

L'Outaouais, voie d'eau navigable

Ernest Labelle

Volume 3, numéro 1, juin 1997

Des Mille Isles aux Deux-Montagnes

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11185ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Labelle, E. (1997). L'Outaouais, voie d'eau navigable. *Histoire Québec*, 3(1), 5-7.

L'Outaouais – voie d'eau navigable

PAR ERNEST LABELLE*

La rivière des Outaouais, principal affluent du Saint-Laurent, prend sa source au lac Capimitchigama à quelques 250 km au nord d'Ottawa. Dans sa dernière partie en amont de Montréal, la navigation est difficile car, les rapides sont nombreux. Les plus importants, avec 14 mètres de dénivellation, sont ceux du Long-Sault qui s'étendent sur près de 10 km entre Grenville et Greece's Point. Carillon, avec ses rapides et les énormes pierres qui parsèment le chenal de la rivière jusqu'à Saint-André, représente un autre obstacle majeur à la navigation.

À Pointe Fortune, l'Outaouais cesse de servir de frontière entre l'Ontario et le Québec et continue sa route au Québec. Coulant en direction sud-est, la rivière des Outaouais est séparée en quatre bras distincts par les îles de Montréal, Jésus et Perrot. Mais avant de se séparer, la rivière des Outaouais s'élargit et forme le lac des Deux-Montagnes. Étant donné la dénivellation d'un mètre entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis, les deux



Shooting the Rapids, Quebec, 1879. Illustration de Frances Anne Hopkins [1832-1919].

SOURCE : ANC C-2774

bras de la rivière qui entourent l'île Perrot sont caractérisés par un puissant courant parsemé de petits rapides.

Travaux d'aménagement de la rivière des Outaouais au XIX^e siècle

La guerre de 1812 a convaincu les militaires Britanniques de la nécessité d'ouvrir une deuxième voie de communication avec les grands lacs. Après de nombreuses étu-

des, il est décidé de construire un canal dans la rivière des Outaouais près de la chute de la Chaudière. Dirigés par le colonel By, les travaux débutent en 1827 et le canal Rideau à Bytown (Ottawa) est inauguré en 1832. Il permet de se rendre jusqu'à Kingston sur le lac Ontario, en pas-

sant de la rivière des Outaouais à la rivière Rideau.

En 1818, on procède à une première étude des obstacles à surmonter pour faire passer de petits navires militaires sur l'Outaouais. On recommande la construction de canaux aux rapides de Carillon, à la Chute-à-Blondeau et aux rapides du Long-Sault. En

1819, les militaires entreprennent des travaux à Grenville, lesquels se terminent en 1827. Le canal de Carillon est terminé en 1833 et inauguré officiellement en avril 1834. Bien que la vocation de ces canaux soit d'abord militaire, l'aspect commercial prend rapidement le dessus.

La construction de ces canaux exige toutefois l'acquisition des terrains nécessaires. En 1829, le Gouvernement adopte un décret qui permet à la Couronne de recouvrir une étendue de terre à Carillon. Pour prévenir toute obstruction et nuisance dans le voisinage des écluses, la Couronne s'approprie toute la superficie comprise entre le canal et le cours d'eau.

Les propriétaires de ces terres demandent des indemnités, ce que refuse le Gouvernement. Mais devant les protestations et les manifestations publiques, le Gouvernement décide de confier l'affaire à un arbitre : un dénommé Brown de Beauharnois est choisi. Il se rend Carillon en octobre 1830 où il se heurte à l'hostilité d'un groupe de propriétaires locaux.

Très vite, Brown juge inutile de poursuivre ses efforts et quitte les lieux. L'année suivante, un nouveau décret auto-

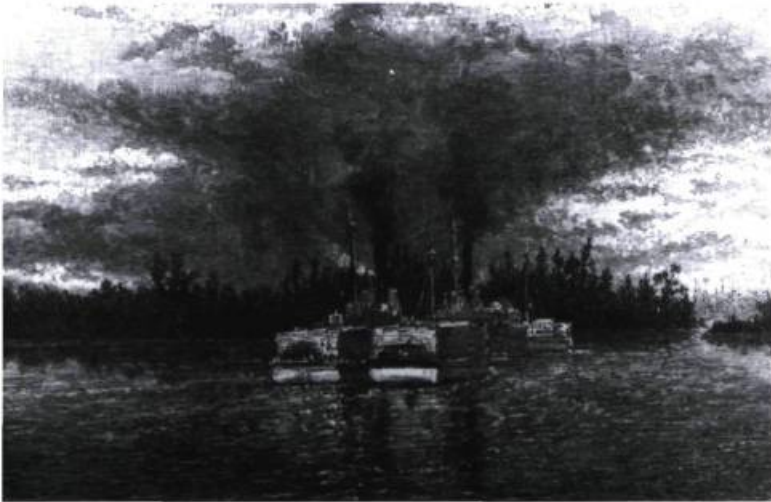


Le Princess au quai de Saint-Placide au début du siècle.

