Document generated on 07/15/2025 8:23 p.m.

Histoire Québec

La grande route de l'Outaouais

Gilles Boileau

Volume 4, Number 2 bis, January 1999

Villages et rivières du Québec

URI: https://id.erudit.org/iderudit/11324ac

See table of contents

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Boileau, G. (1999). La grande route de l'Outaouais. *Histoire Québec*, *4*(2 bis), 22–25.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 1999

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

La grande route de l'Outaouais

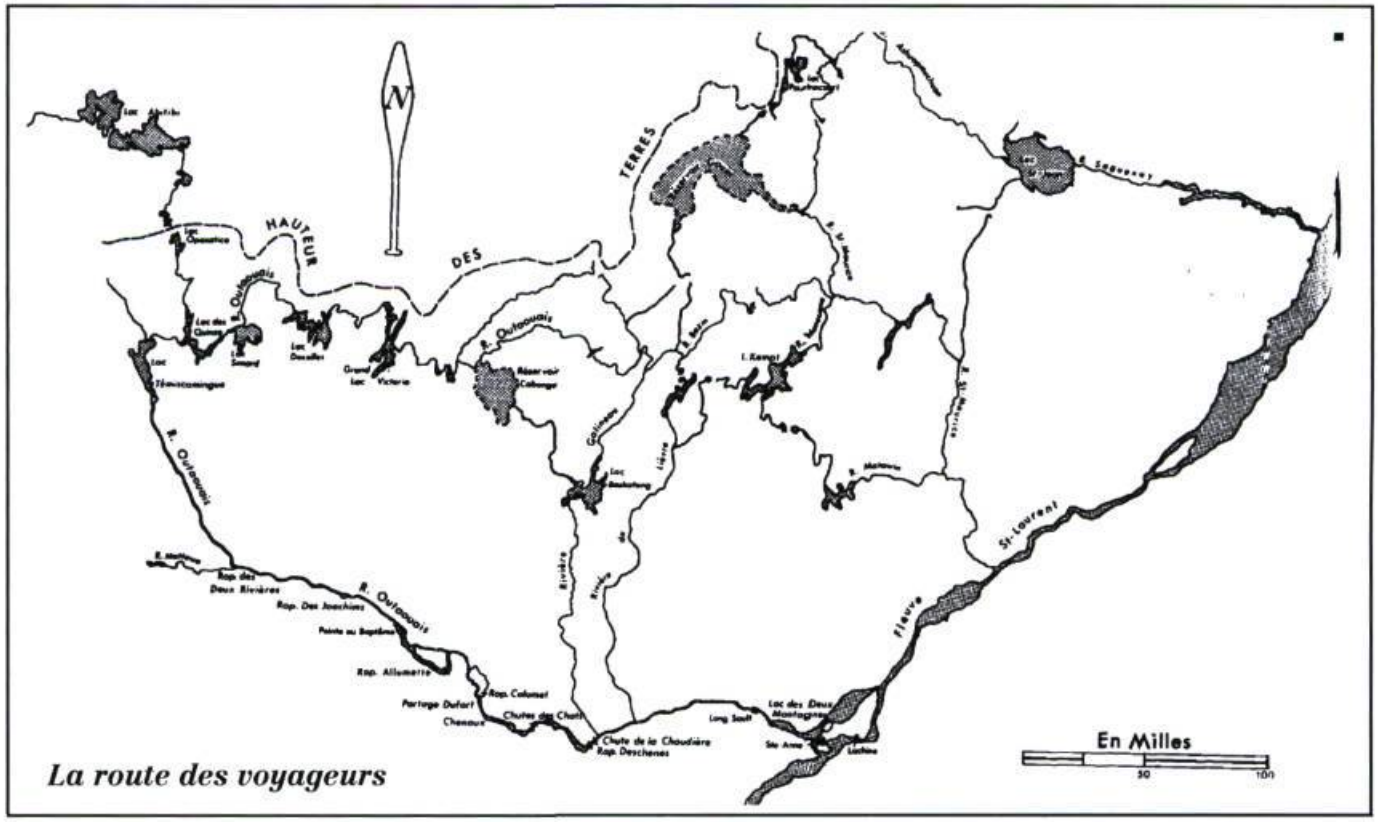
PAR GILLES BOILEAU

Rivières et lacs ont toujours constitué la grande route de la traite des fourrures en Amérique du Nord. Montréal était à la fois le point de départ et le point d'aboutissement de ce réseau et le centre névralgique de ce commerce. Il fallait aller chercher les fourrures sur les terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson ou de la Compagnie du Nord-Ouest. La principale «route» partait de Montréal et se terminait à Fort Chipewyan, sur les rives du lac Athabaska, dans le nord de l'Alberta d'aujourd'hui... à deux pas (ou presque) des fameux gisements de sables bitumineux. La première partie de cette route empruntait le couloir de la rivière des Outaouais, au cœur de la Nouvelle-France, entre le Haut et le Bas-Canada... entre Ontario et Québec d'aujourd'hui.

