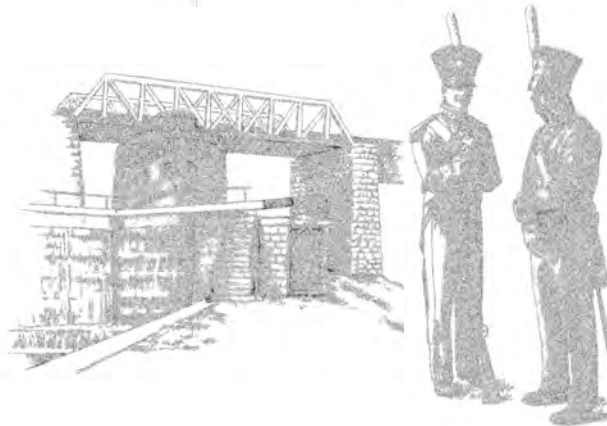




## POSTE D'ÉCLUSAGE DE KINGSTON MILLS

Visite à pied guidée :  
Voyage dans le passé

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU  
CANAL-RIDEAU



Bienvenue au poste d'éclusage de Kingston Mills. Les croquis présentés pendant la visite illustrent la façon dont le poste d'éclusage a évolué au fil du temps. Vous constaterez de nombreuses différences, autant dans le paysage que dans les bâtiments. Amusez-vous bien!

Le lieu historique national du Canada du Canal-Rideau fait partie d'un réseau national de parcs et de lieux historiques gérés par Parcs Canada. La voie navigable est formée d'un ensemble de lacs magnifiques, de rivières et de canaux artificiels reliant Kingston, à l'extrémité est du lac Ontario, à Ottawa, capitale du Canada. Il représente l'une des grandes réalisations techniques du XIX<sup>e</sup> siècle et, fait inouï, il est demeuré en exploitation depuis 1832. Le Canal-Rideau s'est ajouté aux quinze sites du patrimoine mondial du Canada désignés par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO).

Construit de 1826 à 1832 sous la supervision du lieutenant-colonel John By des Royal Engineers, le canal, d'une longueur de 202 km, offre à l'époque une voie d'approvisionnement sûre et facile à défendre entre Montréal et Kingston, et représente une solution de rechange au fleuve Saint-Laurent dans les années difficiles qui suivent la guerre de 1812. Premier canal au monde conçu spécifiquement pour les bateaux à vapeur, il est l'un des exemples les plus éloquentes à l'échelle mondiale d'un réseau de plans d'eau successifs.

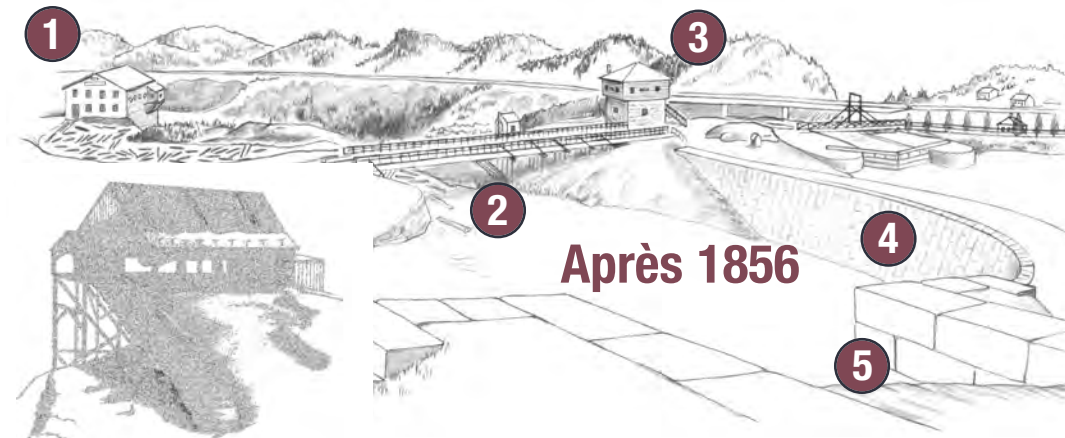
Le canal connaît trois grandes périodes dans son histoire. La période militaire, qui débute par la conception et la construction du canal, dure quelques décennies et se termine par sa transformation en voie navigable commerciale. Des vapeurs et des barges à destination de l'Angleterre, du New Jersey et de Montréal y transportent bois, potasse, feldspath, mica, minerai de fer et phosphate. L'avènement du chemin de fer, une forme de transport plus rapide, entraîne un ralentissement important des activités commerciales sur le canal. Les années 1880 marquent le début de la période récréative, qui voit de nombreux vapeurs d'excursion, comme les *Rideau King* et *Queen*, transporter voyageurs et touristes le long de la voie navigable pittoresque. Le canal demeure encore aujourd'hui une attraction récréative de calibre

