

qui se trouve au 96 de Southern Drive. Refaite et considérablement améliorée, elle a été habitée, jusqu'aux années Cinquante par les descendants de Williams.



Ici, se place l'arrivée dans notre région des anciens soldats à qui l'Angleterre concéda des terrains selon leur rang. Ainsi, furent fondés les villages militaires de Perth et de Richmond, de même que le comté de March qui se peupla à la même époque.

Les Loyalistes, anciens Américains, venaient-ils vers le Haut-Canada poussés par une loyauté totale envers la Couronne britannique ou tout simplement attirés par la générosité du gouvernement qui leur facilitait l'achat de belles terres? Walker se pose la question dans son "Carleton Saga". On voit que cette préoccupation était aussi celle du gouvernement britannique, surtout après la tentative d'invasion du Canada par les Américains en 1812. N'était-il pas hasardeux de peupler une terre anglaise avec d'anciens sujets américains dont les parents et les amis—et peut-être, les tendances—se trouvaient à quelques milles plus au sud, dans un pays maintenant indépendant de la mère patrie? Les Loyalistes étaient-ils déjà attachés à leur nouvelle patrie, terre rude et inhospitalière, surtout en hiver?

Pour contrebalancer cette population dont l'appartenance pouvait se révéler décevante en certaines circonstances, le gouvernement anglais décida de favoriser le peuplement du Haut-Canada en y envoyant d'anciens soldats capables d'aider, si besoin était, à la défense de la colonie. Ces militaires avaient combattu dans les guerres napoléoniennes et méritaient une récompense. Il fallait aussi penser aux soldats, maintenant démobilisés et qui avaient fait partie de l'armée anglaise au Canada. Mais, les officiers et soldats hésitaient à s'exiler bien que, lorsque le gouvernement se montra extrêmement généreux en payant leur passage et en leur attribuant d'importantes terres, ils décidèrent d'accepter une offre si attrayante. C'est ainsi que, en 1816, fut fondé Perth, village militaire et importante localité car les autorités judiciaires y résidaient; jusqu'au début des années 1840, on y conduisit, de Bytown, les malfaiteurs pour qu'ils y soient jugés. Richmond fut fondé deux ans plus tard.

Si Anglais, Ecossais et Irlandais arrivèrent à plein bateau, par contre, les fonctionnaires anglais, eux, se faisaient tirer l'oreille. Ainsi, Francis Burton, bien que nommé en 1808, lieutenant

gouverneur du Bas-Canada, ne vint ici qu'en 1822. Durant tout ce temps, son salaire lui fut versé. Un autre, raconte-t-on, "était un voisin si charmant qu'il ne fallait pas lui permettre d'aller vivre dans ce lointain Canada" et c'est pourquoi il retarda grandement son départ pour nos solitudes.

Bien que lieutenant gouverneur du Nouveau-Brunswick pendant 33 ans, Thomas Carleton n'en passa pas moins les quatorze années de son mandat en Grande-Bretagne, son salaire lui étant versé pendant tout ce temps. De fait, il arrivait souvent que des Britanniques soient payés grassement sans pour autant qu'ils se dérangent pour aller vers "les arpens de neige". Walker et Gourlay mentionnent souvent des faits cocasses de cette nature. Dans le temps, Louis-Joseph Papineau avait fait entendre de véhémentes protestations sur cet état déplorable, faisant écho au mécontentement de beaucoup de Canadiens des deux langues, mais en vain.

Il ne faut pas oublier de dire qu'un autre motif—peut-être, le plus important—incitait l'Angleterre à encourager l'immigration massive de futurs sujets parlant anglais. Il fallait, à tout prix, contrebalancer la population du Bas-Canada, en grande partie de langue française et de religion catholique.

Le village de Richmond fut donc fondé en 1818 par des militaires, à environ une vingtaine de milles d'Ottawa, en direction du sud-ouest. Soldats et officiers, arrivés à Québec, se dirigeaient en canot vers le Haut-Canada, ayant quitté Montréal pour remonter l'Outaouais et, après 120 milles, aborder au quai tenu par Bellows lequel, après la fondation de Richmond, prit le nom de Richmond Landing.

On avait eu soin de choisir la belle saison pour l'arrivée car il fallait, avant l'hiver, abattre les arbres, éclaircir quelque peu l'épaisse forêt pour y tracer un chemin où pourraient passer les charrettes et les chevaux, suivis de la troupe des marcheurs. Pendant que les hommes s'attaquaient à la tâche, les femmes et les enfants logeaient sous des abris de fortune autour du débarcadère et sur ce qu'on appelle aujourd'hui les plaines Le Breton. Le peintre canadien Charles W. Jefferys a fait une large fresque de cet épisode, montrant les soldats au travail pendant que les femmes s'affairaient à préparer la soupe devant les abris. Plusieurs d'entre eux ne purent prendre la route avant la Noël et deux personnes moururent de froid car telles étaient les dures conditions d'existence dans lesquelles se fit l'installation de ces pionniers.

Le chemin que tracèrent les arrivants partait du débarcadère, longeait la rivière Outaouais sur une courte distance puis s'enfonçait vers le sud-ouest. C'est le chemin de Richmond d'aujourd'hui, qui suit le tracé de l'affreux sentier à travers lequel la bande d'immigrants dut louvoyer puisqu'il était impossible d'arracher les souches des grands arbres.

La première artère à véhicule de la région fut donc ce chemin de Richmond, construit entre le côté sud des chutes Chaudière et le village militaire. Il devint achalandé très vite car les pionniers qui s'installaient vers le même temps sur les bords de l'Outaouais, dans le canton de March, devaient soit faire le portage des Chaudières, soit partir de Richmond Landing.

L'installation de ces villages militaires avait en vue la défense du pays au cas où nos voisins du sud auraient des velléités de mettre le grappin sur nos rives; il faut se rappeler que le canal Rideau et, par conséquent, Bytown furent également fondés comme ouvrage militaire. L'idée des fortifications à y construire ne fut abandonnée que plus de vingt ans après le commencement du creusage. Mais, n'anticipons pas...

Nous en sommes encore aux villages militaires de Perth et de Richmond, à la percée de nos forêts denses, de quelques éclaircies autour de cabanes et d'un débarcadère, entouré d'une taverne et d'une auberge pour loger les arrivants. J'ai dit que Bellow's Landing devint Richmond's Landing, en l'honneur du nouveau gouverneur général qui était sur un navire en rade de Québec lorsque ceux transportant les militaires arrivèrent à leur tour. Un an après, le duc de Richmond venait visiter les établissements militaires du Haut-Canada. Mal lui en prit! Voyez la triste destinée de cet homme que la naissance vouait à une existence bien différente. L'événement est si étrange qu'il faut le raconter ici.

Quatrième duc de Richmond, ami de Wellington, vaillant soldat, époux de cette duchesse qui donna, à Bruxelles, à la veille de Waterloo, un bal qu'a immortalisé Byron dans "Childe Harold", Charles Lennox était arrivé au Canada en 1818 comme gouverneur général. L'année suivante, à Sorel, il fut blessé à la main, en voulant sauver son chien Butcher, des pattes d'un renard féroce. Quoi de plus anglais que ce geste! Sur l'incident même, les opinions sont partagées et Gourlay, lui, assure que le duc avait été mordu par un renard apprivoisé. Quoi qu'il en soit, cette bête était sans doute enragée. Le poison mortel qui circulait dans les veines

du gouverneur ne l'empêcha pas d'entreprendre l'inspection projetée.

Le duc, ses deux aides, son secrétaire militaire et son serviteur du nom de Baptiste galopèrent de Perth à Richmond lorsque le duc qui, depuis quelque temps, semblait souffrir, dut s'arrêter à plusieurs reprises, pour se reposer. Énergique cependant, il voulut poursuivre sa route mais le manque de sommeil et son peu d'appétit, en plus des mauvaises routes à travers des marais, rendirent la chevauchée extrêmement pénible.

Lorsque les cavaliers arrivèrent à Richmond, après avoir passé la nuit dans une cabane de billes appartenant au Sergent Vaughan (cet emplacement est aujourd'hui marqué d'une grosse roche au milieu des champs), ils logèrent dans une auberge, établissement qui fut démoli en 1917 et qui se trouvait rue McBean, au sud du pont que traverse la rivière Jock. Le duc dîna avec sa suite et d'autres personnages; ce fut pendant ce repas que l'on décida de nommer le canton du nom de "March", en l'honneur du fils du duc, Earl of March.

Pendant la nuit qui suivit, le malade parut très agité, se comportant de façon irrationnelle et, le matin venu, il eut toutes les peines du monde à faire le simple geste de se laver la figure. Cependant, on décida de continuer. Dans l'après-midi, on dut s'arrêter dans une grange appartenant à un nommé Chapman. Richmond était de plus en plus faible mais, lucide, il vit sa fin venir et avec un calme surprenant, dicta ses dernières volontés. Le soir du 18 août, il expirait. Le corps fut transporté à l'auberge Richmond Arms, puis le voyage funèbre s'organisa par la rivière Jock d'abord. Là, Philemon Wright (Roger Moore, affirme Harry Walker) attendait avec ses chevaux et une charrette. Le corps fut placé sur un matelas et transporté jusqu'à la rivière Outaouais, descendu jusqu'au débarcadère et mis sur un bateau qui s'achemina vers Québec. La dépouille fut exposée, et enterrée dans la voûte de la cathédrale anglicane, construite en 1804, première cathédrale britannique en dehors des Îles britanniques.

En octobre 1951, Lady Alexander, épouse du Gouverneur général et descendante du malheureux duc, visita le village de Richmond et le cairn qui avait été érigé, le 17 août 1926, à l'endroit où Richmond mourut sur le plancher de la cabane de billes de Chapman.

Le souvenir de cet infortuné gouverneur général se retrouve dans l'appellation de la plus ancienne artère d'Ottawa, dans le nom de la coquette petite ville des bords de la mince rivière Jock et dans celui d'un des cantons du Comté de Carleton, Torbolton ayant été nommé en l'honneur de Richmond dont un des titres était "baron Methuen of Torbolton".

Je me demandais si ce bref passage du malheureux gouverneur était connu de nos jeunes étudiants lorsque je lus, au début de 1976, que les élèves du département d'Anglais de l'Université de Carleton présentaient une pièce intitulée "Tour of duty" mettant en scène le duc de Richmond.

A l'été de 1976, je suis allée voir ce village de Richmond, à treize milles seulement des limites d'Ottawa. Propet, bien aligné le long de larges rues bordées de maisons entretenues avec soin, entourées de parterres, sa maison la plus ancienne semble être une cabane de billes, soigneusement conservée presque au centre du village. Près de l'église anglicane de St. John's se trouve le cimetière et c'est là que nous avons retrouvé les tombes des pionniers, de ceux qui, les premiers, foulèrent le sol de nos rives pour se diriger ensuite vers les établissements de Richmond. Ici, je vois, entourée d'une chaîne de fer, la tombe du capitaine Joseph Maxwell (1792-1847) que Gourlay qualifie "d'homme pieux" et de sa femme Mary Glendenan. Tout près, celle de l'épouse de feu le capitaine Lewis (1796-1875), du lieutenant-colonel Sewell Ormsby (1784-1866) et de sa femme Eliza (1803-1875). Beaucoup d'Irlandais semblent groupés dans le même coin, dont Patrick McElroy (1753-1826). Remarquez qu'il mourut l'année du creusement du canal. Il y a aussi ici la tombe du Sergent James Mills du "Leitrim Militia" (1770-1850) et de beaucoup d'autres. L'église St. James a été construite en 1823 et reconstruite en 1859-60.

L'auberge où logea le gouverneur général la nuit qui précéda sa mort devint, par après, le centre des activités maçonniques du Haut-Canada. Tout ce qui reste aujourd'hui de cette maison qui fut nommée à l'époque "Richmond Arms" en l'honneur de celui qui y passa les dernières heures de sa vie, est une petite cabane où il est dit que le menu du dîner de ce soir-là fut préparé.

C'est en face du cimetière de l'église unie St. Paul qu'eut lieu, le 12 septembre 1929, une étrange procession, celle de cavaliers couverts de draps blancs dans lesquels une fente étroite laissait filtrer le regard. Montés sur des chevaux blancs et guidés par des

flèches apposées sur les maisons de façon mystérieuse de nuit pour montrer le chemin du rassemblement, ces membres du Ku Klux Klan, section fondée probablement vers 1927, certes moins violente que sa contrepartie américaine, protestaient contre les défaillances de la vie familiale, les revenus amoindris de leur ferme et aussi contre l'usage d'une autre langue que l'anglais. L'intérêt pour ces croisades s'éteignit peu d'années après. Quant à la dernière raison évoquée pour cette bizarre démonstration, je n'ai pu vérifier sa constante popularité dans cette petite ville où, cependant, on n'entend aucun mot dans la langue de Molière si ce n'est l'inscription sur certains monuments du cimetière. J'ai retrouvé là le nom de Rita Davis, épouse de Lucien St-Louis, celui d'un Sicard-Payant, d'un Gilbert Larose, époux d'Yvette St-Germain, de Rosalie Thomas, épouse d'Ed. St-Germain, d'un Lionel Lalonde et peu d'autres indices de la sorte.



Quelquefois, un soir de début d'automne, le ciel large, illimité, est strié de mille nuages déchiquetés sur un horizon de violentes couleurs d'un rouge vif et scintillant. Les collines de la Gatineau semblent émettre, autour de leur sommet bas, une couronne vermeille. La ligne de brûlante clarté s'allonge indéfiniment devant moi. Sur ce fond incandescent est passé, tout à l'heure, un vol nombreux et désordonné, une grande troupe d'oiseaux. Leurs ailes mettaient comme de vibrants accents circonflexes sur le ciel en feu. Promeneurs du soir ou migrants en retard sur l'horaire, la bande se dispersa tout à coup, s'abattant dans les frondaisons des parcs d'en face.

La limpidité de l'air me permet, ce soir, d'apercevoir au bout de mon regard, tout là-bas vers l'ouest, les vagues contours du canton de March dont tout un côté borde la rivière Ottawa. Il s'étend jusqu'à Dunrobin, à la frontière de Torbolton, le canton le plus au nord du comté de Carleton.

L'établissement des pionniers dans ce canton, à environ dix milles de Britannia, montre bien la facilité avec laquelle les Anglais transportent chez eux, même dans une région aussi déserte et sauvage que l'était March à ce moment-là, les coutumes et moeurs de leur Angleterre chérie.

En juin 1818, trois cents Ecosais s'installèrent dans le canton de Beckwith et peu après, des officiers britanniques à leur retraite et

parmi eux un civil mais d'importance, du nom de Pinhey qui devint le seul grand propriétaire parmi tout ce groupe de militaires, vinrent occuper de larges portions de terre bordant la rivière, à eux concédées par le gouvernement. Les vieux soldats, eux, occupaient des terres plus éloignées de l'Outaouais. A tout seigneur, tout honneur!

Le comportement de ces nouveaux venus porte maintenant à sourire. Il n'est plus question ici de cabanes de billes mais souvent de beaux manoirs dont "Horaceville" qui subsiste encore, occupé par une descendante du pionnier Pinhey. L'atmosphère aristocratique de la vieille Angleterre avait été mise en place dans les belles résidences de March. Dans de grandes maisons de pierre, les propriétaires s'entourèrent de serviteurs et donnèrent des bals. On s'habillait pour dîner. On refusait au commun des mortels l'admission dans une école installée pour l'aristocratie.

De cuisantes indécisions hantaient l'esprit d'autres pionniers. Dans l'église anglicane de Burritt's Rapids, qui date de 1831, on peut voir, sur les murs du vestibule, des listes de familles pionnières qui votèrent, les unes pour une église en bois, les autres pour un édifice en pierre.

Les querelles des "officiers-gentilshommes" du canton de March auraient défrayé la chronique si, en dehors de ce noyau choisi, avait existé autre chose que des pionniers bataillant pour cultiver, autour de leur cabane, un petit lopin de terre, et des Indiens que devaient surprendre sûrement une telle opulence. Les fils d'Albion, buvant leur porto, commandant à leurs serviteurs, se comportaient comme de hautains seigneurs et le protocole de leurs réunions frisait le ridicule, tel que raconté par Walker. Plus de cinquante ans plus tard, Alonzo Wright, pourtant aimable et d'attitude démocratique, se comportera de même façon, exigeant que les employés de son domaine de la Gatineau se découvrent devant lui, et cessent de fumer en sa présence.

On était extrêmement chatouilleux sur les questions de préséance et de protocole. Ainsi, on se battit en duel. Quoi de plus étrange qu'une rencontre entre duellistes dans une région située à deux pas de sauvages solitudes où les grandes forêts n'étaient coupées, à partir du débarcadère jusqu'au village militaire de Richmond, que par de pauvres sentiers si impraticables que les énormes souches restaient en place, rendant tout voyage une véritable incursion difficile et dangereuse. Dans ces conditions, on se demande comment les "seigneurs" avaient réussi à transporter

dans leurs belles demeures tous les meubles et autres décorations qui devaient sûrement les accompagner dans ces sauvages solitudes. Le journal de Pinhey dont les Mémoires sont aux Archives nationales doit certainement éclairer le curieux sur ce point.

Ce Pinhey était probablement le plus fastueux des propriétaires de March. Une de ses filles avait épousé le Dr Hamnett Hill. "Horaceville" nommée d'après le fils du pionnier, était entourée de bosquets de roses, de lilas apportés d'Angleterre. C'est la seule de ces somptueuses résidences qui existe aujourd'hui, les terribles conflagrations qui ont dévasté cette partie de Carleton à plusieurs reprises, ont détruit presque la totalité des belles demeures. Le feu de 1870 surtout, qui s'avança vers l'est en rideau de feu, engouffra dans ses plis destructeurs la plupart de ces maisons de pierre, solides pourtant.

En 1824, une église avait été érigée sur la propriété de Hamnet Pinhey, pionnier-écrivain. La famille contribua grandement au développement de la région et on retrouve son nom à maintes reprises durant les années qui suivirent la fondation de Bytown. John Charles Pinhey (1860-1912) fils de John Hamnet Pinhey et de sa femme Constance, fut un artiste-peintre connu, membre de l'Académie royale canadienne des arts.

Bien que la majorité des grands propriétaires de March aient été des Britanniques, il y avait, à part Pinhey, un autre Américain venu des Etats-Unis en 1819 et qui avait pris possession de mille acres dans March. Il s'agissait du capitaine John Benning Monk. Son fils, Henry Wentworth Monk, qui mourut en 1900, eut une vie mouvementée et Walker en parle dans ses chroniques du "Journal". "Le prophète" comme on appelait le jeune Monk, voulait réformer le monde; dans ce but, il entreprit de grands voyages dans les pays susceptibles d'écouter sa parole. Dans son propre pays, il fut moins heureux, bien que ses projets utopiques furent mentionnés plus tard dans des séances du Parlement canadien. Ce saint Jean-Baptiste avait une belle figure et une prestance imposante comme l'atteste le tableau qu'en fit Holman Hunt et qui est exposé à la Galerie nationale d'Ottawa. La vie de Hunt a été écrite par R.S. Lambert et s'intitule "For the Time is at Hand". Notre Monk, grand ami du peintre, y est souvent mentionné.

Le général Lloyd et sa femme, soeur du capitaine Monk, vinrent peu après, le général profitant de son rang pour s'installer

sur 1,600 acres de terrain. Leur résidence reçut le nom de "Bessborough".

Cette même année, un lieutenant de la Marine, John Grierson, construisit une cabane de billes à deux étages, à Crown Point. Le long des années, la bâtisse changea souvent de mains; en 1938, elle devint la propriété des Guides. La maison s'appelle "Pinhey Cottage" car Miss Anna Pinhey, descendante du pionnier, a donné \$500 pour en faire un petit hôpital à l'usage du camp des Guides. La cabane, faite de bois de cèdre et de pin, est encore solide bien que l'abandon ait quelque peu effacé ses charmes. Actuellement, on la restaure, projet dirigé par un professeur de l'Art de la restauration au Collège Algonquin.

Si March ne conserve que peu de somptueuses demeures, d'autre cantons en possèdent encore. Un Irlandais nommé John Nesbitt, qui vint s'établir dans March en 1823 puis, plus tard, dans Nepean, avait hérité de l'appellation de "Lord John". Sa maison de pierre, construite il y a plus de 110 ans, s'élève toujours sur les bords de l'Outaouais, près de l'autoroute 17.

A l'ouest de Mooney's Bay, le capitaine Andrew Wilson, célibataire, avait une grande maison appelée "Ossian Hall". Cultivé, possédant une belle bibliothèque, il devint plus tard Juge de la Cour des magistrats à Bytown, qu'il présidait dans son uniforme de la marine. Il n'approuvait pas la version officielle de la vie de Saint Paul. Walker raconte que le capitaine était en train d'en rédiger une autre, plus conforme à ses propres idées, lorsqu'il mourut.

Torbolton, dont Etienne Brûlé vit les rives en 1610, commençait aussi à se peupler. Vers 1824, le capitaine anglais Baird, et l'Écossais John Buckham s'y installèrent.

Revenons aux alentours du débarcadère appelé Richmond Landing. Il semblerait que la demi-douzaine d'années qui précédèrent 1826 ne contribuèrent pas à attirer vers nous d'autres pionniers que ceux déjà mentionnés, à l'exception de Nicholas Sparks qui, en 1821, vint prendre possession des terres récemment achetées par lui.

On a donné des versions différentes concernant l'achat de terrains par Nicholas Sparks. Celle qui semble la plus plausible, du moins à mon avis, serait la suivante. John Burrows Honey, désirait aller en Angleterre pour y recevoir un héritage. Le besoin d'argent lui fit offrir sa terre de 200 acres, sienne depuis 1817, à Philemon

Wright. Celui-ci refusa mais son employé, Nicholas Sparks, l'acheta en septembre 1821 pour £25 "y compris la cabane de billes et son contenu". Voici donc les débuts de la fabuleuse fortune de Sparks et de sa famille qui, de fait, furent les propriétaires de ce qui est aujourd'hui le centre même de la capitale. Rappelons que ces terrains allaient jusqu'à la rue Waller, donc une partie de la Côte de sable.

Autre version: lorsque Sparks, un Irlandais qui était venu travailler pour Wright en 1816, se vit offrir, pour le dédommager d'une dette que lui devait son patron, une grande parcelle de terrain au pied de la falaise où s'élève aujourd'hui le Parlement, il se défendit d'avoir à accepter ce marché de dupes mais dut accepter. Bien lui en prit! D'après cette version, Wright aurait donc été propriétaire de terres de ce côté-ci de la rivière? Il est vrai que dans "The Hub and the Spokes", l'auteur dit que Philemon Wright avait posé des greffes sur les pommiers sauvages de la falaise (du Parlement).