On appelait «Montréalais» les commerçants de fourrures dont les quartiers généraux étaient à Montréal. Ces Montréalais étaient en réalité les gens de la Compagnie du Nord-Ouest. Pour bien comprendre ce dossier de la traite, du transport et du commerce des fourrures, il faut savoir que la région de l'Athabasca (terminus de la route des fourrures de la compagnie) était à près de 5 000 kilomètres de Montréal, qu'il n'y avait que cinq mois entre les périodes de gel et de dégel limitant ainsi grandement la durée possible de la navigation sur les lacs et les rivières, qu'un canot de transport ne pouvait, au mieux, parcourir qu'une distance de 1 500 kilomètres par mois, que les canots requis pour les lacs Supérieur et Huron étaient trop gros pour les cours d'eau et les portages de la région située à l'ouest du lac Supérieur, et inversement.

Les Montréalais résolurent ce problème en employant deux équipes de canots. Un grand entrepôt central fut construit au **Grand Portage**, sur la rive ouest du lac Supérieur, un peu au sud de l'actuelle ville de Thunder Bay, puis déménagé plus tard à Fort William (actuellement Thunder Bay). Les deux brigades de canots partaient de deux points opposés, Lachine et Fort Chipewyan, au début de mai et à la mi-mai respectivement. Elles se rencontraient à l'entrepôt, où elles échangeaient leurs cargaisons avant de reprendre leur route en sens inverse.

Voici, à titre indicatif, une brève description de la première partie de cette grande route des fourrures, la première véritable et authentique route transcanadienne, qui, des années durant, fut l'épine dorsale de l'économie canadienne. Ce premier grand tronçons va de Lachine – au-delà



La route des voyageurs

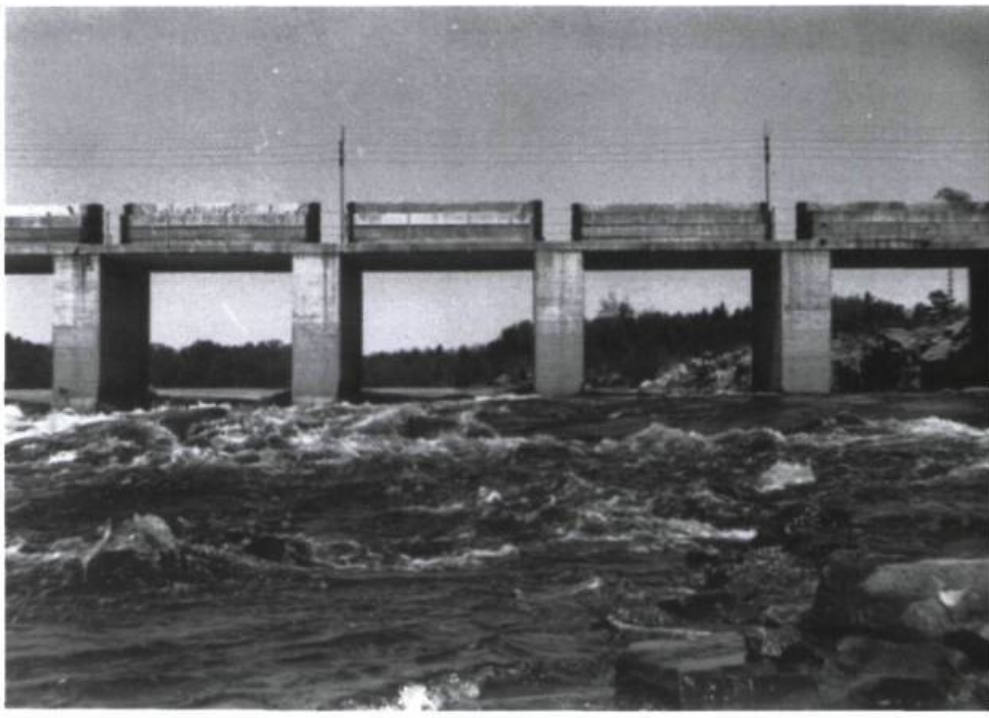
des rapides sur le Saint-Laurent– jusqu'au Grand Portage.

