BULLETIN DE RECHERCHES

N° 119 Janvier 1980

Le canal de Sault-Sainte-Marie

Denis Carter-Edwards, Parcs Canada, Cornwall

Le présent rapport est fondé sur trois mois de recherche en vue d'obtenir des renseignements rétrospectifs et des illustrations pour une exposition d'interprétation à Sault-Sainte-Marie.

L'histoire de Sault-Sainte-Marie est un amalgame des nombreuses forces qui ont façonné le caractère du peuple canadien. Elle est le reflet des colonies préhistoriques autochtones, des explorations françaises, de la traite des fourrures, de la guerre de 1812, de l'aménagement des voies ferrées et des canaux, de l'industrialisation et de l'expansion urbaine. Cependant, en vue d'établir un cadre convenable à une étude du canal du Sault, nous avons choisi un thème central reliant le canal, sa raison d'être, sa construction et son fonctionnement, à la route de navigation des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Toute étude de Sault-Sainte-Marie doit commencer par celle des rapides. Ce phénomène naturel impressionnant domine le paysage et fournit un point commun de référence pour toute discussion au sujet de ce secteur. Les rapides ont été formés après le retrait du glacier du Wisconsin, il y a environ 12 000 ans. Un étroit chenal, creusé dans le grès rouge du fond, permet aux eaux du lac Supérieur de se décharger dans l'embouchure du Saint-Laurent. Des débris glaciaires, constitués de roches et de gravier, ont été déposés dans le lit de la rivière, ajoutant ainsi à la turbulence des rapides. La dénivellation réelle entre le bief d'amont et le bief d'aval des rapides du Sault est d'environ 20 pieds, et le débit est d'environ 75 000 pieds cubes à la seconde[1].

Les Français ont été les premiers Européens à visiter cette région. Les explorateurs et les intrépides missionnaires jésuites établirent les premiers contacts. En septembre 1642, le père Charles Raymbault, de la mission située à Sainte-Marie, fut le premier à prêcher l'évangile à environ 2000 âmes, à un endroit qu'il baptisa le Sault. En 1670, une mission permanente avait été établie à Sainte-Marie-Du-Sault. Le père Dablon, supérieur des

missions du Haut-Canada, mentionna cette petite colonie dans son rapport annuel pour 1669-1670, dans lequel il décrivit les rapides adjacents à la mission:

> What is commonly called the Sault is not properly a Sault, or a very high waterfall but a very violent current of waters from Lake Superior, - which finding themselves checked by a great number of rocks that dispute their passage, form a dangerous cascade half a league in width, all these waters descending and plunging headlong together, as if by a flight of stairs, over the rocks which bar the whole area.[2]

Les marchands de fourrure suivirent rapidement les traces des missionnaires. Les commerçants français passaient l'hiver avec les autochtones de la région, après que Siméon-François Lusson eut officiellement revendiqué le territoire avoisinant, au nom du roi de France. Bientôt, ces commerçants envoyèrent régulièrement de nouvelles peaux aux dépôts de l'est, situés à Montréal et à Québec. Les entrepreneurs français s'intéressaient aussi au potentiel riche en minéraux du district. En 1734, Louis de la Ronde, commerçant de Michillimakinac, lança un petit navire juste au-dessus des rapides pour exploiter les ressources en cuivre du lac Supérieur. Cependant, cette entreprise ne connut pas de succès et la traite des fourrures resta l'activité économique dominante dans la région[3].

Le contrôle, par les Français, de Sault-Sainte-Marie et des terres situées sur le bord des Grands Lacs se termina avec la capitulation du gouverneur Vaudreuil, à Québec, en 1760. Cependant, les Anglais n'occupèrent pas réellement le petit poste français sur la rive sud de la rivière Sainte-Marie avant l'été 1762. Ils ne résidèrent d'ailleurs pas longtemps au Sault. En décembre de la même année, un incendie détruisit le poste et les troupes se retirèrent à Michillimakinac.

Avec l'établissement du contrôle britannique sur la région, de nouveaux intérêts de traite des fourrures devinrent actifs dans le territoire du Haut-Canada. En 1765, Alexander Henry obtint du commandant de Michillimakinac le monopole de la traite des fourrures pour le lac Supérieur[4]. Cependant, ce monopole se révéla plus dur à maintenir qu'à acquérir et le secteur fut bientôt saturé de traiteurs de fourrures indépendants. La rude concurrence qui s'ensuivit ruina le commerce des fourrures et corrompit les autochtones. Afin de minimiser les conséquences nuisibles de cette concurrence, un groupe de commerçants représentant neuf entreprises distinctes signa une entente officielle, en 1779, pour répartir le commerce entre les signataires. L'entente ne devait durer qu'un an, mais les bénéfices qu'elle engendra occasionnèrent un renouvellement pour une autre année, puis, pour une durée de

trois ans[5]. Durant la dernière portion de cette entente de trois ans, les commerçants furent moins désireux de collaborer et les hommes revinrent rapidement à leur ancienne concurrence. Cependant, les bénéfices des intérêts mutuels combinés leur avaient donné une emprise solide. En 1784, une entente officielle créant la Compagnie du Nord-Ouest fut formulée au Grand Portage.

L'une des premières mesures de cette nouvelle entreprise de traite fut de faire pression sur le gouvernement, pour qu'il lève l'interdiction des Grands Lacs aux navires marchands particuliers. Cette interdiction avait été en vigueur au cours de la révolution américaine, pour empêcher les marchandises et les fourrures de tomber aux mains des rebelles. En octobre 1784, la compagnie présenta une requête au gouverneur Haldimand pour obtenir la permission de construire un petit navire à Détroit, de l'envoyer à Sainte-Marie, avec une partie des provisions, ainsi qu'il remonte les chutes et transporte sa cargaison au lac Supérieur et qu'il reste sur ce lac pour être utilisé aux mêmes fins tous les étés[6]. Cette requête des hommes de la Compagnie du Nord-Ouest souligne l'importance donnée au réseau des Grands Lacs d'amont et sur l'obstacle que présentaient les rapides du Sault à l'établissement de ce lien commercial avec la route de canot vers Montréal.

L'année suivante, le Beaver, sloop de 45 tonnes et d'un mât, fut construit à Détroit, pour être utilisé sur le lac Supérieur. Cependant, ce bateau fut incapable de traverser les rapides du Sault. En conséquence, la Compagnie du Nord-Ouest lança la même année un sloop de 75 tonnes, l'Otter, sur les rapides; ce navire se rendit au lac Supérieur. Avec des navires sur les Grands Lacs d'amont et d'aval, la compagnie pouvait minimiser, sans pour autant l'éliminer, l'obstruction posée par les rapides lorsqu'elle envoyait ses approvisionnements et ses marchandises vers l'intérieur, et ses fourrures abondantes, vers Montréal.

Mis à part à l'importance commerciale du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, une considération d'ordre stratégique préoccupait le gouvernement britannique. Selon le Traité de Paris (1783), les postes de l'ouest devaient être rendus à la nouvelle république américaine. Les Anglais devaient, pour cela, construire une nouvelle série de postes défensifs pour remplacer Niagara, Détroit et Michillimakinac. Avant de choisir de nouveaux emplacements, Gother Mann, ingénieur royal en chef au Canada, établit, en 1788, un levé de la route fluviale intérieure. Ses observations sur les rapides du Sault présentent un intérêt particulier, parce qu'elles contiennent la première référence à la construction d'un canal à cet emplacement:

> Canoes pass the Rapid by going up quite light, and by taking out a part only of their loading to come down. There is a portage on the South Shore of about half a League in length...The

> North Shore immediately along the Rapid, consists of several small Islands, the channels between them are shoal...one of the Channels passing between the Islands and the Main Shore might perhaps be capable with the assistance of Locks, of being converted into a navigable Canal: this would however I apprehend be attended with very considerable expense...it is certain there can be no general difficulty in making a road for Carts; which would also be shorter than the present Portage on the other side.[7]

Mann poursuivit son énumération des autres avantages de la rive nord, dans l'éventualité où les compagnies de traite de fourrures seraient obligées de déménager de l'autre côté de la rivière. A cause de la projection des îles susmentionnées, disait-il, la rive située au pied des chutes forme une baie sûre et vaste, d'un brassiage de deux à trois toises, où l'on pourrait construire les embarcadères ou les quais nécessaires; elle conviendrait donc mieux aux navires que l'autre rive[8]. Cependant, les marchands ne furent pas forcés de quitter le sol américain. En raison de la violation du traité de paix, les Anglais gardèrent les postes de l'Ouest et les marchands continuèrent leur commerce. Ce ne fut pas avant la signature du traité de Jay, en 1794, que les commerçants durent, en l'espace de deux ans, déménager leurs installations en territoire britannique.

Le déménagement sur la rive nord posa de nouveaux problèmes et de nouveaux défis aux compagnies de traite des fourrures. Avec la route de portage maintenant sur le côté américain de la rivière, la Compagnie du Nord-Ouest devait trouver un moyen de transporter ses approvisionnements du bief d'amont au bief d'aval des rapides. En 1797, la compagnie fit effectuer par Théodore de Poncier un levé de la rive nord. En 1798, une petite écluse de bois et un canal avaient été construits pour faciliter le passage des "bateaux et des canots".

Un rapport détaillé des structures de l'écluse, rédigé en 1802 par le capitaine R. Bruyères R.E., nous donne une bonne description de cette structure particulière:

> Close to the shore a Lock is constructed for Boats and Canoes, being 38 feet long 8 feet 9 inches wide. The lower Gate lets down by a Windlass; the Upper has two folding Gates with a sluice. The water rises 9 feet in the Lock. A leading Trough of Timber framed and Planked 300 Feet in Length 8 feet 9 Inches wide 6 feet High supported and levelled on Beams of Cedar thro the swamp is constructed to conduct the Water from the Canal to the Lock. A Boad [sic] raised and Planked 12 feet wide for Cattle

> extends the whole length of the Trough. The Canal begins at the Head of it which is a Channel cleared of Rocks and the projecting Points excavated to admit the passage of Canoes and Boats. This Canal is about 2580 feet in length, with a raised bridge or Path Way of round Logs at the side of it 12 feet wide for oxen, to track the Boats.[9] (Figure 1)

Le contrôle de cet endroit stratégique par la Compagnie du Nord-Ouest ne fut pas incontesté. En effet, des sociétés rivales, en particulier la Compagnie XY, aussi connue sous le nom de Nouvelle Compagnie du Nord-Ouest, contesta le droit de la Compagnie du Nord-Ouest à monopoliser le canal. Elle envoya une pétition au duc de Portland, secrétaire d'état du ministère britannique de l'Intérieur, alléguant qu'il était nécessaire pour tous les commerces qui essayaient de traiter avec les Indiens dans le Nord-Ouest d'avoir des entrepôts dans ce détroit pour la protection de leurs marchandises[10]. Il en résulta donc une enquête et un rapport, effectués par Bruyère en 1802. Selon les recommandations de ce dernier, les terres furent divisées en lots, accordées aux compagnies en cause pour qu'elles y installent leurs entrepôts. Les querelles entre ces compagnies prirent fin lorsque la Compagnie XY se fusionna à la Compagnie du Nord-Ouest, en 1804. Cette rivalité éteinte, les commerçants de la compagnie nouvellement réorganisée purent consacrer leur énergie à l'exploitation du commerce des fourrures.

