

Visite de l'Association des Gauthier d'Amérique

le samedi 18 Août 2018 à St-Zotique.

Le **Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac** occupe une position stratégique sur le [fleuve Saint-Laurent](#). Il est géré par [Parcs Canada](#). Il est situé au 308 A Chemin du Fleuve, Coteau-du-Lac QC JOP 1B0 ([Sortie 17 autoroute 20](#))

Un lieu fréquenté depuis des millénaires

C'est un lieu fréquenté depuis des millénaires. C'était un camp saisonnier pour les nomades et un lieu de passage pour les Amérindiens à cause de ses rapides.

Les rapides de Coteau-du-Lac sont les plus impétueux du Saint-Laurent. Ils courent entre les lacs Saint-François et Saint-Louis sur 12,8 kilomètres.

On y enregistre une dénivellation totale de 25,6 mètres, soit en moyenne 1,9 mètre par kilomètre, la plus forte du fleuve.

C'est un lieu de transit incontournable. Dans la région située entre Montréal et Kingston, le Saint-Laurent regorge littéralement de rapides, plus particulièrement entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, où une série de « sauts » rendent la navigation impossible.

Le canal à écluses de Coteau-du-Lac (1779-1780)

L'un des plus anciens en Amérique du Nord!

Les manœuvres militaires d'invasion qui menacent le Canada lors de la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783) mettent en évidence une faiblesse dans le système défensif de la colonie. À cette époque, le Saint-Laurent constitue la seule voie de communication permettant d'approvisionner les postes militaires des Grands Lacs, qui protègent la frontière occidentale du Canada. Pour s'y rendre, les Britanniques doivent surmonter plusieurs rapides sur le fleuve en amont de Montréal : l'obligation de contourner ces rapides par voie terrestre ralentit le transport des troupes et des marchandises, rendant ces postes vulnérables.

Le rapide de Coteau-du-Lac est alors le plus difficile à franchir. Suivant la proposition du capitaine William Twiss, sir Frédéric Haldimand y fait donc creuser un canal pour accélérer le transport sur la voie fluviale. D'une longueur de plus de 100 mètres, le canal de Coteau-du-Lac comprend trois écluses de 1,8 m de largeur et d'un tirant d'eau d'environ 80 cm.

Pleinement utilisé dès son ouverture, le canal de Coteau-du-Lac ne règle qu'une partie des problèmes de navigation sur le fleuve, en amont de Montréal. Trois autres canaux sont également construits en 1783 dans ce secteur : les canaux de Faucille, de Trou-du-Moulin et de Rocher-Fendu. Ces ouvrages de canalisation, les premiers sur le fleuve Saint-Laurent, constituent une aide précieuse à la navigation puisqu'ils contournent la section la plus accidentée du Fleuve.

Un brillant ingénieur

Dès l'âge de 15 ans, **William Twiss** (1745-1827) entreprend une brillante carrière au sein de l'armée britannique. C'est dans le cadre de sa première affectation, à la forteresse de Gibraltar, qu'il complète sa formation d'ingénieur militaire. Outre la construction du canal de Coteau-du-Lac sur le fleuve Saint-Laurent, il œuvre à de nombreux ouvrages de fortification à Québec, Sorel, Saint-Jean et à [l'Île-aux-Noix](#).

Une construction ardue

Tout le travail de construction du canal est exécuté à la main. La pointe de Coteau-du-Lac est formée de dolomie (roche contenant de la chaux et de la magnésie) disposée en couches superposées. Pour y construire un canal, les militaires britanniques utilisent différentes techniques d'excavation. La terre de surface est enlevée au pic et à la pelle. Des trous sont creusés dans la roche mère à l'aide d'un foret et d'une masse. Pour faire éclater le roc, on introduit dans ces trous de

la poudre à canon à laquelle on met feu. Le transport de la terre et des débris de pierre s'effectue à la brouette. Les pierres de taille utilisées pour édifier les murs du canal sont façonnées à l'aide de ciseaux et d'une petite masse pour ensuite être posées par un maçon. Une chèvre (grue manuelle) est utilisée pour soulever les pierres les plus lourdes. On présume qu'au cours de l'hiver, le gel a contribué au fractionnement de la roche, facilitant le travail des ouvriers.