Je ne veux pas terminer ce chapitre comportant une vue d'ensemble des installations qui s'étaient élevées ici avant que le lieutenant-colonel By y vienne, sans dire quelques mots de l'atmosphère qui régnait. On a fait état de l'enfer de Bytown qui prévalait ici avant que la police soit en mesure de maîtriser les malfaiteurs et apaiser les sanglantes querelles engendrées par la boisson, moussées aussi par les différences de mentalités et de races. Rappelons, cependant, qu'avant 1826, on se battait ferme et dru et on buvait aussi de même solide façon. Satisfaire les gosiers asséchés des pionniers semblait d'une telle urgence qu'à une session spéciale convoquée à Perth en 1823 "pour discuter d'un problème d'importance primordiale", il ne fut question que d'octroyer des permis à des taverniers.

Vers ce temps-là, les tavernes de Carleton Place en voyaient de belles. Ainsi, la gaieté d'un groupe d'Anglais qui avaient abondamment bu à la santé de Sa Majesté George IV, n'eut pas l'heur de plaire à des Irlandais fraîchement arrivés dans les parages. Une bataille "royale", c'est le cas de le dire, s'ensuivit et le "Montreal Herald" du 5 mai 1824 rapportait que "les murs et le sol de la taverne étaient couverts de sang". Cet antagonisme ne s'arrêta pas là; éventuellement, la milice dut intervenir. Le prêtre catholique Macdonell, de Glengarry, et le colonel Fitzgibbons eurent fort à faire pour calmer les esprits échauffés.

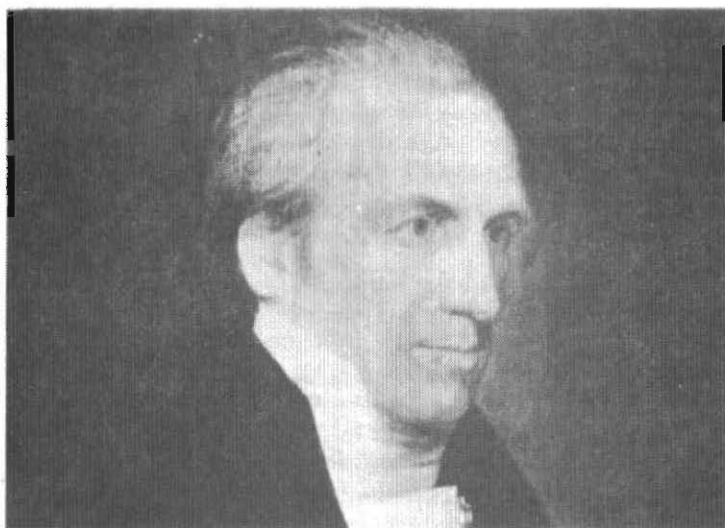
Une des sources de ces graves ennuis venait aussi du mécontentement des Anglais et des Ecossais que la venue des Irlandais, nouveaux arrivés, mettait au comble de la fureur. Races différentes, religion aussi différente, il n'en fallait pas plus, mais il y avait une autre raison; les terres données aux Anglais et aux Ecossais étaient plus belles mais les conditions d'établissement accordées par le gouvernement britannique étaient moins avantageuses que celles qu'avaient obtenues les Irlandais dont les terres, par contre, étaient moins fertiles.



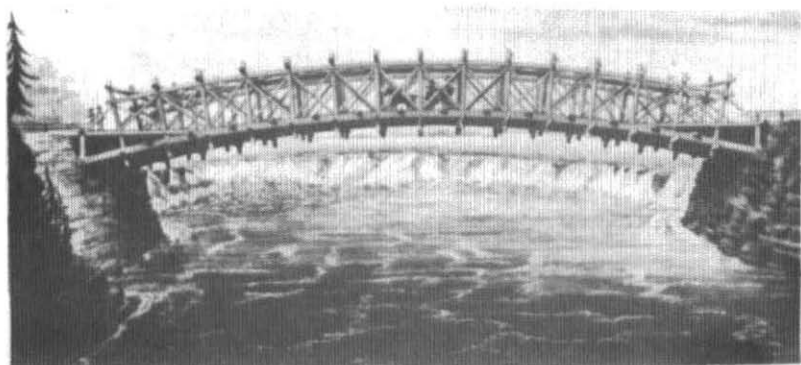
En 1826, il n'y avait donc ici—et, de fait, dans les cantons de Gloucester et de Nepean—que six maisons et quelques cabanes de billes.

Les historiens ont décrit l'apparence des cabanes de bois rond, à un étage, avec un plancher de terre battue et un énorme foyer pour cuire les aliments et chauffer la maison. Couchettes superposées le long du mur, ciel de lit au-dessus d'une couchette entourée de rideaux, et meubles taillés au canif ou à la hache. Près de la fenêtre, l'indispensable rouet. Le défrichement était un procédé pénible, long et dispendieux à la longue. Mais, il fallait bien construire sa cabane à même les arbres des alentours et les superbes pins servirent aux installations primitives de nos ancêtres. Ce défrichement intensif et l'abattage des arbres pour le commerce virent de belles et denses forêts disparaître petit à petit. Pendant la période qui nous occupe, les forêts de la rive sud de l'Outaouais étaient impressionnantes, dégringolant jusqu'à la rive; dans ce fouillis de branches et de feuilles, on pouvait à peine apercevoir de modestes éclaircies. Il y avait aussi beaucoup d'arbres sur les terrains qui constituent aujourd'hui la Côte de sable et la Basse ville. Dans cette large pointe de terre où sont maintenant les paroisses Notre-Dame, Ste-Anne, Sacré-Coeur et St-Joseph, il n'y avait aucune habitation. Dans la Basse ville, des marais détrempaient le terrain dans lequel les grands arbres semblaient flotter. Nul doute que Philemon Wright considéra avec effroi et peut-être dédain ces étendues malsaines où les moustiques et les grenouilles pullulaient. Mais, Wrightstown possédait également des ruisseaux dangereux. Ainsi, ce fut au printemps de 1822 que la voiture tirée par un attelage à boeufs et portant l'épouse du ministre Asa Meach et deux de ses enfants, enfonça dans le ruisseau de la Brasserie, sans doute gonflé par les

pluies du printemps. Cette tragédie eut lieu au pont du chemin d'Aylmer, alors chemin Britannia, la plus ancienne route du côté québécois. Rappelons que le cimetière de Old Chelsea conserve la tombe du Révérend Meach d'après qui le lac est nommé, mais une tombe beaucoup plus ancienne s'y trouve: celle du frère de Philemon Wright, Thomas, qui mourut à Wrightstown en 1801.



Philemon Wright



Pont de la Chaudière 1827

Une des cartes les plus anciennes que nous possédions de la région, dessinée par le Major G.A. Eliot en 1825 montre bien le débarcadère nommé Richmond Landing avec l'indication d'un établissement de chaque côté du sentier qui s'en échappe: il s'agit du magasin de Collins d'une part et de l'auberge de Firth-Berry d'autre part. On voit les lots de Sparks, ceux de Le Breton et Sherwood, la bande de terrains réservée le long des falaises pour l'usage du gouvernement et aussi "sleigh bay" d'où commencera le creusement du canal un an plus tard. Du côté de Wright's town, nous apparaissent l'emplacement de deux moulins, l'armurerie sur ce qui deviendra plus tard l'île Philemon, l'église, un entrepôt, et pas plus d'une demi-douzaine de constructions. Un bateau à vapeur se dirige vers les rives de l'agglomération. La maison de Philemon Wright est indiquée par un carré le long du chemin Britannia (chemin d'Aylmer) à l'ouest d'un pont qui surplombe le ruisseau de la brasserie. Tout ceci est entouré de forêts.



Malgré l'air frisquet de cette journée d'octobre, je suis allée voir aujourd'hui l'endroit où, il y a cent cinquante ans, se trouvaient les premières installations et le débarcadère, de fait ce qu'eurent devant les yeux le colonel By et le gouverneur Dalhousie lorsque, en septembre 1826, invités du pionnier Philemon Wright, leur regard se posa sur le haut front gris de nos falaises.

Me dirigeant vers l'imposant immeuble qui loge les Archives et la Bibliothèque nationale, rue Wellington, j'ai à ma droite, en quittant la rue Bank, l'édifice de la Confédération, construit en 1928, surmonté d'une curieuse girouette, réplique de l'avion canadien Vickers, qui servait à la patrouille des forêts et à la photographie aérienne. Le petit modèle d'avion est fait en cuivre et bronze et est placé sur le globe dans la même position géographique que le Canada occupe.

L'édifice immédiatement après logeait anciennement la Gendarmerie royale, police fédérale chargée au début de surveiller les larges étendues de l'ouest. Un angle de l'immeuble en pierre porte ce que je croyais être un Indien mais qui est, peut-être, un coureur des bois. Du côté est, au-dessus de la porte d'entrée, la pierre est gravée; elle montre une sorte de père Noël, à tuque et à lanterne, qui cligne de l'oeil. Que représente ce personnage cocasse?

Plus loin, l'édifice de la Cour suprême, de dimension imposante, flanqué de deux statues en bronze de dix pieds de haut représentant la justice et la vérité. Dans un quadrilatère qui s'étend devant l'immeuble, le charmant Louis St-Laurent, premier ministre du Canada de 1948 à 1957, semble s'ennuyer ferme. La statue, oeuvre de Elek Imredy, est curieusement placée d'un côté d'une large étendue de terrain absolument plat et sans attrait. Elle est peu ressemblante; le premier ministre, que son sourire toujours près des lèvres et la courtoisie de ses manières faisaient surnommer "Oncle Louis", était à la tête du gouvernement lorsque la Cour Suprême est devenue tribunal de dernière instance.

Eric Minton, à la page 92 de son album de photos, montre la pointe où se trouve aujourd'hui la Cour suprême, toute couverte de maisons et dit même que la rue Vittoria, qui s'y trouvait (elle a maintenant disparu) était bordée de belles maisons, habitées par des politiciens et même par l'évêque anglican de l'Ontario. Le nom des rues n'y est plus et toute cette pointe a été dévastée par le feu de 1900; elle est déserte à l'exception de l'énorme bloc de la Cour suprême qui en occupe les limites au nord.

De l'autre côté de la rue Wellington, les grands bâtiments abritent le Ministère du Commerce et celui des Anciens Combattants. En passant, sait-on que le gouvernement verse encore des pensions à cinq veuves de soldats ayant combattu la rébellion de Louis Riel en 1884? Autre curiosité: à peu près vingt vétérans de la Guerre des Boers vivent encore.

Avant d'arriver à l'attrayant édifice qui loge les Archives nationales et la Bibliothèque, on s'étonne de longer une file de constructions basses, en bois, érigées pendant la guerre et qui présentent un piteux coup d'oeil dans une ville dont on se plaint, à l'heure qu'il est, du surplus de bureaux. Je m'étonnais de cet état de choses lorsque je me suis aperçue que, pendant l'hiver de 1978, on avait commencé la démolition de ces vilaines bâtisses... mais la façon dont on envisage l'économie au niveau fédéral n'a pas fini de me surprendre. Dans la plus importante de ces constructions en bois, dont les fenêtres sont enlevées, les portes ouvertes, une partie du toit déjà démolie, une énorme cheminée qui surmonte l'édifice crache une épaisse fumée... pour chauffer quoi?

Avant d'examiner attentivement la presqu'île, berceau de notre ville, derrière l'édifice très beau, construit il y a une dizaine d'années et qui loge, pour le plaisir des chercheurs, de précieuses archives et tous les volumes, ou peu s'en faut, qui ont été publiés au

Canada, je vais faire le tour des murs. Les petites ouvertures en guise de fenêtres peuvent surprendre mais elles ont été volontairement dessinées pour préserver de la lumière trop vive, les documents, certains rares et introuvables ailleurs qu'ici.

Le belvédère en forme de terrasse qui prolonge l'édifice et surplombe le cours de la rivière Ottawa est orné d'une statue de Sir Arthur Doughty, archiviste fédéral de 1904 à 1935. Au beau milieu de la terrasse, il est confortablement installé dans un fauteuil qui fait face à Hull. Le regard du passant rencontre des chaussures d'une extraordinaire robustesse lorsqu'il se lève vers l'homme aux cheveux coupés ras et en toge, qui porte une longue plume à la main. La maquette de ce monument est du docteur R. Tait McKenzie qui mourut peu après l'avoir complétée. L'oeuvre a été réalisée par le sculpteur torontois Emmanuel Hahn. La statue a été érigée en 1940 rue Sussex puis ici, rue Wellington, au moment où les Archives y déménagèrent en 1968. Le socle porte quelques lignes, d'un côté en français, de l'autre en anglais: "Pour l'actif d'un peuple, les archives constituent la valeur la plus précieuse..." Doughty se retira en 1935 et mourut un an plus tard dans sa résidence du 238 de Buena Vista à Rockliffe. Ce digne personnage semble avoir trouvé la tâche d'archiviste ardue puisque le monument porte aussi les armes en latin de la famille Doughty: "Il faut lutter pour réussir" y lit-on.

Avant de quitter le belvédère, j'observe à ma gauche une grande étendue de terrain absolument déserte. Je sais que tous les terrains—les plaines Le Breton—ont été expropriés en 1961 et appartiennent maintenant à la Commission de la Capitale nationale. Tout ce qui y avait été construit depuis 150 ans a été démoli et cet immense terrain attend que les autorités s'entendent sur son utilisation. Depuis seize ans, cette étendue importante reste donc sans vocation.

Si on suit cette berge du sud de l'Outaouais, on trouve "The Mill", édifice de pierre appartenant à la Commission de la capitale nationale et dont les propriétaires du restaurant sont les locataires.

Parlons un peu de cet édifice renové avec beaucoup de goût. Les Wright étaient les seuls propriétaires exploitant le pouvoir des chutes du côté nord de l'Outaouais ou, du moins, pouvant l'exploiter car ils ne le firent guère. Du côté ontarien, cependant, les propriétaires en étaient Livius P. Sherwood et le Capitaine Le Breton. Au début, ils n'encouragèrent pas d'installations quelles qu'elles soient; mais, vers 1842, ils louèrent un terrain à Philip

Thomson qui y construisit un moulin à moudre la farine. En 1852, ce moulin devint la propriété de Bronson, arrivé des États-Unis. On dit que le bâtiment brûla et fut remplacé, vers 1880, par celui que nous voyons aujourd'hui. On se rappelle que toutes les constructions de cette partie d'Ottawa eurent à résister au terrible incendie de 1900; plusieurs furent détruites mais l'édifice en pierre du moulin Thomson résista, ainsi que quelques autres dont je parlerai plus tard.

Toujours en suivant la terre ferme, longeant l'étroit ruban d'eau qui sépare de nos rives, les îles Amelia et Victoria, on trouve, avec surprise, une voûte basse à côté d'un très étroit barrage qui donne lieu à une chute d'eau de petite importance. Derrière cette barrière, l'eau coule très calme, suivant la promenade dite Parkway.

Entre la pointe de terre appelée Richmond Landing et l'île Victoria, un chenal avait été creusé pour permettre la descente des billots. Je le cherche et ne le trouve pas. D'ailleurs, cet entrelac d'îles dont les limites nous semblent incertaines, de minces voies d'eau dont le cours se perd dans un dédale, demandent des explications que je n'ai trouvées nulle part.

C'est certainement de la terrasse où je suis en ce moment que le coup d'oeil sur les divers cours de la rivière et sur l'ensemble des îles qui la parsèment en cet endroit, est le meilleur. A ce point de son parcours, l'Outaouais se divise en plusieurs bras contournant des îles dont la plus importante, du côté ontarien, est l'île Victoria. J'ai donc sous les yeux le primitif emplacement de Richmond Landing d'où partaient, bien avant le creusement du canal, un sentier et un portage utilisés par les Indiens. La rive de l'Outaouais s'allonge ici en une presqu'île, laquelle au cours du siècle dernier a subi quelques changements dans ses dimensions pour accommoder les piles de bois qu'on y mettait pendant les années de prospérité des grosses compagnies. De l'extrémité est de cette langue de terre, où se trouvait le débarcadère, partait le sentier dont je viens de parler. L'appellation de "Montreal street" fut donnée à cette route, par Le Breton et Sherwood parce que, vers 1828, le débarcadère où débouchait le chemin, servait de tête de ligne aux barges et autres embarcations qui arrivaient de Montréal. Même si ce nom lui a été donné dix ans après que l'on eut appelé Richmond une route menant au village militaire de ce nom, il n'en est pas moins vrai que le sentier partant du débarcadère avait été en usage chez les Indiens, les trappeurs et les pionniers Loyalistes

depuis fort longtemps.

La pointe de terre est absolument déserte maintenant. L'herbe folle y pousse et seuls de gros blocs de pierre ou de béton encombrant un emplacement. Je sais que voilà plusieurs décennies il y avait là, aux premiers temps de l'usage du pétrole pour les voitures et les industries, des réservoirs qui, maintenant, n'existent plus.

Quand le débarcadère cessa-t-il d'accueillir des arrivants? Probablement lorsque le canal fut terminé en 1832. J'ai lu quelque part que le colonel By avait acheté du Juge Sherwood une acre de terrain à cet endroit, pour servir d'entrepôt. Il avait permis à des squatters d'y vivre et je pense que Mr Firth était parmi ceux-là.

Pendant plus d'un siècle, on a complètement abandonné à lui-même ce lieu historique mais, dernièrement, en construisant le dernier pont sur l'Outaouais—le pont du Portage—on a doté les approches ontariennes d'une quantité de petits escaliers, de bancs de pierre et de paliers d'où on espère sans doute que les Outaouais admireront l'emplacement même où la vie commença dans nos parages. J'ai essayé d'avoir de la CCN plus d'explications sur ces récents développements, mais je n'ai pas réussi à trouver un fonctionnaire qui connaissait quelque chose là-dessus.

Il s'en est fallu de peu, de fait de la dimension de la loyauté d'un seul homme envers sa mère patrie, pour que les écluses se trouvent aujourd'hui à l'endroit que j'ai sous les yeux, c'est-à-dire sur l'emplacement où s'élevait Richmond Landing. On verra, par après, qu'il a suffi d'un désir de spéculation trop ardent de la part du Capitaine Le Breton pour que l'endroit des écluses outaouaises soit changé par Lord Dalhousie.

Le centre de la ville en aurait alors été sensiblement déplacé. De plus, il aurait été beaucoup plus facile d'aller de la rivière Ottawa au lac Dow et aussi, par un court prolongement du canal, on aurait évité les chutes de la Chaudière en direction du haut de l'Outaouais.

Tout ceci est pure spéculation et peut-être y aurait-il eu d'autres objections à un choix semblable.

J'ai dit que les plaines Le Breton étaient maintenant une vaste prairie, absolument déserte. J'avais tort, car un large ruisseau y court et y chante, tout spécialement au printemps lorsque ses eaux sont gonflées et rapides. D'où part-il et quel est son nom? Aucune

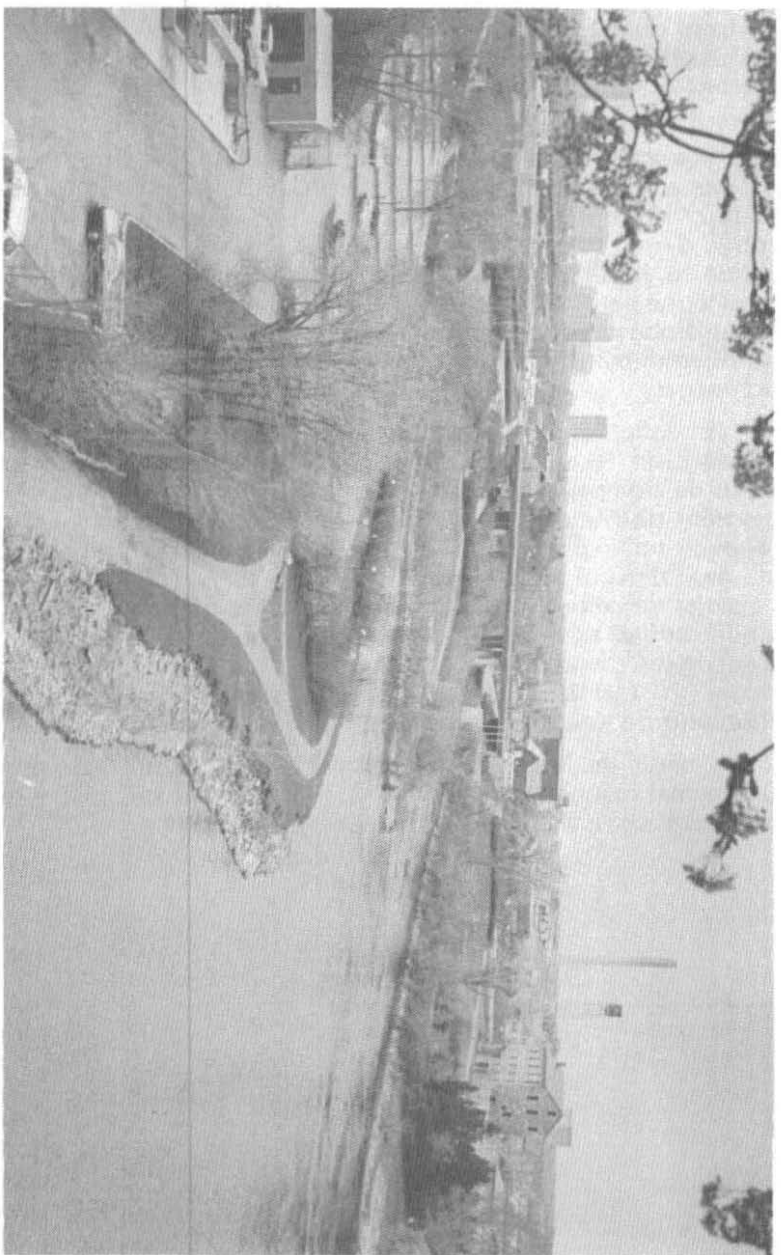
carte d'Ottawa ne l'indique. Peut-être s'agit-il d'un bras de la rivière Rideau qui, bien avant la création de notre ville, quittait les environs du marais Dow pour se diriger vers la rivière Ottawa, en traversant ce qui s'appelait les "Flatts" c'est-à-dire les plaines Le Breton?