internationale, tant pour les visiteurs terrestres que pour ceux qui viennent par bateau.

Kingston Mills, l'un des 24 postes d'éclusage du canal Rideau, est un bel exemple de chef d'œuvre d'ingénierie et d'histoire militaire. Chacune des quatre écluses de calcaire a une élévation de 3,6 m et est manœuvrée à la main au moyen de trois dispositifs différents d'ouverture et de fermeture. Le seul autre poste d'éclusage équipé de dispositifs à poutrelle forcée, à poutrelle pivotante courbe et à chaîne sans fin est celui d'Ottawa. Le coût de construction du poste d'éclusage de Kingston Mills (60 000 £) est le plus élevé après celui des postes d'éclusage de Jones Falls et d'Ottawa.

Avant la construction du canal Rideau à Kingston Mills, la rivière Cataraqi coulait lentement dans les basses terres marécageuses et franchissait une dénivellation de cinq mètres en glissant sur un substrat de granit dans une gorge rocheuse profonde, qui constitue l'endroit idéal où implanter des moulins à grains et à bois.

Les moulins à grains et à bois conçus par Robert Clark, de New York, sont bâtis en 1783-1784 par le gouvernement britannique, et la région est alors surnommée « King's Mill » (le moulin du roi). Tous les résidents sont tenus en vertu de la loi d'apporter leurs produits agricoles à ces moulins, qui servent à l'ensemble du district, d'Elizabethtown (Brockville) à la baie de Quinte, un vaste secteur que décrit ainsi un officier : « Puisqu'aucune route n'était ouverte, ils devaient se frayer un chemin dans les bois du mieux qu'ils pouvaient. Heureusement, il y avait peu de neige au sol et les rivières étaient gelées. Après une absence de 14 jours, les hommes revenaient, mais ne rapportaient pas grand-chose : leurs chevaux et eux-mêmes avaient consommé la majeure partie de leur chargement pendant le périple. Les colons ici