Rien ne pouvant être entrepris avant que la rivière des Outaouais ne soit libre de glace, c'est vers le 1er mai que des chevaux amenaient provisions et bagages jusqu'à Lachine d'où ils étaient embarqués à bord des «canots de maîtres». Avec l'aménagement du canal de Lachine, vers 1824, les départs purent s'effectuer de Montréal. Mais à peine avait-on franchi une trentaine de kilomètres qu'il fallait décharger partiellement les embarcations pour passer plus facilement les rapides de Sainte-Anne avant de s'engager sur le lac des Deux-Montagnes. En vérité, on passait ces rapides de Sainte-Anne en *demi-charge*, c'est-à-dire en deux voyages.

En route, on pouvait apercevoir, sur la droite, la Mission des Messieurs de Saint-Sulpice, établis sur une des plus belles pointes de terre depuis 1721. D'ailleurs, la compagnie des Indes occidentales possédait dans cette mission un poste de traite et un magasin, avec l'accord des seigneurs qui y trouvaient leur profit.

En fin de journée, les voyageurs –ou les rameurs– étaient habituellement parvenus au pied des rapides du Long-Sault qu'on franchissait *à la cordelle*, en halant les embarcations depuis la rive nord. Un premier bivouac était habituellement établi à cet endroit d'où on attaquait dès le lendemain matin la rivière des Outaouais, connue aussi comme *la Grande Rivière*.

Cet arrêt de quelques heures, pour une courte nuit habituellement, laissait certainement le temps aux voyageurs et aux hommes de canot de se remettre en mémoire «le drame du Long-Sault». Ce serait à cette hauteur, bien que l'on discute encore sur le lieu exact de l'affrontement, que Dollard et ses compagnons auraient perdu la vie dans un combat mémorable livré à quelques centaines d'Indiens. Dans le petit village de Carillon, habité en 1837 par un bon lot d'Orangistes anti-patriotes, on a élevé un premier monument à Dollard et à ses compagnons en 1919. Il n'est pas impossible que la construction d'un immense barrage par Hydro-Québec en face de Carillon vers 1960 ait englouti le site du combat. Un peu comme si on voulait s'excuser de ce geste, un second monument, fait de 17 monolithes, a été érigé juste en amont du barrage.



Barrage sur l'Outaouais, à la hauteur de l'île du Calumet.

Une fois franchi les rapides du Long-Sault, sur une centaine de kilomètres on avançait maintenant plus rapidement et plus facilement jusqu'aux rapides qui se trouvent au droit de la ville actuelle de Hull. C'était alors le commencement d'une longue aventure où les portages allaient être nombreux et souvent périlleux.

Après les rapides de la Grande et de la Petite Chaudière et les rapides Deschênes, s'amorçait un long et difficile parcours, où on abordait d'abord la chute et les rapides des Chats. On a donné à un élargissement de la rivière, à cette hauteur, le nom de lac des Chats. On en sort par un chenal qui cherche sa route entre une kyrielle d'îles et de non moins nombreux rapides baptisés *les Chenaux*. Vient ensuite le portage Dufort du nom d'un voyageur de ce nom qui s'y serait noyé. Pour éviter plusieurs portages harassants, les voyageurs contournaient ensuite par la droite –du côté québécois– l'île du Grand Calumet d'abord, où le portage ne comportait pas de grandes difficultés, et l'île aux Allumettes ensuite. Après être passés devant la légendaire pointe au Baptême, les voyageurs atteignaient le célèbre portage Des Joachims, long de près de quatre kilomètres, mais aujourd'hui disparu. Il y a maintenant sur le site de ces rapides, un barrage hydro-électrique d'une grande puissance. Il y a aussi, sur la rive nord de la rivière, le petit village de Rapide-des-Joachims, le seul village québécois que l'on ne peut atteindre qu'en passant par l'Ontario.