Non seulement les activités de la Compagnie du Nord-Ouest furent-elles rentables, mais elles aidèrent aussi à maintenir l'alliance britannique avec les autochtones. Cette alliance fut d'une importance capitale lorsqu'éclatèrent les hostilités avec les Américains, au début de la guerre de 1812. Les commerçants britanniques du district du lac Supérieur, habilement aidés par leurs alliés indiens, se joignirent aux troupes du fort Saint-Joseph pour capturer le fort américain de Michillimakinac. La perte de Michillimakinac fut un échec sérieux pour les Etats-Unis et ils ne purent contre-attaquer avant 1814 dans ce théâtre d'opération. En juillet de cette même année, le major A. Holmes, commandant d'un petit détachement de la 32e infanterie américaine, mit les voiles en direction du Sault. Il en avertit par la suite son commandant:

> We arrived at the Sault St Mary's at noon...two hours before, the North West Agent had received notice of our approach and succeeded in escaping with a considerable amount of Goods, after setting fire to the Vessel above the falls. The design of this latter measure was frustrated only by the intrepid exertions of Mr. Turner...The Vessel was brought down the

> falls on the 25th but...Mr. Turner [had to have her] destroyed...Much of the goods we have taken were found in the woods on the American side.[11]

Holmes n'a pas mentionné si l'agent avait aussi incendié les édifices de la compagnie pour les empêcher de tomber aux mains de l'ennemi, ou si cela avait été fait par les troupes sous son commandement. Ce qui est sûr, c'est que les moulins, les entrepôts, les résidences et le canal furent brûlés.

La Compagnie du Nord-Ouest se releva vite de cet échec. Plus tard dans l'année, elle réoccupa l'emplacement et commença à construire de nouveaux bâtiments. Avec le retour de la paix, en 1815, la compagnie redoubla d'efforts pour amortir les maigres recettes des années de guerre. Elle fit aussi une farouche concurrence à la Compagnie de la baie d'Hudson. Cette rivalité entre les deux compagnies au sujet de la route du Saint-Laurent se poursuivit avec une animosité grandissante jusqu'en 1821, époque à laquelle les deux sociétés décidèrent de régler leurs différends et de fusionner pour devenir la Compagnie de la baie d'Hudson. Cependant, ce fusionnement n'augurait pas la fin du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La compagnie continua à utiliser le poste de Sault-Sainte-Marie, et plusieurs nouveaux bâtiments y furent construits après le fusionnement, en 1821. (Figure 2)

L'emplacement stratégique de l'établissement de la Compagnie de la baie d'Hudson, au Sault, n'échappa pas à l'attention du commandant des Forces armées au Canada. En 1824, il était généralement admis que le fort britannique, situé dans l'île Drummond, tomberait en territoire américain, une fois établies les nouvelles frontières prévues par le traité de Gand (1815). Pour remplacer ce poste, le commandant des Forces armées choisit l'établissement important aménagé par la compagnie, à Sault-Sainte-Marie. En 1824, les négociations furent menées avec l'agent de la compagnie. En mars de cette même année furent acceptés des termes satisfaisants de vente de la propriété. Le colonel Darling, secrétaire militaire, écrivit à l'agent de la compagnie qu'il avait reçu de Sa Seigneurie l'ordre de l'informer qu'il n'avait aucune objection à autoriser l'achat, pour le Gouvernement, au prix de deux mille livres de l'ensemble des bâtiments, des quais, etc., les lieux reliés à cet établissement retournant à la Couronne à l'achat de ces bâtiments[12]. Bien que les autorités britanniques avaient identifié le Sault comme l'emplacement d'un poste défensif, il n'existe aucune preuve certaine que des troupes régulières y furent réellement stationnées[13]. On ne sait pas clairement, non plus, à quelle époque les Anglais abandonnèrent le contrôle de l'emplacement.

La Compagnie de la baie d'Hudson resta au Sault tout au long des années 1840 et 1850. Cependant, l'importance du

rôle de la traite des fourrures diminuait. Dans les années 1850, l'intérêt était passé au potentiel en minéraux de la région du lac Supérieur. Des sociétés canadiennes et américaines étaient engagées dans des activités de prospection et d'extraction des ressources riches en minéraux du district du lac Supérieur. Cependant, les rapides nuisaient à l'exploitation de ces ressources. Comme l'indiquait de façon succinte un auteur du temps, les approvisionnements des mineurs s'empilaient au portage près des rapides de Sainte-Marie (du côté américain), alors que les produits des mines s'amoncelaient sur les rives de la rivière ou du lac Supérieur, attendant d'être transportés vers les centres industriels[14].

Ainsi, au milieu du siècle, un nombre considérable d'affréteurs et de propriétaires de mines, des deux côtés de la frontière, exerçaient des pressions pour l'aménagement d'une voie navigable entre les Grands Lacs d'amont et d'aval.

Le gouvernement canadien se montra intéressé à aménager une route navigable reliant le lac Supérieur aux Grands Lacs d'aval. En septembre 1846, H.H. Killaly reçut du secrétaire provincial l'ordre de visiter les chutes et de déterminer le coût probable et la viabilité de la construction d'un canal de navigation à cet emplacement. Les circonstances entourant la nomination de Killaly sont imprécises. Une commission d'enquête, créée en septembre 1845, avait recommandé que le président du Board of Works, à l'époque H.H. Killaly, soit un homme politique plutôt qu'un ingénieur. En juin 1846, le Board fut remanié pour devenir le ministère des Travaux publics, et un nouveau président fut nommé. D'autre part, l'expansionnisme américain, caractérisé par le slogan de la campagne présidentielle de J.K. Polk, en 1844, "54° 40' or fight", menaçait les intérêts britanniques dans la colonisation de la rivière Rouge. En juin 1846, un détachement du 6e régiment fut envoyé d'Irlande, pour réaffirmer l'hégémonie britannique dnas le Nord-Ouest. Bien que les troupes aient pris la route de la baie d'Hudson, il est possible que celle des Grands Lacs ait été étudiée, dans l'éventualité où elle aurait été requise. Ainsi, le levé effectué en 1846 par Killaly semble avoir été un heureux mariage de coïncidences, Killaly étant sans emploi et la nécessité, c'est-à-dire la possibilité que les troupes aient dû être envoyées vers le nord-ouest par toutes les routes canadiennes, utilisant le Saint-Laurent et les Grands-Lacs[15].

Les avantages d'un réseau amélioré de transport fluvial n'échappèrent pas non plus à l'attention des intérêts commerciaux du Canada, particulièrement à Toronto. Dans les années 1840 et 1850, de nombreuses sociétés torontoises essayèrent activement d'étendre les limites de leur ville vers l'ouest "nouveau"[16]. En 1851, un promoteur de Toronto, M. Angus D. Macdonell, à la tête d'un consortium

d'hommes d'affaires intéressés de l'endroit, présenta au gouvernement une requête pour la constitution en corporation de la compagnie du canal de Sault-Sainte-Marie[17]. La compagnie se montrait intéressée à la construction d'un canal du côté canadien des rapides. Cependant, le projet de loi fut arrêté en seconde lecture. Le 22 juin 1851, la loi fut présentée en troisième et dernière lecture, lorsque F. Hincks, appuyé par le procureur général La Fontaine, proposa que le projet de loi soit envoyé à six mois. La motion fut adoptée à 47 voix contre 25[18]. Parmi la minorité se trouvaient William Hamilton Merritt, John A. Macdonald, John Prince et Allan McNab, tous représentants de circonscriptions du Haut-Canada donnant sur le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, et tous intéressés à exploiter le potentiel économique de l'ouest. L'année suivante, un projet de loi semblable fut présenté, mais connut le même sort. Encore une fois, Francis Hincks était à la tête de l'opposition à la formation de la compagnie[19].

L'opposition accusa Hincks d'avoir des intérêts personnels dans la compagnie américaine du canal, mais une enquête parlementaire l'exonéra de tout blâme. D'autre part, Hincks s'intéressait activement à l'expansion des chemins de fer, ce qui peut avoir influé sur sa décision.

Malgré ces échecs, les promoteurs du canal et leurs représentants à l'Assemblée continuèrent à exercer des pressions pour la construction d'un canal. En mai 1853,

> The Honorable Mr. Robinson moved...That an humble Address be presented to His Excellency the Governor General praying that the necessary steps may be taken, without further delay, for ensuring the construction of a Ship Canal at Sault Ste. Marie, either at the expense of the Province, or by permitting such individuals to construct the same as may be approved of by the Government...[20]

La motion fut rejetée, mais non parce que le gouvernement de l'époque n'avait aucun intérêt dans la question du canal. En fait, après le rejet du premier projet de loi sur la compagnie du canal, des directives furent transmises à Samuel Keefer, ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, pour qu'il étudie la faisabilité de la construction d'un canal du côté canadien des rapides du Sault, et qu'il en fasse rapport. Celui-ci, présenté en août 1952, donne une bonne vue d'ensemble de l'emplacement du canal proposé, des structures d'écluse à y être construites, du coût et des avantages dérivés du canal. Il conclut son rapport en appuyant sans réticence le projet.

> An estimate of the revenue to be derived by the Canal from the Mining operations, fisheries, commerce and travel of Lake Superior, ...is

> chiefly prospective: but with the impulse which the Canal will give to all branches of business, and its influence in promoting settlement on both shores of the Lake, it is not unreasonable to assume that in ten years the tolls will pay the interest of the Canal. Irrespective, however, of an immediate return, the Canal at the Sault Ste. Marie should be viewed as an important link of a chain of navigation which Canada has opened between the Ocean and the upper Lakes. It would add 1500 miles of Lake coast to that which has already become tributary to the Provincial Works. Canada has therefore a deep interest in its construction, and if completed in an effecient manner, it is not at all likely that any rival Canal will ever be built, as all inducement to do so will be entirely removed.[21]

La proposition de Keefer comprenait deux écluses et un canal au milieu de l'île Sainte-Marie. Les coûts anticipés de la construction variaient selon les dimensions des écluses et du canal. On estimait à £100 000 le coût d'un canal de 120 pieds de large, constitué de deux sas mobiles de 250 pieds sur 55, sur 9 pieds de hauteur de chute, tandis qu'un canal de 140 pieds de large, pourvu d'écluses de 350 pieds sur 66, sur 10 pieds de hauteur de chute coûterait £120 000[22].

Cependant, les travaux de Keefer furent vains. En 1853, les promoteurs américains avaient reçu un contrat et avaient commencé les travaux de construction d'un canal de navigation sur la rive sud de la rivière Sainte-Marie[23]. L'achèvement de ces travaux, en 1855, découragea toute entreprise canadienne et le projet de canal fut abandonné par le gouvernement et les entreprises privées. La question en resta là jusqu'après la Confédération.

Ce fut l'"incident du Chicora", en 1870, qui raviva l'intérêt d'un canal du côté canadien de la rivière. A la suite de la rébellion de Riel, en 1870, des troupes furent envoyées dans la région pour rétablir l'ordre et affirmer clairement l'hégémonie canadienne dans l'Ouest. Après avoir réuni les troupes et les provisions nécessaires, l'"Expédition de la rivière Rouge" se mit en route pour Toronto, en mai 1870. Les provisions furent envoyées avant les troupes, sur les vapeurs Algoma et Chicora. L'Algoma passa sans encombre par les écluses américaines. Cependant, lorsque le Chicora s'y présenta le 11 mai, l'entrée lui fut refusée. Le Globe de Toronto narra les détails de l'incident en citant un article du Post de Détroit.

> On Wednesday, the 11th Inst. the Chicora...crossed over to the American side to apply for permission to pass the canal...a party belonging to the expedition proceeded to

> the office of the superintendent of the Canal. In the mean-time an officer of the Customs...had been sent on board to inspect the cargo which was found to consist of a large amount of provisions and other supplies obviously military...the superintendent of the Canal, upon being advised of these facts promptly wrote the following note "Captain McLean: Sir - Until further instructions, I cannot permit you to pass through the St. Mary's Falls Ship Canal with the Chicora." The receipt of this note caused great indignation...[24]

A la suite de cet événement, les approvisionnements furent déchargés du côté canadien de Sault-Sainte-Marie et le Chicora retourna à Collingwood pour y être chargé à nouveau. Le Globe fut outragé de cette mesure américaine et cita des cas où les approvisionnements militaires américains avaient été envoyés par les canaux canadiens, au cours de la guerre civile. L'éditorial conclut en exhortant le gouvernement à prendre des mesures pour empêcher cette situation de se reproduire se disant sûr qu'avant qu'une occasion semblable ne se reproduise, il y aurait un canal canadien au Sault[25].