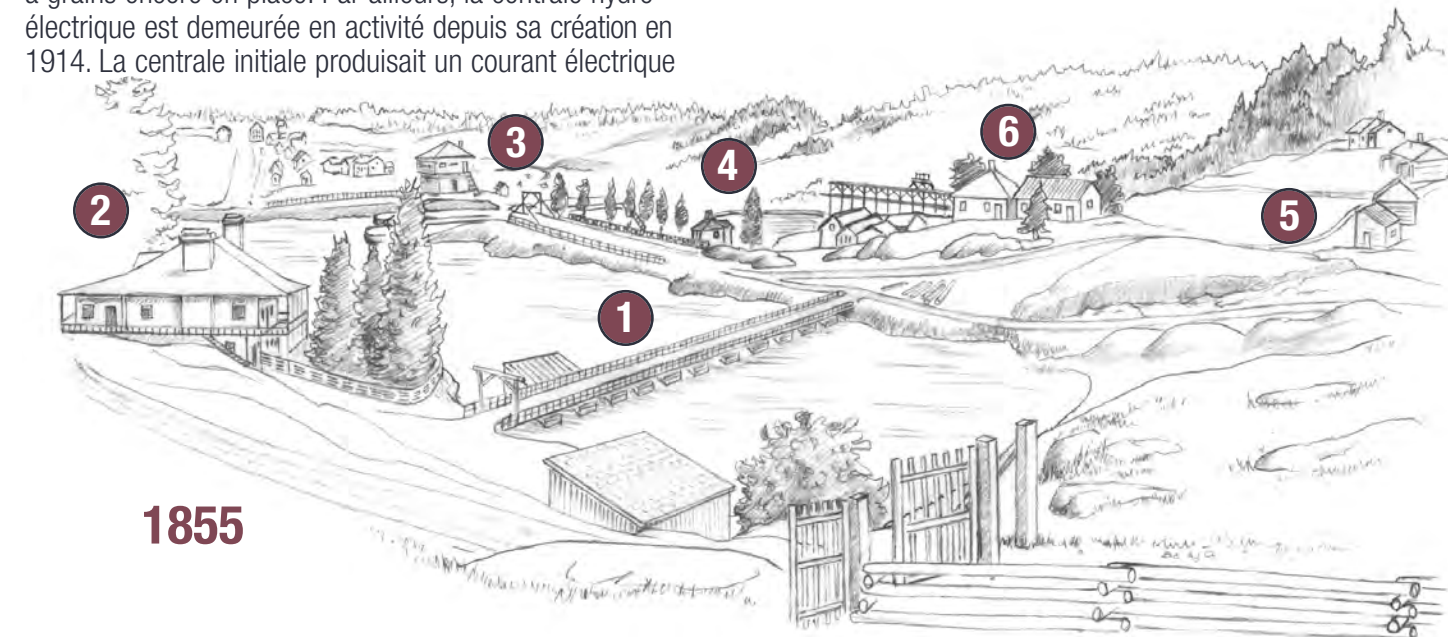


Scierie en 1830

Après 1856

n'habitent pas si loin d'un moulin, pourtant certains d'entre eux devaient parcourir une distance de dix à vingt milles; et, avant l'ouverture des routes, ils devaient transporter leur grain à dos d'homme sur toute cette distance. »

Jon Clark, fils de Robert Clark, se rappelle qu'à l'époque le moulin a été fabriqué à partir « de billots ou de bois grossièrement équarris ». Au fil des ans, différents moulins disparaissent pour diverses raisons : incendie, abandon, dégâts d'eau et épuisement des ressources. La crue printanière de 1905 finit par avoir raison du dernier moulin à grains encore en place. Par ailleurs, la centrale hydro-électrique est demeurée en activité depuis sa création en 1914. La centrale initiale produisait un courant électrique



1855

continu, qui, en 1924, a été transformé en courant alternatif capable de générer 2 400 hp.

Le croquis de l'après-1856 illustre le moulin (1) en aval des écluses dans le chenal original de la rivière Cataraqi. Son apparence est très différente de celle des années 1830. Un long pont de bois (2) relie le blockhaus (3) au village de Kingston Mills vers l'est. Le pont a été remplacé par un barrage de ciment et un déversoir, créant un nouveau bassin qui cache la maçonnerie en pierres du barrage original (4) et du déversoir (5). Le barrage et le déversoir servent à contrôler les niveaux d'eau du lac Colonel By et l'approvisionnement en eau des turbines de la centrale hydroélectrique.

Le croquis de 1855 représente une passerelle (1) qui enjambe une baie du lac Colonel By. Cette passerelle mène à la résidence (2) de Robert Drummond, entrepreneur, dans laquelle a vécu le maître-éclusier après la construction des écluses. Parmi les autres bâtiments, il y a le blockhaus (3); le quartier général (4) de la section de la rivière Cataraqi érigé en 1831 à l'endroit où s'élève actuellement la maison Anglin; ainsi que le bureau du lieutenant Brisco, une école, des ateliers, et des bâtiments-dortoirs (5).





