coulis assez fluide pour couler ou être injecté sous pression dans les fissures des murs en pierre.

Navigable : Qui a un niveau d'eau suffisant pour permettre le déplacement des embarcations.

Office de protection de la nature : Organisme créé en vertu de la *Loi sur les offices de protection de la nature* de la province de l'Ontario et responsable de la gestion des bassins hydrographiques.

Politique sur la gestion des ressources culturelles : Principes et lignes directrices traitant de la gestion des bâtiments, des matières et des objets historiques et culturels relevant de l'Agence Parcs Canada créée en vertu de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*.

Politique sur les édifices fédéraux du patrimoine (PEFP) : Principes et lignes directrices du gouvernement du Canada, appliqués par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine à la gestion des bâtiments appartenant au gouvernement du Canada en vue de conserver leurs valeurs patrimoniales.

Pont basculant roulant (Scherzer) : Pont avec une travée horizontale qui tourne sur un axe vertical doté d'un contrepoids pour soulever une extrémité à la verticale. Les ponts basculants ont été conçus et brevetés par la Scherzer Rolling Lift Bridge Company de Chicago.

Pont tournant de type Kingpost : Type de pont mobile dont le tablier tourne à l'horizontale sur son axe.

Pont tournant en treillis pony : Pont au tablier mobile qui ouvre en pivotant à l'horizontale sur son axe.

Porte(s) : (d'une écluse) Lourdes portes doubles à pentures. Fermées, elles retiennent l'eau dans l'écluse; ouvertes, puis fermées, elles permettent le passage des embarcations.

Poutrelle : Poutre équarrie qui glisse dans des rainures à l'extrémité d'une écluse, ou dans un déversoir, pour arrêter l'écoulement de l'eau.

Redoute : Ouvrage fortifié.

Relevé des niveaux : Terme d'arpentage désignant la méthode pour prendre des niveaux consécutifs sur le terrain.

Réseau de canal à plans d'eau successifs : Voie navigable créée en contrôlant des cours d'eau naturels au moyen de barrages et d'écluses.

Réseau de canaux excavés : Voie navigable créée par l'excavation de longues tranchées, avec des écluses pour franchir les dénivellations. L'eau en provenance des cours d'eau naturels passe par les chenaux d'alimentation.

Réservoir : Plan d'eau artificiel permettant d'emmagasiner l'eau.

Révolution industrielle : Progrès rapides survenus aux XVIII^e et XIX^e siècles au plan de la technologie, de l'organisation et du financement qui ont abouti à la réorganisation des économies d'Europe et à l'abandon de la fabrication à petite échelle par les artisans au profit de la production en masse dans les usines.

Sappers and Miners : Militaires de l'Armée britannique spécialisés dans l'excavation et la construction.

Sas : Bassin d'une écluse entre deux parois en maçonnerie avec deux portes à chaque extrémité.

Seuil : « Plancher » aux deux extrémités d'une écluse sur lequel reposent les portes.