J'ai voulu suivre son parcours par une belle journée de mai et cela m'a valu des semelles abîmées par l'herbe et une grande promenade à travers les terrains désertiques. Pourtant, j'étais en plein centre de la capitale... A partir de l'Outaouais, j'ai suivi le cours d'eau qui longe la rive juste derrière la Bibliothèque nationale; il vire légèrement à gauche et part vers le sud. Il coule au fond d'une petite vallée au beau milieu des Plaines puis, après avoir été enjambé par quelques ponts dont celui de la rue Wellington, se retrouve animant un bâtiment en pierre, rue Fleet. C'est l'usine de pompage.

Pendant les années 1870, après une longue période d'indécision, les autorités municipales décidèrent d'installer une usine de pompage. Jusque-là, les employés de la municipalité devaient distribuer l'eau de porte en porte, en se servant d'un réservoir traîné par un cheval. L'ingénieur Thomas Coltrin Keefer, qui avait dessiné des systèmes semblables ailleurs, vint à Ottawa, s'occupa de cette installation de la rue Fleet qui, avec quelques modifications, existe encore de nos jours, mais assez délabrée car le crépi de ses hautes et minces tours carrées s'effrite de lamentable façon. En mai 1977, Parcs Canada a dévoilé là une plaque en l'honneur de Keefer qui mourut en 1915 à l'âge de 94 ans.

A partir de la station de pompage, le large ruisseau, dont l'anonymat m'intéresse, continue sa course vers le sud, mais il est plus étroit cette fois... Et, je l'ai perdu de vue.

★ ★ ★



Vue sur l'ancien Richmond Landing

(Michel Lallieur, photographie)

CHAPITRE VI

Les Canadiens français dans le Haut-Canada et dans la vallée de l'Outaouais, avant 1826.

Québec n'était qu'une bourgade lorsque les nôtres se lancèrent dans toutes les directions à la recherche de terres inexploitées. Comme les rameaux gigantesques d'un arbre solidement enraciné, les Canadiens "race de pionniers" dit Benoît Brouillette, parcoururent les rivières, les lacs et les terres du Canada; ils poussèrent leurs explorations jusqu'à la baie d'Hudson, la Colombie britannique et tout le territoire des Etats-Unis d'aujourd'hui. Si mon propos était ici de décrire l'étendue de leurs randonnées, je n'aurais guère de difficultés à suivre leurs traces car "les Canadiens français ont été les pionniers de ce continent, les premiers, ils l'ont parcouru en tous sens". C'est ainsi que s'exprime Joseph Tassé.

Le premier habitant du Haut-Canada fut un Français. En effet, Talon avait prévu l'érection d'un fort à Cataracoui (Kingston). Frontenac le fit construire et donna au célèbre explorateur Robert Cavelier de La Salle, les terres qui l'entouraient. Ceci se passait en 1673. Cinq ans plus tard, à cet endroit, une école pourvoyait à l'instruction des enfants; les sauvages y étaient admis. Kingston fut donc le premier établissement colonisé par les Français à l'ouest de la rivière des Outaouais.

Des seigneuries existaient, au 17ième siècle, dans la région qui se trouvait à l'ouest de Montréal et qui ne portait pas encore le nom de Haut-Canada. C'était celle de Madeleine Raynon d'Alonne qui possédait la terre de Tonnéguinon et une autre à la Pointe à l'Original, concédée en 1674 à François Prévost, employé de la Compagnie des Indes Occidentales. Plus tard, elle s'appellera

Seigneurie de Longueuil et sera après la conquête la propriété de Joseph-Dominique Emmanuel.

D'autre part, depuis 1701, Lamothe Cadillac avait érigé le Fort Pontchartrain à Détroit. Une centaine d'hommes, tous de langue française naturellement, l'habitaient. Ces pionniers, souvent d'anciens soldats, s'établirent petit à petit des deux côtés de la rivière et leur venue fut particulièrement importante entre 1734 et 1756.

En face de Détroit, il y avait un petit village appelé Sandwich ou Pointe-de-Montréal, qui devait devenir Windsor. Descendant d'un officier du Régiment de Carignan, le colonel Jacques (James) Baby s'installa à cet endroit vers 1790. D'abord intéressée par le commerce des fourrures, la famille Baby se lança ensuite dans la politique¹.

La première école confessionnelle à l'ouest de l'Outaouais fut fondée à Sandwich en 1678 et c'est à ce même endroit qu'en 1828 les Soeurs de la Charité allèrent enseigner, dix-sept ans avant leur venue à Bytown.

Les Canadiens français construisirent donc les premières maisons de l'Ontario, le long de la rivière Détroit. Ils avaient apporté leur langue, leur façon de vivre et leurs demeures avaient la même apparence que celles, à long toit, des bords du St-Laurent, leur pays d'origine. Ces pionniers eurent longtemps à se défendre contre les attaques des Indiens. A la conquête, leur nombre était de 5,000 âmes environ. Lorsque Détroit devint américaine en 1795, plusieurs des Canadiens qui y habitaient déménagèrent du côté opposé de la frontière nouvellement constituée. Ils installèrent dans ce qu'on appelle aujourd'hui "le jardin de l'Ontario" de grands vergers de pommes d'où ils tiraient un excellent cidre.

Des écrivains² se sont tout spécialement intéressés à l'établissement des pionniers canadiens-français dans l'Ontario; pour ma part, je veux m'arrêter un peu plus longuement sur leur présence dans la vallée de l'Outaouais.

Lucien Brault nous a donné une liste des récipiendaires de lots du comté de Nepean de 1797 à 1836. A l'exception de L.-T. Besserer que nous nous plaisons à considérer comme un des nôtres à cause

¹ Voir la seconde partie de ce livre, sous Baby, Pierre

² Jean des Erables dans "Fils de héros" et A. Godbout dans "L'origine des écoles françaises en Ontario", entre autres.

de sa culture, tous les noms sont anglais.

Dans le petit village de Wright, y avait-il avant 1826, des Canadiens français? La chose n'est pas certaine.

Le journaliste et historien Walker, qui a écrit un très complet historique du Comté de Carleton, ne mentionne presque jamais de noms à consonnance française dans la longue liste des pionniers venus d'ailleurs pour coloniser cette rive sud de l'Outaouais autrefois désertique.

On se souvient que le village militaire de Richmond avait été fondé en 1818, peu d'années après l'installation de Perth? Et que les seigneurs du canton de March étaient venus vers la même époque. Y avait-il, parmi eux, des Canadiens français? Les Canadiens chassaient dans nos parages le castor, le vison et la loutre. Aucun d'eux n'a-t-il été tenté d'y bâtir sa cabane de billes? On dit que la rivière Jock, près de laquelle est construite Richmond, a été nommée d'après un Canadien qui habitait ses bords et dont le nom était Jacques, que les Ecosais changèrent en Jock. Qui était ce Jacques et quel était son nom? Mystère!

Ai-je espéré que la baie Constance aurait hérité d'un nom français? J'aurais eu tort car l'Atlas de Belden cite l'appellation comme venant du chef indien Constaw tandis que d'autres sources disent qu'une fille du pionnier Pinhey s'appelait Constance, d'où le nom du lac.

Au début du 19^{ème} siècle, un William Boucher occupa une terre dans le 3^{ème} rang du canton de March, sur les rives de l'Outaouais, dont il ne détenait pas le titre, cependant. Il déménagea à un autre endroit dont il reçut possession en 1823. Huguenots, ces Boucher, de descendance normande venaient semble-t-il de l'Angleterre. Ils y étaient arrivés de France avant les Croisades. Il est peu probable qu'ils aient parlé français lors de leur installation dans March mais nous n'avons aucune indication à ce sujet.

Edmond Boucher, petit-fils du pionnier William, prit part à la répression de la rébellion de l'Ouest; à son retour en 1883, il reçut une chaleureuse réception à Dunrobin. Un fils de William, William-Henry, vint à Carp de Dunrobin en 1900 où il administra avec succès quatre agences commerciales. Le fils de ce William-Henry, G. Russell Boucher, député conservateur de Carleton au Parlement fédéral, quitta son siège en 1940 pour permettre à l'Honorable George Drew, alors chef de l'Opposition, de se

présenter. Ce Boucher était en 1968 membre de la Commission du Transport (Aviation). Sa terre des bords de l'Outaouais fut prise par la Défense nationale pour l'installation d'un champ de tir et recherches. Une Miss Boucher épousa un Wilson d'après qui Wilson's Corners est nommé.

J'ai mentionné assez longuement cette famille car dans "Carleton Saga" c'est la seule à consonnance française que l'on trouve; je ne crois pas, cependant, qu'elle ait quelque rapport avec les nombreuses familles de Boucher qui actuellement habitent la capitale et qui sont de précieux membres de la communauté française.

Gourlay qui ne nous aime guère parle, à la page 34 de son livre, d'un Canadien français qui avait, probablement avant 1826, une cabane près de l'embouchure de Constance creek, dans Torbolton, où il chassait, pêchait, chantait et vendait du whisky aux draveurs et aux conducteurs d'attelages mais—et Gourlay est ravi de pouvoir se rassurer lui-même sur ce point—il ne peut être considéré comme un pionnier puisque, dit-il, cet homme était arrivé en canot, n'avait pas cultivé la terre et n'avait pas de métier. Un jour, il disparut laissant sa cabane comme seul témoin de son passage. "De tels hommes, ombres furtives, ne peuvent compter dans l'histoire d'un pays" conclut sentencieusement le ministre presbytérien, exemple frappant de charité chrétienne.

Un peu plus loin, à la page 63, Gourlay dit que, près de Bell's Corners vivait, peut-être après 1826 cependant, un Huguenot d'extraction française, Isaac Plunket. Près de lui, habitait un Français, Antoine Lemoine, dont nous ne connaissons pas grand-chose. Plunket se fit presbytérien comme sa femme, Mary Lang, ce qui explique le qualificatif de "honnête et industrieux" dont l'historien le coiffe. Ce couple eut quatorze enfants qui s'installèrent tous dans les environs.

Quand fut donné à une certaine étendue du comté de Gloucester, le nom de "mer bleue"? Il est dit que ce sont les coureurs des bois qui appliquèrent ce nom à quatorze milles carrés de terrain dans la partie sud du comté de Gloucester, contenant au moins 25 pieds de profondeur de tourbe. Le qualificatif lui vient-il de la grande quantité de bleuets qu'on y trouve? Toujours est-il que voilà un mot français qui est resté à cette étendue déserte à cause de la qualité de son sol.

Un petit village du canton de Huntley porte le nom de Carp.

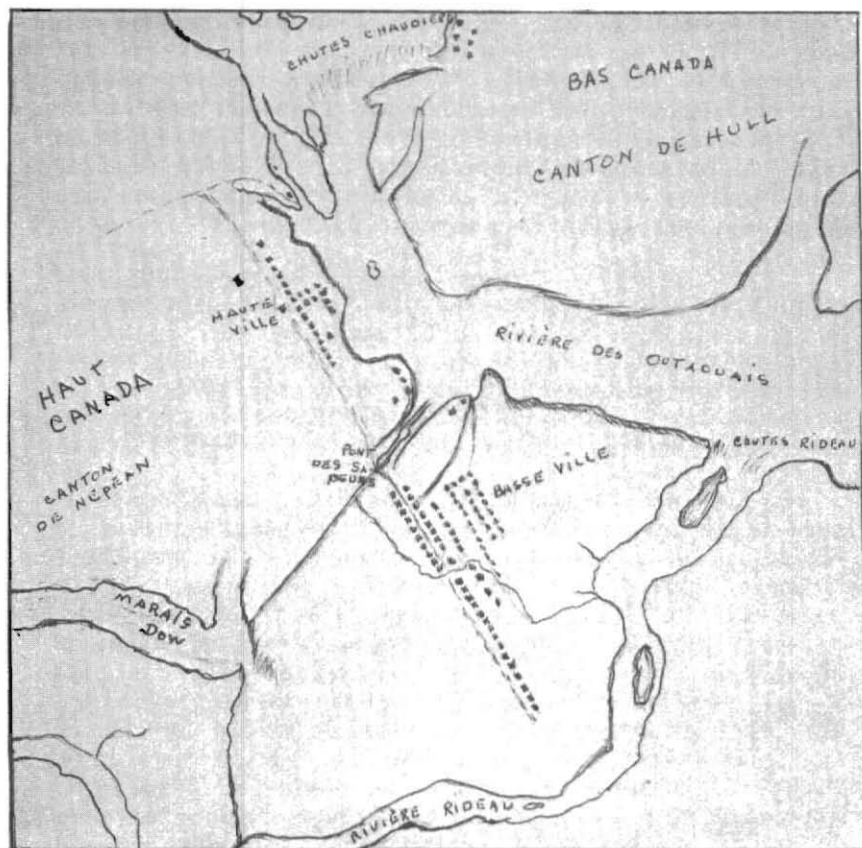
On s'accorde à dire que l'origine est "carpe", poisson abondant dans la rivière qui se jette dans l'Outaouais à la hauteur des Chutes des Chats. La tradition veut qu'un coureur des bois, peut-être aussi bûcheron, aurait dessiné un poisson, la carpe, sur une planche devant sa cabane, désignant ainsi l'endroit où se situe actuellement le petit village au bord de la rivière. Il y a aussi d'autres explications à cette appellation de "Carp". D'autre part, il y avait un Jos Mondion au Portage des Chats. Il faisait le commerce avec les Indiens.

En 1819, dans l'est du Haut-Canada, y compris L'Orignal et ses environs, Perth, Richmond et dans toute la vallée de l'Outaouais, il y avait environ 2,300 catholiques, dit de Barbezieux à la page 135 de son "Histoire du diocèse d'Ottawa". Y avait-il des Canadiens français parmi ces gens? Peut-être quelques-uns mais la plupart devaient être des Irlandais. J'ai cependant noté que Joseph Brunette bâtit sa maison de billes à Bonnechère en 1820 et que Xavier Plaunt (probablement Plante) s'installa où est Renfrew en 1828. La population catholique augmenta considérablement par après car Jules Tremblay dans l'historique de la paroisse Ste-Anne mentionne leur nombre comme étant 10,000 en 1830.

Comme on le voit, j'ai essayé de récolter toutes les indications qui me donneraient quelques détails sur les Canadiens français qui seraient venus du côté sud de la rivière avant 1826. La moisson n'est pas abondante et elle ne sera pas plus riche pendant les années précédant immédiatement la fondation de Bytown. On verra dans les chapitres qui suivront que les colons d'avant cette date furent presque uniquement de langue anglaise.

Est-il surprenant qu'après la cession du Canada à l'Angleterre, peu de Canadiens français vinrent vivre sur les bords de l'Outaouais? Il faut se souvenir que les installations de Détroit et de Kingston dataient du régime français. Mais après 1763, la population du Bas-Canada n'éprouva pas le désir de venir faire oeuvre de pionnier au milieu des Loyalistes de langue anglaise et de religion protestante et des militaires et civils d'origines anglaise, écossaise et irlandaise qui envahissaient alors, en nombre toutefois assez restreint encore, les terres de ce Haut-Canada créé tout spécialement pour ceux de leur langue et de leur culture. D'ailleurs, la présence des Canadiens aurait-elle été souhaitable et souhaitée? Aussi longtemps que ces derniers se contentèrent de conduire avec une dextérité remarquable les canots des maîtres, et de ne faire preuve d'aucune ambition inquiétante en vue de se

faire octroyer des terres, la présence de ces quelques "étrangers" ne choquait point. D'ailleurs, les premières années de colonisation de l'est ontarien furent marquées par un dur labeur et la tendance des pionniers était certainement entièrement tournée vers la grande mère patrie. Le fait que, de 1535 à 1763, le pays ait appartenu à la France leur paraissait certes de peu d'importance et les descendants de Français, vivant encore et malgré tout de l'autre côté de la rivière, appartenaient, à leurs yeux, à un peuple conquis et qui serait, sans nul doute, absorbé par les conquérants tôt au tard. C'est l'impression la plus vive qui ressort de la lecture des ouvrages consacrés à la période qui va de la cession à la fondation de Bytown et même au-delà.



Bytown 1828

CHAPITRE VII

Bytown: choix du site du canal Rideau—Commencement des travaux—Arrivée des premiers habitants du village—Installation des rues, construction des ponts, etc.—Aspect de Bytown en 1832.

Nous sommes en 1826. Louis Hébert est mort depuis deux cents ans et Napoléon Bonaparte depuis cinq ans. Eugénie de Montijo, future impératrice, naît cette année-là. Jules Verne naîtra et Goya mourra deux ans plus tard. Flaubert a cinq ans et Gounod en a six. Les Iles britanniques essaient, pour la première fois, le chemin de fer. Tous les pays d'Amérique, à l'exception du Canada, ont acquis leur indépendance, soit de l'Angleterre, soit de l'Espagne.

Cinquante et un ans se sont écoulés depuis 1775 lorsque les Canadiens français, obéissant aux exhortations de leur clergé, ont refusé de céder aux instances des Etats-Unis de se joindre à la rébellion et de secouer le joug britannique. Si, à ce moment-là, les nôtres s'étaient jetés dans la mêlée à côté de nos voisins du sud, c'en était fait de l'empire britannique en Amérique du Nord, et tout l'ouvrage était emporté comme fétu de paille.

Un important groupe de Loyalistes s'est installé depuis plus de trente ans à Kingston et un service de bateau existe déjà sur le St-Laurent entre York (Toronto) et Prescott. Le journal "Le Canadien" a été fondé vingt ans plus tôt. En 1825, les droits seigneuriaux ont été abolis quoique les seigneurs peuvent jouir de leur avoir jusqu'à leur mort.

Le Parlement anglais permet, en 1826, aux anciens citoyens américains de voter et de devenir membre du Parlement du Canada.

Plus près de nous, le commerce du bois sur l'Outaouais continue à suivre une courbe ascendante quoique les Wright ont des difficultés financières dont parle Bond dans "Hurling Down the Pine". D'autre part, le développement du petit village est lent et la population y est modeste. Cela est peut-être dû au fait qu'une grande partie des habitants travaillent dans les bois ou constituent une population littéralement flottante sur les grands radeaux qui descendent l'Outaouais vers Québec. Néanmoins, Wrightstown a une belle église de pierre, une distillerie, une armurerie, de luxueuses résidences pour la famille Wright mais, je l'ai dit, très peu de maisons. De ce côté-ci de la rivière, quelques éclaircies percent l'épaisse forêt.

Evan Nepean (une rue, un promontoire et un canton sont nommés d'après lui) étant chef de l'Office colonial de Londres, l'Angleterre se préoccupait de trouver une route menant de Montréal à Kingston, sans passer par la rivière St-Laurent, trop proche des gens d'outre frontière. Une fois de petits canaux creusés pour éviter les chutes de l'Outaouais de Montréal à Grenville, cette rivière pourrait être remontée jusqu'à Wrightstown mais comment, par après, se rendre à Kingston tout à fait au sud? La rivière Rideau se jetait bien dans la Grande Rivière à l'endroit favorable mais son entrée était marquée par des chutes de 35 pieds. Comment contourner la difficulté? L'idée d'un canal pour joindre l'Outaouais au St-Laurent n'était pas nouvelle, des officiers britanniques ayant exploré en 1783 les possibilités de la contrée sauvage bordant l'Outaouais. Le premier qui vit le moyen d'aller d'ici à Kingston, en suivant les méandres de la rivière Rideau puis des lacs Rideau et de la rivière Cataraqui, fut le Lieutenant French qui, tournant le dos à notre rivière, fit le portage des chutes Rideau et s'enfonça vers le sud en direction du St-Laurent. En 1790, il fit un rapport détaillé au gouvernement britannique mais, à ce moment-là, l'Angleterre avait d'autres chats à fouetter. La guerre de 1812, cependant, remit sur le tapis la question d'un canal. D'ailleurs, on construisait des canaux "à tour de bras" tant aux Etats-Unis qu'au Canada. Le canal Champlain et surtout le canal Lachine n'étaient pas des moins importants.

Le temps était mûr pour l'érection d'une voie d'eau dans nos parages. De fait, le gouverneur Dalhousie, nommé en 1820 en remplacement de feu le duc de Richmond, s'intéressait grandement à ce projet. Avec prudence et intelligence, le gouverneur acheta, en 1823, pour le compte de son gouvernement,

une bande de vingt-neuf acres qui allait de Richmond Landing à l'embouchure de la rivière Rideau, bordant la rive sud de la rivière Ottawa.

Au cours d'un dîner auquel assistait le capitaine Le Breton, on fit allusion, paraît-il, à la possibilité de creuser un canal en face du village de Wright. D'autre part, Lucien Brault raconte que la conversation roula plutôt sur d'importantes améliorations à apporter à l'apparence du débarcadère. Toujours est-il que des idées furent émises sur les futurs développements de cette rive de l'Outaouais, et ces paroles ne tombèrent pas dans l'oreille d'un sourd. Sans tarder, l'officier anglais acheta les terrains que Randall détenait sur la rive, larges espaces que le gouvernement britannique devrait s'appropriier à bons prix, croyait Le Breton, pour y installer les écluses projetées. Mal lui en prit! Le canal fut creusé juste à côté. En ce qui regarde des améliorations au débarcadère, il n'en fut plus question. L'auberge qui s'y trouvait servit encore quelque temps mais les nombreux hôtels qui ne tardèrent pas à s'élever rue Sussex et ailleurs prirent rapidement sa place. Il paraît qu'après avoir acheté ces terrains du pauvre Randall, Le Breton construisit là un moulin, mais la chose n'est pas certaine bien qu'il en ait installé un à Britannia par la suite.

Conscient de la fourberie de Le Breton, le gouverneur Dalhousie entra dans une colère compréhensible et une lettre que possèdent les Archives nationales, en fait foi. Très justement d'ailleurs, le gouverneur ne cessait de se préoccuper de cette menace de spéculation. "Permettez-moi de vous mettre en garde contre la foule de solliciteurs qui vont se précipiter sur ces terrains" écrivait-il au Colonel By dans une lettre datée: "Chaudière sur l'Ottawa, le 26 septembre 1826."

Richard Legget fustige Le Breton, mauvais Anglais, pour son ambition; lors d'une conférence qu'il donna à l'occasion du 150ième anniversaire de la fondation de Bytown, il suggéra avec force qu'on ne continue pas de donner le nom de Le Breton à un grand terrain qui, s'il avait été vendu à un prix raisonnable, aurait grandement facilité la construction du canal. L'historien proposa de nommer "By" ces larges espaces du centre ville dont j'ai parlé auparavant et qui présentent, depuis la démolition de tout ce qui s'élevait là, l'aspect de grands champs dont les immeubles en hauteur qui les environnent sont les champignons.