SOURCE : Collection Denise Caron

suite à la page suivante

rise la récupération de toutes terres nécessaires n'étant pas visées par le précédent décret et autorise aussi l'abandon des terres antérieurement visées mais devenues superflues. Les propriétaires intentent des poursuites en justice. Ils obtiendront finalement un jugement favorable en 1832.



Vapeur tirant une cargaison de bois à bord des chalands

SOURCE : Picturesque Canada, Toronto, 1882

Début de la navigation commerciale sur l'Outaouais

Le premier type d'embarcation à évoluer sur nos eaux est le canot amérindien, mais très tôt, répondant au besoin d'embarcations moins fragiles et pouvant transporter plus de marchandises, le bateau fait son apparition: il y en a de toutes les dimensions. Ceux utilisés sur la rivière des Outaouais atteignent 75 pieds de long par 10 à 12 pieds de large et ont 4 à 5 pieds de profond sous un pont rudimentaire.

Le bateau est généralement manœuvré par 5 hommes : 4 aux rames et un au gouvernail. On se sert aussi de perches pour le pousser dans les rapides et souvent de câbles pour le hâler. On peut également y hisser une voile. Le bateau est bientôt suivi par une version plus grande: le «Durham Boat» qui est plus carré et peut avoir jusqu'à 90 pieds de long. Mais le mode de propulsion est toujours le même, un peu de voile et beaucoup de bras...

À certains endroits, comme à Vaudreuil, on se sert de cabestans (treuils) installés sur de petits quais pour hâler les em-

barcations qui remontent le courant. À Carillon, on accoste aux pieds des rapides, la cargaison est déchargée et transportée par voie de terre jusqu'à Grenville, pendant que le bateau est poussé avec des perches et tiré avec des câbles. Cette opération, pour franchir 19 km, prenait de 24 à 48 heures.

Navigation à vapeur sur l'Outaouais

Le premier vapeur à faire son apparition sur la rivière des Outaouais, en 1820, est le **Union of Ottawa** : un navire de 125 pieds propulsé par un moteur de 28 chevaux-vapeur. Mais, construit à Hull, il ne peut que naviguer entre Grenville et Hull, une distance de 95 km qu'il met 24 heures

à parcourir.

Ce n'est que 7 ans plus tard, en 1827, que la communication fut assurée sur le bas de l'Outaouais, avec l'arrivée du **William Henry** et du **St. Andrew**. Ces deux vapeurs relient Lachine à St-André et Carillon où les marchandises sont déchargées et transportées en haut des rapides à Grenville.

Le nombre des navires à vapeur augmente rapidement dans les années 1830, particulièrement après que le réseau de canaux a été terminé. Par exemple, en 1839 la «Ottawa and Rideau Forwarding Co.» exploite 10 navires à vapeur entre Montréal et Kingston, 6 sur le canal Rideau et 4 sur l'Outaouais. De plus, cette compagnie opère 26 grandes barges avec pont de 75 à 100 tonnes chacune et 24 plus petites. Ils ont des entrepôts à Lachine, Carillon, Grenville, Bytown, etc.. Plus de 650 personnes travaillent pour cette compagnie, dont 600 membres d'équipage.

La navigation sur l'Outaouais sera très florissante durant tout le XIX^e siècle. Dans le rapport annuel du Ministère des Chemins de fer et des Canaux pour l'an-

née 1894, on apprend que 2 358 navires canadiens (à vapeur et à voiles) ainsi que 309 navires américains ont emprunté les différents canaux de la rivière des Outaouais,

Dans le même rapport, on apprend que les principales marchandises transportées sont le bois scié, le bois de chauffage, l'argile, la chaux et le sable ainsi que diverses céréales. Par contre, les navires remontant l'Outaouais ne transportent que peu de marchandises, composées surtout d'approvisionnement (viande et ferronnerie) destinées aux immenses chantiers de bûcherons et aux scieries de la vallée de l'Outaouais. En cette même année de 1894, 13 828 passagers empruntent les divers canaux de la rivière.

Les petites écluses de Carillon ne permettent cependant pas à tous les navires de franchir les rapides. Certains, trop gros pour les écluses, ne peuvent aller plus loin. Pour contourner ce problème, la compagnie Sykes et Deberg construit, en 1857, un chemin de fer de 21 km entre Carillon et Grenville. Les marchandises et les passagers doivent faire un petit voyage par chemin de fer avant de remonter dans un autre navire à destination d'Ottawa ou de Kingston. Le problème est le même pour certains navires naviguant en haut des rapides.