Plus loin, c'est la rivière Mattawa. C'est le début du parcours «ontarien». Avec l'élévation du niveau des eaux des portages aux noms pittoresques comme le portage du *Plein Champ* et le portage de *la Décharge des Roses* sont disparus, noyés sous de hautes eaux artificielles. Au bout de 75 kilomètres on atteint le lac à la Truite, source de la rivière Mattawa. C'est alors qu'il faut franchir la hauteur des terres ou encore la ligne de partage des eaux. Ici, une douzaine de kilomètres séparent le lac à la Truite et le lac Nipissing. C'est à cette hauteur que l'on passe du versant «outaouais» au versant « huronien ».

Cette ligne franchie, c'est par le lac Nipissing et son exutoire, la rivière des Français, qu'on entre dans la baie Georgienne, à la condition de trouver le meilleur des quatre chenaux qui forment et se partagent l'embouchure de la rivière.

Le plus accueillant et le plus favorable de ces quatre chenaux s'appelle, bien entendu, le chenal des Voyageurs. À proximité de ce point terminus, se trouvait, et elle y est encore, la Prairie des Français transformée par les voyageurs en lieu de prédilection pour campements et bivouacs. Et surtout, on y réparait les canots avant d'entreprendre la traversée de la Baie Georgienne, du lac Huron et du dangereux lac Supérieur, en route pour le Grand Portage.

C'est à Samuel de Champlain que l'on doit les premiers commentaires sur le lac des Deux-Montgnes. Dans une première tentative de pénétrer plus profondément dans la rivière des Outaouais, que l'on connaissait à cette époque comme la rivière des *Algoumequins*, Champlain passa, le 31 mai 1613, par le lac des Deux-Montagnes. Il nous décrit cette partie de son voyage en ces termes... «Le dernier May, nous passasmes par un autre lac qui a sept ou huit lieues de long et trois de large, où il y a quelques îles: le pays d'alentour est fort uni, hormis en quelques endroits où il y a des coteaux couverts de pins». Déjà Champlain semblait avoir repéré au moins deux « montagnes », celle de Rigaud et celle d'Oka peut-être. À moins qu'il ne se soit agi de cet ensemble formé par les deux collines d'Oka et de Saint-Joseph-du-Lac.

Sur une carte dressée en 1632, Champlain identifie ce même lac comme le *lac de Soissons*. Puis, en 1674, le Père Antoine Delmas, jésuite, dans le compte rendu de son voyage d'exploration autour de l'île de Montréal, fit allusion lui aussi au lac des Deux-Montagnes... «Nous passasmes le 5e rapide proche de l'île Jésus [...] ensuite nous montasmes l'embouchure du lac des Deux-Montagnes».

Dans son voyage de 1613, Champlain remonta la rivière des Outaouais jusqu'à l'Île aux Allumettes. Mais il semble qu'entre le lac des Chats et le lac des Allumettes, il ait abandonné temporairement la grande rivière au profit d'une autre route, moins difficile. Connaissant bien cette rivière et tous ses pièges, les Indiens, qui accompagnaient Champlain et lui servaient de guides, auraient emprunté un trajet du côté «ontarien». Selon les anciens, les Indiens et le célèbre voyageur auraient en effet quitté la rivière une fois franchis les Chenaux, pour grimper sur la rive et emprunter alors un parcours plus facile fait de la succession d'une douzaine de petits lacs, aux portages courts et faciles, aboutissant ainsi à la rivière Muskrat, sur le site actuel de Pembroke. Ils auraient pu emprunter cette route –connue abusivement comme la route Champlain– en raison de la légèreté de leurs canots, beaucoup plus faciles à «portager» que les gros *canots de maître* utilisés habituellement pour le transport des ballots de fourrures et toutes les provisions sur *la Route des Voyageurs*.