**Bureau de Cataraqui**

**1891**

Pendant la période comprise entre la construction du canal et 1855, de nombreux bâtiments changent de vocation. En 1855, on entreprend la construction du pont à poutre triangulée **(6)** de la Compagnie du Grand Tronc, qui devait relier pour la première fois Montréal à Toronto. En 1929, la Compagnie des Chemins de fer nationaux bâtit le pont de chemin de fer à trois travées fixes et y aménage deux voies. Les deux culées du pont et le pilier contigu aux écluses combinées, qui composent un pont érigé en 1890, sont revêtus de pierres.

La peinture réalisée en 1832 par William Clegg, responsable de la paie, présente une vue d'ensemble du poste d'éclusage. Les moulins **(1)** ne sont pas représentés au même endroit que sur le croquis de 1856. À l'ouest du blockhaus **(2)** se trouve un pont basculant à deux volées **(3)** doté de deux travées levantes identiques formant un arc au centre de l'écluse. Le mécanisme élévateur est constitué de deux paires de bras pivotants à contrepoids reliés aux volées par des chaînes. Ce pont est d'abord remplacé par un pont tournant de type Kingpost, semblable à celui situé en amont, à Lower Brewers, puis par un pont tournant moderne en acier. La taille du bassin tournant **(4)** est particulièrement impressionnante.

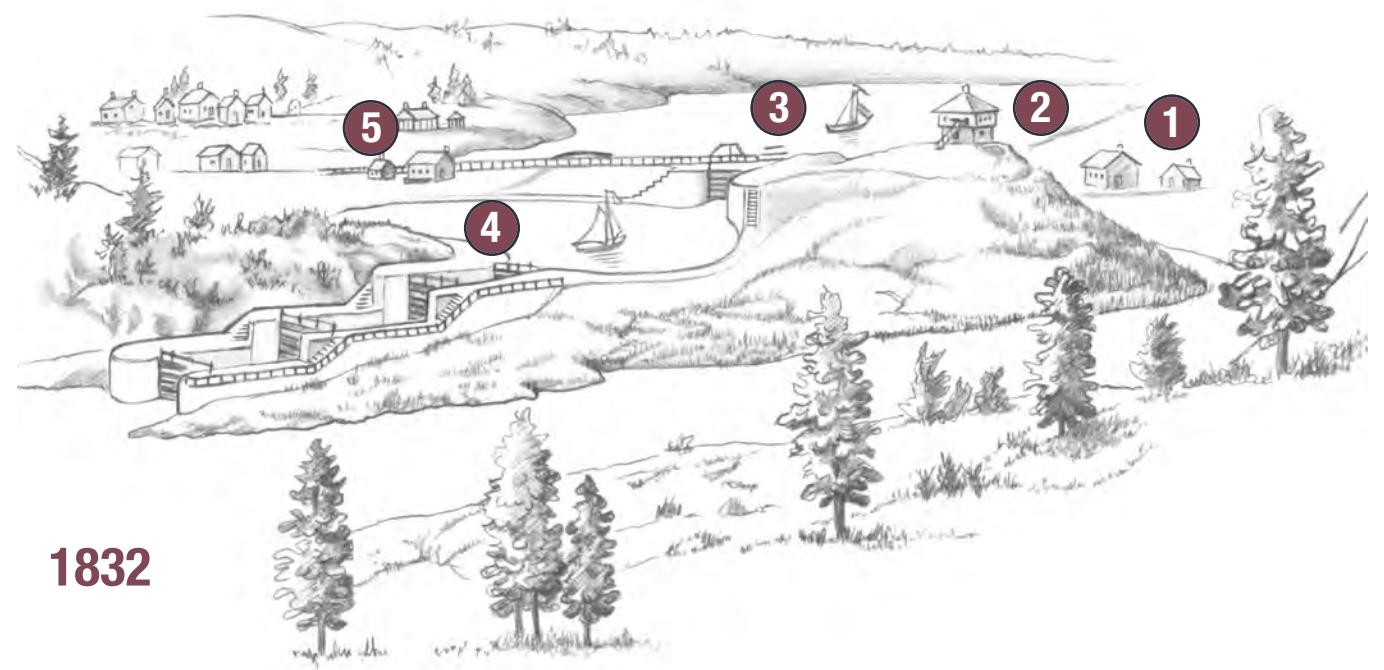
Aujourd'hui, le bassin est beaucoup moins imposant qu'à l'origine. Dans les années 1830 et 1840, il sert de point de transbordement des marchandises et des matériaux en raison de la grande barre de sable appelée « Shallows » située en aval de Kingston Mills, qui empêche certains bateaux de poursuivre leur trajet en toute sécurité. Sur le versant nord du bassin **(5)** se trouve le bâtiment principal de la section de la rivière Cataraqui du canal. Il est démoli en 1904 pour faire place à une résidence de maître-éclusier qui renferme aussi un bureau de poste jusqu'en 1946. De nos jours, c'est un centre d'orientation et d'interprétation du Canal-Rideau.