Quelques jours plus tard, on tenta une deuxième fois d'obtenir pour le Chicora l'accès au canal. Le 17 mai, le colonel Boulton, commandant des troupes au Sault, se présenta devant l'agent américain commandant au fort Brady pour s'enquérir des intentions du gouvernement américain au sujet du Chicora. Le général Cook répondit que ses ordres étaient absolus, qu'aucun navire lié de quelque façon à l'expédition de la rivière Rouge ne pourrait franchir le canal, et qu'il devait donc absolument en refuser l'accès au Chicora[26]. Cet incident diplomatique d'importance croissante entre le Canada et les Etats-Unis fut finalement résolu par l'intervention du gouverneur général, Lord Lisgar. Il envoya un télégramme au ministre britannique à Washington, E. Thornton, lui demandant de porter la question à l'attention du gouvernement américain. Thornton présenta rapidement le cas au secrétaire d'Etat intérimaire, J. Davis. Dans une menace légèrement voilée, il demanda que le canal du Sault reste sur le même pied pour les navires canadiens que le canal Welland pour les navires américains, sans intention d'envoyer par le canal des munitions pour l'expédition sur le point de se diriger vers la rivière Rouge[27]. Cet arrangement se révéla acceptable pour les Etats-Unis. Le jour suivant, Davis écrivit à Thornton:

> I have the honor to inform you that under instructions from the President [Grant] the Governor of the State of Michigan has been notified by telegraph that in consequence of

> your representations the Government of the United States does not desire to oppose the passage of the Chicora and other vessels of that class...so long as they do not carry troops and munitions of war.[28]

Le 24 mai, le Chicora franchit enfin les écluses.

Les conditions imposées par les autorités américaines obligèrent les hommes en tête de l'expédition à réviser leurs plans. Ils décidèrent d'établir leur quartier général au Sault. Les approvisionnements et les hommes envoyés de Collingwood débarqueraient sous les rapides, à Sault-Sainte-Marie. Les troupes et l'équipement devaient alors être transportés vers l'extrémité d'amont des rapides, où ils réembarqueraient pour le voyage vers le fort William. L'ancien poste de la Compagnie de la baie d'Hudson, autrefois Compagnie du Nord-Ouest, fut établi au quartier général. Un correspondant du Globe, voyageant avec les troupes, a laissé une vivante description du camp, situé près des rapides du Sault.

> The tents are thrown up on the meadow fronting the Hudson Bay Fort, as it is termed, but it is in reality but two or three ordinary houses surrounded with a high stockade, leading down to a wharf belonging to the Hudson Bay Company. The 2nd and 3rd companies have pitched their tents outside the fence, and additional troops will have to come still further in the same direction. The buildings comprise a two story building in the centre with one story buildings on each side. The centre building is occupied by Hudson Bay officers, the two rooms on the right are "commandant's offices," and those on the left are appropriated for use by the officers...The house is approached through a nice grassy forecourt, and at the back, there are commodious offices all enclosed. At one side, are stables which are used by the horses sent up, so far as the place will allow; but the accommodation is not sufficient for all. At the back of the premises, the portage runs away to the right. Sentries are stationed all round.[29] (Figure 3)

Au cours de leur séjour au Sault, les troupes s'affairèrent à préparer le portage vers le bassin situé au-dessus des rapides et à transporter les approvisionnements déchargés vers le quai du gouvernement.

Pendant que ces événements avaient cours, d'autres forces étaient en jeu, et devaient contribuer, par la suite, à la construction d'un canal sur le côté canadien de la rivière. En 1870, le gouvernement de Sir John A. Macdonald établit une commission royale pour étudier toute la question

des canaux et des communications intérieures. Les commissaires reçurent l'ordre de procéder à une enquête minutieuse sur le meilleur moyen d'accéder à la côte, et d'attirer dans les eaux canadiennes une grande portion du commerce de la partie nord-ouest de l'Amérique du Nord, lequel augmentait d'année en année[30]. Dans leur rappport, émis l'année suivante, les commissaires conclurent que l'amélioration de la navigation intérieure constituait la clé de la promotion du commerce interprovincial, qui relierait les régions du dominion encore jeune, au moyen d'auto-intérêts économiques. Les groupes de l'entreprise privée partageaient cette vue. La Toronto Corn Exchange Association déclara que

> that reciprocity of trade, upon which we must count as the only basis of legitimate commerce, and the one great means of uniting the Provinces...remains undeveloped and will continue so until our water communications shall have been permanently established on such a scale as to induce the building of vessels suitable at once to the navigation on the lakes, the canals and ocean.[31]

Les commissaires avaient des recommandations particulières à faire au sujet des améliorations à apporter aux rapides du Sault. Au lieu des deux écluses proposées par Keefer en 1852, ils suggéraient une simple écluse de 18 pieds, ce qui permettrait de réduire les coûts de construction. Ils considéraient le canal de Sault-Sainte-Marie comme la première étape naturelle des améliorations à apporter à la navigation intérieure du dominion[32].

Cependant, ce fut l'incident du Chicora qui stimula directement le gouvernement à réétudier la question de la construction d'un canal du côté canadien des rapides. Le 17 mai 1870, un décret fut adopté, autorisant le gouvernement a faire effectuer le nombre de levés nécessaire pour déterminer le coût de la construction d'un canal navigable du côté canadien de Sault-Sainte-Marie[33]. Les levés furent terminés à l'automne de cette même année. En février 1871, le gouvernement étudiait deux propositions. La première consistait en une écluse de 250 pieds sur 45, et de 12 pieds aux seuils, pour un coût de $400 000. Le deuxième projet proposait une écluse de 250 pieds sur 50, et de 12 pieds aux seuils, pour un coût indéterminé[34]. Le secteur privé offrait un soutien encourageant au gouvernement. En février 1871, la Chambre de commerce du Dominion envoya une requête recommandant la construction d'un canal à Sault-Sainte-Marie[35]. En dépit du mouvement, lancé en 1870-1871, en faveur de la construction d'un canal, le projet ne fut pas entrepris. Les préoccupations de Macdonald au sujet d'autres questions pressantes, notamment les négociations pour le traité de

Washington et l'entreprise d'un chemin de fer, sont peut-être responsables de cet échec. Une fois de plus, le plan d'un canal pour Sault-Sainte-Maire fut mis de côté. Un certain nombre d'entreprises privées aménagèrent plutôt un petit réseau ferroviaire dans l'île Sainte-Marie pour aider au transport des marchandises autour des rapides[36]. Aucun renseignement ne nous indique l'envergure des chemins de fer ou l'existence d'autres installations, telles que des quais d'embarquement. On ne sait pas non plus quels intérêts privés régissaient la construction de ces voies ferrées.

Cependant, l'intérêt pour le projet ne s'éteignit pas, malgré l'apparente indifférence du gouvernement. En 1882, S.J. Dawson, député conservateur de Sault-Sainte-Marie, envoya au ministre des Chemins de fer et des Canaux une résolution du conseil de ville, soulignant l'importance d'un canal du côté canadien et pressant le gouvernement d'en commencer la construction[37]. Aucune action ne fut entreprise à cette époque, mais ces efforts aidèrent à maintenir le projet. De plus, il existait de plus en plus de preuves de la viabilité commerciale d'un canal au Sault. Dans la période s'échelonnant de 1870 à 1880, la colonisation de l'Ouest du Canada produisit des quantités croissantes de blé manitobain de haute qualité. En 1878, plus d'un million de boisseaux de blé avaient été récoltés au Manitoba, chiffre dépassant de beaucoup les besoins intérieurs immédiats de la province. Il était clair qu'il existait une nécessité urgente de débouchés pour cette denrée de prix[38]. L'année 1883 marque une date importante dans l'expansion de l'industrie du blé. Pendant l'été de cette même année, la société de James Richardson et fils envoya le premier chargement de grain par le vapeur Erin de Port Arthur, en passant par les Grands-Lacs[39]. L'année suivante, le chemin de fer Canadien Pacifique termina la construction des élévateurs à grain à Port Arthur, ce qui ouvrit la porte à l'envoi de cargaisons plus grandes encore. Le riche potentiel céréalier des Prairies, allié aux ressources en minéraux de la région du lac Supérieur, offrait la perspective de l'expansion rapide de l'utilisation du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La vision d'un grand "empire du Saint-Laurent", qui avait motivé les premiers promoteurs du canal, fut invoquée une fois de plus par le gouvernement Macdonald.

Dans son budget de 1887, le gouvernement inclut la somme d'un million de dollars pour la construction d'un canal à Sault-Sainte-Marie. Au cours des délibérations à ce sujet, S.J. Dawson rappela avec force à la Chambre la mesure prise par les Américains en 1870, par laquelle l'accès du canal avait été fermé aux navires canadiens reliés à l'expédition de la rivière Rouge. Cependant, le discours de Dawson soulignait la grande possibilité d'une circulation accrue, pour laquelle il fallait une voie fluviale

entièrement canadienne. La seule question soulevée par l'opposition fut une demande de Richard Cartwright au sujet des dimensions de l'écluse. Sir Charles Tupper, répondant au nom du gouvernement, indiqua que les dimensions de l'écluse canadienne seraient les mêmes que celles de l'écluse américaine[40]. Les fonds requis par le gouvernement étaient destinés aux levés nécessaires et à l'élaboration des divers plans et devis.

Ce ne fut pas avant le 2 mai 1888 qu'un décret fut adopté, autorisant officiellement la construction du canal. Deux semaines plus tard, le projet de canal fut porté à l'attention du comité des approvisionnements. Le gouvernement demandait que l'on vote de nouveau la portion non dépensée du million de dollars mis de côté l'année précédente. Cette fois, l'opposition critiqua le projet vigoureusement, et parfois aigrement. Elle soutenait que ce dernier coûterait trois fois plus cher que la somme demandée par le gouvernement et elle remettait en question la nécessité d'un tel canal. Chacun savait que les Américains construisaient un autre canal et il semblait extravagant, de la part du gouvernement, de construire une deuxième installation. M. Lister exposa sans détour la situation

> they [the government] are undertaking a work not demanded by the commercial necessities of this country; they are undertaking a work when the bill is already filled by the American Government and when we have a right to use [it] ...There is no more necessity for the construction of this canal than there is for a jug to have two handles, except for the purpose of spending the money of an overtaxed people. I protest against this expenditure...and I repeat that the Government have no justification whatever for undertaking this work, except for the purpose of securing a seat for the hon. member for Algoma.[41]

Tupper releva rapidement ce défi. Il informa la Chambre qu'un canal à Sault-Sainte-Marie était nécessaire pour assurer une voie indépendante de communication, du détroit de Belle-Isle à Prince-Arthur. Avec les ressources considérables qu'apporterait le Grand Nord-Ouest, il déclarait que le temps était venu pour les Canadiens de ne pas se trouver dans la position humiliante dans laquelle ils avaient déjà été[42]. Après l'intersession, le gouvernement s'empressa de réviser la somme requise et de la porter à un chiffre plus réaliste de "2 800 000, qui fut approuvé par le Parlement.

Une fois le signal de départ donné, le ministère des Chemins de fer et des Canaux commença à établir et à annoncer des contrats pour la construction du canal. Les travaux furent divisés en trois sections. La première concernait l'aménagement d'un chenal navigable à l'entrée

d'aval du canal. La deuxième section s'appliquait à la construction du véritable sas mobile. Il s'agissait de l'élément principal de l'ensemble du projet et l'ingénieur en chef le décrivit dans son rapport sur l'état des travaux de 1890.

> The second contract...embraces excavation of the lock pit and prism of the canal, the formation of side walls and puddle trenches, and the construction of a lock and masonry for a guard gate. The width of the prism of the canal is to be 145 feet at the bottom and its depth 18 feet...the dimensions of the lock chamber are to be 600 feet in length between the hollow quoins, 85 feet mean width, with entrances 60 feet wide and 16 1/4 feet depth of water over the mitre sills...The design provides for filling and emptying the lock by means of culverts extending under the chamber floor from end to end...the gates and valves are to be operated by hydraulic engines.[43]

La troisième section concernait la construction de l'entrée d'amont. On accorda le contrat à la société Hugh Ryan and Company pour les deux premières sections, et le troisième alla à MM. Allan et Flemming. Les deux sociétés devaient utiliser un équipement et une main-d'oeuvre considérables pour réaliser ces travaux (figures 4 et 5).