D'un poids dépassant parfois les 275 kilos (600 lbs), le canot de maître, comme l'indique son nom, était le plus impressionnant et le plus costaud. Avec ses dix mètres de longueur, il fallait quatre hommes aux épaules solides pour le porter d'un rapide à un autre. À l'ouest du Grand Portage et du lac Supérieur, on utilisait le *canot du Nord*, plus petit et plus léger, donc plus facile à «portager».

Les rapides de Sainte-Anne et du Long-Sault n'existent plus. Ceux de Sainte-Anne ont été vaincus par la construction d'un canal et ceux du Long-Sault ont été noyés. Dans les deux cas, des écluses permettent de passer sans danger du lac Saint-Louis au lac des Deux-Montagnes et de ce dernier à la rivière des Outaouais. Ces deux canaux de Sainte-Anne et de Carillon (Long-Sault) font partie du réseau de canaux historiques navigables de Patrimoine Canada qui présente en ces termes ce réseau qui fut créé pour des raisons stratégiques:

La rivière des Outaouais constitue un des principaux affluents du fleuve Saint-Laurent. Elle permet un axe de navigation interne entre Montréal, Ottawa et Kingston. Son parcours toutefois était ponctué de plusieurs rapides obligeant de nombreux portages pour les voyageurs.

Dès les premières décennies du XIXe siècle, la rivière des Outaouais allait être améliorée par la construction d'un réseau de canalisation dont le canal de Carillon ne forme qu'un des nombreux éléments. Ces canaux furent construits par des militaires britanniques en garnison au Canada. Leur but était lié à des impératifs stratégiques bien précis. Le noyau principal de ce réseau de canalisation composé des canaux de Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville devait assurer le transport des troupes et du matériel militaire entre Montréal et Kingston dans l'éventualité d'un blocus américain sur le Saint-Laurent, comme cela s'était déjà produit lors de la guerre de 1812.

En vérité, il y eut trois canaux à Carillon: un premier construit entre 1825 et 1829, un second entre 1873 et 1882 et le dernier entre 1960 et 1963. On peut encore voir avec émotion les vestiges des toutes premières écluses... et aussi la maison du surintendant et la caserne où logeaient les troupes qui se joignirent à Colborne pour faire feu sur les Patriotes de 1837. Le canal de Grenville existe encore, aussi solide et majestueux qu'inutile, sinon pour rappeler une époque lourdement chargée d'histoire. Inauguré en 1843, le canal de Sainte-Anne-de-Bellevue eut aussi pour objectif de faciliter, jusqu'au début du XXe siècle, le transport du bois venant de l'Outaouais et de la Gatineau.

Pendant de nombreuses générations, la vallée de l'Outaouais a été le pays des «draveurs» et des «cageux». Si chacun sait depuis toujours ce qu'est un «draveur», il en va peut-être autrement dans le cas des «cageux». Eh bien! ce sont ces hommes qui avaient la responsabilité de mener depuis la basse vallée de l'Outaouais jusqu'au port de Québec d'immenses trains ou radeaux de bois appelés «cages». Il faut les distinguer des draveurs qui eux avaient la responsabilité de «conduire» les billes dans le courant de la rivière et de briser les embâcles. Quand ils brisaient un embâcle ou, dans des termes plus familiers, qu'ils faisaient sauter la «jam», les draveurs mettaient souvent leur vie en danger. Il n'y a qu'à évoquer le «MacPherson» de Félix Leclerc.

À l'Angelus de ce matin
Le chef de drave le gros Malouin
A dit: «Les billots sont pris
Qui d'entre vous avec sa gaffe
Va faire un trou pour qu'ça s'dégraffe ?
Celui-là r'viendra pas».

Le grand ethnologue Marius Barbeau pour sa part a chanté les «raftmanns». Ils sont plus draveurs que cageux. Il nous a donné une version de cette chanson fort populaire dans son recueil *Alouette*, publié en 1946. En introduction à cette chanson «frustre, d'une verve endiablée», Barbeau précise que «les travaux de chantiers sur l'Outaouais débutèrent avant 1820, par la descente du bois carré arrimé en grandes cages, sur la rivière et sur le fleuve, jusqu'à l'Anse-au-Foulon, pour exportation outre-mer, à bord de voiliers construits à Québec».