Dans la loterie qui, indifféremment, nous place du côté chanceux ou malchanceux, Le Breton appartenait tout de même à

la première catégorie car le gouvernement britannique avait déjà récompensé ses services en lui concédant un terrain longeant les rives de l'Outaouais; depuis 1823, Britannia se développait sur les terres appartenant à l'officier anglais. Il fut donc, et pendant longtemps, le propriétaire de larges bandes de terre le long de la rive sud de l'Outaouais sans, pour autant, qu'il ait beaucoup de prestige. En voici un exemple. Firth et Berrie possédaient, depuis 1818 ou 1819, une auberge sur la pointe de terre appelée Richmond Landing. Le Breton prétendit, avec raison je crois, que ce terrain lui appartenait et voulut les en chasser. Il ne réussit guère. Firth et Berrie (ou Berry) se battirent pour continuer à jouir du terrain où se trouvait leur "Union Hotel". Le colonel By, qui ne portait pas Le Breton dans son cœur, les aida en ce sens car, dit le Dr Hill, il acheta, en 1828, pour le compte du gouvernement, le terrain où était l'hôtel et autorisa Firth et Berrie à continuer d'y vivre.

Pour sa part, l'historien Harry Walker défend l'attitude de Le Breton dont il loue le sens des affaires.



Le lieutenant-colonel John By, nommé par le gouvernement britannique pour construire le canal Rideau, était âgé de 43 ans lorsqu'il vit, pour la première fois, la rive sud de l'Outaouais à l'endroit où devait s'élever peu de temps après le village de Bytown. Il n'était pas un nouveau venu au Canada car pendant neuf ans il avait travaillé aux fortifications de Québec et à différents travaux de Génie. Il était venu à Lachute vers 1810 pour étudier les possibilités du pouvoir d'eau qui se trouvait à proximité. En 1811, il quitta notre pays et poursuivit sa carrière militaire notamment au Portugal. Les effectifs de l'armée britannique étant réduits, il était en demi-solde depuis 1821 lorsqu'il fut nommé ingénieur en chef, en charge de la construction du canal qui devait joindre la rivière Outaouais à la rivière St-Laurent, à travers la rivière Rideau et les lacs du même nom.

C'est en septembre 1826 qu'il arriva au Village de Wright pour y choisir l'emplacement du canal, en compagnie de Lord Dalhousie, gouverneur du Canada.

Que virent le Comte de Dalhousie et le colonel By lorsque leur regard se posa sur les falaises? De profondes forêts descendaient jusqu'aux rives et couvraient tout le territoire. Quelques modestes éclaircies piquaient la forêt mais leur nombre était infime. Il y avait

alors dans tout Gloucester et Nepean, six maisons et quelques cabanes de bois rond. Il y avait le débarcadère et, tout près, la cabane de Ralph Smith. Il y avait Andrew Berry et sa taverne, Isaac Firth avec sa petite auberbe où il vivait avec sa femme. La cabane d'Honeywell se trouvait très à l'ouest; plus près des îles de la Chaudière, la forêt était marquée par les bien modestes dimensions des cabanes de Sparks, de Burrows, de Williams et de Thomson. Et c'était tout! Les plaines appartenant à Le Breton et Sherwood étaient couvertes de grands arbres.

En septembre 1826, une espèce de flottement présida donc au choix du site des premières écluses. Un projet avait été mis de l'avant, situant l'entrée du canal à Governor's Bay, derrière la résidence officielle du Premier Ministre, boulevard Sussex. Mais la hauteur de la falaise à cet endroit, la difficulté de creuser une profonde coupure dans un dur terrain de pierre calcaire, auraient rendu le coût trop élevé et le travail trop ardu car, rappelons-le, il devait se faire à la main.

J'ai déjà dit que les terrains achetés de Randall par Le Breton auraient présenté le meilleur choix, mais le gouverneur Dalhousie refusa catégoriquement de considérer les prix prohibitifs exigés par le nouveau propriétaire.

Il faut s'imaginer le colonel By, explorant avec le tailleur de pierre Thomas McKay, un Ecossais qu'il avait amené avec lui, les bords de la rivière, à partir des chutes Chaudière jusqu'aux chutes Rideau, supputant les inconvénients et les avantages de chaque baie.

Finalement, il fut décidé de placer l'entrée du canal au bas d'une coulée qui divisait deux falaises un peu à l'est des plaines Le Breton, sur un terrain qui appartenait, depuis 1823, au gouvernement britannique. Les castors y avaient construit des barrages.

La baie choisie pour recevoir les premières écluses s'appelait, à ce moment-là, "Sleigh's Bay", c'est-à-dire Baie aux traîneaux. On raconte que Philemon Wright lui avait donné ce nom en 1818 après que, au cœur de l'hiver, de nombreux traîneaux s'y soient rendus, amenant des invités de Wrightstown au mariage d'un de ses fils qui, je suppose, épousait une fille de religion protestante. La cérémonie fut présidée par un Ministre de Perth dans le Haut-Canada parce que les mariages civils n'étaient pas permis dans le Bas-Canada. Pour sa part, Brault dit que, pour pallier à cette

défense, les mariages de cette sorte avaient lieu au milieu de la rivière.

Comment appelait-on, à cette époque reculée, les terres derrière le front gris des falaises qui surplombaient la rivière. Lucien Brault nous en donne toute une liste: Iles aux Chaudières, Barrière, Place des Rideaux, Chaudière Falls, Bellows' Landing remplacé par Richmond Landing après 1818. Il semble que "Nepean Point" ait été largement employé pour désigner le débarcadère et les quelques constructions qui l'entouraient. Avant que le nom du constructeur du canal lui soit accolé, on disait tout simplement "Rideau canal". A partir du printemps 1827, on appela le village "Bytown" et ce nom lui resta jusqu'à ce qu'il prenne le nom d'Ottawa en 1855.



Le choix de l'endroit d'où partirait le canal (la baie prit alors le nom de "Entrance Bay") se fit le 26 SEPTEMBRE 1826. On considère cette date comme celle de la fondation de notre ville, les deux fondateurs en étant le comte de Dalhousie et le lieutenant-colonel By.

On cherche en vain ici une statue à Lord Dalhousie, responsable du choix d'une ville à l'embouchure des rivières Rideau et Gatineau, le long de l'Outaouais. Car c'est véritablement de cela qu'il s'agissait comme en font foi les lettres qu'échangèrent alors le gouverneur et l'ingénieur. Il n'était pas question de creuser, au milieu de forêts solitaires, une voie d'eau gardée et surveillée par la troupe, mais bien d'y placer un village avec tout ce que cela comporte de marchands, artisans, citoyens sérieux et travailleurs.

On cherche dis-je un souvenir tangible d'un des fondateurs et on n'en trouve guère. Il n'y a pas de statue de Dalhousie à Ottawa, mais une rue commerciale et relativement peu importante, une de plus anciennes de Bytown, cependant, qui va de la rue Rideau jusqu'au nord de la ville. Y a-t-il d'autres indications de l'importance de cet homme au début de l'installation du village? Je n'en vois guère.

Le comte de Dalhousie (1770-1838) né en Ecosse, eut une longue carrière distinguée. Il fut grièvement blessé à La Martinique durant un engagement vers la fin du 18ième siècle et

prit part à l'historique bataille de Waterloo. Il faut croire qu'on le considérait comme un galant homme car, à Bordeaux, en 1814, on lui fit cadeau d'une épée à pommeau recouvert d'or "à cause de son comportement de gentleman". N'empêche que Louis-Joseph Papineau le qualifie de "fripon".



En septembre 1826, la Comtesse Dalhousie souleva la première pelletée de terre et le creusage commença, ouvrage presque exclusivement le fait de travailleurs irlandais. Dalhousie ne cessa de s'intéresser à la marche des travaux, vint en vérifier les progrès en 1827 puis en 1828 mais lorsque le canal fut terminé en 1832 il avait déjà quitté le Canada depuis quelques années pour devenir Commandant en chef aux Indes.

Tout le travail du creusage se fit à la main, avec des pics et des pelles, sous la direction de M. Pennyfather. On transportait la terre dans des brouettes à bras. Environ 2,000 hommes, peut-être davantage, furent employés à enlever la terre, élargir la tranchée et construire les écluses le long des 123 milles de parcours.

Ce tracé, il fallait lui trouver un chemin dans les régions solitaires qui s'éloignaient vers le sud. Ce ne fut pas une mince affaire mais le colonel By fut puissamment aidé par des hommes habiles tels MacTaggart, Redpath, Pooley, McKay, Drummond et aussi Philemon Wright.

D'Irlande arrivèrent des bateaux plein d'immigrants. Et à l'été de 1827, deux compagnies de quatre-vingt-un soldats chacune furent recrutées en Angleterre et s'installèrent sur la colline où se trouve aujourd'hui le Parlement. Deux ans plus tard, une de ces compagnies était envoyée à Newboro. On promit à chaque soldat qui le désirait un lopin de terre de cent acres à la conclusion des travaux, ce qui limita considérablement les désertions. De fait, plusieurs d'entre eux profitèrent de cette générosité en s'établissant quelques années plus tard à Bytown ou le long du tracé du canal.

Le travail de maçonnerie des écluses du bas du canal fut fait par Thomas McKay, pionnier de New Edinburgh, dont l'activité était débordante. Le lieutenant-colonel Boteler (une rue porte son nom et on l'appelle aussi "Botelier") fut le principal assistant du Surintendant, chargé des travaux à l'autre bout de la voie d'eau. Redpath s'occupait d'une partie particulièrement malsaine, à mi-

chemin entre Bytown et le St-Laurent.

L'esprit d'organisation de l'ingénieur en chef était remarquable. Lors de son passage à Montréal, il avait déjà commencé les pourparlers avec des contracteurs, tant pour le creusement que pour la construction des écluses. Après le choix définitif de l'emplacement et le début des travaux, il retourna à Montréal et, au printemps de 1827, revenait à Bytown pour s'y installer avec sa famille.

Dès le mois d'octobre 1826, le colonel By voulut joindre le Haut et le Bas-Canada, chargeant MacTaggart de cet important travail. Cinq îles qui parsèment la rivière à l'endroit où se trouvent les chutes Chaudière, furent reliées entre elles par plusieurs ponts, la plupart faits en bois par Philemon Wright, les arches en pierre par Thomas McKay. Au-dessus du gouffre, la méthode employée par les ingénieurs fut originale. On lança un boulet de canon, auquel était attachée une corde entraînant des câbles qui formèrent la structure que l'on nomma "Union" car, pour la première fois, le Bas et le Haut-Canada étaient reliés entre eux. Un premier pont sur l'abîme fut endommagé par la force des glaces et s'écroula en mars 1828. Avec trois compagnons, John Burrows observait ce qui se passait et faillit être projeté dans la rivière par la chute spectaculaire. La reconstruction commença aussitôt et le pont était terminé à la fin de l'année. Il fut à péage et s'écroula lui aussi huit ans après. Gourlay dit que lorsque le pont Union s'effondra soudainement le 18 mai 1836, un homme aux cheveux noirs qui le traversait à ce moment-là se mit à courir à toute vitesse mais il eut si peur que lorsque, enfin, il arriva exténué sur l'autre rive "ses cheveux étaient devenus blancs".

Pendant huit ans, des bateaux passeurs assurèrent le service entre les deux rives de l'Outaouais. L'un d'eux, de facture originale, un certain Perkins en étant l'inventeur, était actionné par deux roues que faisaient tourner des chevaux "marchant sur un tablier à chaîne sans fin" dit Brault.

Un simple chenal fut creusé entre l'île Victoria et la terre ferme pour que les billots puissent éviter les chutes Chaudière.



Il fallait relier les villages naissants qui se trouvaient à l'est et à l'ouest de la coulée où on creusait le canal. Ce fut une des plus importantes réussites du constructeur. Commencé en août 1827, le

pont enjambait la profonde coupure entre les deux falaises, allant d'un sentier qui longeait les installations primitives de la Basse ville et se rendant à un vaste terrain, propriété de Nicholas Sparks, à l'ouest de la tranchée du canal. L'artère à l'est du canal prit presque aussitôt le nom de "Rideau." mais plus d'une douzaine d'années devaient s'écouler avant qu'un sentier traversant les terres de Sparks prenne le nom du propriétaire. Les gens qui allaient de la Basse ville à la Haute ville devaient bifurquer vers le nord pour rejoindre la rue Wellington.

Quelles sont les plus anciennes rues de la capitale? Par ordre de "baptême", il semble que ce soit Rideau, Sussex et Wellington, George, York, Clarence, Murray et King, de même que Victoria et Kent dans la Haute ville. Toutes ces rues - de simples sentiers de terre - reçurent leur nom avant 1831.

Le pont des Sapeurs (Sappers' bridge) servit de 1827 à 1912 et la solidité de ses assises fut évidente lorsqu'il fallut le démolir pour faire place, en 1912, à une rénovation du large rond-point où se construisaient alors le Château Laurier et, en face, la Gare Union, remplaçant la gare de la rue Baird qui avait été construite vers 1855 pour accommoder le premier train arrivant à la "nouvellement nommée" Cité d'Ottawa.

Des photos du temps montrent l'importance des travaux requis par la démolition du tablier de ce pont vieux de 85 ans. Elle s'avéra difficile. La dynamite ne vint pas à bout de cette structure. On dut soulever, puis élever très haut, un bloc de pierre pesant deux tonnes et le laisser s'écraser sur le pont qui résista encore quelque temps mais finit par s'écrouler dans le canal. Il paraît que le bruit de cette démolition résonna sur la ville comme de sourds coups de canon. Ce fut peut-être là le glas qui sonna la défaite de Bytown au profit d'Ottawa, la capitale.

Plus tard - 1873 - un autre pont fut construit, appelé "Dufferin", qui reliait la rue Rideau à la rue Wellington, en passant devant l'endroit où se trouve le Château Laurier. Entre le pont des Sapeurs et le pont Dufferin, un triangle ouvert laissait voir en dessous le ruban du canal...

Tout cela changea d'aspect en 1912. La Place Connaught - c'était son nom à l'époque - fut entièrement recouverte de béton sur la grande étendue où viendrait s'ajouter plus tard, le monument aux morts.

Pour ceux que la chose intéresse, les assises des vieux ponts sont encore visibles, si on longe le canal en allant vers le nord.



Pendant qu'Esther By (la rue Bank s'appela au début "Esther street") et ses deux filles vivaient sous la tente à la Pointe Nepean, la maison de pierre destinée à l'ingénieur en chef commençait à s'élever du côté est du canal, tout au haut de la falaise. La famille du colonel l'habitera pendant cinq ans. On la disait pleine d'attraits avec, de la veranda, une vue plongeante sur la rivière Ottawa. Plusieurs visiteurs vanteront les charmes de cette maison solide mais de dimension modeste, et parleront de l'aimable femme qui en était l'hôtesse. Des gravures montrant cette maison ont été faites dont celle par Bouchette dans le livre que publia son père, intitulé "The British Dominions in North America".

Pour aller du canal à sa demeure, By avait fait aménager un sentier. A mi-chemin, on trouvait une fontaine dont l'eau avait des propriétés curatives. La popularité de cette eau était grande, paraît-il. Le bassin qui l'entourait existait encore en 1870.

Le parc où s'élevait la maison du colonel a appartenu, de tout temps, aux autorités car elles l'avaient retenu pour la défense des approches du canal. Ce parc prit le nom de "Major" du titre de celui qui habita la maison de pierre après le départ de By pour l'Angleterre. Lorsque le danger d'invasion en provenance de nos voisins du sud parut écarté, les parcs Major et Nepean appartinrent à la ville qui, encore aujourd'hui, les entretient avec soin. Cependant, nos parcs sont à peu près déserts, à l'exception peut-être de la mince bande de terre qui borde le canal Rideau où les Outaouais vont volontiers oublier, dans un décor éclairé par le miroitement de l'eau, les chaleurs de l'été.

A cette exception près, les autres parcs—Strathcona, MacDonald (Borden), Nepean et Major—ne sont guère populaires auprès des citoyens, peut-être parce qu'ils ne sont pas sûrs, même en plein jour car aucun gardien ne s'y promène.

Devant l'imposant monument de Champlain à la Pointe Nepean, dont le socle est occupé par un Indien au torse nu et à la tête surmontée d'une longue plume, on a récemment construit plusieurs rangs d'estrades devant lesquelles se donnent des spectacles pendant la belle saison. La Pointe Nepean ne contient guère autre chose, à l'exception d'un kiosque d'information de la

Capitale Nationale, un casse-croûte et autres facilités pour les touristes. De la petite colline où se dresse le monument Champlain, le regard trouve devant lui l'ensemble des édifices du Parlement. D'autre part, le canal Rideau n'est visible que si on traverse la rue St. Patrick et entre dans le parc Major.

Sur la Pointe Nepean, derrière le monument de Champlain, un autre beaucoup moins impressionnant mais aussi plus mystérieux. Le visiteur s'interroge sur l'opportunité d'avoir ici sur un socle de pierre une des bornes de fer qui, jusqu'à il y a soixante-dix ans, marquaient la frontière entre le Québec et New York. Cette petite borne de fer, dit la plaque, a été installée à cet endroit par la "Women's Historical Society of Ottawa" lorsque sa présidente était Mrs Ahearn.

De temps en temps, des fouilles dans ce sol de Bytown si dur aux pionniers et si porteur de microbes meurtriers à l'époque de sa fondation, révèlent des vestiges du passé. Ainsi, en 1975, la Commission de la Capitale nationale retrouva des poteaux de pierre qu'avaient installés, à partir de 1830, les arpenteurs du canal Rideau sous la direction du colonel By. On en a retrouvé un exemplaire intact, marqué 1849, dans le sol d'un parterre sur Echo Drive, entre l'hôpital Perley et la rue Bank. Enterrés à dix-huit pouces de profondeur, d'autres jalons ont été retrouvés, endommagés pour la plupart. Ceux qui manquent sont remplacés maintenant par des barres de fer, car le matériau—la pierre avec laquelle les anciens jalons étaient faits—est trop cher de nos jours... Oh! progrès!

Revenons au Bytown de 1827 ...

Les choses marchaient rondement. Moins d'un an après le début des travaux, les marécages du bas du village, c'est-à-dire à partir de la rue Rideau actuelle jusqu'à la rivière, furent asséchés par les ingénieurs de By, et des habitations commencèrent à s'y élever. "En mars 1827, écrit John Burrows, plusieurs avaient demandé des lots dans la Basse ville. Mais, après que l'on eut visité ces terrains, la plupart des requérants ont refusé de s'y établir. Le marécage des cèdres leur paraissait impénétrable et presque tous préférèrent payer à Nicholas Sparks un prix plus élevé pour un lot plus accessible. Ce fut Jean St-Louis qui, le premier, s'aventura à faire un défrichement dans le marécage de cèdres pour y construire son habitation, rue Cumberland". Il était au nombre des 28 locataires qui, en 1827, signèrent un bail pour occuper un emplacement dans la Basse ville, non encore complètement asséchée.

La même année, le menuisier Pierre Desloges vient construire sa maison en bois rond où est aujourd'hui l'angle des rues Dalhousie et George. Il sera suivi, peu après, par des douzaines de pionniers qui arrivent ici pour voir aux besoins de la population dans les domaines de l'hôtellerie, de l'alimentation et des métiers de toutes sortes tels forgerons, menuisiers, voituriers, etc.

Cette année 1827 fut extrêmement active car, le creusement du canal terminé, on commence à ériger les huit écluses de l'entrée de la voie dans la rivière Ottawa.

Le colonel By divise et vend les terrains, à la condition qu'une maison ou un établissement commercial y soit érigé sans délai. A la mi-octobre, tous sont vendus. Tel Lyautey traçant du bout de sa canne les nouvelles villes du Maroc, l'ingénieur en chef du canal donne aux rues Rideau et Wellington les larges dimensions qu'elles possèdent encore à l'heure actuelle et leur donne le nom qu'elles portent aujourd'hui. Pour que ces artères principales aient la largeur désirée, le colonel achète de Nicholas Sparks une bande de terrain qui, ajoutée aux terres que le gouverneur Dalhousie s'est procurées en 1823, est suffisante pour l'exécution de cet important projet. Cent quatre acres sont aussi enlevées à Sparks pour la défense du canal. Ces terrains lui seront rendus en 1848.

Il faut loger les soldats arrivés ici à l'été de 1827. Bientôt s'élèvent sur une colline qui prend le nom de Barracks Hill, des casernes, un petit hôpital, un cadran solaire, et une brasserie qui se trouve du côté ouest de la falaise. Ce fut là que, pendant cette même année, la première messe sera dite au second étage par le Père Haran qui vient de Richmond. Il semble que la pierre pour la construction des casernes, de l'hôpital et de la maison du colonel By fut fournie par Antoine Robillard, propriétaire des carrières qui se trouvaient bien en dehors du petit village, du côté est. Antoine Robillard serait donc venu ici dès l'année 1827; on verra plus tard que ce pionnier eut à fournir la pierre dans nombre de constructions de ce temps-là dont la cathédrale Notre-Dame (1842) et le château de McKay (1835)¹.

À l'été de 1827, James Maloney installe une petite école privée angle Rideau et King. Un premier hôtel, le "Chitty", s'élève au coin

¹ Voir la Deuxième Partie de ce livre sous "Robillard".

de Wellington et Kent. Vers le même temps, By, MacTaggart, Burrows et McKay remontent le tracé de la route prévue du canal, en canot; voyage extrêmement ardu, semé de nombreux portages.

Les travaux sont divisés en trois parcours: celui de Kingston est la responsabilité de l'écossais Robert Drummond dont la nièce sera la seconde épouse de John Redpath. Ce Drummond fut un chef consciencieux et donna entière satisfaction à son chef qui lui offrit, à la conclusion des travaux, une des quatre coupes en argent que By donna à ses collaborateurs lorsque le canal fut terminé. Les autres allèrent à Redpath, Phillips et White. Celle que l'on peut admirer au Musée Bytown appartenait à Drummond, je crois.

L'explorateur John Franklin revenait, au milieu de l'été 1827, d'une expédition à la rivière Mackenzie. Il s'arrêta à Bytown. Le 16 août, on lui demanda de poser la première pierre des écluses. Cette pierre se trouve, paraît-il, à la troisième écluse en partant de la rivière mais on n'a pas pu déterminer avec exactitude son emplacement. Le capitaine Franklin, devenu "Sir" plus tard, devait disparaître dans les solitudes de l'Arctique en 1845.

Un petit garçon de neuf ans observait, avec de grands yeux étonnés, cette brève cérémonie et en parlera plus tard. C'était François, fils du pionnier canadien-français Pierre Deslozes.

Un des principaux collaborateurs du colonel By fut un ingénieur, le lieutenant Pooley dont le nom fut longtemps attaché à un pont de bois qu'il avait construit pour relier la rue Wellington à une des îles des Chaudières. Une rue porte le nom de Pooley. Il fut chargé de construire le remarquable barrage et les écluses de Smith Falls et habitait une maison légèrement au sud de celle du colonel By, sur la falaise. Plus petite que celle de son chef, elle brûla vers 1869.