Le canal Rideau est l'un des plus beaux exemples à l'échelle mondiale d'un réseau de plans d'eau successifs. Pendant la création du canal, une série de digues et de barrages sont aménagés afin d'élever les niveaux d'eau de 1,5 m pour accueillir les vapeurs. Kingston Mills se targue aujourd'hui de posséder le plus long tronçon de digues et de barrages combinés. La digue de l'ouest, qui s'étend sur 805 m, sert de lien entre l'axe Frontenac (un prolongement

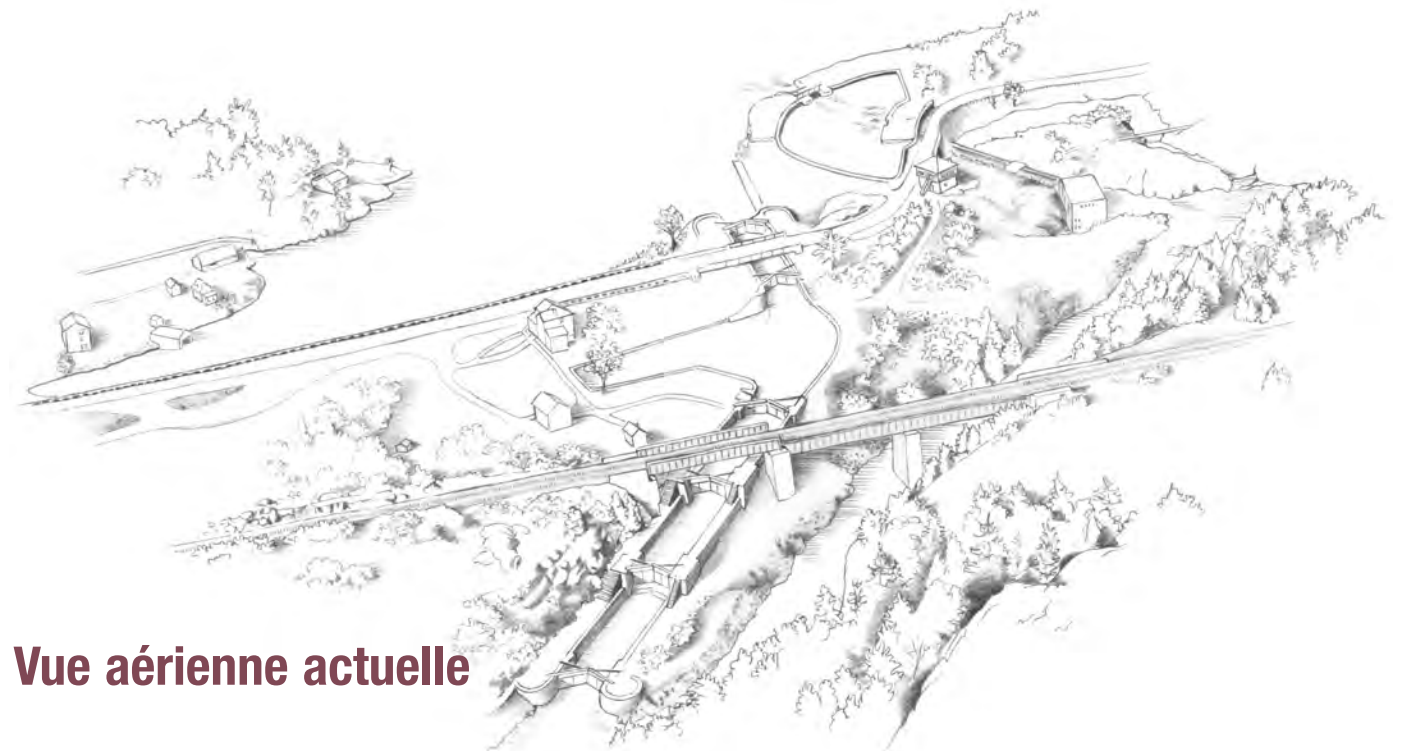
du Bouclier canadien) et la plaine de calcaire de Napanee, qui recèle un marais et une carrière abandonnée. Au sud, l'affleurement de granite de l'axe Frontenac représente l'un des obstacles les plus importants pendant la construction du canal Rideau. La poudre noire utilisée pour dynamiter ces rochers très résistants cause de nombreuses pertes de vie et blessures le long de la voie navigable.