Les entrepreneurs n'avaient pas aussitôt commencé les travaux que le gouvernement reçut des représentations pour augmenter l'envergure du projet. Les élections de 1891 constituèrent un événement marquant pour la construction du canal. Au cours de la campagne électorale, le gouvernement reçut de nombreuses représentations de personnalités et d'organismes influents dans le monde des affaires. En janvier 1891, la Chambre de commerce du dominion créa un comité pour étudier (1) la situation des voies de navigation et (2) tout projet de canal ou de chemin de fer pouvant permettre l'amélioration des communications.[44] En mars de cette année, la Chambre de commerce envoya une résolution au gouvernement, le pressant d'étendre l'écluse au Sault, de 20 pieds aux seuils[45].

Pareillement, le gouvernement reçut des représentations de F. Smith et de W.C. Van Horne, pour augmenter la profondeur du canal à 20 pieds[46].

Les conservateurs furent majoritairement reportés au pouvoir le 5 mars 1891, et s'empressèrent de répondre aux souhaits du monde des affaires. En mai, le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, M.T. Trudeau, s'engagea dans des négociations avec la Hugh Ryan and Company. Les modifications suggérées consistaient à élargir à 100 pieds le sas mobile, accroître sa longueur à 650 pieds entre les poteaux tourbillon, creuser l'écluse pour permettre en tête d'écluse 2 pieds 9 pouces d'eau de plus que prévu

originellement (c'est-à-dire une profondeur de 19 pieds)[47]. Ces modifications furent acceptées par l'entrepreneur et furent officiellement ratifiées le mois suivant. La date de la fin des travaux passa de mai 1892 à mai 1893.[48]

L'encre de cet accord était à peine sèche que le gouvernement commença à repenser à la première section du projet du canal, l'entrée d'aval. Après un débat au Parlement au cours de la session de 1891, au sujet de l'avantage de construire l'entrée de l'écluse directement au niveau des bajoyers, une entente additionnelle fut conclue avec Hugh Ryan le 24 décembre pour appliquer cette modification[49].

L'exercise financier de 1891-1892 était à peine terminé que le gouvernement révisa ses positions quant aux dimensions du sas mobile et proposa une nouvelle série de devis. Par un décret en date du 1er avril 1892, le ministre des Chemins de fer et des Canaux reçut la permission de réviser le contrat. Les nouvelles dimensions de l'écluse proposée avaient été substantiellement modifiées. Le sas devait maintenant mesurer 100 pieds de longueur sur seulement 60 de largeur, et devait avoir une profondeur de 20 pieds 3 pouces à partir de la tête d'écluse[50]. Cette révision fut ratifiée le 4 avril par les entrepreneurs. Il va sans dire que cette mesure gouvernementale provoqua quelques questions sarcastiques de la part de l'opposition libérale. R. Cartwight fit observer que la largeur du canal était passée de 85 à 100 pieds, pour revenir à 60 pieds, et il demanda des explications à ce sujet[51]. En proposant la première modification, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, M. Haggart, déclara que l'intention était de permettre le passage de quatre navires à la fois, c'est-à-dire, que l'ajout de 15 pieds à la largeur du sas...doublerait la capacité du canal pour permettre le passage aux navires les plus gros de la flotte canadienne des lacs pour l'avenir. Cependant, l'année suivante, en réponse à la question de M. Cartwright, il déclara:

> Originally it was intended that vessels should be side by side in the lock as they do on the American side, but afterwards it was thought that it would delay locking and that the present dimensions are sufficient to accommodate all vessels.[52]

La nouvelle date pour l'achèvement des travaux fut fixée au 3 décembre 1894.

Une dernière modification fut apportée au contrat avant l'achèvement réel des travaux. Il était souhaitable que les travaux se terminent plus tôt que prévu. En vertu d'un décret en date du 10 novembre 1892, une nouvelle entente fut signée avec les entrepreneurs, fixant au 1er juillet 1894 l'achèvement de tous les travaux stipulés dans le

contrat, y compris le creusement du prisme du canal à une profondeur de 4 pieds[53].

Juillet 1894 se révéla une date quelque peu optimiste pour l'achèvement des travaux. Outre la construction du sas mobile, il fallait installer la machinerie pour actionner les portes et les vannes avant que le canal ne puisse fonctionner. L'équipement employé au Sault représentait un progrès significatif dans la technologie des canaux. L'écluse était emplie et vidée au moyen d'une série de larrons d'alimentation et de drains de déchargement, placés au fond du canal. Le débit de l'eau à l'intérieur et à l'extérieur du canal était contrôlé par des vannes actionnées électriquement. Cette méthode de remplissage et de vidange du sas aidait à minimiser les vibrations, réduisait les frais d'entretien, et permettait un passage régulier aux navires empruntant le canal. L'électricité nécessaire à l'action des vannes de contrôle et des portes de l'écluse était fournie par une centrale construite à côté de l'entrée aval du canal, sur la rive nord. Une grande canalisation d'acier conduisait l'eau de l'extrémité amont du canal aux turbines de la centrale (figure 6).

On accorda à la Hugh Ryan and Company les contrats pour la majorité des travaux supplémentaires. Cette société construisit la centrale et fournit les vannes et les portes d'écluse[54]. La centrale fut terminée en juin 1894. Cet attrayant bâtiment de grès logeait tout l'équipement du générateur initial. Des modifications récentes, comprenant une salle à manger pour les ouvriers et des espaces additionnels d'entreposage, ont changé l'apparence intérieure et extérieure du bâtiment, bien que ce dernier garde toujours l'élégance artistique de sa conception originale. Les vannes de contrôle furent construites par deux sous-contractants, la Bertram Engine Works et la St. Lawrence Foundry Company. Les portes d'écluse furent construites par R. Miller. Le contrat pour les deux roues hydrauliques américaines, d'un diamètre de 45 pouces, destinées à fournir de l'énergie pour le pompage et pour la centrale électrique, pour le fonctionnement des portes d'écluse et des vannes, fut octroyé à MM. Kennedy, d'Owen Sound. Les deux pompes utilisées pour vider l'écluse furent construites à Welland par la Beatty & Sons. La Canadian General Electric Company fournit le matériel d'éclairage[55]. Ainsi, la construction du canal fut, en grande partie, une entreprise canadienne reposant sur la capacité industrielle croissante de l'Ontario pour assurer la compétence technique et le matériel compliqué nécessaires au canal. Une grande partie de cet équipement est toujours en usage, bien que le panneau de commande initial de la centrale ait été remplacé. Il a été envoyé à l'Hydro Ontario, comme pièce de musée.

Ce ne fut qu'en septembre 1894 que l'on emplit d'eau la partie aval du canal, et en octobre que l'on en emplit le

bief amont. Le 15 octobre 1894, le Rooth, remorqueur à vapeur et premier navire à traverser le canal, fut sassé manuellement, puisque la machinerie d'actionnement des portes et des vannes de l'écluse ne fonctionnait pas encore (figure 7)[56]. Le canal ne fut pas ouvert à la navigation commerciale avant septembre, l'année suivante. Le 7 octobre 1894, le canal fut officiellement "baptisé" par l'éclusage du nouveau vapeur canadien pour passagers, le Majestic, commandé par le capitaine Peter Campbell, commodore de la Great Northern Transit Line, avec quelque 700 passagers à son bord[57]. Le premier rapport annuel du directeur du canal, J. Boyd, confirma la prévoyance des hommes qui avaient activement appuyé la construction d'un canal au Sault. Boyd formula les observations suivantes:

> By the opening of this canal the congested state of the traffic on the St. Mary's River was relieved, previous to this vessels had been obliged in some cases to wait from twelve to thirty-six hours for their turn to lock through the American canal. Such protracted delays are now unheard of and the delay of an hour is now considered to be a great hardship.[58]

Il fallut de nouveaux bâtiments pour compléter les installations de canal à Sault-Sainte-Marie. L'équipement pour l'ouverture et la fermeture des portes de l'écluse était exposé aux intempéries et il fallait le recouvrir de toute urgence. Un contrat pour la construction de six bâtiments destinés à loger plusieurs engins actionnés par des moteurs électriques pour le fonctionnement des vannes et des portes, fut annoncé en octobre 1894 et les travaux devaient être terminés en novembre, la même année[59]. La conception initiale de ces unités semble n'avoir été que de simples structures de bois. Elles furent par la suite remplacées par des structures de béton, plus substantielles. Le canal exigeait un système régulier d'entretien, ce qui exigea l'installation d'un certain nombre d'ateliers et d'entrepôts. Le contrat pour ces travaux, établi en 1894, précisait l'emplacement de ces structures, c'est-à-dire, la façade des édifices devant être alignée sur la façade orientale de la centrale et les bâtiments devant être à 40 pieds de distance[60]. Ils sont toujours en usage aujourd'hui et ont gardé une grande partie de leur caractère initial.

Il fallait aussi, de toute urgence un bâtiment d'administration à cet endroit. Le cahier des charges fut annoncé en août 1895 et les travaux devaient être terminés en novembre de cette même année. Cet attrayant bâtiment de deux étages fut construit avec le grès rouge obtenu des travaux de creusement du canal, et il fut terminé par un habillage décoratif de grès calcaire. Il était situé sur la rive nord du canal et près du centre du sas mobile. L'édifice était prêt à être occupé en mai 1896. Boyd nota

dans son rapport que l'occupation des nouveaux bureaux avait grandement facilité le travail du personnel de soutien[61].

Les derniers travaux importants entrepris à cet emplacement au cours de la période initiale furent la construction de la résidence du directeur. Cette habitation de deux étages, en grès rouge, est un bâtiment impressionnant convenant au rang social du directeur du canal dans la localité. Il faisait plus que loger le directeur et sa famille. Il assurait un emplacement convenable aux nombreux rôles sociaux assumés par le directeur. L'occupant actuel a essayé de préserver, et quelquefois de restaurer, le caractère historique de ce bâtiment. Plusieurs dépendances, dont un garage et une serre automatisée, ont été ajoutées.

Une fois les bâtiments de service en construction, le directeur dirigea son attention vers l'amélioration de l'apparence générale de la propriété du canal. En 1896, Boyd observa que les terrains du canal demandaient à être égalisés et nivelés, ce qui coûterait énormément cher, de façon à leur donner une apparence soignée. Une petite portion de terrain a été nivelée et du gazon a été semé autour des bureaux[62]. En 1898, l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux pouvait rapporter que certaines portions de terrain avaient été remplies et améliorées, et des arbres ornementaux avaient été plantés, ce qui ajoutait grandement à l'aspect général de la propriété du canal[63]. J.W. Le B. Ross, qui succéda à Boyd à titre de directeur, engagea un jardinier anglais pour rehausser davantage l'aspect attrayant des terrains.

Par mesure de sécurité, un barrage tournant de secours fut construit sur le côté nord de la tête amont du canal. Cette installation protectrice constitue un aspect intéressant du canal du Sault. Elle consiste en un pont tournant d'acier, pourvu d'une série de plateaux de métal pouvant être abaissés pour réduire le débit d'eau dans le canal, dans l'éventualité où les portes de l'écluse seraient emportées par accident[64]. La Dominion Bridge Company, une des sociétés importantes dans ce domaine, obtint le contrat pour ces travaux. Il fallait un entretien régulier pour garder le pont en bon état, sans compter la formation continuelle du personnel pour le fonctionnement du barrage. En juillet 1901, le directeur, J. Boyd, signala que le barrage tournant avait été actionné, ou plutôt que certaines vannelles avaient été abaissées, et que les hommes avaient reçu des instructions sur le fonctionnement, et qu'il serait nécessaire de le repeindre, la saison suivante[65]. Le barrage de secours se révéla utile en 1909. Le 9 juin, le vapeur Perry G. Walker heurta la porte d'aval, alors que deux navires franchissaient l'écluse par l'entrée amont. Le directeur, M. J.W. Le B. Ross, en a donné les détails dans un rapport.