Lorsque le gouvernement britannique avait approuvé le creusement du canal et la construction des écluses, le coût en avait été fixé à \$744,000. Les difficultés rencontrées, la reconstruction du barrage de Hog's Back, la largeur des écluses qui fut augmentée durant le cours des travaux, et d'autres facteurs, amenèrent le colonel By à estimer le coût à \$1,760,000. Finalement, le montant total des dépenses s'éleva à \$3,520,000 ce qui semble aujourd'hui une somme extrêmement modeste pour un travail de cette envergure. Cependant, ce fut cet aspect qui amena le fondateur de Bytown devant les membres de la Commission d'enquête en 1832.

Les nombreux employés étaient payés en monnaie anglaise: livres, shillings et pences, la paye versée par l'Office de l'Ordonnance. Les barils plein d'argent étaient entreposés dans les pièces basses et voûtées que l'on peut visiter au sous-sol du musée Bytown. On affiche sur la porte une lettre datée de 1830 qui mentionne la nécessité de ces "money vaults". Un objet intéressant est le coffre militaire du Colonel By, construit à Montréal en 1826, pour transporter l'argent et, je suppose, les documents importants. Près de ce "military chest", le visiteur observera avec curiosité un autre coffre qui appartient, dit-on, à Philemon Wright. Puis, un autre, celui de Fitzgibbons, menuisier en chef des travaux. S'il n'y avait aucune banque à ce moment-là à Bytown, du moins peut-on se rassurer en voyant l'épaisseur des murs qui entourent ces coffres-forts souterrains.

Tous les ruisseaux qui sillonnaient les parties basses du village lui donnaient, au début, une petite allure de ville d'eau, non dans le sens, malheureusement, de Biarritz ou de Bruges.

D'ailleurs, cette conformation particulière des terrains compris entre le canal et la rivière Rideau, dans ce triangle bordé à l'est par la rivière Rideau et au nord par la rivière Ottawa, eut une grande influence sur la population qui s'y établit. En effet, pourquoi les Canadiens français choisirent-ils de vivre dans cette partie de Bytown plutôt que dans la partie ouest, appelée Haute ville? Parce que les terres récemment asséchées par les ingénieurs du canal se vendaient moins cher que celles qui appartenaient à Sparks. On se souvient qu'aucun des nôtres, à l'exception de Besserer, n'avait bénéficié des largesses de la mère patrie. S'ils étaient d'honnêtes marchands, de bons artisans, ils n'étaient pas riches, du moins pas en espèces sonnantes.

Lorsque, il y a quelques années, des aqueducs furent installés rue King Edward, le sous-sol, qui était alors une vaste masse de boue, sécha. Cette transformation du terrain causa d'importants changements autour des fondations de l'église St. Brigid, construite en 1888, à l'angle des rues Cumberland et St. Patrick. Lointaine cause mais dont les effets se sont fait sentir de nombreuses décennies plus tard. Récemment, les grands piliers supportant le plancher et les colonnes de l'église ont donc dû être étayés, s'étant détériorés à cause des changements importants que subit maintenant le sous-sol.

Il paraît d'ailleurs que les ruisseaux qui, recouverts de l'asphalte de nos rues, courent à travers l'obscurité, sont

quelquefois visibles, à preuve les caves de l'Ambassade de Belgique, par exemple, rue Laurier qui se trouvent probablement sur le cours d'eau que montre très clairement une carte de Bytown, datée de 1828.



Vers 1826, et peut-être avant, l'Américain Bradish Billings, déjà un important commerçant de bois et un fermier prospère, délaisse sa modeste cabane des bords de la Rideau pour se construire une belle maison de style colonial qui, encore aujourd'hui, surplombe la rivière. La ville date cette construction de 1829, cependant.

Les descendants de Billings, à la cinquième génération, ont habité la spacieuse maison; chaque pièce a son foyer et, sur la propriété, le petit cimetière contient des tombes remontant à 1813.

La belle maison et le terrain de plus de huit acres qui l'entoure, sont devenus, en 1975, la propriété de la ville d'Ottawa: le fait que la maison a continuellement été occupée par les descendants du pionnier Billings, explique son parfait état de conservation. La ville a décidé en 1977 de faire un musée de cette demeure dont un des traits caractéristiques, est d'unir les qualités des constructions du 18ième siècle, avec celles de l'ère victorienne du 19ième siècle.

Cette maison Billings est source d'importantes découvertes en ce qui regarde la vie des pionniers. Ainsi, les Archives de la ville possèdent un tabouret-chauffe-pieds, très curieux, trouvé dans la maison des Billings. Comme il s'agit d'un objet en usage en Angleterre bien avant que les Billings s'installent ici à la fin du 18ième siècle, ses origines pourraient remonter à 250 années; les membres de cette famille apportèrent avec eux ici des objets de leur demeure du Massachussets qui provenaient, eux, de l'Angleterre, berceau de la famille. J'ai vu, dans le bâtiment de la rue Stanley, cet étrange tabouret avec sa petite porte par où on introduisait le combustible.

Bradish Billings avait plus d'une corde à son arc. Il s'intéressait tout particulièrement aux plantes de la région et la Société d'histoire naturelle publia, en 1866, "List of Plants collected by Bradish Billings in the vicinity of Ottawa during the summer of 1866". Suit une liste, hermétique pour les profanes, des dites plantes. Elkanah Billings, son second fils, étudia le droit, tâta du journalisme et s'intéressa surtout à la géologie. Lui, collectionnait les roches. Il fonda, en février 1856, "The Canadian Naturalist".

Un autre pionnier fut, vers ces années, d'une grande aide pour le fondateur. L'apport de McKay fut précieux et By se servit souvent des services de cet honnête maçon—qui n'y voyait aucune objection car, lui aussi, s'enrichira rapidement—et lui confiera la construction des arches en pierre du pont Union, du Commissariat et, en 1827, le creusage terminé, on le chargera de la construction des écluses. McKay s'était installé sur des terres désertes en bordure de la rivière Rideau près de l'endroit où elle se jette dans la rivière Ottawa.

En 1831, McKay acheta d'autres terrains et loua l'île à l'embouchure de la rivière Rideau à un nommé Green, d'où le nom de l'île Green.

Le Château Laurier a donné le nom de By à une des grandes salles de son rez-de-chaussée où les clients peuvent prendre des consommations. Là, se trouve une grande peinture de C.W. Jeffery, montrant des ouvriers à bérêt, taillant les pierres et manoeuvrant des brouettes près d'une excavation prête à recevoir les huit écluses. Le Colonel By surveille les travaux avec, à côté de lui, un civil qui lui montre une carte déployée. Thomas McKay n'était pas un soldat. Est-ce lui que l'on a ainsi représenté en haut de forme et pantalon à carreaux? C'est probable!

En plus des huit écluses de l'embouchure du canal, McKay construira les écluses Hartwell, celles de Hog's Back et aussi les quatre très belles écluses de Jones Falls, ainsi que l'extraordinaire barrage incurvé qui s'y trouve.

A son arrivée à Bytown, on dit que McKay n'avait rien d'autre que les vêtements qu'il portait, et sa truelle de maçon. D'autre part, un historien raconte qu'il avait en poche une somme rondelette, fruit de son travail au canal de Lachine... Qu'il est difficile de distinguer la vérité au milieu de commentaires contradictoires sur des faits vieux de 150 ans! Ainsi, on rapporte que le colonel By assistait à la pose de la première pierre du pont des Sapeurs, entreprise qui fut commencée presque en même temps que le creusage du canal. Le maçon McKay s'offrit spontanément à ajuster la pierre qui donnait quelque difficulté. Le constructeur fut si frappé de l'esprit d'à-propos et des talents de ce simple maçon qu'il lui fit confiance par la suite. Mais, par ailleurs, il semble que McKay accompagnait le colonel By en septembre 1826 lorsque le choix de l'entrée du canal n'était même pas définitif, ce qui laisse supposer que By le connaissait bien déjà. Ce McKay fut extrêmement chanceux dans son contrat pour la construction des

écluses. Il avait basé le prix de son travail sur le fait qu'il devrait obtenir les matériaux de la rive nord, ce qui demanderait un surcroît de labeur, donc de dépenses. Or, il s'avéra que ces mêmes matériaux se trouvaient, en quantité et qualité égales, à même la falaise à côté de la coulée où se creusait le lit des écluses. Lorsque McKay s'aperçut de cela, le prix qu'il demandait n'en fut pas diminué pour autant. On dit que, à ce moment-là, commença l'accumulation de sa grande richesse et qu'il ne tarda pas à acheter 1,000 acres de terre à l'est de Bytown; le village de New Edinburgh s'y trouve.

A côté du monument Baldwin-Lafontaine, derrière l'édifice central de la colline du Parlement, un cadran solaire a été construit en 1921, dévoilé par le duc de Devonshire et donné par Thomas Ritchie, de Belleville. Dans sa jeunesse, Ritchie avait pu admirer celui construit là sur les ordres du colonel By en 1827, accidentellement démoli lors de la construction des édifices du gouvernement. Ceux que ces cadrans solaires intéressent devraient aller voir celui installé dernièrement avec l'argent d'un admirateur du Premier Ministre Trudeau, dans un petit parc près de sa demeure officielle. "Monument à l'abnégation" a-t-il été appelé par la CCN qui s'est chargée de le construire en granit de Timmins.

On doit donner aux travailleurs un peu de nourriture spirituelle. Le Méthodiste John Burrows Honey s'en charge. A ses frais, il fait construire en 1827 une minuscule chapelle en bois au coin de ce qui est maintenant Chapel et Rideau. Peu d'années après, elle brûlait.

En septembre, le gouverneur Dalhousie exprime sa vive satisfaction du fait que les travaux ont été menés si énergiquement. Il scellera, lui aussi, une pierre dans la massive construction des écluses.

Monté sur son cheval noir, le colonel By a l'oeil à tout. Il est non seulement commandant des troupes, maire sans collier d'un village sans lois, mais aussi bâtisseur de l'agglomération naissante, administrateur, magistrat, trésorier, gratteur de papier pendant de longues heures car les lettres pour expliquer ceci et cela sont nombreuses, de fait si nombreuses que notre admiration va à cet homme qui a le temps de faire autre chose que de noircir d'innombrables feuilles de papier.

Il faut aussi voir aux besoins de la petite population et By décide d'installer un marché qu'il place où est aujourd'hui l'arcade

entre l'édifice abritant le Ministère du Commerce et celui des Anciens combattants, rue Wellington, au-delà de la rue Bank.

Les ingénieurs du canal construisent de solides édifices de pierre et celui qui s'élève depuis 1828 du côté ouest des écluses et qui fut le bureau du Commissariat en constitue une preuve certaine. Il loge maintenant le Musée Bytown.

Du côté est du canal, plus près de la rivière que la maison de By et faisant pendant à l'édifice de l'Ordonnance, s'éleva bientôt une belle construction de pierre qui servit, à partir de 1828, de bureau pour les ingénieurs. De 1859 à 1878, la maison fut occupée par William Foster Coffin (une île des Chaudières porte son nom). Coffin l'habita, paraît-il, jusqu'en 1871, en sa qualité de Commissaire des Terres de l'Ordonnance. Puis, il l'acheta et en fit sa résidence personnelle jusqu'à sa mort en 1878. Sa famille y vécut encore jusqu'en 1900 lorsque le Canadien Pacifique l'acheta. Cette solide construction fut malheureusement démolie en 1902 pour faire place à la ligne de chemin de fer qui se dirigeait vers le pont Alexandra. La maison était charmante à voir avec son entourage de fleurs et de plantes. Miss Stranton, membre de la "Women's Historical Society" prédécesseur de la "Historical Society of Ottawa" en a fait une peinture à l'huile, gardée au Musée Bytown.

L'appellation de Bytown avait été accolée au petit village au printemps de 1827 lors d'un dîner pendant lequel quelqu'un suggéra, en plaisantant, que l'agglomération naissante devrait prendre le nom de l'ingénieur en chef des travaux. Et le nom lui resta jusqu'en 1855.

En 1828, il y avait 150 maisons à Bytown, de style simple mais pratique. La population était d'environ mille personnes comprenant des travailleurs qui, le canal terminé, se dirigeront vers d'autres lieux d'embauche, laissant ici ceux qui, pionniers, bâtiront notre ville et la peupleront.

Sur Rideau, près de Sussex, il y avait des baraques pour les civils travaillant au canal et, à côté, un bureau de poste tenu par M. Connell qui mourut pendant l'épidémie de choléra.

Une carte de 1828 montre clairement le tracé du canal et on remarquera un bassin au haut de la huitième écluse; cette espèce de lac rond existera jusqu'en 1893 et peut-être plus tard. Une carte de 1911 montre seulement les lignes droites du canal, le lac ayant été supprimé. Après avoir traversé les écluses, et avoir déversé

leurs marchandises le long des hangars qui longeaient le canal, les bateaux tournaient facilement dans ce bassin et entreprenaient une autre traversée des écluses pour retourner à la rivière Ottawa. D'autre part, les vapeurs qui arrivaient de Montréal et traversaient le jeu des huit écluses, y amenaient aussi leur cargaison et leurs voyageurs. Ce lac rond semble avoir été d'une grande importance au temps où la circulation des cargos fut à son zénith.

Cette même carte de 1828 montre aussi le long marais qui s'allongeait perpendiculairement à l'est du canal Rideau. Ce ruban d'eau partait du bassin qui se trouverait aujourd'hui sous les ponts MacKenzie et Laurier, coupait la rue Rideau puis la rue George où il formait une espèce de petit lac extrêmement malsain durant les chaleurs, puis traversait la Basse ville pour se jeter dans la rivière Rideau. Ce ruisseau était large puisqu'il coulait sur le parcours exact de la rue King qui lui doit ses spacieuses dimensions d'aujourd'hui. Ses deux bords furent longtemps inhabités et mon grand-père qui, tout jeune, aux alentours de 1860, vint dans nos parages, chassa le lapin et le lièvre dans les bois qui s'étendaient le long du ruisseau. La mince rivière détrempait cette partie des terrains avoisinant ses bords.

Un an après la construction de la petite chapelle en bois rue Chapel, c'est-à-dire en 1828, Thomas McKay, Redpath et leurs hommes construisirent une première église presbytérienne sur un terrain qui appartenait à Nicholas Sparks. On ne sait pas exactement si oui ou non Sparks donna le terrain. Toujours est-il que cette première église St. Andrews fut remplacée par une autre en 1872 toujours au même endroit. Elle s'élève aujourd'hui, rue Wellington, souvenir du vieux Bytown parmi les géants qui l'entourent et qui sont les tours des édifices de la Banque du Canada. Si l'on excepte la petite chapelle de Burrows, l'église St. Andrews fut la première du comté de Nepean. Elle fut vite si populaire parmi les Ecossais que Thomas McKay la fréquenta toute sa vie et ne pensa jamais ériger un temple pour ses concitoyens de New Edinburgh, sa création pourtant.

Pendant tout le temps que dura la construction du canal, il n'y eut que ces deux églises, mais les Anglicans bénéficièrent de l'hospitalité des Méthodistes et chaque dimanche "on pouvait voir, adossées au mur de la chapelle, quantité de raquettes dont se servaient les soldats cantonnés à Bytown et venant à l'église en parade" dit Lucien Brault.

Pour les catholiques des deux langues, j'ai déjà dit qu'un prêtre

venait régulièrement dire la messe jusqu'à ce qu'une modeste chapelle en bois soit bâtie rue Sussex en 1832.

Pendant ce temps, le village se peuple. Les Archives nationales conservent une liste des citoyens de Bytown qui, en juillet 1829, se plaignent de l'inégalité de la valeur des lots concédés. J'ai relevé plusieurs noms de Canadiens français, environ vingt-cinq noms sur soixante-trois signatures que contient le document. Ces noms sont mentionnés dans la Seconde Partie de mon livre.

La construction du canal avance rapidement. Avec l'aide de ses ingénieurs et autres gens de métier, le colonel By voit à ce que des maisons-fortresses s'élèvent pour les soldats qui garderont les écluses tout au long de la voie d'eau.

By se charge de la reconstruction du barrage de Hog's Back, voit à l'administration du village naissant, y compris l'étude des demandes pour des terrains destinés à la construction de chapelles et d'églises. Il doit régler les problèmes créés par la bureaucratie et le Dr Legget décrit en détail et avec commentaires, les ennuis financiers auxquels il doit faire face; il fait cela toujours avec grande courtoisie. La suite ininterrompue de ces activités diverses nous nous laisse ébahis, tout en augmentant notre admiration pour cet homme extraordinaire qu'était le colonel By. Mais, ses mérites furent tenus sous le boisseau pendant longtemps et l'Atlas de 1876 mentionne à peine son nom, donnant le titre de "fondateur d'Ottawa" à Nicholas Sparks. De cette ingratitude, qui n'est pas d'aujourd'hui, je reparlerai plus tard.

En 1830, le jeu d'écluses au bas du canal est terminé. Une grande fête marque cet événement et un boeuf est rôti à la broche. Un bal suit le repas.

Ce fut cette même année que William devint roi d'Angleterre sous le nom de Guillaume IV. Il se maria mais n'eut pas d'enfants; sa jeune nièce Victoria lui succéda. On se rappelle que le père de Victoria, Edward, avait eu une liaison au Canada lors d'un séjour de plusieurs années, et deux enfants naquirent de cette aventure, dont un qui demeura à Québec. Il serait intéressant de savoir ce que ce rejeton royal est devenu ...

Le remblai du lac Dow fut érigé vers le même temps par Jean St-Louis; son activité ne s'arrêta pas là et, peu de temps après, il érigea le premier moulin à scie de Bytown, près des chutes Rideau, se servant de la force de la rivière pour actionner les couteaux de ses scies. Il semble qu'il avait déjà installé un autre moulin, à farine

celui-là, près du ruisseau de la rue King, à son intersection avec la rue York. St-Louis fut donc le premier meunier de Bytown.

Un tableau précieux parce que reproduit nulle part, que je sache, se trouve dans le salon d'une charmante dame, Mme Roméo Châteauvert, née Boyle,² rue Crichton. Fait en 1829, par le capitaine W.S. Hunter³, O.H.M.S., ce tableau à l'huile représente les chutes Rideau avec, au milieu, des arbres très hauts qui s'élevaient alors à la pointe de l'île séparant les deux longs et larges rubans d'eau. À l'ouest, se voit un moulin d'où s'échappent deux épaisses retombées d'eau. C'est le moulin de Jean St-Louis. Devant, passe un canot avec quelques sauvages; on voit clairement le bandeau pâle qui entoure la tête d'un des occupants. Mme Châteauvert m'a informée que ce tableau, soigneusement nettoyé il y a quelques années, est dans la famille Boyle depuis longtemps et qu'une autre oeuvre datant de la même époque et montrant l'ancien Bytown se trouve aussi en possession de la famille.

Lorsque le canal sera terminé, ceux qui y travaillaient installeront, eux aussi, des industries, des moulins. En attendant, et avant 1832, il y a déjà ici quinze magasins dont celui de la compagnie J.D. Bernard (remplacée par Bareille et Aumond) et ceux que Louis Mainville possède rue Rideau près de Dalhousie: suite de maisons de bois qu'il louait, pour habitation ou boutique. Comme hôteliers, il y avait Louis Pinard et Baptiste Homier, entre autres; Maurice Dupuis exerçait le métier d'horloger ou bijoutier et Pierre Dufour fabriquait des voitures.

Je ne m'attarderai guère ici sur les Canadiens—j'adopterai dorénavant ce terme par lequel les Canadiens français furent désignés au siècle dernier—qui sont venus travailler et surtout faire souche dans le petit village de Bytown tout au début du creusement du canal. La Seconde partie de cet ouvrage leur est consacrée et la répétition des détails concernant la place qu'ils ont occupée serait nécessairement fastidieuse. Il suffit de dire que, dès 1828, on peut compter soixante-quinze des nôtres dans le village, les premiers arrivés étant Jean St-Louis et Pierre Desloges.

Les cartes nous aident à reconstituer l'aspect de Bytown pendant la construction du canal. Sur la colline, à l'ouest de la

² Voir Seconde Partie, sous ce nom.

³ Le fils de celui-ci, William S. Hunter, Jr. (1823-1894) reproduisit, en plusieurs occasions, des scènes outaouaises, telles "Vue à vol d'oiseau des chutes de la Chaudière", "Le glissoir de Hull", et quantité d'autres montrant Bytown au milieu du siècle dernier (voir Recueil iconographique, 1964)

coulée, trois casernes avaient été construites pour les soldats, ainsi qu'un hôpital de vingt lits. Cet édifice de pierre pouvait accommoder les militaires et quelques civils, si nécessaire. Il semble que les quelques médecins militaires qui oeuvrèrent à cette époque, c'est-à-dire les docteurs Tuthill, Robinson, Rankin et Stratford, retournèrent en Angleterre vers 1832.

Les premiers médecins qui s'occupèrent de la population s'appelaient Stewart (une rue de la Côte de sable porte son nom, quoique cela soit contesté), McQueen, dont on ne sait pas grand-chose, et le Dr Christie, médecin et journaliste, joyeux vivant et grand buveur, fondateur du second journal de Bytown; aucun médecin de langue française à cette époque.

Ces médecins eurent très vite fort à faire car dès l'année 1828 des épidémies sévissaient dans cette partie de l'Outaouais trouée de mille petits ruisseaux nauséabonds, de marais et de marécages infects où les moustiques et les miasmes proliféraient abondamment. Je parlerai plus longuement ailleurs des deux terribles épidémies qui décimèrent les rangs des travailleurs en 1828 et 1832. Il me suffit de dire ici qu'une espèce de malaria, la fièvre des marais, abattait les travailleurs tout le long du parcours du canal; le colonel By lui-même fut atteint mais sa forte constitution triompha. On dit, cependant, que les conditions épouvantables dans lesquelles se fit la construction, les fièvres dont il souffrit, autant que l'incompréhension dont il fut victime en Angleterre lors de son retour, contribuèrent à sa mort en 1836, quatre ans après que le canal fut terminé.

A cause de cette terrible épidémie de 1828 qui força les autorités à installer un cimetière à Bytown—auparavant, les corps étaient transportés à Wrightstown—les petites écoles fermèrent leurs portes et les travaux du canal furent arrêtés pendant plusieurs semaines.