La malaria est un autre problème chronique auquel les travailleurs doivent faire face pendant la construction du canal. À l'été de 1828, le capitaine Savage écrit : « À Kingston Mills, le lieutenant Briscoe, Royal Engineers, le surveillant adjoint, l'entrepreneur, son commis, le contremaître et presque tous leurs hommes (une centaine) ont été frappés. Le commis et douze hommes sont morts, le lieutenant Briscoe est toujours extrêmement malade (il a la fièvre des lacs) ».

Le Canal-Rideau compte quatre blockhaus. L'architecture du blockhaus de Kingston Mills est celle que l'on retrouve partout en Amérique du Nord. Le bâtiment de 7,3 m<sup>2</sup>



**1832**



### Vue aérienne actuelle

possède des murs de 1 m d'épaisseur conçus pour résister à des tirs au canon de petit calibre et est coiffé d'un toit en fer-blanc de forme pyramidale pouvant supporter le feu et la neige des hivers canadiens. L'étage supérieur, inspiré des fortifications médiévales, fait saillie par rapport au rez-de-chaussée, et est percé de mâchicoulis (de petites ouvertures qui permettaient aux occupants de faire feu sur l'ennemi). Les meurtrières pratiquées dans les murs de bois équarri sont longues et étroites, mais évasées vers l'extérieur pour offrir aux défenseurs un angle de tir plus large. Après sa construction en 1832, des soldats de l'armée régulière britannique et des miliciens y logent continuellement de juillet 1838 à janvier 1841 en raison des tensions accrues avec les Américains et des querelles internes causées par la rébellion du Haut-Canada. Le bâtiment peut alors accueillir jusqu'à 20 hommes en garnison. Aujourd'hui, le blockhaus a retrouvé son état d'origine et est meublé à la façon des années 1830.

À un certain moment, un manoeuvre et sa famille occupent chaque étage du blockhaus. Les autres travailleurs vivent,

pendant la saison de la navigation, dans une structure de bois construite en 1881 portant le nom de « lodge » (abri). Ce bâtiment d'un étage et demi, situé près du blockhaus, faisait 5,5 m sur 4 m. Chaque étage ne comportait qu'une seule pièce. L'« abri » a été démoli en 1972.

Le bureau d'écluse actuel, autrefois un entrepôt, est l'un des derniers bâtiments de service encore debout à Kingston Mills. De nombreux autres bâtiments sont disparus au fil des ans, notamment des granges, des écuries, des locaux de chantier, des bâtiments ferroviaires et probablement une forge située dans les environs du bureau d'écluse.

Illustré par Dorothea Larsen (Kappler)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le directeur général de l'Agence Parcs Canada, 2008  
QS-C194-000-FF-A1

*Also available in English*