> The Walker struck the south gate forcing it back and allowing the north gate to fall over. The force of the current threw the Walker back, her bow swinging to the south and the Assiniboia [which was in the lock] was carried down agasint her...The Crescent City [which was locking through the upper gates] made every effort to retard her motion...so as to give the other vessel time to get out of the way but she was carried against the Assiniboia, striking the latter on the starboard side of the stern...The Crescent City dropped on to the breast wall at the upper main gates carrying away the timber work from the top and lower face of the wall and also taking off the corner of the masonry. Either the Assiniboia or the Crescent City collided heavily with the south lower main gate, breaking it in two in a diagonal direction.[66]

Ross poursuivit, décrivant la mise en place du barrage de secours.

> The upper main gates were open at the time of the accident...and an effort was made to get chains to secure the north gate but it went out before the chains could be got, and the south gate also went at the same time...attention was given to the closing of the moveable dam which work was accomplished at about 9 p.m. with the exception of seven wickets which jammed. Six of these wickets were forced down with 50 ton hydraulic jacks but the frame of the sixth wicket from the north side buckled so badly that it could not be used and it was hoisted up out of the way.[67]

Le barrage de secours fonctionna finalement avec efficacité le 13 juin[68]. Les réparations furent rapidement effectuées et l'écluse fut à nouveau prête le 22 juin[69].

Au cours des années de prospérité du gouvernement Laurier, de grandes exportations de blé furent envoyées par le réseaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Une base industrielle croissante s'ajouta à cette ressource-clé. Francis Hector Clergue, utilisant ses grands talents de promoteur et d'organisateur, avait établi un empire industriel d'envergure internationale dans Sault-Sainte-Marie, produisant des pâtes et papiers, des produits sidérurgiques, des sous-produits minéraux, ainsi que de l'énergie hydro-électrique[70]. Clergue utilisait une flotte de navires des lacs pour transporter ces produits vers les marchés européens et américains. Lorsque la guerre de 1914 éclata, les industries du Sault aidèrent à fournir des approvisionnements de guerre d'importance capitale.

Fait significatif de l'importance stratégique du canal de Sault-Sainte-Marie pour l'envoi de matériel de guerre, le gouvernement nomma un ancien combattant au poste de garde du canal pour protéger ce dernier d'un sabotage éventuel[71].

L'expansion économique d'après-guerre qui caractérisa les années 1920, donna naissance à des projets plus ambitieux encore pour l'exploitation du potentiel de transport que présentait le réseau des Grands Lacs et du St-Laurent. La Commission mixte internationale, qui avait été créée après la signature du traité sur les eaux frontalières, en 1909, aida à lancer ce mouvement. Elle prévoyait une consultation entre le Canada et les Etats-Unis au sujet de questions frontalières d'intérêt mutuel. En raison de l'intérêt que présentaient d'autres améliorations à apporter au Saint-Laurent, la Commission organisa une série d'audiences publiques, au Canada et aux Etats-Unis. Au cours des audiences tenues à Sault-Sainte-Marie, un rapport conjoint fut présenté par la Chambre de commerce et le Conseil de ville, soulignant la liaison importante entre les installations du canal et la croissance industrielle de la région. Dans leur déclaration, les dirigeants de la ville et de l'entreprise privée signalent:

> two local industries, the Algoma Steel Corporation and the Lake Superior Paper Company, could bring in certain raw materials much cheaper by boat than at the present time...the St. Lawrence scheme would open the coal fields of the Maritime Provinces to the industries at the head of the lakes. It would benefit industry by enabling the shipment of steel products eastward in boats which could bring back the large quantities of coal required; it would make possible the fuller utilization of a vast quantity of low grade ores existing in the district.[72]

Bref, le Saint-Laurent pouvait, et allait, continuer à constituer l'important lien économique unifiant le pays. Les aménagements proposés, principalement à l'extrémité aval du réseau, le long du Saint-Laurent, ne furent cependant pas réalisés à ce moment.

La seconde guerre mondiale incita, une fois de plus, le gouvernement à prendre des mesures pour protéger le canal de Sault-Sainte-Marie. Des mesures appropriées de protection furent prises pour défendre le canal contre une attaque aérienne éventuelle. Dans le cadre de ce plan, les bâtiments du canal furent protégés au moyen de sacs de sable (figure 8). Après l'entrée en guerre des Etats-Unis, un régiment américain fut stationné dans l'île Sainte-Marie pour aider à la défense du canal. Un vaste camp militaire fut construit pour loger ces hommes (figure 9).

Après la guerre, des propositions furent, une fois de plus, présentées pour le projet de voie maritime du

Saint-Laurent, soulignant le besoin d'une voie maritime profonde pour faciliter le commerce avec la côte est. En 1951, le gouvernement canadien créa une société d'Etat, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, chargée de construire et de faire fonctionner les canaux canadiens compris dans le projet. En 1954, le gouvernement américain avait reçu l'approbation de se joindre au gouvernement canadien pour aménager le Saint-Laurent.

Le projet de voie maritime fut conçu pour briser le goulot formé par les 114 milles de la portion internationale du Saint-Laurent, accessible uniquement au moyen d'un réseau de canaux démodés de 14 pieds, ne pouvant contenir que des navires d'un maximum de 3000 tonnes. La voie maritime pourrait donc prolonger les installations de haute mer jusqu'au coeur de l'Amérique industrielle[73]. La plus grande partie de la construction de la voie maritime fut terminée en 1959. Le ministère des Transports transféra à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent le canal de Sault-Sainte-Marie, ainsi que d'autres canaux.

Depuis l'époque des premiers traiteurs de fourrures, la grande voie intérieure de navigation que sont le Saint-Laurent et les Grands Lacs a constitué une route commerciale importante. Les rapides de Sault-Sainte-Marie furent un obstacle pour les canots, et, plus tard, pour les vapeurs transportant les produits de ce riche arrière-pays. La construction du canal de Sault-Sainte-Marie constitua une étape importante dans la transformation d'un rêve en réalité, et elle établit les fondements d'une exploitation économique continue des ressources du coeur du Canada.

Renvois

1 J. Bouchard, The Holistic Heritage Park, manuscrit classé Parcs Canada, région de l'Ontario, s.d., p. 1-2.
2 Jesuits. Letters from Missions (North American), The Jesuit Relations and Allied Documents, éd. Reuben G. Thwaites (Cleveland, Burrow Bros., 1890-1901), vol. LIV, p. 129.
3 K. Punch, "Sault Ste-Marie", Canadian Geographic Journal (Décembre 1966), p. 200.
4 Sault Sainte Marie Historic Society Museum, "Fur Trade", manuscrit classé, p. 1.
5 G.C. Davidson, The North West Company (New York, Russell & Russell, 1967), p. 9-10.
6 H.A. Innis, The Fur Trade, révisé par S.D. Clark et W.T. Easterbrook, avec un avant-propos de R. Winks (Toronto, University of Toronto Press, 1964), p. 183.
7 Canada. Archives publiques (ci-après APC), MG11, CO.42, vol. 70, p. 65-70, G. Mann à Lord Dorchester, 6 déc. 1788.
8 Ibid.
9 Ibid. RG81, vol. 382, p. 215-218, Rapport sur la colonie établie sur la rive Nord, contiguë aux chutes de Ste-Marie, par la Compagnie du Nord-Ouest commerçant avec les Indiens, par le capitaine R. Bruyeres R.E., 1802.
10 Ibid., vol. 363, p. 33-34, Phyn, Inglis & Co'y au Duc de Portland, 6 déc. 1799.
11 Etats Unis. National Archives, RG107, correspondance enregistrée du Ministre de la Guerre, Microcopie 221, rouleau 60. Holmes au lieutenant-colonel G. Croghan, s.d.
12 APC, RG8, I, vol. 363, p. 157. H. Darling à Thomas Thain, agent de la Compagnie de la baie d'Hudson, 31 mars 1824.
13 APC, WO17, vol. 1528-1531: Ces volumes contiennent les recettes mensuelles pour les années 1824-1827. On y mentionne clairement l'établissement d'une caserne dans l'île Drummond, mais il n'y est aucunement fait mention de Sault-Sainte-Marie.
14 Irene Neu, "The Building of the Sault Canal: 1851-1855", Mississippi Valley Historical Review, vol. XL, n° 1 (juin 1935), p. 28.
15 APC, RG11, vol. 95, Directives à l'intention de H.H. Killaly pour la visite des chutes de Sainte-Marie, 19 sept. 1846;
Dictionary of Canadian Biography (Toronto, University of Toronto Press, 1972), vol. 10, s.v. "H.H. Killaly"; pour des renseignements sur la crise en Oregon, voir C.P. Stacey, "The Hudson Bay Company and Anglo-American

Military Rivalries during the Oregon Dispute", Canadian Historical Review, vol. XVIII, nº 3 (sept. 1937), p. 281-300.

16 D. McCally, "The Commercial Politics of the Toronto Board of Trade, 1850-1860", Canadian Historical Review, vol. L, nº 1 (mars 1969), p. 55.

17 W.R. Brown, Brown's Toronto General Directory, 1856 (Toronto, s.éd., 1856), p. 187.

18 Assemblée législative de la province du Canada, Journal de l'assemblée législative (s.l. ni éd., 1851), p. 182-183.

19 Ibid. (1852), p. 213.

20 Ibid. (1853), p. 901

21 Ibid., Journal de l'assemblée législative (1852-1853), append. Q, "Report of the Commissioners of Publics Works", vol. IX, nº 3 (1852).

22 Ibid.

23 W. Willoughby, "The St. Mary's: Our First Ship Canal", Inland Seas, vol. VII (1955), p. 255.

24 The Globe, 17 mai 1870.

25 Ibid., 16 mai 1870.

26 Ibid., 19 mai 1870.

27 Ibid., 26 mai 1870.

28 Ibid.

29 Ibid., 24 mai 1870.

30 J. Heisler, "The Canals of Canada", Canadian Historic Sites: Occasional Papers in Archaeology and History, nº 8 (1973), p. 120.

31 Ibid., p. 127.

32 Ibid., p. 121.

33 APC, RG11, vol. 643, Sujet nº 3, Le canal de Sault Sainte-Marie.

34 Ibid.

35 Ibid.

36 Canada. Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Bureau du canal de Sault Ste-Marie, Carte des lignes de chemin de fer sur les îles Whitefish et St. Mary (1909).

37 APC, RG43, B 1(c), vol. 395, série E.

38 D.A. MacGibbon, The Canadian Grain Trade (Toronto, MacMillan Company of Canada, 1932), p. 27.

39 Ibid.

40 Canada. Parlement. Chambre des communes, Débats de la Chambre des communes (Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1887), vol. 1, 1887, p. 831-833.