Les ingénieurs profitèrent de cette période de chômage forcé pour construire de belles maisons de pierre que l'on peut admirer aujourd'hui aussi loin que Burritt's Rapids. Une d'elles, restaurée, a nom "Dalbeigh Farm", une autre, construite probablement vers ce temps-là, est celle du pionnier Bayne, venu d'Écosse en 1826. Elle se trouve encore sur l'Outaouais, au 40 de l'avenue Fuller. D'autres maisons de pierre portent quelquefois les armes royales à leur fronton, ayant été construites sous le règne de Guillaume IV, de 1830 à 1837.

Une des plus belles résidences se trouve au numéro 529 du Chemin de Richmond. Un superbe jardin la prolonge. Je l'ai vu en cette lumineuse journée d'août de cette année, rempli à capacité de fleurs de toutes sortes. Voici un des plus grands jardins privés d'Ottawa. Il faut aller à Rockliffe pour en voir de semblables.

J'ai dit qu'un pont avait été construit pour relier les deux parties du village coupé par le profond ravin où les terrassiers s'affairaient à préparer le lit que viendraient occuper les huit écluses. Lorsque le pont fut terminé, ceux qui habitaient la Basse ville ne déménagèrent pas pour autant. D'ailleurs, vingt-huit pionniers avaient déjà construit leur habitation sur les lots de l'Ordonnance, les baux datant du 1er mai 1827.

Nous avons les noms de ces premiers habitants, la plupart à consonnance française. L'historien Benjamin Sulte, qui a probablement connu les fils de ces pionniers, nous donne de précieux détails sur le nom et l'occupation de ceux qui s'établirent ici entre 1827 et 1830. Ce sont des épiciers, des cordonniers, des hôteliers, des charpentiers, menuisiers et autres métiers essentiels dans l'installation d'un village. Il apparaît donc, n'en déplaise à l'auteur d'une histoire de la capitale, que les Canadiens français ne sont pas "tous nés pour bûcher et faire la drave sur les rivières tumultueuses" comme il le proclame.

On rencontre des noms à consonnance anglaise dans la partie qui s'appelle la Basse ville mais ils apparaissent noyés dans une mer de parlants français. La partie haute de la petite agglomération est celle où s'élèvent les maisons les plus confortables, souvent en pierre. Y a-t-il là de nos compatriotes? Il ne semble pas que cela soit. Même les marchands, les hôteliers et les artisans ayant de l'argent préfèrent vivre parmi leurs compatriotes, par exemple Aumond et Bareille pour n'en citer que deux. John MacTaggart passe ce jugement sur les Canadiens français qui, à ce moment-là, habitent le petit village: "Les Canadiens sont bons, très sociables, peu ambitieux et peu industriels, rarement d'esprit spéculatif. Les filles sont jolies". Un autre citoyen, de la ville transpontine celui-là, renchérit: "Personne n'est plus gai que le Canadien; il ne vit pas au-delà de ses moyens et ne jette pas de la poudre aux yeux (he is not a show-off).

Si les maisons de bois et les cabanes de billes de la Basse ville étaient modestes mais confortables, il y avait par contre le long de cette grande excavation qui deviendrait la route du canal, des cabanes qui enfonçaient dans la glaise. Les éboulis, les moustiques

et la forêt toute proche faisaient un enfer du couloir malsain qui allait de la rue Laurier jusqu'à la rivière Ottawa. Dans ce Corkstown, bien nommé sans doute, vivaient les Irlandais, presque tous responsables du creusage. Ces abris de planches, abris temporaires qui disparurent sitôt le creusage terminé, devaient engendrer des conditions d'hygiène détestables. Ses habitants y faisaient une consommation importante de whisky (Mother McGinty y tenait une taverne achalandée) mais aussi de vies humaines car, dans ces conditions, les travailleurs furent promptement victimes des fièvres qui décimèrent leur rang. Il est ironique de penser que, dans ce pays de froidure qui est le nôtre, ce n'est pas la saison glacée mais plutôt l'été torride dans cette vallée de l'Outaouais, qui fut responsable des nombreuses mortalités qui s'échelonnèrent sur les six années de construction du canal.

Au début, je l'ai dit, on transportait les corps à Hull mais, bientôt, fut installé un cimetière rustique, entouré de poteaux de cèdre, rue Wellington, en face de la falaise où s'élevaient les baraques des soldats.

Voilà donc l'aspect qu'avait Bytown de 1826 à 1832: de chaque côté de la coulée et de Corkstown, deux agglomérations; à l'est, la Basse ville avec ses marchands, ses artisans et hôteliers. De l'autre côté, environ vingt-cinq habitations, souvent de belle apparence et exclusivement de caractère anglais. Nicholas Sparks et le Capitaine Le Breton y possédaient encore des terrains. On a vu qu'un pont solide reliait les deux tronçons du village naissant.

A l'est, le groupe d'habitations était de beaucoup le plus important. Les maisons de bois et les cabanes de billes solidement construites s'élevaient rue Rideau, large et spacieuse telle qu'elle est aujourd'hui.

Si les habitants de Bytown étaient, eux, tout occupés à gagner leur vie dans ce village de boue et de planches, il en était autrement des draveurs et gens de chantier qui, chaque année, descendaient des bois "pour fêter", privés qu'ils avaient été, pendant des mois, de la société des filles et du whisky défendus dans les camps. De mémorables batailles s'ensuivirent entre gens de toutes nationalités. Aussi tard qu'en 1846, on rapporte que Bytown est la ville la plus dure du Canada.

Des journaux avaient qualifié Bytown de "bourg pourri" mais il ne faut pas s'en formaliser car "Le Canadien" par exemple, donnera cette charmante épithète flatteuse dès le 1er juillet 1809 à

Trois-Rivières.

La première foire qui se tint à Bytown en 1829 se termina par une bataille en règle, à propos de courses de chevaux qui avaient lieu rue Wellington, à l'ouest de Bank.

Pendant les premières vingt-cinq années de son existence, la réputation de Bytown fut donc exécrable, le whisky coulant à flot. Nos historiens ont raconté les bagarres continues qui opposaient même les amis entre eux car une folie collective de se défouler habitait ces gens rudes. Il semble que les Irlandais étaient les plus acharnés. Bytown n'avait pas de corps policier pour maîtriser les mauvais garçons et la prison se trouvait à Perth. C'était donc "l'enfer tout pur". Les citoyens sérieux s'en inquiétaient et on raconte que les rues O'Connor et Sparks furent nommées en l'honneur de deux pionniers, ces bons chrétiens souhaitant que deux rues qui se croisent serviraient de symbole de paix dans un petit village perturbé par la violence.

La fête des Orangistes donnait toujours lieu à des rencontres où le sang coulait; de fait, à St-Jean, N.-B., le 12 juillet 1849, le conflit fut si grave que douze personnes perdirent la vie.

En 1828, les Bytownais se réunirent pour nommer un groupe d'hommes qui seraient responsables des affaires municipales et tenteraient de calmer l'exubérance des faiseurs de trouble. Quelques mois plus tard, ce groupe de citoyens fut remplacé par des Juges de paix (magistrats). Brault raconte un incident assez curieux qui montre l'antipathie existant entre ces magistrats et les autorités militaires. Il faut le lire à la page 81 de son "Ottawa, Old and New".

Il y avait pourtant quantité de braves gens à Bytown. J'ai déjà nommé un fidèle ami du colonel By, John Burrows (on écrit quelquefois à tort je crois: Burrowes) Honey, celui qui, Méthodiste convaincu, avait fait construire la petite chapelle rue Rideau. Encore ici, les historiens ne s'entendent pas. Brault dit que ce fut l'église méthodiste de Hull qui décida de la construction de la chapelle; elle brûla peu après et fut remplacée par une autre, mais ailleurs, au numéro 240 (258, disent certains) de la rue Sparks. En plus de cette première modeste chapelle, Burrows avait construit la première église en pierre de Wrightstown, en 1823. Ce fut lui qui fut chargé d'administrer les biens du Colonel By lorsque ce dernier dut retourner en Angleterre en 1832. Burrows dessina aussi la carte de 1831 qui orne une des premières pages de mon livre. John

Burrows Honey qui, par modestie nous dit Legget (je ne vois vraiment pas le rapport!) laissa tomber le nom de Honey, mourut en 1848, d'abord inhumé à Wrightstown puis transféré au cimetière Beechwood. Le couple (elle était née Ann Boden, je crois) habitait vers 1828 une jolie villa "Chaudière Cottage" où est la Cour suprême maintenant. Le musée Bytown conserve précieusement le journal de ce pionnier qui, écrit Brault dans son "Hull", était l'ennemi personnel de Philemon Wright, qui, agent des terres, avait été accusé par Burrows de quelques indécidités.

Le frère de Burrows, Henry Honey, habitait, nous dit-on, les bords de la rivière Rideau, derrière le cinéma qui est sur Beechwood, près de Crichton. Qu'advint-il de lui?

L'autre Burrowes—son nom s'écrit différemment—se prénommait Thomas et était surintendant des travaux du canal. Arrivé à Kingston en 1818, il vint à Bytown en 1826 et construisit sa cabane de bois où se trouve aujourd'hui le grand magasin "The Bay". Là, le 25 novembre 1826 (le 25 septembre, dit Walker dans "Ottawa Story") naquit le premier bébé mâle dans le tout nouveau village. C'était le quatrième enfant du couple Burrowes. Il est dit ailleurs que le premier garçon né à Bytown¹ fut le petit Thomas MacKay Robertson, fils de John Robertson, chef de chantier aux écluses de Bytown. Plus tard, Robertson s'installa à Bell's Corners.

Prénommé John By, bébé Burrowes mourut le 27 juin 1827 et son petit corps fut enterré au pied d'un jeune hêtre dans la forêt qui couvrait la Côte de sable. La première épouse de Burrowes, Grace Rogers, étant décédée, il se remaria et eut encore plusieurs enfants. Il déménagea à Kingston Mills et fut le grand-père de l'historien Ross; le père de ce dernier fut le Révérend Ross, de Carleton, époux de la fille aînée de Thomas Burrowes. A ce dernier, on doit plusieurs gravures dont celle de 1845 montrant la rue Wellington avec les demeures du Dr Van Courtlandt et de Nicholas Sparks.

Daniel O'Connor, ancien soldat irlandais, sera le père de la première petite fille née à Bytown. Daniel, sa jeune femme et un enfant étaient venus sur la Rideau au printemps de 1827. La petite famille avait descendu Black Rapids en radeau et avait traversé la rivière en face de chez les Billings. A pied, elle s'était dirigée vers l'étroite vallée où on creusait le canal. Nicholas Sparks leur donna

¹ Encore ici, Walker n'est pas d'accord. Ce garçon fut le second enfant mâle né dans la ville, dit-il.

l'hospitalité et le colonel By persuada Daniel de s'installer sur une terre qui lui fut concédée, coin nord-ouest de Bank et Wellington, couverte de broussailles et de racines. C'est là que naquit Mary Ann qui devint, plus tard, l'épouse de Henry J. Friel, journaliste très connu et maire de Bytown puis d'Ottawa à plusieurs reprises. Le musée Bytown possède une photo de Mme Henry J. Friel. Daniel O'Connor devint un citoyen important de Bytown. D'abord Juge de paix puis Juge de la Cour des requêtes, il sera plus tard trésorier du Comté de Carleton jusqu'à sa mort en 1858.



Bien que cette étude concerne Bytown, on ne peut ignorer que le voisinage des établissements du Bas-Canada, mis en place vingt-six ans avant le creusement du canal, n'ait influencé grandement le développement de ce côté-ci de la rivière, au-dessus de laquelle on s'empressa de jeter un pont dès que les travaux furent commencés. Tout ce dont le village de Bytown eut besoin à ses débuts arriva d'abord à Wrightstown: victuailles, matériaux, courrier etc. L'histoire des premières années de Bytown ne peut donc être racontée sans que le nom de Philemon Wright soit souvent mentionné. Le colonel By eut en lui une aide précieuse.

A la page 30 de son "Hull", l'historien Brault dit que Philemon Wright a plus fait pour Ottawa, en désignant avec une grande justesse de coup d'oeil, les sites propres à l'avancement de la ville, que le colonel By. De même, Haig qualifie Wright de chef-né, d'organisateur talentueux. Walker, lui, nie à Wright le titre de pionnier et ne lui octroie que le rôle d'un habile marchand de bois. Guillaume Dunn renchérit: il attribue à Wright l'appellation de commerçant et homme d'affaires, chef d'une importante dynastie mais ne le qualifie pas de fondateur.

Une petite brochure de la CCN dit que cette domination familiale d'un emplacement naturellement adapté à l'installation d'un village ou d'une ville entrava le développement d'un centre administratif et commercial; le village de Wright, y lit-on, resta simplement un groupement de quelques manufactures desservant une colonie agricole. C'est Edgar Boutet qui dans "Le bon vieux temps à Hull" a décrit avec plus de détails le régime du Constitut. A l'exception des lots sur l'île Chaudière, tous les terrains de Wrightstown puis de Hull appartinrent, jusqu'en 1924, à la famille Wright. Ce n'est pas mon propos de parler ici longuement de ce

régime qui niait aux propriétaires des maisons la possibilité de posséder le terrain sur lequel elles étaient bâties, mais constatons seulement que ce fut la raison principale de la progression beaucoup plus lente de Hull par rapport à son vis-à-vis.

Disons à la décharge de Wright qu'il n'avait pas l'idée de fonder une ville mais bien d'installer une ferme et d'y mettre sa famille. Il fut le chef d'une prestigieuse dynastie et ce titre je le lui reconnais volontiers. Il suffit de parcourir la superbe et complète généalogie des Wright, dont une copie a été imprimée par la CCN, pour s'en rendre compte. On verra revenir avec régularité dans le déroulement de l'histoire de Bytown le nom des enfants Wright, des filles aussi et des petits-enfants de Philemon. Ils épousèrent des industriels, des politiciens et des financiers, s'ils ne l'étaient pas eux-mêmes. L'exemple le plus frappant est celui de Sarah, veuve de Philemon Jr., qui épousa, en deuxièmes noces, "notre" Nicholas Sparks. Nancy, petite-fille de Philemon Sr., devint la femme du premier maire de Bytown, l'avocat John Scott. D'autre part, Joseph Merrill Currier épousa, en troisièmes noces, Hannah, petite-fille de Philemon.

Il est donc certain que l'Américain Wright ne peut être comparé à Boucher, ou Hébert ou Couillard et qu'il vint sur les bords de l'Outaouais attiré par l'appât du gain qu'il pourrait recevoir de l'exploitation des splendides forêts entourant sa ferme.

Le cas est différent pour By puisque les Archives nationales conservent précieusement les lettres que lui envoyait Lord Dalhousie, en lui enjoignant de fonder un village là où le choix du site du canal s'était porté. Il semble que By, lui-même, ne se considérait pas un serviteur de l'Etat, en place pour six ans, mais bien un pionnier qui désirait vivre ici comme en fait foi l'achat par lui de grands terrains au sud de la Côte de sable.

Walker considère Lord Dalhousie un des deux fondateurs de Bytown avec l'ingénieur en chef du canal et il semble que cette opinion s'est petit à petit fait jour chez les historiens. Les livres qui sont consacrés à la fondation de notre ville, les statues, les hommages, et les endroits nommés d'après lui, font croire que les mérites de By et son rôle sont maintenant justement compris et appréciés.

Pour sa part, Edgar Boutet semble favoriser, comme fondateur de Bytown, le comte de Dalhousie car, dit-il "By ne suit que les

instructions du gouverneur ... ni l'un (Wright), ni l'autre (By) n'a songé un seul instant, que son rôle était de fonder une ville sur les bords de l'Outaouais"



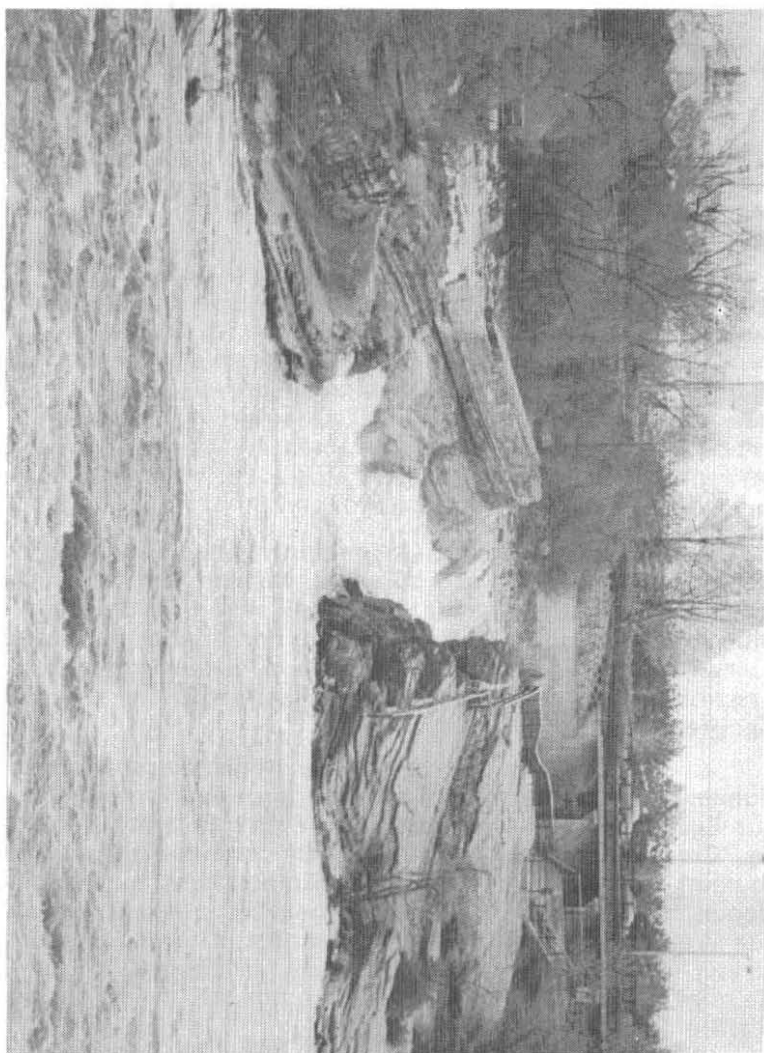
En mai 1832, le canal est terminé. Le colonel By, sa famille et ses principaux collaborateurs se rendent à Kingston et c'est le première traversée du canal jusqu'à Bytown. Le "Rideau", ancien "Pumper", s'arrête souvent en cours de route. On se félicite, on admire... mais, il sera dit que le colonel By verra, jusqu'à la fin, ses efforts frustrés par une étrange décision de la destinée. Ainsi les réjouissances qui auraient dû marquer la fin d'un travail si gigantesque, baume indispensable pour ceux qui avaient oeuvré si durement à son achèvement, furent presque nulles car, en 1832, Bytown était la proie d'un terrible fléau, le repoussant choléra, amené ici par les immigrants. L'épidémie, qui causa une forte panique parmi les habitants du village naissant, s'infiltra ici en juin et dura trois mois; un bureau de santé fut organisé à la hâte et, à la hâte aussi, on construisit un hôpital. De sévères inspections furent faites à bord des embarcations qui amenaient au bas du canal des immigrants déjà atteints. Malgré cela, il y eut de nombreux morts—une soixantaine—parmi ces pauvres gens.

Dans cette petite agglomération dont la boue, l'eau stagnante, les chaleurs de l'été et l'humidité, faisaient un endroit de cauchemar, ce fléau de l'été 1832 devait se répéter deux années plus tard. De fait, les épidémies furent nombreuses et mortelles tout au long du développement de Bytown. Elles ne cesseront qu'à l'assainissement des ruisseaux et à des conditions d'hygiène rigoureusement appliquées.

1832: Nicholas Sparks, qui appartenait au culte anglican, donne le terrain à l'extrémité ouest de la rue Sparks, pour que ses coreligionnaires construisent une belle église. Cela fut fait en 1833. La "Christ Church Cathedral" qui prit ce nom en 1835, existe toujours au même endroit avec d'importantes modifications depuis sa fondation. Elle est séparée de la Bibliothèque nationale, rue Wellington, par le Parc des provinces où un curieux arbre stylisé, avec des feuilles de zinc, soulève l'ire des rares touristes et de quelques fonctionnaires qui le surnomment "the tin can tree" (l'arbre des boîtes de fer-blanc).

En 1832 aussi, commencera la construction de la chapelle en bois sur Sussex, où les catholiques de langues française et anglaise, vinrent prier, d'abord dans un modeste temple, puis, dix ans plus tard, dans la cathédrale érigée sur le même emplacement.

Hog's Back



(Michel Laffleur, photographe)

CHAPITRE VIII

LE CANAL RIDEAU

Je vois de mes fenêtres une ville toute blanche avec une neige épaisse, superbe. Voici vraiment cette "lady of the snows" comme l'a qualifiée Rudyard Kipling. "Mon pays ce n'est pas un pays, c'est l'hiver" s'exclame le chansonnier Vignault. Un voile blanc, prémices de nouvelles neiges, s'étend sur la ville.

Écoutons le Père de Sertillanges qui nous parle du va-et-vient entre les lumières du dedans et celles du dehors. À défaut de celles-ci, tournons-nous vers celles-là et rappelons-nous un jour lumineux du printemps dernier, passé aux alentours de l'ancien bâtiment de l'Ordonnance, devenu Musée Bytown, à deux pas des écluses les plus importantes de tout le canal Rideau.

Le jeu d'écluses le plus connu est bien celui des huit portes qui marquent l'entrée (ou la sortie) du canal, dans cette profonde coulée, située entre deux hautes falaises en plein cœur de la capitale du Canada. Le site en est enchanteur, les abords parfaitement accessibles et soignés et c'est l'endroit d'Ottawa où les touristes sont le plus à même d'observer, s'ils s'y intéressent, ce qui n'est guère certain, les origines de notre ville et le chemin parcouru par "le bourg pourri de Bytown", de 1826 à nos jours.

Je vais souvent m'asseoir sous les grands arbres qui bordent les écluses. J'ai près de moi le beau bâtiment de pierre datant de 1827, où est installé le musée Bytown. Du côté ouest, on peut voir l'escalier qui allait de la colline du Parlement à l'ancien chemin des amoureux, petit sentier pittoresque et étroit qui encerclait la falaise au-dessus de l'Outaouais. Il est probable que les soldats stationnés là-haut le suivaient pour aller chercher de l'eau à la rivière; plus

tard, on voyait des parlementaires y deviser en marchant lentement sous les ombrages. En face de moi, de l'autre côté du canal, se trouve le remblai étayé que suivaient les tramways pour traverser le pont Alexandra (Interprovincial) et se rendre à Hull puis à Aylmer en passant par Deschênes. On rejoignait ce tramway, disparu depuis une vingtaine d'années seulement, par un long escalier couvert tout à côté du Château Laurier. En hiver, il y avait ici une longue glissoire, qui partait de la Place et descendait sur la rivière suivant le parcours du canal. Les toboggans y glissaient rapidement et les rires fusaient dans l'air vif.