Les matériaux utilisés dans la fabrication des portes d'écluses proviennent de différents endroits : le fer plat, d'Angleterre; la fonte, des [forges du Saint-Maurice](#); et le bois, des environs de Coteau-du-Lac.

Saviez-vous que le canal à écluses utilisait des portes busquées à deux vantaux munis de vannes qui servaient à l'écoulement de l'eau? C'est Léonard de Vinci qui, au 16^e siècle, a inventé cette technologie.

De plus, des droits de péage étaient imposés aux embarcations qui franchissaient les écluses du Saint-Laurent..

Les bateaux grandissent, les canaux suivent!

Au début du 19^e siècle, l'arrivée des Loyalistes au Haut-Canada après la Révolution américaine entraîne une forte croissance des échanges entre le Bas et le Haut-Canada. Comme ces échanges se font essentiellement par voie fluviale, l'augmentation du volume de marchandises en transit force les Britanniques à utiliser des « bateaux » de plus en plus gros, tel quel le bateau Durham.

Les premiers canaux du Saint-Laurent conçus pour livrer passage aux bateaux sont trop étroits et trop peu profonds pour en permettre le passage. Pour remédier à ce problème, le gouvernement britannique affecte entre 1814 et 1817 des sommes considérables à l'agrandissement de ces canaux.

Destination : les Grands Lacs

Le système d'approvisionnement développé à l'époque de la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783) sous le gouverneur [Haldimand](#) permet de gagner plusieurs jours au printemps, alors que les postes les plus éloignés épuisent généralement leurs provisions dès le début juin. Durant l'automne et l'hiver, les marchandises sont transportées par voie de terre depuis Montréal jusqu'à Coteau-du-Lac. Au printemps, ces provisions sont chargées sur des bateaux qui assurent la navette jusqu'à l'île Carleton, à l'entrée du Lac Ontario. De là, elles sont transbordées sur de plus gros navires qui les acheminent vers leurs destinations finales.

« Avant la formation des glaces sur le Saint-Laurent, les derniers « bateaux » apportèrent à Coteau-du-Lac, pour y être entreposés jusqu'au printemps [1780], 326 tonneaux de farine, 248 de porc et 49 de pois. En février, Nathaniel Day, le « commissary General », se prépara à entreprendre le transport d'hiver. [...] Day était prêt; le transport par voie de terre commença la même semaine. Il devait visiter lui-même l'entrepôt à « Côté du Lac »*, engager le personnel et veiller à ce que tout soit prêt pour recevoir les marchandises. » (Ingram : 1981, p. 31)

Les deux entrepôts à trois niveaux construits à Coteau-du-Lac couvrent une superficie de 160 mètres. En 1780, l'entrepôt réservé aux marchandises générales abrite du porc au rez-de-chaussée, de la farine à l'étage et du biscuit (pains recuits) sous les combles.

Sir Frederick Haldimand, d'origine suisse, commence sa carrière d'officier dans l'armée prussienne en 1740. En 1755, il est recruté par l'armée britannique pour se rendre dans les colonies. Il prend une part active dans les opérations militaires menées en Amérique du Nord lors de la guerre de Sept Ans. C'est en 1777 qu'il est nommé gouverneur du Québec. Haldimand y consacre beaucoup de temps et d'effort pour renforcer le système défensif de la colonie contre une éventuelle invasion américaine, et ce, jusqu'à la fin de la guerre d'Indépendance américaine en 1783. En 1786, Haldimand est remplacé par Guy Carleton.

Saviez-vous qu'en 1760, plus de 80 embarcations de la flotte d'invasion britannique, dont le Amherst, coulent dans les rapides de Coteau-du-Lac? Quinze ans plus tard, les militaires britanniques, dont Haldimand, se souviennent de cette catastrophe et cherchent à améliorer la navigation sur le haut Saint-Laurent.