Durant tout le XIX^e siècle, il y eut plusieurs compagnies de navigation sur l'Outaouais, certaines ayant des navires très luxueux. Un de ceux-là fut le **Peerless** qui commence sa carrière en 1873: il a 210 pieds de long et peut prendre 1200 passagers. D'autres avaient des cabines pour les passagers. Le **Oldfield** en avait 36, mais, chose particulière à ce navire, 24 étaient pour les hommes et 12 pour les femmes ; c'était en 1846. Plus tard, ce vapeur servira de remorqueur pour les trains de bois sur la rivière et le lac des Deux-Montagnes. Ce sort était souvent celui réservé aux navires vieillissants.

Travaux de reconstruction à partir de 1870

Comme on l'a vu plus tôt, à cause des dimensions différentes des écluses de Carillon et de Grenville, les premières ont 134 pieds de long par 33 pieds de large, tandis

que les deuxièmes n'ont que 108 pieds de long par 19 de large, la navigation sur l'Outaouais est étranglée à Grenville.

En 1870, une commission des canaux fut chargée de faire le bilan des problèmes. Mais le défi aux ingénieurs était de taille: il fallait agrandir tous ces ouvrages sans nuire à la circulation maritime. La solution, retenue à Carillon, fut de construire un barrage en haut du village de Carillon, ce qui aurait pour avantage d'inonder les rapides de Chutes-à-Blondeau et permettre une navigation directe entre Carillon et Grenville. On résolut également de construire un nouveau canal avec deux écluses de 200 pieds par 45 pieds chacune, et également, pour les cages de bois, un nouveau glissoir de 200 pieds de long sur 45 pieds de large. Les travaux commencés en 1873 ne seront terminés qu'en 1882.

À Grenville, le nouveau canal comprenant 5 écluses de mêmes dimensions que celle de Carillon fut construit entre 1871 et 1884.

Les dernières modifications au réseau de canaux de l'Outaouais sont les travaux de l'Hydro-Québec à Carillon de 1959 à 1963: il ne s'agissait plus d'améliorer la navigation mais de produire de l'électricité. Ainsi s'est terminée une grande époque de navigation commerciale.

Quelques mots sur les «cageux»

On ne peut parler de la rivière des Outaouais sans dire quelques mots sur les «cageux», ces intrépides navigateurs qui, souvent avec femmes et enfants, vivaient pendant plusieurs semaines sur ces immenses cages formées de plusieurs milliers de billots de bois, qu'ils convoaient à partir du haut de la rivière jusqu'à Québec.

Vers 1830, 2 000 hommes travaillaient à la préparation des cages et plus de 7 000 pour les conduire jusqu'à Québec. En 1845, plus de 2 000 cages arrivent à Québec.

Dans son histoire de l'Abord-à-Plouffe, l'abbé Froment écrit : «[...] les cageux, quand ils venaient de la rivière Ottawa après avoir traversé le lac des Deux-Montagnes et sauté le Cheval Blanc, devaient sauter les terribles et dangereux Rapides



À bord d'une cage sur la rivière Outaouais

SOURCE : ANC C-3747

du Crochet. Il fallait avant s'arrêter et séparer les énormes cages, qu'ils attachaient à nouveau en bas des rapides. L'endroit de l'arrêt était chez les Plouffe, d'où le nom L'Abord-à-Plouffe. Parfois, il y avait tant de cages qu'elles couvraient l'espace entre l'actuel pont Lachapelle et l'île Patton [...].

La dernière cage à emprunter la rivière des Prairies le fit en 1908. C'était la fin de l'époque des «cageux».

Ce texte est le condensé de l'article paru en septembre 1996 dans le 40^e numéro des Cahiers d'histoire de la Société d'histoire régionale de Deux-Montagnes. Le lecteur désireux d'en savoir plus long sur la navigation sur la rivière des Outaouais pourra consulter cette publication. ■

* L'auteur est archiviste et membre de la Société d'histoire régionale de Deux-Montagnes.

PONT GÉDÉON-OUIMET

Ce pont de l'Autoroute des Laurentides enjambe la rivière des Mille Îles en prenant appui sur les îles Morris et Lefebvre. Né à Sainte-Rose le 2 juin 1823, Gédéon Ouimet fut premier ministre de la province de Québec du 27 février 1873 au 22 septembre 1874 alors qu'il était député du comté de Deux-Monta-



gnes. Il dut abandonner ses fonctions de premier ministre en raison du scandale des tanneries. Il avait été élu dans ce comté en 1867 et en fut le député jusqu'à sa nomination comme surintendant de l'instruction publique le 28 janvier 1876. Il avait été maire de Vaudreuil de 1852 à 1854.