De mon poste d'observation, je vois à ma droite la maison des éclusiers, bâtiment de pierre de belle apparence, construit par le Département des Chemins de fer et canaux en 1884. On dit que, aux environs de 1849, on avait installé une maison pour les éclusiers où se trouve à peu près le Château Laurier. Elle fut démolie en 1872, car la construction du pont Dufferin qui allait de la rue Rideau à la rue Wellington nécessita des changements dans la disposition des alentours de la Place. Il semble que la surveillance du canal s'exerça, pendant quelques années, à partir de l'ancienne maison de l'Ordonnance (présent musée Bytown), le maître-éclusier habitant le premier étage.

A la fin de mai 1977 avait lieu, comme chaque année d'ailleurs, l'ouverture du musée, qui ferme ses portes en octobre. La représentation n'était non pas sur la large terrasse où se tenaient les participants à cette manifestation, mais bien tout à côté de nous, sur ce gigantesque escalier de pierre et d'eau. Dans le soleil, les huit chutes descendaient en rideau scintillant au-dessus des portes des écluses; cela présentait un spectacle tel que plusieurs invités d'honneur, tournaient des regards émerveillés vers les somptueuses cascades. Les portes étaient fermées mais la hauteur de l'eau dans chaque partie de cette longue descente vers l'Outaouais—l'escalier de 81 pieds est le plus abrupt de tout le canal—faisait qu'elle débordait et s'écoulait au-dessus des murs de sa prison. Si bien que, si l'on se tenait tout au bas, au ras de la rivière Outaouais, on avait, devant soi, des portes dont le gris mat était masqué par un resplendissant rideau de scène. Devenu plateau théâtral, c'était sur lui que la lumière donnait, aux yeux ébouis, une représentation de choix.

Voici le berceau de notre ville. C'est à cause de ce canal qu'elle se trouve ici, qu'elle s'y est développée d'une façon si rapide qu'elle en laisse les historiens quelque peu perplexes devant cette

ascension phénoménale après les humbles et pénibles débuts du petit village de Bytown.

Si, au coeur d'Ottawa, l'importance de la rivière Rideau est très réduite, celle du canal, par contre, fait l'objet de soins constants de la part des autorités, tant pour la beauté de ses berges ornées de fleurs, de verdure et de bancs où l'on peut se reposer et admirer, que pour la publicité qui entoure le moindre événement qui se déroule sur ses eaux dormantes, en été comme en hiver. La rivière Rideau est située tout à l'est du centre de la ville et je dirai plus tard combien on y vient peu; au contraire, les écluses et le canal constituent un élément de choix dans l'attrait touristique de la capitale.

Il est temps que nous nous arrêtions pour étudier la construction du canal, la route suivie par lui et, finalement, son importance dans le développement de notre ville.

J'ai dit avec quel soin Lord Dalhousie et le colonel By choisirent l'emplacement des écluses par lesquelles les eaux du canal devaient finalement se déverser dans la rivière des Outaouais. Autant de soin fut apporté à l'étude de la route que devaient suivre les 123 milles de la voie d'eau. Les ingénieurs y construisirent 47 écluses et 24 barrages permettant de faire passer les embarcations de Kingston, là où le canal rejoint la rivière St-Laurent, jusqu'à Ottawa où le canal touche la rivière Ottawa.

Si le lecteur s'intéresse à ce très beau parcours à travers des sites souvent enchanteurs, et s'il ne possède pas un bateau pour le conduire, je ne puis que lui suggérer la lecture du livre du Dr Richard Legget, intitulé "Rideau Waterway". Cet important document en main, il pourra, comme je l'ai fait moi-même à l'été de 1976 et à celui de 1977, suivre la route nationale 15 et bifurquer vers la droite, aussi souvent qu'il le voudra, pour suivre des chemins qui le conduiront vers les nombreuses écluses par lesquelles passe le canal qui, lui, à travers toutes ces voies d'eau, garde une profondeur uniforme de cinq pieds.

John MacTaggart, qui publia dans son livre le récit des conditions du pays de 1826 à 1828, nous donne une bonne idée des misères endurées pour arracher aux forêts, aux marais et surtout à la saison froide, la possibilité de percer, malgré eux, ce fameux canal que l'Angleterre considérait essentiel à la défense de son territoire au Canada.

MacTaggart, ami intime de Wright et de son second fils Tiberius, fut chargé par le colonel By de s'enfoncer vers le sud, dans les forêts imbibées d'eau, afin de chercher une voie possible pour le canal, à partir de la petite baie dite, à ce moment-là, "Sleighs' Bay". Dans son journal d'où il tira un livre "Trois ans en Canada", publié à Londres en 1829, le commis aux travaux, car tel était le titre de MacTaggart, était retourné en Angleterre, ayant beaucoup souffert de la fièvre des marais, maladie qui atteignait tous les travailleurs, chefs comme manoeuvres. Son journal est instructif et amusant: "Mon coeur était susceptible aux attaques de l'arquebusier (Cupidon) mais le froid... ne permit pas aux flèches de pénétrer", dit-il. Ce froid il en subit les terribles conséquences "dans l'endroit le plus désolé qui se puisse concevoir" le marais appelé alors Dow, grande étendue marécageuse d'où s'élevaient, en abondance, des arbres énormes. Abraham Dow, de qui le lac tire son nom, installa sa ferme dans le canton de Nepean et y éleva sa famille au début de 1800. Il mourut lors de l'épidémie de choléra en 1832. Ses descendants quittèrent alors la région.

Lorsque MacTaggart aperçut ces arbres gigantesques, il eut l'idée de couper à la même hauteur ces troncs impressionnants de taille et faire courir un aqueduc sur ces racines bien enfoncées dans la terre boueuse. Ce projet, il l'élabora probablement lorsque cinq Irlandais, deux Anglais, deux Américains, un Ecossais et un Canadien—qui était peut-être Jean St-Louis—étaient couchés en cuillère, les pieds tout près du feu et les cheveux pris dans la glace à l'endroit où les onze hommes reposaient, rompus de fatigue, la nuit de Noël 1826. Cette solution, quelque peu fantaisiste, ne fut pas acceptée par By. Il est possible de voir quelquefois les énormes racines de ces cèdres d'antan lorsque le niveau du lac Dow est abaissé pour quelques travaux.

Bientôt, il fallut s'attaquer à la tâche d'abattre les arbres, de délimiter l'étendue du marécage afin que l'eau puisse s'y accumuler et ainsi former un lac pour laisser passer le canal dans sa partie est. Comment rendre constant le niveau d'eaux aussi dispersées? Philemon Wright s'en chargea. En suivant, à l'est, la belle voie asphaltée qui va à Hog's Back, se rend-t-on compte que l'on se trouve sur le large barrage construit par le fondateur de la ville transpontine? De l'autre côté de l'étendue d'eau, un autre remblai fut construit et ainsi fut formé un lac. Lorsque, en 1870, le feu menaça de dévaster toute la ville, ce fut une partie de ce mur qui fut démolie pour laisser l'eau déborder et envahir la ville menacée. Ottawa fut sauvée. Ce remblai sauveteur fut construit

par Jean St-Louis¹.

A l'encontre de tous les historiens qui en ont parlé avant et après lui, pourquoi Harry Walker appelle-t-il le barrage construit par Jean St-Louis "the Lewis Dam"? Cette intempestive traduction pourrait faire penser que l'on devrait accoler au journaliste une autre épithète que celle de "bon traducteur".

Voilà donc les eaux du marais contrôlées, le niveau monte, une voie d'eau peut y passer.

Après le premier jeu d'écluses qui se trouve à l'ouest de la falaise surplombée par le Château Laurier, il y a, entre le lac Dow et les chutes de Hog's Back, les deux écluses de Hartwell qui constituent un escalier, pour les eaux, de 21½ pieds.

Une route très belle, qui se prolonge jusqu'à Hog's Back, y conduit; trajet plaisant, surtout pendant la belle saison lorsque les fleurs et la verdure lui font un cadre de beauté. Des canots jettent une note écarlate. Il y a là quelques embarcations à moteur mais elles vont lentement car on ne peut naviguer qu'à six milles ou moins sur le canal Rideau, dans les limites de la ville, vitesse contrôlée par la Gendarmerie royale.

A gauche des écluses Hartwell, se trouvent les bâtiments de l'Université Carleton, successeur du Collège Carleton fondé en 1942, institution de langue anglaise. Si on se dirige vers la gauche, on verra les eaux bondissantes de la rivière Rideau dont les bords sont déserts, rocailleux et presque sauvages. L'Université a été construite dans une espèce de triangle avec, d'un côté, la rivière Rideau et, de l'autre côté, le canal qui glisse entre des murs de béton.

Les écluses Hartwell portent peut-être le nom de celui qui habitait les parages, mais j'ai lu quelque part que ce nom était celui d'un contracteur chargé par le colonel By d'effectuer des travaux de creusement aux environs du Lac Rideau et de Mud Lake. Toujours est-il que les travaux d'excavation pour installer les écluses ici donnèrent lieu à beaucoup de difficultés.

J'ai passé plusieurs heures agréables à me promener aux environs de ces écluses, dans un décor sylvestre plaisant, qui ne donne aucune idée du travail que l'installation de tout cela

¹ Voir ce nom dans la Deuxième partie

² "Ottawa and the Valley", Harry Walker. page 48

demanda. Du côté ouest du canal, j'ai trouvé trois maisons, toute simples, en bois, peintes en blanc et vert. J'ai lu avec surprise une plaque apposée au mur extérieur de celle qui se trouve au nord et qui est à deux étages: "Voici la maison fortifiée de l'éclusier, construite au début des années Quarante".

Le jeune éclusier m'a donné l'explication que voici. Tel que mentionné, la maison qui n'était auparavant que d'un étage, possède des murs de plusieurs pieds d'épaisseur, percés de petites ouvertures pour introduire le fusil des gardes. Ces gros murs ont été recouverts, à une date ultérieure, de bois et on a ajouté un étage. Il ne reste pas moins vrai que cette petite maison est extrêmement solide et Parcs Canada se propose de la rénover et, peut-être, d'y installer un musée.

Une autre maison, également peinte en vert et blanc, se trouvait, me dit le jeune homme, de l'autre côté du canal et a été transportée à côté de la demeure-forteresse. Construite vers 1880, elle servait à loger le surveillant des écluses; aujourd'hui, elle n'est plus solide et il n'y a là que des bureaux.

La troisième construction à l'angle que forme un court déversoir du canal au cas où les eaux déborderaient, surtout au printemps, est de même style que les autres et, après avoir servi d'étable, loge maintenant les voitures et un entrepôt. Elle sera probablement rénovée.

Il n'y a plus ici de militaires mais d'aimables et jeunes éclusiers. Dans ces alentours paisibles et verdoyants, seuls des carouges, petits soldats de la brigade volante à épauettes rouges, lancent des cris stridents en se balançant au haut des arbustes qui bordent l'eau.

Le canal fait souvent un avec la rivière lorsqu'elle n'est pas trop tumultueuse, traverse les lacs et sur presque tout son parcours, à l'exception des endroits où il a fallu élever des écluses et des barrages, se distingue assez mal du cours d'eau où il creuse ses immuables cinq pieds de profondeur. Cependant, à l'intérieur des limites de la ville d'Ottawa, le canal est maintenu entre des murs de béton bien que, à travers le lac Dow, il ne suit pas un cours aussi rigide.

Ici, à Hartwell et dans sa montée vers Hog's Back, l'étroitesse du ruban d'eau est maintenue à travers des berges admirablement tenues bordées de pistes cyclistes, avec des bancs, l'ombre de grands arbres et une atmosphère de silence et de paix.

Assez proches, voici les écluses et le barrage de Hog's Back, situés en dedans des limites de la ville. Au-delà du barrage, le canal et la rivière se joindront pour continuer leur route ensemble vers le sud.

Les chutes de Hog's Back sont impressionnantes et, à l'encontre des chutes Chaudière, elles se laissent admirer d'assez près. D'ailleurs, tous les alentours ont été aménagés pour que les Outaouais y trouvent plaisir et beauté. Mais, au temps où le colonel By dut essayer de maîtriser cette force de la nature qu'est le tumultueux passage des eaux sur d'énormes rochers qui tapissent le fond de la rivière, cet obstacle constitua pour lui et ses ingénieurs le défi le plus important de tout le travail du canal. C'est la construction du barrage qui fut ardue, à tel point que By y perdit presque la vie lorsque les installations cédèrent et faillirent entraîner avec elles ceux qui y travaillaient.

J'ai déjà parlé du jeune Bradish Billings qui, quatorze ans avant la construction du canal, avait érigé sa cabane sur les bords de la rivière Rideau. Je veux relater ici un événement qui m'est venu à l'esprit en regardant les sauts gigantesques que font les eaux de la rivière en bondissant sur les énormes rochers qui en barrent le lit.

Peu après son installation, Billings y amena sa jeune femme, auparavant institutrice à Merrickville, et qui était la fille de Dow. Deux ans après le mariage, les Billings, revenant de Merrickville en canot, rencontrèrent un Wright (Philemon, disent certains, Tiberius, dit Gourlay) au-dessus des chutes. On se mit à parler, sans s'apercevoir que la frêle embarcation du jeune couple s'approchait dangereusement des tumultueux remous. Lorsque Wright jeta un cri d'alarme, il était déjà trop tard. Le canot, lancé dans le monstrueux bouillonnement, fut secoué de telle façon que tout sembla perdu. Cependant, Billings manoeuvra son embarcation si bien qu'aux yeux encore horrifiés de Wright, le canot apparut, filant au bas du portage, la main sûre du jeune Bradish l'ayant habilement guidé dans sa terrifiante expérience. Si experts qu'ils étaient dans le maniement d'un canot, les Indiens eux-mêmes ne s'étaient jamais engagés dans pareille aventure et faisaient toujours un portage à cet endroit. Devrais-je dire que la jeune femme du pionnier, la courageuse Lamira Dow, tenait dans ses bras son tout petit bébé qu'elle ne cessa de serrer contre elle tout le temps de la descente vertigineuse? Certains historiens disent même que Bradish n'était pas dans le canot, Lamira et le bébé occupant seuls la frêle embarcation. Cela rend cette équipée encore plus

extraordinaire.

On peut relater ici une aventure quelque peu semblable. Quatre garçons tentèrent de sauter les chutes Chaudière en canot. Pris de panique, l'un d'eux se sauva à la nage mais les trois autres périrent dans le gouffre. C'était en 1820.

Encore aujourd'hui, l'aspect des chutes, chaos cyclopéen, impressionne le spectateur, mais le bouillonnement devait être plus saisissant encore lorsqu'un barrage ne contrôlait pas leur élan extrêmement rapide, surtout au printemps. C'était à ce moment-là les plus belles de toutes les chutes, pourtant souvent spectaculaires, de la rivière Rideau.

Le barrage fut construit ou, du moins, commencé par un M. Fénelon dont le nom français m'a poussée à faire des recherches, mais je n'ai trouvé que de minces informations sur lui. Cependant, j'ai lu dans "Pioneer Farmer" de Guillet que des chutes portent son nom. Ces "Fenelon Falls" se trouvent, je crois, le long de la rivière Ottawa mais les cartes ne les mentionnent pas. D'autre part, le document préparé par David Sadler donne son nom comme David Fenlon, ce qui est un nom à consonnance anglaise. Toujours est-il qu'il construisit un petit chemin de fer pour transporter la pierre à partir de la carrière à l'ouest, encore visible aujourd'hui. Ce fut probablement le premier chemin de fer—miniature, il est vrai!—du Canada. J'ai cherché sans succès des traces de ce petit chemin de fer qui servait à transporter les moëllons. La cage à bois qui formait une base solide pour le barrage était visible jusqu'à ces derniers temps mais les travaux de cet été l'ont probablement fait disparaître.

Au printemps de 1828, les eaux sauvages, grossies des crues de la saison, emportèrent la digue. M. Fenelon fut remercié de ses services et le colonel By lui-même décida de s'atteler à l'érection d'un nouveau barrage. Aidé par des compagnies de militaires nouvellement arrivées et par Philemon Wright, l'indispensable collaborateur, le colonel By surmonta d'énormes difficultés. Le danger était extrême et l'ouvrage était presque terminé lorsque, au printemps de 1829, des craquements se firent entendre sous la terrible pression de l'eau. By, rappelé d'urgence, n'eut que le temps de quitter le haut du barrage où lui et un grand nombre de ses hommes se tenaient pour inspecter la faille, quand le courant se précipita encore plus furieusement sur l'obstacle et emporta le tout. L'énergie du constructeur eut cependant raison des éléments et un autre essai réussit cette fois. Terminé à l'automne de 1829, le

barrage permit enfin de faire reculer les eaux de trente-cinq pieds; le coût entier en fut—incroyable!—de \$12,000.

Parlons ici de spéculations puisque ce vilain aspect de notre monde moderne avait déjà pris naissance avec les terrains Le Breton. Un certain Fraser, propriétaire des lots voisins des chutes, à la hauteur du barrage projeté, demandait un dédommagement pour chaque arbre abattu, ce qui se chiffrait par centaines. Le colonel By mit fin à cette spéculation en achetant les terrains.

Bien que mâtées quelque peu, les chutes de Hog's Back (il paraît que la formation des rochers fait penser à un dos de cochon, d'où son nom) sont encore spectaculaires et, par de belles journées d'été, on y vient souvent en pique-nique ou pour simplement admirer le site. S'amusant à enfreindre le règlement, car des pancartes portent, en lettres presque effacées, "Défense de se baigner", des jeunes, minces et musclés, font des rives un beau saut dans les cavités que forment les espaces entre les rochers. Ils me font penser à l'athlète du saut périlleux d'Acapulco. Remontant au milieu des tourbillons, ils nagent vigoureusement vers le bord. L'autre dimanche, une dame indignée, mais surtout inquiète pour leur sécurité, leur criait: "Continuez! Vous ferez de beaux noyés!" D'autres, moins intrépides, plongent du haut du pont dans le canal Rideau qui côtoie la rivière dont il est séparé par une promenade, celle du Colonel By, bien nommée puisqu'elle longe l'étroit ruban d'eau dont il a creusé le lit il y a 150 ans. Une armée de bicyclettes, que la ville et la CCN choyent en leur fournissant des pistes nombreuses, aussi un grand nombre de promeneurs, des familles avec plusieurs enfants bavards, des canots et des barques qui tournoient au-dessus du barrage... tout cela, par une chaude journée de juin, donne une animation plaisante à voir.

L'endroit n'était pas aussi paisible lorsqu'il y avait ici un camp de construction il y a cent cinquante ans. Des Irlandais turbulents y élevaient les écluses et y construisaient le barrage. C'est en 1828 que les Irlandais délaissèrent leur camp de Hog's Back pour venir célébrer la fête de la St. Patrick au village de By. Ils burent tant et si bien que les poings se levèrent et que le sang coula. Dans un style bref, le pionnier Dow dit: "Ils portaient des drapeaux verts pour fêter la St. Patrick et s'amusèrent entre eux en se battant". Il y eut un mort mais personne ne fut puni car les torts étaient partagés entre assaillants et "assaillis".

Je pense à cela en regardant la paisible nappe d'eau où des embarcations évoluent devant un club de canotage. De cette étendue d'eau tranquille, retenue par le barrage, partent vers le nord deux voies liquides: l'une, tumultueuse, bondit sur les rochers qui parsèment le cours de la rivière Rideau. L'autre, étroite, contenue entre des murs de béton, constitue le canal qui suivra une route verdoyante et parfumée jusqu'aux pieds de la falaise où se dressent vers le ciel les tours et les flèches gothiques des édifices parlementaires.

En cet été de 1977, on refait, à grand frais, les ponts sur les chutes elles-mêmes et à l'entrée des écluses: pont tournant sur le canal construit par la CCN et pont stable sur le barrage. Je parie qu'il ne restera maintenant plus grand-chose de tout ce qui, au début, a causé tant de difficultés et de soucis à ceux qui ont mis en place cet ouvrage gigantesque.

De fait, ces travaux furent terminés en septembre. Pendant les cérémonies officielles, des soldats en costume de l'époque furent placés des deux côtés des ponts tandis que le sosie de John By les traversait en une espèce de surrey traîné par deux fringants chevaux. Pour être véridique, il aurait fallu faire abstraction de l'asphalte et des tours qui dominent le site mais il aurait fallu surtout refaire l'impossible tâche de le redonner à la solitude qui entourait ces lieux et peut-être faire caracoler le constructeur sur son beau cheval noir car c'est ainsi, dit-on, qu'il surveillait les travaux.

En octobre 1977, je suis retournée retrouver les couleurs de l'automne sur les bords de la gorge sauvage. Une seule des quatre vannes du barrage était ouverte et l'eau s'y engouffrait avec une telle violence que le bruit de sa descente vertigineuse remplissait l'air d'un énorme chuchotement. Tumultueuse entre des rives désertes, la rivière continuait son cours vers le nord, tout habitée de moutonnements.



C'est en suivant le chemin de Prescott que l'on trouve, sur la gauche, tout près de la route, l'unique jeu d'écluses de Black Rapids, à peine en dehors des limites de la ville. Il est manoeuvré électroniquement. La différence de niveau est de neuf pieds. Un long barrage au-dessus des rapides qui, nous disent les éclusiers, sont visibles au printemps, s'étend d'un côté à l'autre de la Rideau.

En ce splendide après-midi de juillet, on est venu ici en pique-nique, pour se baigner ou pêcher ou simplement pour jouir, près de l'eau, d'un décor plaisant, verdoyant, et d'une circulation d'embarcations de toutes sortes qui montent et descendent le canal. Cette écluse a été construite en 1829 et la maison-forteresse de l'éclusier datait de la même époque. Elle a été démolie et celle qui existe maintenant sur une élévation a été érigée en 1914. Les bureaux sont dans un petit établissement de pierre bâti, il y a quelques années seulement, en 1968 je crois.

Les archives de 1830 concernant les années de construction du canal recommandent que le docteur Christie, anciennement médecin de la Marine, soit nommé éclusier à Black Rapids³.

Avant la construction du canal, toute cette région jouissait d'une complète solitude. Le décor devait en être assez sauvage quand Daniel O'Connor et sa petite famille le virent en 1827. Le pionnier décrit l'endroit comme "dur et dangereux".

Ici comme ailleurs, les éclusiers sont enchantés lorsqu'on leur demande des détails sur le canal en général et leur propre travail. Ils me laissent consulter un ouvrage dactylographié, bien documenté et accompagné de photos, écrit par un jeune homme, David Sadler, pour l'information de ceux qui s'intéressent à la voie d'eau. L'ouvrage s'intitule "Rideau Canal, Yesterday and Today" et a été fait en 1977.