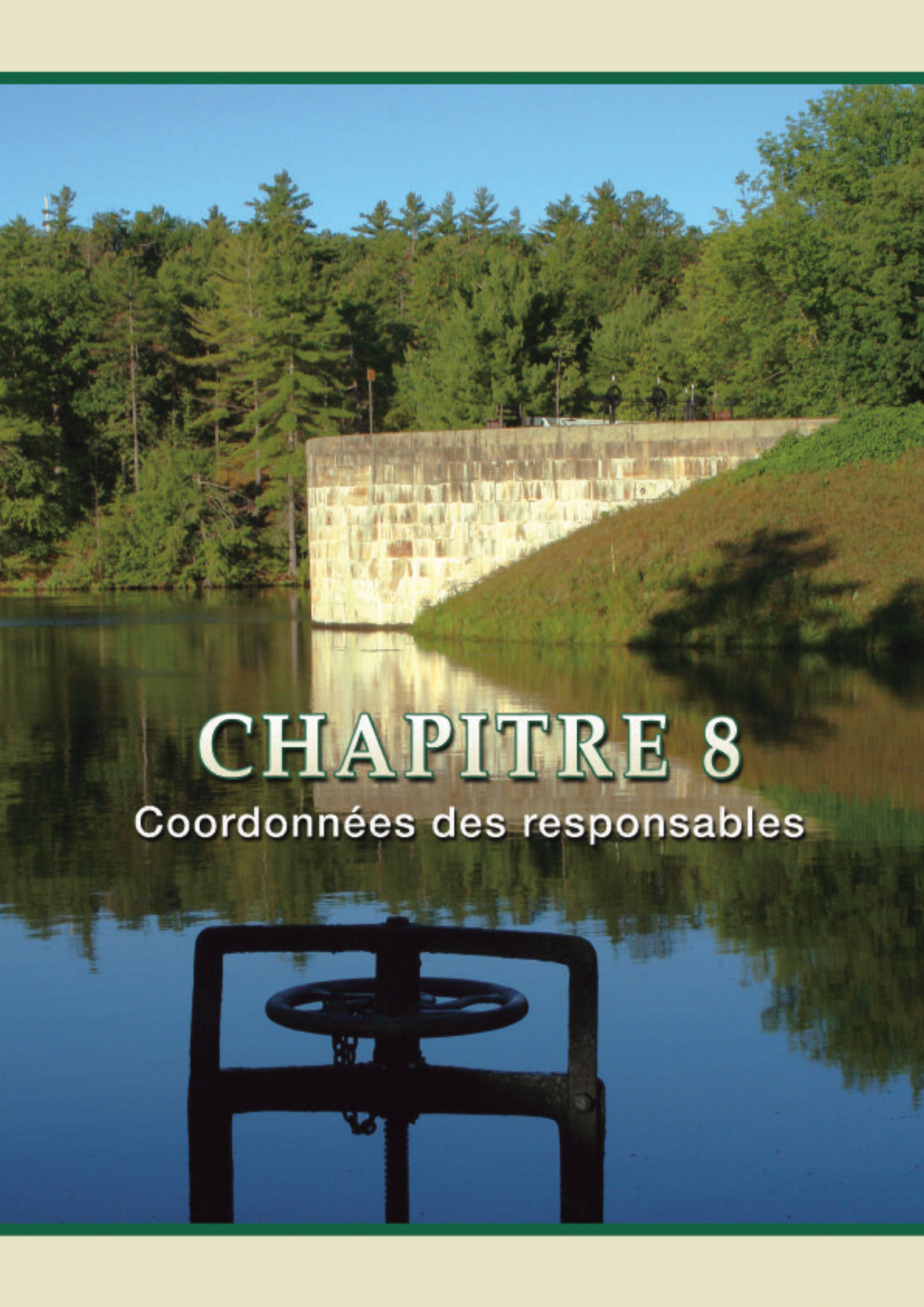
Tirant d'eau : Dimension de la quille d'un bateau qui détermine la profondeur d'eau dans lequel celui-ci peut naviguer.

Tour Martello : À l'origine, tour bâtie sur les côtes européennes, coiffée de pièces d'artillerie, utilisée comme magasin et caserne. Les Britanniques ont privilégié ces tours parce qu'ils pouvaient les construire rapidement et à peu de frais.

Vanne : Conduit servant au contrôle de l'eau.

Vanne à guillotine (ou porte verticale) : Porte utilisée pour contrôler le débit d'un canal. Porte rectangulaire installée sur des rails sur lesquels elle coulisse.

Voussoir : Pierres taillées généralement posées sur la face aval d'un barrage.



CHAPITRE 8

Coordonnées des responsables

8. Coordonnées des responsables

A. Rédacteur

Agence Parcs Canada
Unité de gestion de l'Est de l'Ontario
34A, rue Beckwith Sud
Smiths Falls (Ontario)
Canada K7A 2A8
N° de téléphone : 613-283-5170
N° de télécopieur : 613-283-0677
Adresse électronique : rideaucanal-info@pc.gc.ca

B. Institution/agence locale officielle

Directeur, Unité de gestion de l'Est de l'Ontario
Agence Parcs Canada
34A, rue Beckwith Sud
Smiths Falls (Ontario)
Canada K7A 2A8

Commandant de la base
Base des Forces canadiennes Kingston
Case postale 17000, succursale Forces
Kingston (Ontario)
Canada K7K 7B4

C. Autres institutions locales

Commission de la capitale nationale
202-40, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
Canada K1P 1C7
N° de téléphone : 1-800-704-8227
N° de télécopieur : 613-239-5063

Les Amis du canal Rideau
1, avenue Jasper
Smiths Falls (Ontario)
Canada K7A 4B5
N° de téléphone : 613-283-5810
N° de télécopieur : 613-283-2884

Merrickville and District Historical Society
Case postale 294
Merrickville (Ontario)
Canada J0G 1N0

Musée Bytown
Case postale 523, succursale 'B'
Ottawa (Ontario)
Canada K1P 5P6
N° de téléphone : 613-234-4570
N° de télécopieur : 613-234-4846

Chaffey's Lock and Area Heritage Society
Case postale 50,
Chaffey's Lock (Ontario)
Canada K0G 1C0
N° de téléphone : 613-359-5466

Rideau Valley Conservation Foundation
Case postale 988,
1128, rue Mill
Manotick (Ontario)
Canada K4M 1A8
N° de téléphone : 1-800-267-3504
N° de télécopieur : 613-692-0831

D. Adresse du site Web officiel

www.pc.gc.ca/rideaucanal

Directeur,
Unité de gestion de l'Est de l'Ontario
Adresse électronique : rideaucanal-info@pc.gc.ca



CHAPITRE 9

Signature au nom de l'État partie

9. Signature au nom de l'État partie



Christina Cameron

*Chef de la délégation du Canada,
Convention du patrimoine mondial*

Date