41 Ibid., vol. II, 1888, p. 1443-1444.

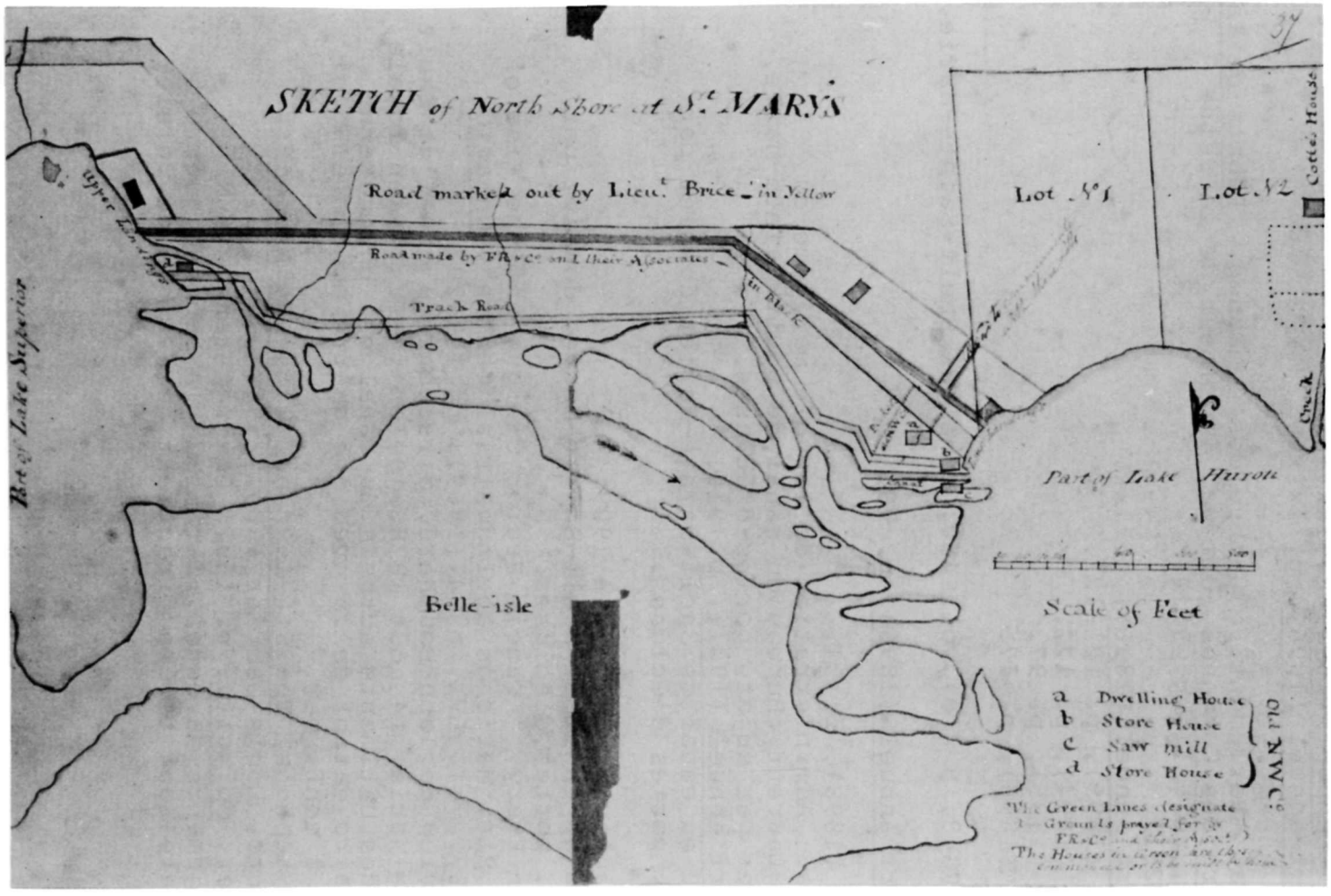
42 Ibid., p. 1447.

43 Canada. Ministère fédéral des Chemins de fer et des Canaux. Rapport annuel de l'année 1890 (ci-après Rapport annuel), append. 22, p. 162-163.

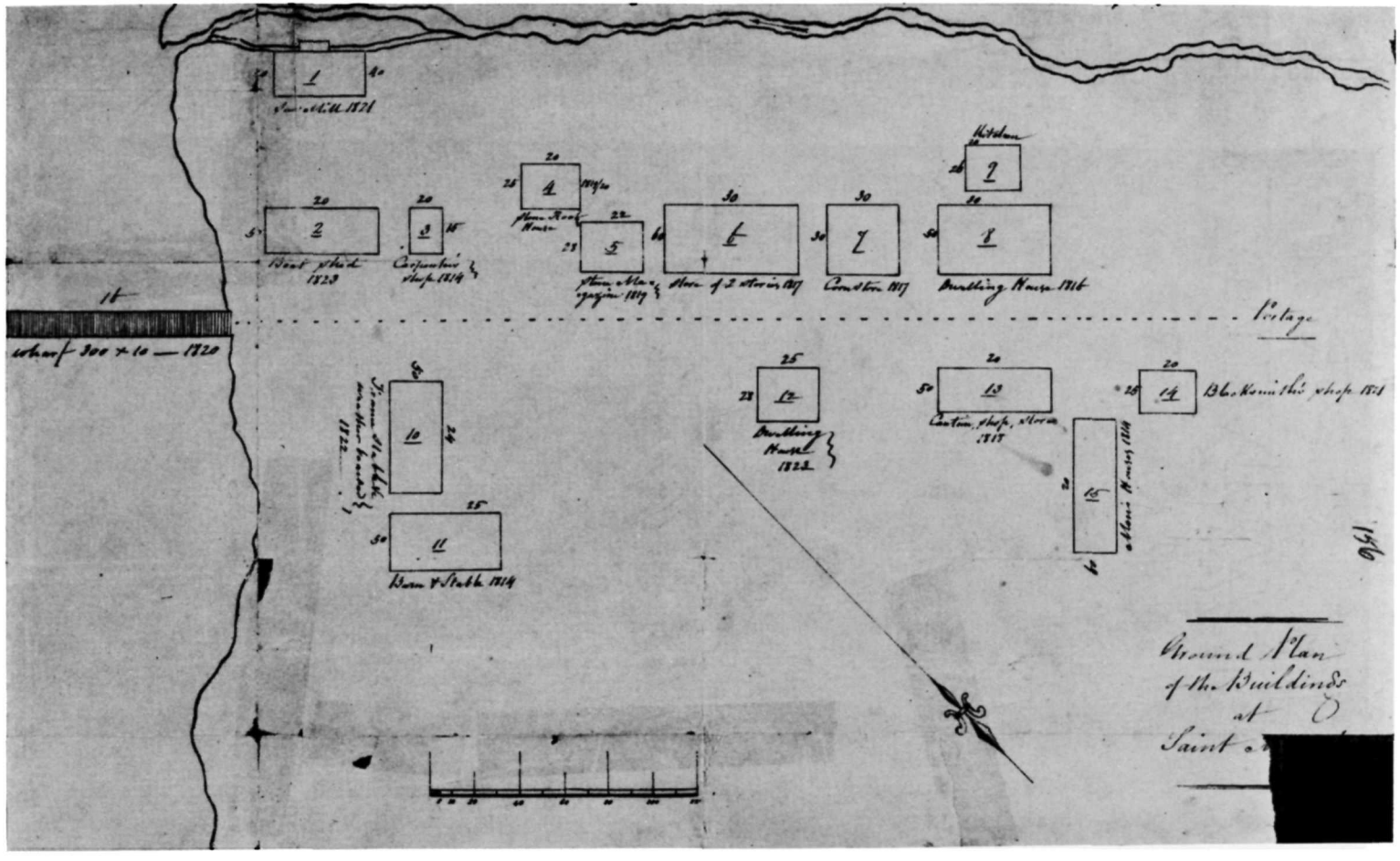
44 The Globe, 30 janv. 1891.

45 APC, RG43, B 1(c), vol. 421, art. 133, 692.

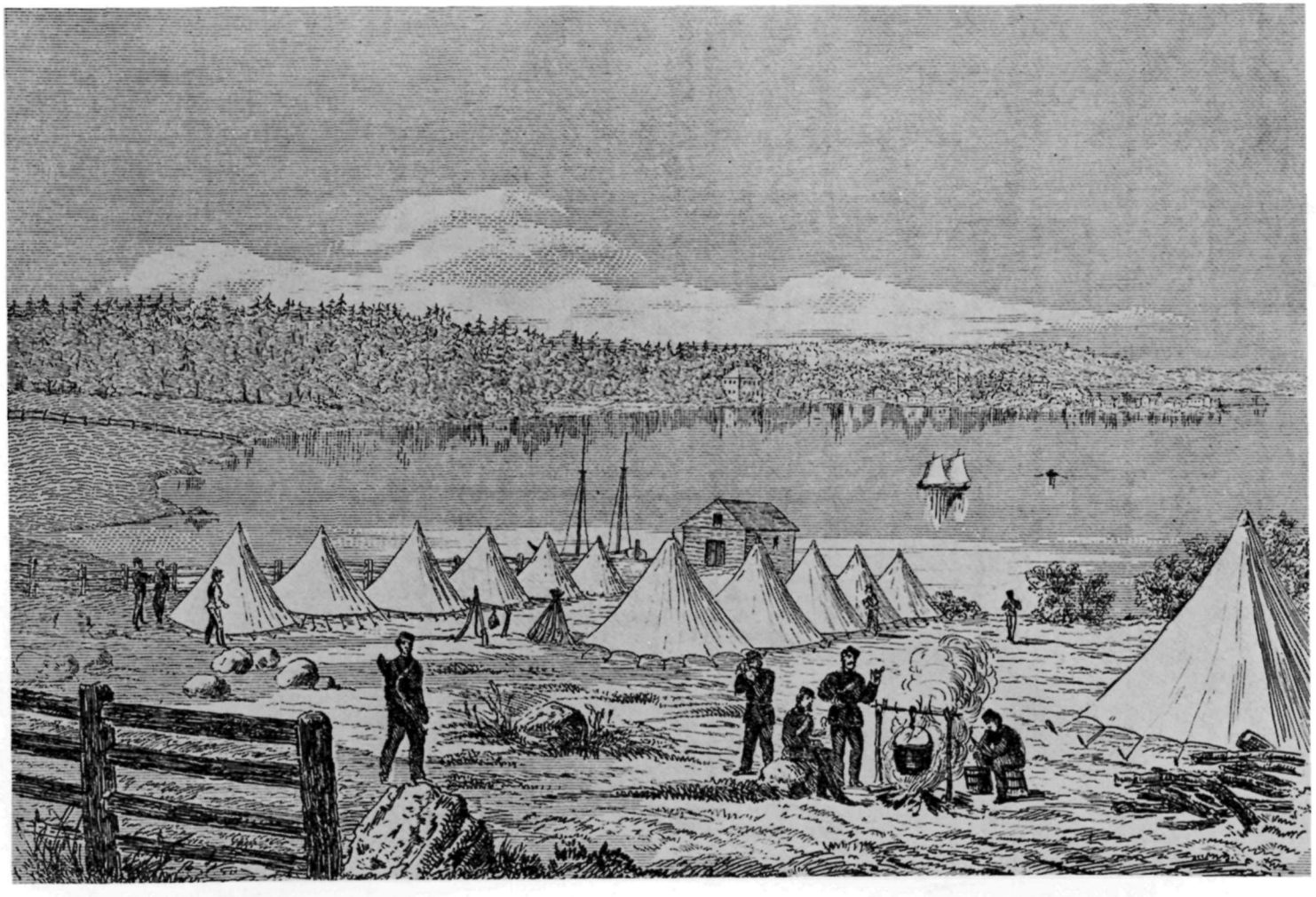
46 Ibid., articles 133, 070 et 134, 050.
47 Ibid., RG2, série I, vol. 480, pt. 2, nº 1270, Trudeau à Ryan, 29 mai 1891.
48 Rapport annuel (1894) P. lxxvii.
49 Rapport annuel (1896). p. lxix.
50 Ibid.
51 Canada. Parlement. Chambre des Communes. Débats de la Chambre des Communes (Ottawa, Imprimeur de la reine 1891), vol. II, p. 5214.
p. 2242-2251.
53 Rapport annuel (1896), p. lxx.
54 Ibid. (1895), p. 121-122.
55 Ibid. (1894), p. 122.
56 Ibid. (1895), p. 97.
57 Ibid. (1896), p. 47.
58 Ibid.
59 APC, RG43, B 4(c) vol. 450, Canal de Sault-Sainte-Marie.
60 Ibid.
61 Rapport annuel (1896), p. 98.
62 Ibid.
63 Ibid. (1898), p. 31.
64 Canada. Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie, dossier par sujet, portes d'écluses.
65 Rapport annuel (1901), p. 210.
66 Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie, dossier par sujet, portes d'écluses.
67 Ibid.
68 The Sault Star, 17 juin 1909.
69 Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie, dossier par sujet, portes d'écluses.
70 M. Van Every, "Francis Hector Clergue and the Rise of Sault Ste. Marie as an Industrial Centre", Ontario History, vol. LVI, nº 4 (1969), p. 191-202.
71 Interview de John Bouchard, directeur du canal de Sault Sainte-Marie, 14 août 1978. Selon la tradition locale, l'un des bâtiments actuels du canal est une caserne militaire datant de la première guerre mondiale. Ceci reste à confirmer.
72 G.W. Stephens, The St. Lawrence Waterway Project (Toronto, Louis Carrier & Co., 1930), p. 171.
73 Heisler, op. cit., p. 159. Les références aux aménagements du canal, datant de la seconde guerre mondiale sont tirées directment de l'étude de Heisler.