Références :

Ingram, George C. *L'histoire du Fort de Coteau-du-Lac*, Ottawa: Parcs Canada, 1981, p.10-107. (Manuscript Report Series : no. 186). Aussi disponible en anglais.

Présence militaire sur la pointe de Coteau-du-Lac

Lieu de garnison et de transit

Le plus grand bâtiment au fort de Coteau-du-Lac est la caserne érigée lors de la guerre anglo-américaine de 1812-1814.

La pratique généralisée du casernement militaire ne s'installe qu'à la fin du 18^e siècle, que ce soit en France ou en Angleterre. En dépit de son instauration tardive, le casernement présente cependant plusieurs avantages pour les autorités militaires.

Sur le plan tactique, il devient plus facile de rassembler les troupes si elles sont concentrées dans un corps de casernes plutôt que dispersées dans la population. Le logement en casernes assure aussi un meilleur contrôle de la discipline chez les militaires : il permet de restreindre ivrognerie et libertinages chez les soldats. Il devient plus difficile pour le soldat caserné de désertir. En outre, le casernement constitue un moyen privilégié pour instituer chez les troupes une certaine homogénéité et un sentiment d'appartenance.

À Coteau-du-Lac, chacune des 6 chambrées comporte 12 lits doubles et superposés. Entassement et promiscuité caractérisent donc la vie en caserne. En ce qui concerne le chauffage et l'éclairage, les soldats ne peuvent compter que sur une ration hebdomadaire fixe de combustible; limitée par des règlements sévères, cette ration s'avère souvent insuffisante, compte tenu des particularités climatiques. De plus, les conditions d'hygiène sont inadéquates et les locaux, souvent insalubres, comme en témoignent le renouvellement continu des paillasses et le chaulage fréquent des édifices.

Saviez-vous que la caserne de Coteau-du-Lac ne comporte aucune chambre pour accommoder les couples ou familles? Femmes et enfants se partageaient le plancher!

Dans les années 1830, un très petit nombre de ses pièces était occupé. Le sergent du fort, qui habitait l'une d'elles en 1835, se plaignait amèrement du froid et réclamait une quantité de combustible plus grande. « Je me permets très respectueusement de porter à votre connaissance le grand inconvénient auquel je suis soumis du fait de la très petite quantité de combustible (la moitié d'une pièce) à laquelle j'ai droit en qualité de sergent de fort du présent poste et qui est totalement insuffisante pour chauffer la grande salle de la caserne que je suis obligé d'occuper et qui mesure 30 pieds sur 24, ladite salle comptant 17 meurtrières ouvertes pour les tirs de mousquet. » (Ingram : 1981, p. 19.)

Un lieu stratégique!

Une place à défendre!

Depuis la guerre d'Indépendance jusqu'aux années 1850, des canons se dressent sur les remparts de Coteau-du-Lac. C'est qu'il faut protéger cette fortification, la plus rapprochée de Montréal, en allant vers l'amont du fleuve. Les plus imposantes pièces d'artillerie y sont des canons de 24 livres, montés sur des affûts à pivots pour les orienter rapidement. Cette dénomination ne dénote pas le poids de l'arme, mais bien celle de son projectile. Ils sont pointés vers le fleuve à partir du bastion tréflé et de l'entrée en amont du canal. Avec une charge de poudre noire d'environ 8 livres, les canons de 24 peuvent envoyer leur projectile jusqu'à 1 km. Les ennemis qui voudraient dépasser le fort en voguant sur le Saint-Laurent se trouvent ainsi à la merci du feu britannique.

Quant à la forme dentelée des remparts, elle ne présente aucun angle mort pour les défenseurs. Ainsi, les attaquants ne peuvent pas approcher à couvert le pied du mur. C'est justement pour repousser une attaque terrestre que des canons de 18 livres pointent vers l'intérieur des terres, par les embrasures des remparts.