Après le jeu d'écluses de Black Rapids, près des limites de la ville d'Ottawa, Long Island présente, quatre milles plus loin, ses trois portes dans un décor sylvestre fait, encore une fois, de pelouses, de parcs soignés, de bancs et de tables pour les vacanciers; ici, eut lieu une des rares faillites du canal, une fois complété. Le barrage qui y fut érigé en 1831 ne résista pas aux eaux tumultueuses du printemps 1836 et le Major Bolton, qui avait remplacé By comme ingénieur en chef, mit tout son remarquable talent à la reconstruction du barrage. Lors de la construction initiale, les deux contracteurs étaient Mr White et Mr Phillips; plus tard, ce dernier se lança avec succès dans les transactions immobilières à Montréal et donna à la ville le terrain qui porte actuellement son nom: Phillips Square ou Carré Phillips, au coeur de la métropole.

³ Archives nationales. Vol. 51—Séries "C"

Jusqu'aux prochaines écluses, s'allonge un des plus longs parcours du canal, de 26 milles; puis vient l'écluse de Burritts Rapids et les deux écluses de Nicholsons. A Merrickville, petite ville agréable des bords de la Rideau, se trouve une remarquable forteresse, un blockhaus parfaitement conservé. Une plaque en rappelle l'ancienneté près du jeu d'écluses, très important. De fait, cinq blockhauses de ce genre furent construits le long du canal et quatre existent encore.

En route vers Newboro, cet été, nous passons par Merrickville, cherchant à nous orienter pour trouver l'unique écluse de Kilmarnock, que Legget dit avoir été placée dans un décor charmant, avec joli parc. "Où se trouve l'écluse Kilmarnock?" ai-je demandé à un garagiste. Après un temps de réflexion, il me répondit que "Kilmarny" se trouvait à cinq milles de Merrickville, en direction de Smith Falls. Voici une seconde façon de désigner l'endroit car, au début, il s'appelait "Maitland" du nom d'un habitant de l'endroit. Nous sommes allés voir cette seule écluse qui ne monte l'eau que de deux pieds dans un canal creusé entre une île et la terre ferme. Le décor est, en effet, paisible et verdoyant; pendant tout le temps que nous passons à taquiner le poisson, les portes ne s'ouvrent qu'une fois pour laisser monter deux embarcations. Un pont tournant, un couloir d'eau miroitante où les poissons se trouvent sans doute très bien puisqu'ils ne veulent pas en sortir, voilà l'ancien Maitland maintenant Kilmarny...

D'Ottawa à Smith Falls, très jolie ville à environ 50 milles au sud, 31 écluses ont été installées, y compris les quatre qui se trouvent dans la ville même. C'est là que la conformation du terrain change complètement.

Smith Falls doit son existence au creusage du canal car elle fut fondée en 1826. En 1784, le Major Thomas Smyth, un Loyaliste, reçut ici 400 acres de terre en récompense de ses loyaux services. Il ne se rendit guère compte de ce qu'il pouvait tirer de ces solitudes et les vendit. Eventuellement, un James Simpson, arpenteur du canal Rideau, acheta au début du creusage, deux tiers des terrains pour £1,500, et installa moulins, maisons et routes. On pourrait penser que la petite ville porterait le nom de cet homme entreprenant. Non pas! Les deux fils du Major Smyth (décédé en 1831) réalisèrent, eux, la valeur des terrains que leur père avait dédaignés, firent un procès aux propriétaires, mais perdirent... pas tout, cependant, car la petite ville, incorporée en 1882, porte le nom de leur famille, dont l'orthographe a été cependant

légèrement changée: Smyth devint Smith.

Nous n'avons pas vu toutes les écluses mais nous en avons vues suffisamment pour nous rendre compte de l'intérêt que chacune présente; le décor varie grandement de l'une à l'autre. Si on s'est imaginé que des écluses sont de simples constructions de béton ou de pierre, sans charme et à unique but utilitaire, il faut aller admirer le splendide jeu de "Jones Locks", entre White Fish Lake et Sand Lake, (à 96 milles d'Ottawa). Nous y sommes allés plusieurs fois; la première, en plein été, lorsque les éclusiers suffisaient à peine à manoeuvrer les lourdes portes pour laisser passer les yachts et embarcations de tout genre qui remontaient vers la capitale ou s'éloignaient vers le St-Laurent au sud. Au début d'octobre, l'attrait de la pêche, qui est excellente dans ces lacs Rideau, nous y a ramenés. Les cris des canards troublaient seuls la paix profonde sur la terrasse de l'hôtel Kenney (Jones Locks) d'où nous lançions des lignes au bout desquelles des achigans à grande bouche se laissaient attraper assez facilement. C'était la pêche en fauteuil mais aussi la solitude d'une fin de saison. Les écluses, avec leur rideau de voile argenté qui s'échappe des énormes portes, présentent un ravissant spectacle, éblouissant même sous ce soleil radieux. Mince silhouette immobile sur un fond de feuilles d'un jaune doré—car c'est l'automne et les arbres portent leur robe brillante—un héron bleu pose en grisaille de l'autre côté du couloir d'eau qui mène au bas du jeu de trois écluses. Cette journée d'automne est divinement belle. Le ciel est d'un bleu éclatant et seul un vol d'outardes le barbouille de points sombres l'espace d'une seconde.

Une charmante légende hante, disent les gens du pays, les bords des écluses Jones et de White Fish lake. Si une jeune fille, habillée de blanc, vient ici, le 24 mai, avec son amoureux, elle se mariera dans l'année ... avec son admirateur ou avec un autre...

Ces "Jones Locks" sont de facture originale: une première écluse s'élève là-haut, énorme avec ses deux frontons de grosses pierres grises; puis, vient un lac où, l'été, des jeunes gens se baignent en saisissant, de la berge élevée, une corde à noeuds et se lance d'un coup dans l'eau moirée. Le jeu est amusant mais la souplesse et l'agilité de la jeunesse sont des qualités nécessaires ici. Des rires fusent de partout, sans troubler l'attente de quelques pêcheurs qu'attirent les convulsions de poissons qu'arrête la première des trois portes menant au grand lac du bas. C'est vraiment le plus important jeu de descente qui soit. On voit de

splendides yachts, de simples embarcations et même quelques canots franchir, en une heure, les quatre portes de "Jones Locks" et les éclusiers ne chôment pas car, à l'encontre des écluses de Newboro, celles-ci se manoeuvrent à la force des bras.

Lorsque les ingénieurs durent trouver ici une voie navigable, ils eurent à surmonter un problème de taille. Entre de hautes falaises, des chutes se prolongeaient sur un mille de longueur, avec une descente vertigineuse de soixante pieds. Il fallut construire un barrage pour mâter l'élan de l'eau et le colonel By conçut un plan si original et si audacieux qu'il fut l'un des premiers de la sorte en Amérique du Nord. Le maçon écossais, John Redpath, s'attaqua à l'ouvrage. Legget dit que la construction du barrage et des écluses nécessita la contribution de plusieurs centaines d'hommes, la plupart des Écossais et des Canadiens (entendez Canadiens français). Quarante maçons furent appelés à ériger le barrage dont les dimensions nous ont surpris lorsque nous l'avons vu en suivant un sentier abrupt à partir des écluses. Pour ma part, j'ai quelque difficulté souvent à faire abstraction du bruit et des activités de la vie moderne pour me plonger dans l'atmosphère du passé mais ici c'est le contraire. Il est difficile d'imaginer dans cette solitude verdoyante, au milieu de ces grands arbres où murmure le vent, l'activité intense des années qui suivirent 1828, année qui fut marquée surtout par la fièvre des marais qui abattit ici travailleurs et même médecins. Plusieurs moururent. Où est ce petit cimetière où furent enterrés, près du grand barrage, ceux qui périrent? Le temps, notre maître à tous, s'est chargé d'effacer le tribut payé au progrès par les humbles travailleurs du canal.

Aux environs des écluses Jones se trouve un bâtiment qui date de 1843. C'est l'atelier du forgeron, important personnage à l'époque. La bâtisse de pierre, petite mais encore solide, s'élève à gauche du lac si l'on se place en face de la quatrième écluse. Une plaque rappelle que cette forge servait à fabriquer les ferrures des écluses.

Il y avait aussi, à l'époque, une maison de garde bâtie en forteresse. Elle n'existe plus.

A l'entrée du lac Newboro, qui se trouve à environ 84 milles d'Ottawa, l'unique écluse est manoeuvrée électroniquement. Elle aussi est agréable à voir. En observant cette nature douce, cette végétation, on s' imagine mal l'environnement plein de danger auquel durent faire face les hommes du Colonel By. En 1830, la malaria ici fut si violente que le colonel ordonna le déboisement de

l'arête, afin que l'air puisse circuler.

Ce bel après-midi d'août où je vis l'écluse Newboro, il n'y avait pas moins de huit bateaux, quelques-uns d'impressionnante dimension, mais un autre n'était qu'un petit canot jaune dans lequel deux grands messieurs barbus se tenaient, prudents et attentifs au jeu de l'aviron. Après l'écluse, le canal s'enfonce dans un tunnel de verdure dont on ne voit pas la fin.

Nous sommes ici à quelques milles seulement de "Upper Rideau Lake". Il faut se rappeler qu'à partir d'Ottawa, la route du canal s'est élevée à environ 275 pieds, et trente-trois écluses ont été nécessaires pour amener l'eau vers cette hauteur. Pour ce faire, le canal a suivi pendant 80 milles la rivière Rideau. A partir des lacs Rideau, où la rivière du même nom prend sa source, la route du canal emprunte, dans sa descente de 43 milles vers Kingston sur le lac Ontario, la rivière Catarqui. Comme le lac Ontario occupe une position assez élevée, les eaux qui partent de l'arête constituée par les lacs Rideau n'ont besoin que de quatorze écluses pour freiner leur élan.

Les espaces entre chaque porte d'écluse mesurent invariablement 134 pieds avec 33 pieds de large. De nouvelles portes de bois sont installées chaque quinze ans environ. La maçonnerie de presque toutes les écluses a été remplacée au cours des années. Cependant, celle des écluses du bas du canal à Ottawa est à peu près la maçonnerie construite par Thomas McKay, bel éloge à la science de cet homme doué.

On se souvient que le canal avait été construit par le gouvernement britannique, maintenu par lui comme ouvrage militaire avec des soldats surveillant la voie d'eau, soldats dont les quartiers généraux couronnaient toujours la colline (parlementaire). Bien que les usagers du canal payaient des frais de passage, les dépenses d'entretien dépassaient largement les revenus. Les menaces d'invasion du côté sud de nos frontières s'éloignaient de plus en plus. Le canal était donc, pour le gouvernement impérial, un poids très lourd et il voulait s'en défaire. Dès l'année 1848, il l'offrit au gouvernement du Haut-Canada qui, étude faite, décida de le refuser. Finalement, après beaucoup de discussions, le gouvernement canadien accepta l'offre qui fut purement et simplement cela: un cadeau sans lien aucun.

L'Ordre en Conseil concernant ce don est daté du 1er octobre 1853 mais le transfert même se fit plus tard.

Les casernes de la colline furent probablement démolies entre 1853 et 1857 car une carte de cette dernière date montre l'emplacement comme portant encore le nom de "Barracks Hill" sans aucune construction autre que la mention "champ de cricket".

Il faut rappeler sans cesse la vocation militaire du canal car tout au long on y verra les maisons-fortresses des éclusiers ou un des quatre blockhouses (cinq furent construits au début) qui restent encore dont celui de Merrickville, peut-être le plus imposant. Les maisons-fortresses des éclusiers sont plus nombreuses; il en reste une quinzaine, je crois.

Au début, donc, la surveillance du canal était dévolue à des soldats, souvent d'anciens militaires, membres des Sapeurs et Miniers royaux, qui avaient travaillé au canal. Les éclusiers portaient les uniformes de l'armée. Pendant les premières décennies, le canal transporta des munitions et des troupes mais cette fonction fut insignifiante, vraiment, comparée à l'usage commercial qui s'intensifia et devint, vers 1840 et dans les années qui suivirent, la voie d'eau des petits vapeurs transportant des marchandises et même une locomotive car, à cette époque, les chemins de fer et les autorités du canal coopéraient étroitement. En 1841, dit-on, les embarcations qui passaient par le canal, se chiffraient à 270 par jour.

Après le début des années Cinquante, lorsque le canal devint propriété canadienne, et jusqu'en 1920, on trouva commode de transporter le charbon jusqu'à Smith Falls, devenue un centre ferroviaire important. Des cargaisons de bois, le produit des mines qui se trouvaient près de ses bords, le transport des produits des fermes, surtout du fromage, firent la popularité du canal pendant tout ce temps. Ancêtre de la voie maritime du St-Laurent, le canal Rideau servit alors à un trafic intense de petits cargos.

Depuis le début, on y prenait des passagers mais ce service laissa longtemps à désirer. La machinerie faisait défaut, chaleur, saleté et moustiques n'étant pas moins désagréables que les ivrognes que la vue de toute cette eau, assoiffaient; les provisions manquaient quelquefois et les passagers essayaient d'attraper des poissons pour se nourrir.

Après 1910 environ, le transport des marchandises fit place à une meilleure appréciation du tourisme et des avantages d'avoir à la disposition des passagers un bateau plaisant et bien entretenu. Le "Rideau Queen" et le "Rideau King" devinrent extrêmement populaires. Bien avant, cependant, voyager par le canal était considéré comme très romantique et je ne citerai qu'un exemple: le capitaine Thomas Alex Cumming, né à Trois-Rivières et venu à Aylmer en 1848, commandant du bateau "Emerald" fit, en 1851, son voyage de noces avec sa jeune épouse, Catherine Chambers de Kingston, en montant et descendant le canal Rideau pendant trois jours.

Le dernier bateau à vapeur à servir à l'entretien du canal, se repose maintenant de ses cinquante ans de service, dans une marina de Kars. C'est le "Agnes P.", construit à Masson P.Q. par un M. Kelly sur l'ordre du Ministère des Chemins de fer et canaux, maintenant le Ministère des Transports. C'était un bateau de travail dont les "commodités" laissaient fort à désirer pour les quatre membres de son équipage.

Le tourisme continue à faire la réputation du canal Rideau. On transporte non seulement des embarcations de petite taille, tels chaloupes et canots, mais aussi des yachts si puissants qu'ils peuvent naviguer sur l'océan; j'ai remarqué, ces dernières années, un nombre toujours plus grand de vacanciers canadiens dont les bateaux portent souvent la provenance: Montréal.

Les Américains viennent aussi en grand nombre. Leur goût pour la visite du canal Rideau rappelle un paradoxe. Construit pour défendre le Canada contre les menées de nos voisins du sud, il est maintenant relié par maints canaux au système de communications par eau des Etats-Unis.

Il en coûte \$3. par jour pour se servir des écluses, ce qui est bien le service le plus intéressant que peuvent obtenir, de nos jours d'inflation galopante, les touristes à la recherche d'aubaines.

On peut donc diviser la vie du canal Rideau en quatre périodes. La première, de 1832 à 1853, il est ouvrage militaire, appartenant au gouvernement britannique, surveillé par des soldats.

De 1853 à 1914, il a une intense vie commerciale, transportant une grande quantité de petits cargos, de barges et de radeaux.

De 1914 à 1972, son usage est celui d'un transport de plaisance, c'est-à-dire, de passagers, tant sur des bateaux de croisière que sur

des embarcations particulières.

Et, depuis, on met en valeur son importance historique, sans pour autant qu'il cesse de porter sur ses eaux tranquilles, yachts américains, embarcations à moteur de toute nationalité et, souvent, canots et chaloupes portant pêcheurs et gréments.

On pourrait penser que la responsabilité de l'entretien du canal est celle du Ministère des Transports? On se tromperait car ce soin est maintenant dévolu au Ministère des Affaires indiennes et du Nord.



Monument By au Parc Major

CHAPITRE IX

QUE RESTE-T-IL DU PASSAGE DU COLONEL BY?

Homme d'une patience exemplaire, d'une grande politesse et aussi d'une prudence raisonnée, John By fut non seulement le constructeur d'un ouvrage militaire mais aussi l'administrateur du village, son premier magistrat et, en somme, le fondateur d'une ville. C'est avec justice que la plupart des historiens le considèrent, avec le comte de Dalhousie, fondateur de notre cité.

On sait que, en 1832, le constructeur du canal fut rappelé en Angleterre pour paraître devant les membres d'une Commission d'enquête au sujet du coût de construction du canal Rideau. Des experts en la matière, ayant étudié la question, sont unanimes à trouver le montant dépensé à installer la voie longue de 123 milles, d'une modération telle qu'elle frise l'irréel pour un travail de cette importance. Ce coût fut pourtant jugé excessif par le gouvernement impérial.

Il faut lire, à la page 58 et suivantes, de "Rideau Waterway" par Robert Legget, la liste impressionnante des tracasseries et dénonciations, celle de Burgess en particulier, auxquelles By eut à faire face, y compris les manoeuvres politiques des bureaux de l'Ordonnance à Londres.

Ici, je ne remonterai pas à Christophe Colomb qui, lui aussi, s'interrogea amèrement sur la gratitude humaine mais je citerai, plus près de nous, le Français Ferdinand de Lesseps, responsable de la gigantesque entreprise du creusage du canal de Suez, menée à bien. Cependant, lorsque la faillite, inévitable dans les circonstances, du percement du canal de Panama, l'amena devant les tribunaux de son pays, la France, ingrate, le condamna à la

prison¹. Encore plus près de nous, un Canadien éminent qu'un article d'un journal d'Ottawa décrivait, ces jours-ci, comme le "vilain de la fable", était jugé responsable dans cet article de la faillite financière—si tel est le cas!—de la Voie maritime du St-Laurent. Le sort des constructeurs de canaux et, en général, de ceux qui ont été les bienfaiteurs de l'humanité, n'est pas enviable. La désillusion et l'amertume sont souvent leur lot.

Le colonel By fut exonéré mais ne se remit pas de cette épreuve, dure et injustifiée. En plus, sa santé avait été durement affectée par l'intense travail demandé par l'installation du canal, le froid de nos hivers et la sérieuse maladie contractée pendant l'épidémie en 1828. By mourut dans sa propriété de Frant, dans le comté de Sussex, en 1836. L'Angleterre ne reconnut jamais les mérites de cet homme de génie; même dans la mort, By fut l'objet d'une négligence incompréhensible car le monument qui surplombait sa tombe et le lot même furent laissés dans un état de négligence tel que ces dernières années la "Ottawa Historical Society" vota des fonds pour l'entretien du lot et l'érection d'une plaque sur l'église St. Alban, tout près, donnant la carrière du fondateur de Bytown.

John By était né en 1779. Il s'était marié deux fois et, de sa deuxième épouse, beaucoup plus jeune que lui, il avait eu deux filles qui, lorsqu'elles vécurent avec leurs parents dans la maison du Parc Major, étaient très jeunes. On pense que des poupées, retrouvées ces dernières années, lors de fouilles dans les ruines de l'ancienne demeure, auraient peut-être appartenu à ces petites. Une des filles épousa Lord Ashburnham. Ce qui est maintenant Primrose Hill s'appelait auparavant Ashburnham Hill, ce terrain faisant partie des terres appartenant à la succession By. Le musée de Bytown conserve plusieurs souvenirs du séjour de la famille dans l'attrayante maison qui surplombait la falaise, dont un minuscule harmonium. Qui en jouait? Probablement la jeune Madame By ou peut-être le colonel lui-même.

Avant son départ en 1832, By avait acheté, pour lui-même, au sud de la propriété de Sparks, 600 acres de terrain, s'étendant tout au sud du village; une carte de 1831 mentionne le lot "C", propriété de Bissera (Besserer), tout ce qui se trouve au sud étant

¹ Sait-on que le fils de Ferdinand de Lesseps périt au Canada dans un accident d'aviation au-dessus de Matane, au Québec? C'était en 1927. Bulletin des Recherches historiques, 1941, p. 124.

désigné comme appartenant au colonel By. Ces grands terrains allaient de la rue Bronson à l'ouest, à la rivière Rideau à l'est, et de l'avenue Laurier à la rue Gladstone.

Lorsque l'ingénieur en chef du canal dut retourner en Angleterre, il confia la gestion de ses affaires à son grand ami John Burrows. Avait-il l'intention de revenir s'établir dans la ville qu'il avait fondée? L'achat de terrains pourrait le faire croire car By méprisait trop les spéculateurs pour en être un lui-même. Toujours est-il que, comme By n'avait pas de fils et que ses filles moururent peu après son propre décès (une fille mourut en 1842 à 21 ans et sa soeur, mariée, ne lui survécut que peu de temps), les terres mentionnées plus haut allèrent à son frère Henry By. Après lui, elles furent la propriété d'un cousin éloigné, Charles William By, de condition et de fortune assez modestes. Le domaine fut entre les mains d'exécuteurs (le musée possède une copie du testament) pendant quarante ans puis, en 1878, tout ce qui restait fut vendu, les derniers liens avec le constructeur du canal disparaissant avec lui. Même une artère nommée By, qui traversait les terres lui appartenant, changea de nom. Mais, il y eut quelques traces de cet achat un peu plus tard car Charles By avait une soeur dont le fils, grand voyageur, s'adonna à venir à Ottawa où il apprit qu'un changement dans les lois du Haut-Canada lui permettrait de réclamer sa part de l'héritage. Pauvre, incapable de se procurer les services d'un avocat, il s'installa sur une partie vacante du terrain et exigea un loyer des locataires avoisinants. Il en résulta un joli mélémélo. Finalement, il fut décidé que Charles William By était bel et bien l'héritier légal. Je ne sais comment cette affaire fut réglée. Je n'ai trouvé ni la date de ces événements ni d'autres détails et les historiens n'en parlent à peu près pas.

L'agréable demeure qui avait été érigée sur "Colonel's Hill" pour l'ingénieur en chef du canal fut occupée, après le départ de By, par son remplaçant, le Major Bolton qui donna le nom de "Major", son grade, au parc qui l'entourait. L'habita-t-il longtemps? Il semble que lorsque le canal devint la propriété du Canada vers le milieu des années Cinquante, elle était vide ou tout au moins inoccupée. Des vagabonds y mirent le feu et elle brûla entièrement. Pendant dix ans, on ne s'occupa guère des ruines, puis on les enterra et l'herbe en effaca presque la trace.

Le pont des Sapeurs avait été démoli, on s'en souvient, lorsque le Château Laurier et la Gare Union furent construits en 1912. On garda deux grosses pierres de ce pont et trois ans plus