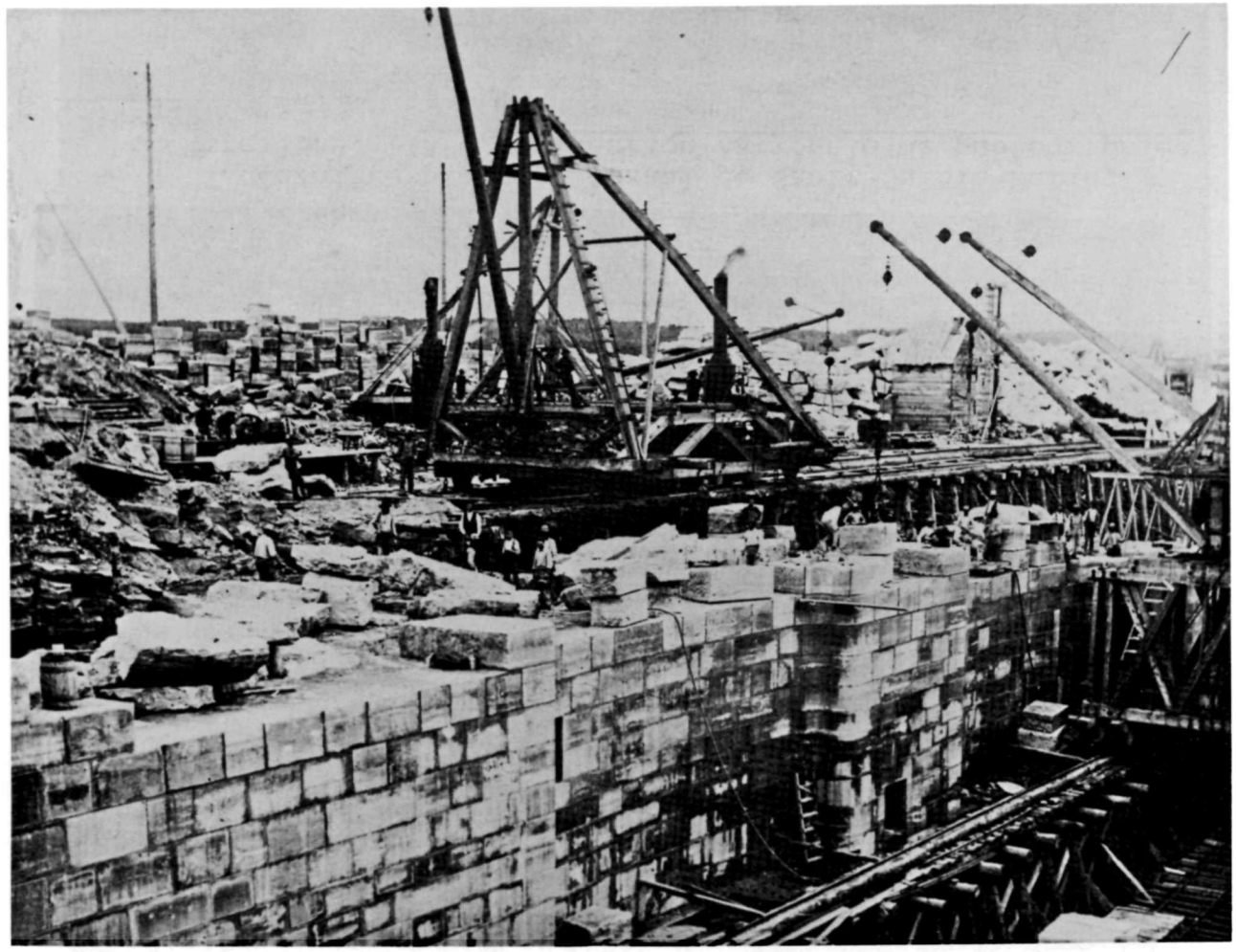
1 Dessin de la rive nord à Sainte-Marie. (Archives publiques Canada, RG81, Vol. 363, p. 37.)



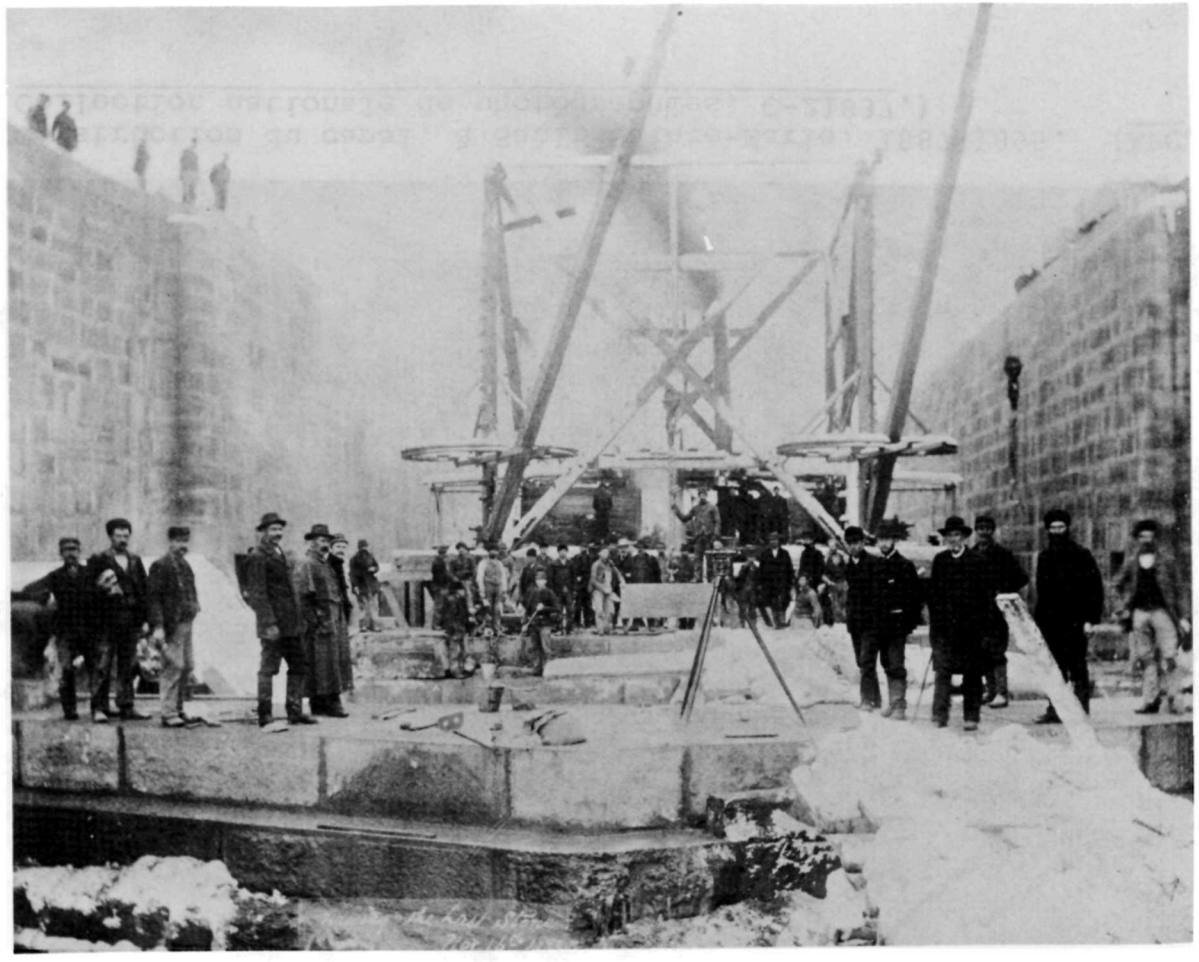
2 Plan typographique des bâtiments à la rivière Sainte-Marie. (APC, RG81, vol. 363, p. 156.)



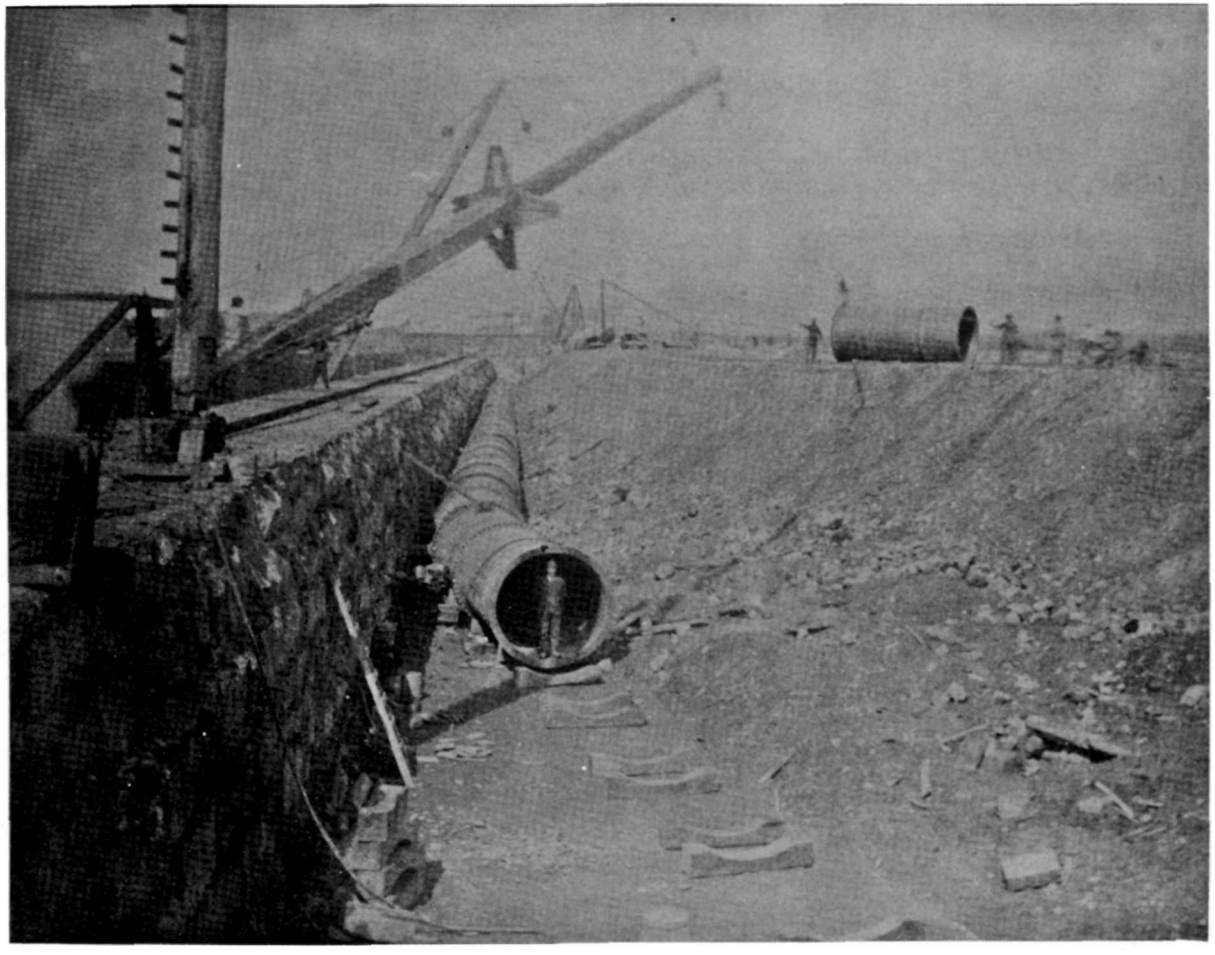
3 Expédition de la rivière Rouge - Camp à Sault-Sainte-Marie, tiré de Canadian Illustrated News, vol. I, 18 juin 1870, p. 517. (APC, Département de l'iconographie.)