Saviez-vous que le tube d'un canon de 24 livres peut faire jusqu'à 9 1/2 pieds (2 896 m) de long et peser jusqu'à 50 1/2 quintaux (5 636 livres ou 2 562 kg)? Soulever une telle masse pour la poser sur ses affûts et la retirer est une manœuvre délicate qui exige le recours à un trépied de levage à palan, qui porte le nom imagé de « chèvre ».

Présence militaire accrue durant la guerre

Mission : parer aux mouvements terrestres de l'ennemi entre Prescott et Montréal

Favorisé par le développement d'une artillerie plus légère, l'art de la guerre subit d'importants changements dans la deuxième moitié du 18^e et au début du 19^e siècle. La manœuvre rapide et soudaine remplace graduellement le siège lent et immobile. On assiste alors à la prolifération des corps d'infanterie et d'artillerie légèrement équipés, ce qui contribue à accroître la mobilité des armées.

La stratégie et la tactique développées durant la guerre anglo-américaine de 1812-1814 reflètent cette évolution. Bien que les forces navales sur les Grands Lacs jouent un rôle de premier plan durant le conflit, les voies terrestres de pénétration préoccupent de plus en plus les officiers britanniques. Dès le début des hostilités, ils se soucient des mouvements ennemis sur ces routes et misent sur la mobilité des troupes défensives et sur leur rapidité à se rendre sur le théâtre de l'affrontement.

De grands effectifs, concentrés à Coteau, ont pour mission de parer aux mouvements terrestres de l'ennemi entre Prescott et Montréal.

Saviez-vous qu'en 1778, au nom du roi George, la pointe de Coteau-du-Lac a été réclamée au Seigneur de Beaujeu pour servir à la défense du territoire? Elle passe donc de domaine seigneurial à propriété militaire.

Le premier canal de Coteau-du-Lac, sans doute le premier construit en Amérique, est creusé entre [1779](#) et 1783 par la marine britanniques. De faible tirant et d'une largeur d'à peine 2 mètres, il devient désuet assez rapidement⁸. Coteau-du-Lac est fondée en 1832. Au début du [XX^e siècle](#), le [Canadien Pacifique](#) opère un pont tournant sur le canal de Soulanges pour permettre la circulation des trains de marchandises puis de passagers vers l'île de Salaberry⁹.

Le **fort Coteau-du-Lac** est un poste militaire construit en [1813](#) au [Bas-Canada](#) pour protéger les habitants d'une invasion américaine. Il servit jusqu'en [1845](#).

La [guerre de 1812](#) força les [Britanniques](#) à construire des fortifications. Certaines fortifications ont survécu au temps, d'autres comme le fort Coteau-du-Lac ne l'ont pas.

Les remparts du fort de Coteau-du-Lac sont faits de terre, ce qui n'est pas contraire à l'art militaire de l'époque. Le fort est fait sur forme d'étoile. Les canons sont placés en hauteur des étoiles. Le bastion original était sous forme de trèfle. Cette pointe saillante s'avancait tout près des rapides. On hérissa de longs pieux aiguisés horizontalement à la moitié de la hauteur de son escarpement pour protéger le fort. On fait construire un canal qui passa directement à travers le fort. Autour de la sortie est du canal, on dressa une palissade de pieux aiguisés¹.

Au nord du fort, du côté de la terre ferme, on creusa un profond fossé qui offrit une protection accrue et fournit une bonne partie des matériaux servant à élever les remparts. Un pont enjambait ce fossé et menait à une entrée de dix pieds de large (3 m) qui perçait le talus. Une solide porte appuyée à des poutres de bois fermait l'entrée. Non loin de là, un corps de garde, comprenant cinq cachots et un local pour "la police" du fort, contrôlait la circulation entre l'enceinte et l'extérieur¹.

À l'apogée de son existence, le fort de Coteau-du-Lac pouvait loger convenablement sur pied d'alerte, un officier supérieur, deux capitaines, quatre-cent-soixante hommes, et disposait de dix-neuf stalles pour les chevaux. Les activités du canal, et celles du fort, couvrent plus de cent ans d'histoire¹.

- Références : Site du Gouvernement du Canada, Parcs Canada