Barbeau ajoute... «En 1809, les guerres napoléoniennes produisirent un grand développement économique sur le Saint-Laurent. En établissant le blocus de la Baltique, Napoléon intercepta le commerce et força l'Angleterre à chercher ailleurs son bois de construction». La chanson des raftmanns rappelle le monde des draveurs, des cageux, de leurs labeurs et de leurs joies.

Où sont allés tous les raftmanns?
Dedans Bytown sont arrêtés
Bing sur le ring
Laissez passer les raftmanns
Bing sur le ring, bing bang!
Dedans Bytown sont arrêtés
Dans les chantiers ils sont montés
Des provisions ont apporté
Sur l'Outaouais s'sont dirigés
En canot d'écorce ont embarqué
Dans les chantiers sont arrivés
Des manch's de hach's ont fabriqué
Ils ont joué de la cognée
À grands coups de hach's trempé's
Pour l'estomac leur restaurer
Des porc and beans ils ont mangé
Après avoir très bien dîné
Un' pip' de platr' ils ont humé
Quand le chantier fut terminé
S'sont mis à fair' du bois carré
Pour leur radeau bien emmancher
En plein courant se sont lancés
Sur l'ch'min d'Ayulmer ils ont passé
Avec l'argent qu'ils ont gagné
Sont allés voir la mèr' Gauthier
Et les gross's fill's ils ont d'mamdé
Ont pris du rhum à leur coucher
Et leur gousset ont déchargé
Le médecin ont consulté

Canal de Carillon à Granville. (Photos Gilles Boileau)

L'interprétation qu'en donne Jacques Labrecque, pour sa part, diffère légèrement de celle de Marius Barbeau tant par la mélodie que dans les premiers couplets.

Louis-Joseph Papineau était le seigneur de la Petite-Nation et avait son manoir à Montebello. Pour aller de Montréal à la seigneurie, les amis et les membres de la famille Papineau se prévalaient des services de navigation de l'Outaouais. Écoutons Amédée Papineau parler d'un de ces voyages en 1840.

Nous partons à 8 h. a.m. en diligence pour la Petite-Nation. Arrivée à Lachine à 9 h et départ immédiat dans le pyroscaphe Ottawa. Nous remarquons que les eaux bleues du Saint-Laurent et les rouges de l'Outaouais ne se mêlent point, mais continuent à couler séparées, auprès des unes des autres. La différence se voit même devant Montréal. Je rencontre à bord un prêtre et un sous-diacre, MM. Toupin et Picard, tous deux de mes confrères au collège de Montréal. Au village sauvage du lac des Deux-Montagnes, où nous arrivons à 6 h, un canot d'écorce s'aproche du pyroscaphe et ces deux messieurs s'y embarquèrent [...] *J'oubliais de mentionner qu'à Vaudreuil, où nous arrivâmes à 2 h, le pyroscaphe passa dans une écluse, puis en sortant s'échoua pendant une heure de temps* [...] *Soir : le temps est superbe et la lune très brillante. Nous rencontrons plusieurs cages dont les gais équipages nous saluent de leurs cris et ont l'air d'autant d'aborigènes, assis comme ils sont autour de leurs feux. Leur rapide rencontre fait un singulier effet. À 10 h du soir, nous arrivâmes à Carillon, au pied du Long-Sault, où nous passons du pyroscaphe en diligence. Nous faisons quatre lieues le long du canal, à la douce clarté de la lune. Nous arrivons à Grenville, tête du Long-Sault, à minuit et demi, et allons de suite nous jeter sur des grabats à bord du pyroscaphe Shannon. Départ de Grenville à 7 h 30 (le lendemain matin). Le pyroscaphe traîne à sa suite treize grandes berges, petite flotte qui retarde beaucoup notre progrès. Arrivée à la ligne seigneuriale de la Petite Nation à 11 h.*

Le retour à Montréal se fit par la route et en diligence.

Après le Saint-Laurent, la rivière des Outaouais demeure incontestablement la voie d'eau la plus chargée d'histoire au pays. C'est un élément de notre patrimoine auquel on devrait accorder plus d'importance dans la recherche de notre identité et de notre avenir. ■