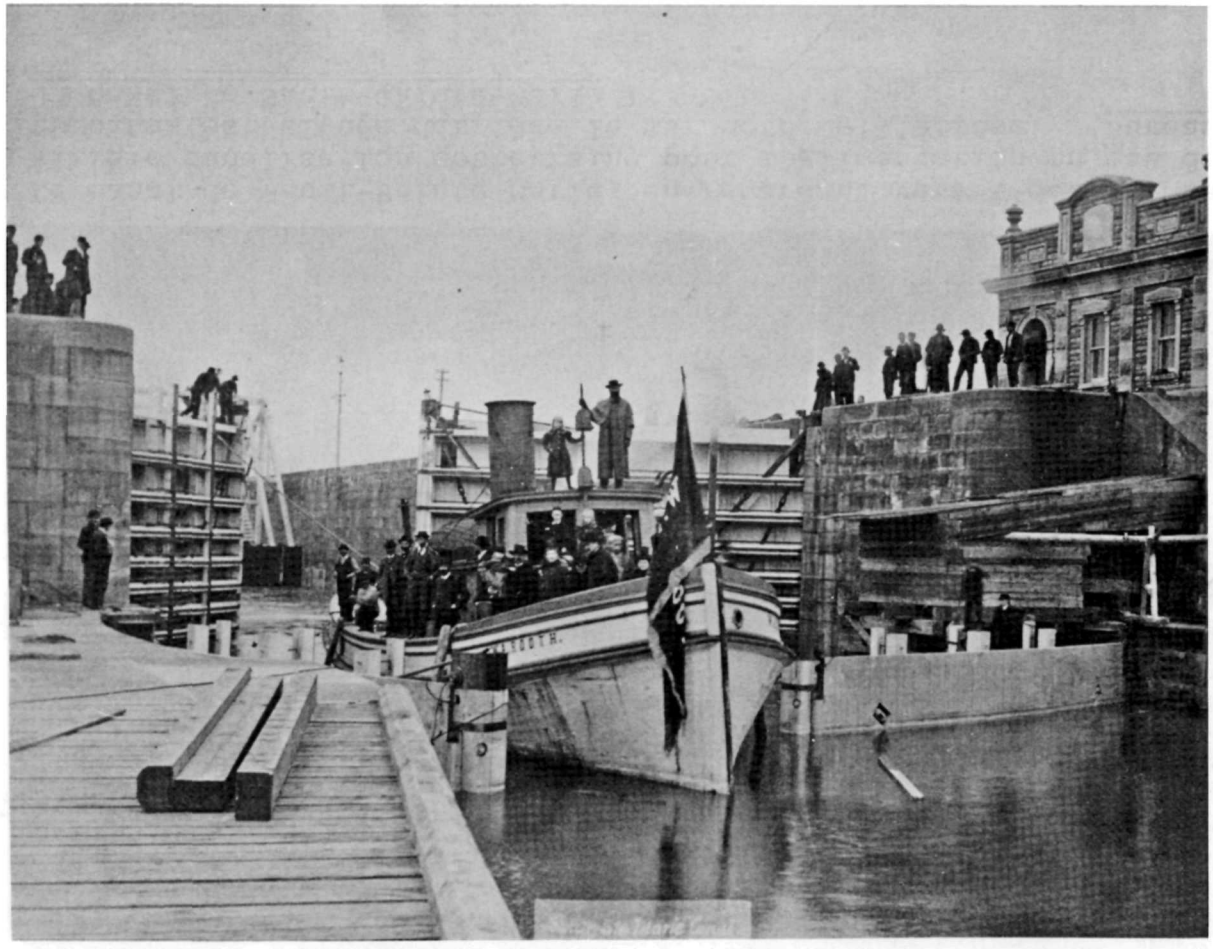
4 Construction du canal, à Sault Sainte-Marie, 1887-1895. (APC, Collection nationale de photographies, C-21837.)



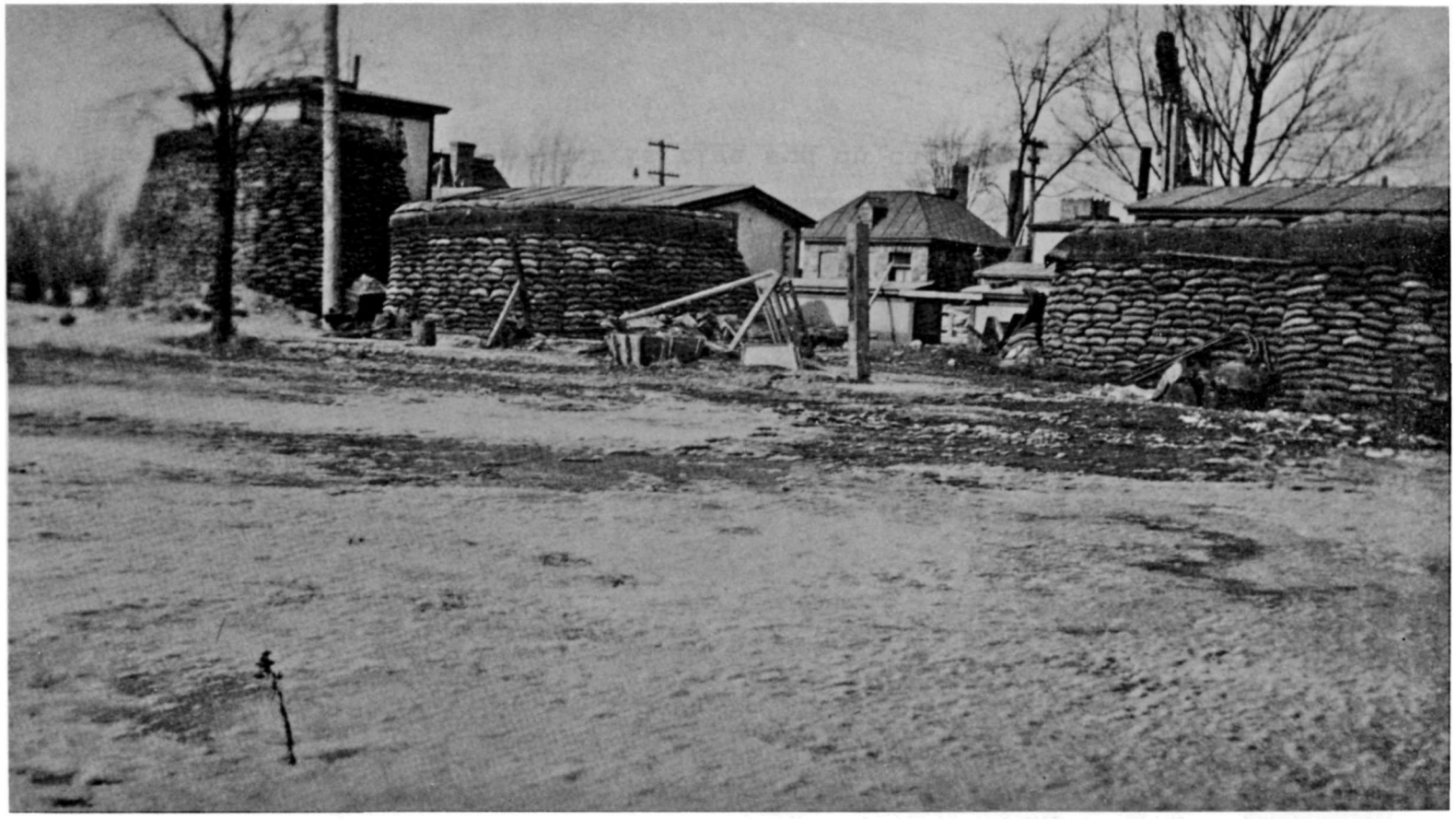
5 Pose de la dernière pierre du canal de Sault-Sainte-Marie, 16 novembre 1893. (APC, Collection nationale de photographies, C-34866.)



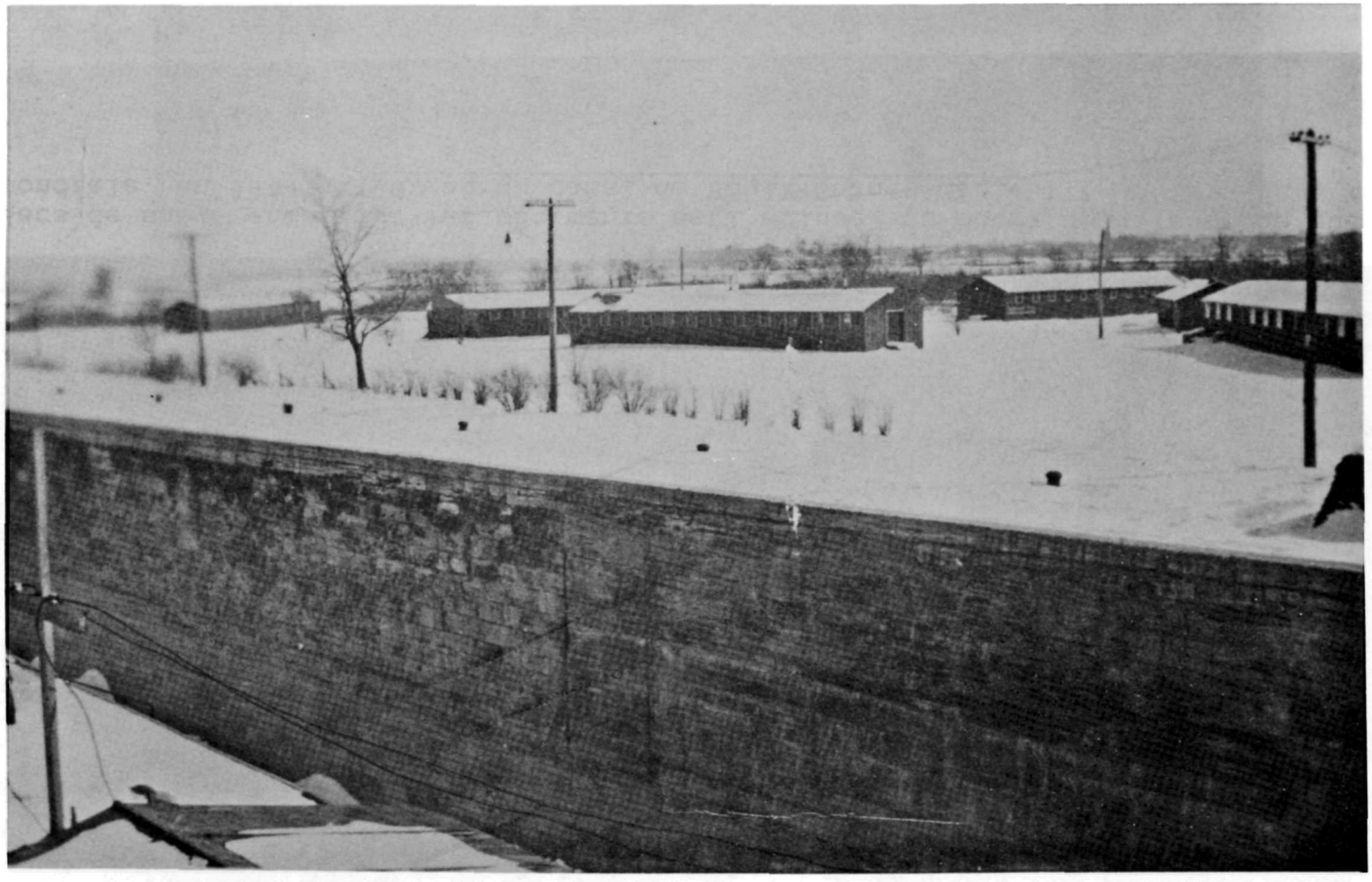
6 Le canal de Sault-Sainte-Marie, en regardant vers l'ouest. La sixième canalisation souterraine pour l'alimentation en eau des turbines est située derrière le mur nord de l'écluse. (Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie.)



7 Le W.A. Rooth, premier navire à traverser l'écluse, 15 octobre 1894. (Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie.)



8 Sacs de sable entourant les bâtiments de l'écluse, au cours de la seconde guerre mondiale, en 1944. (Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie.)



9 Base militaire américaine, sur la rive sud du canal. (Bureau du canal de Sault-Sainte-Marie.)

QS-7087-019-FF-A1

©Publié avec l'autorisation
de l'Hon. John Fraser, CP, MP,
Ministre de l'Environnement,
Ottawa, 1980.

Traduit par le Secrétariat d'Etat.