

OTTAWA & HULL APERÇU D'HISTOIRE



VIL
Ottawa-Hull
001

CHANSONS POPULAIRES DE L'OUTAOUAIS

Les Raftsmen

Là ousqu'y sont, tous les raftsmen?
Là ousqu'y sont, tous les raftsmen?
Dans les chanquiers i'sont montés

REFRAIN

Bing sur la ring! Bang sur la ring!
Laissez passer les raftsmen,
Bing sur la ring! Bing, bang!

Et par Bytown y sont passés,) 2)
Avec leurs provisions achetées.

En canots d'écore' sont montés) 2)
Et du plaisir y s'ont donné:

Que l'Outaouais fut étonné,) 2)
Tant faisait d'bruit leur hach' trempée.

Dans les chanquiers sont arrivés) 2)
Des manch's de hache ont fabriqué.

Quand le chanquier fut terminé) 2)
Chacun chez eux sont retournés.

Leurs femm's ou blond's ont embrassé,) 2)
Tous très contents de se r'trouver.

Ye Maidens of Ontario

Ye maidens of Ontario, give ear to what I write,
In driving down these rapid streams where raftsmen take delight,
In driving down these rapid streams as jolly raftsmen do,
While your lowland loafing farmer boys can stay at home with you.

"O daughter, dearest daughter, you grieve my heart full sore,
To fall in love with a shantyman you never saw before."
"Well, mother, I don't care for that, so do the best you can,
For I'm bound to go to Ottawa with my roving shantyman."

Tiré de *Folk Songs of Canada*, Edith Fulton Fowke et Richard Johnston.

Reproduction autorisée par les éditeurs *Waterloo Music Co. Ltd.*,
de Waterloo (Ontario).

OTTAWA & HULL APERÇU D'HISTOIRE



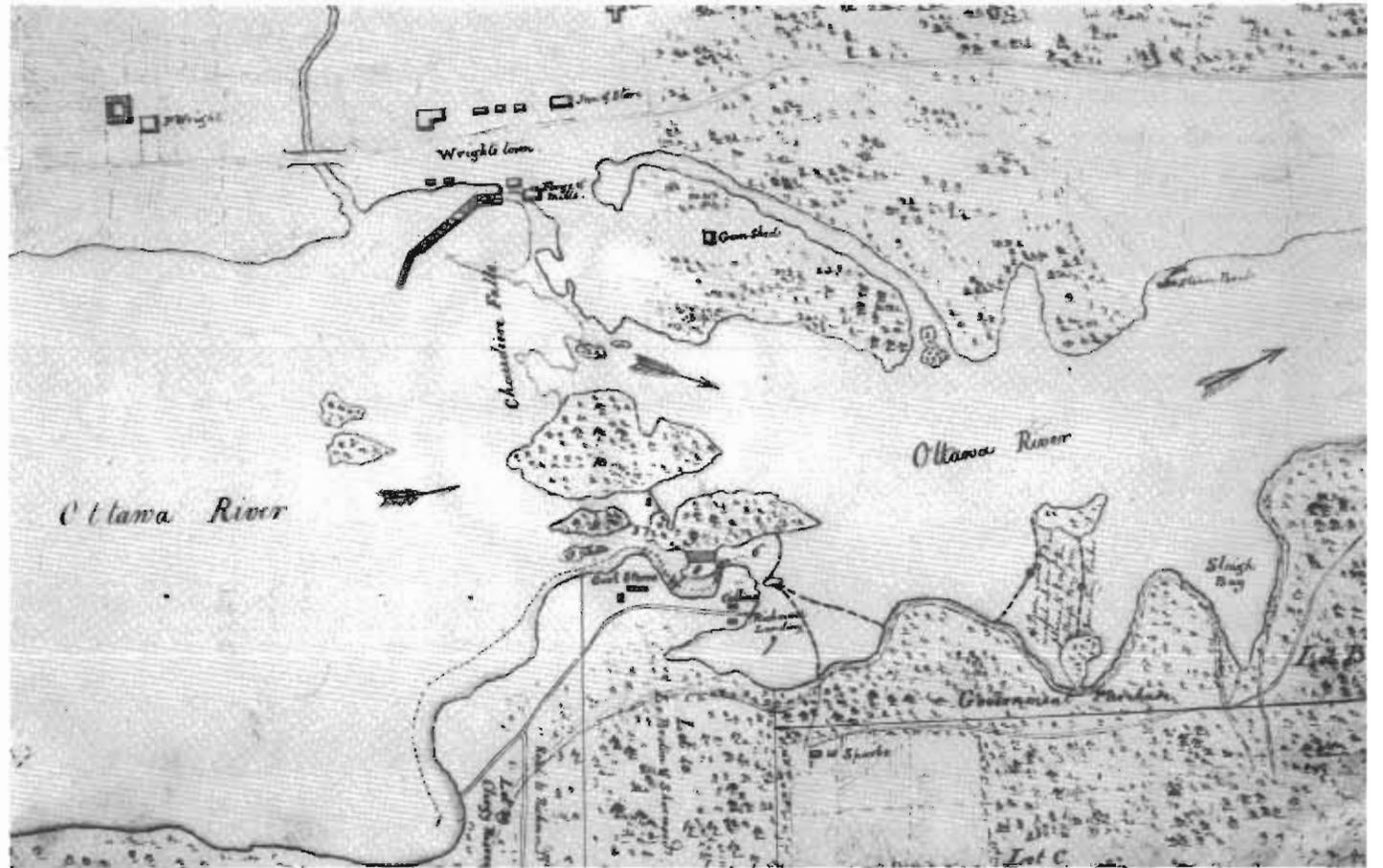
Publié par la
Commission de la capitale nationale

1^{re} édition 1962
2^e édition 1964
Édition révisée 1965
Édition révisée 1966

Pour de plus ample information,
prière d'écrire au
Service d'information et d'histoire,
C.P. 81, Ottawa 2, Ontario

Publication autorisée par
L'honorable George James Mellraith, C.P., C.R., M.P.
Ministre des Travaux publics

Imprimé au Canada



Ottawa et Hull telles qu'elles étaient en 1825, du Major G. A. Eliot

La capitale du Canada domine la rivière Outaouais depuis les chutes de la Chaudière* jusqu'au confluent, non loin en aval, des rivières Gatineau et Rideau** venues du nord et du sud. Ici en 1613, Champlain, en route vers l'Ouest, s'arrêta et fit du portage. Les prêtres, soldats et commerçants, qui l'ont suivi, longèrent ces rochers. En 1660, des guerriers iroquois passèrent par ici en se rendant à la rencontre de Dollard au Long Sault, scène d'un combat décisif. Parmi les grands explorateurs, la plupart de ceux qui voyageaient par voie de terre traversèrent cet endroit. Champlain baptisa la rivière des Outaouais «la grande rivière des Algonmequins» et les premiers commerçants anglais la surnommèrent la Grande rivière. Ottawa est la forme anglicisée d'Outaouac ou Outaouais, nom d'une tribu indienne du lac Huron qui, au dix-septième siècle, était la principale tribu commerçante avec les Français. Pour transporter leurs fourrures, les membres de cette tribu utilisaient la rivière qui porte maintenant leur nom.

Philemon Wright, reconnaissant la valeur des magnifiques peuplements de pins blancs et rouges de la vallée et de l'excellente terre arable, fonda en 1800 le premier établissement colonial de la région sur la rive nord ou du côté du Québec. Mais l'histoire de Philemon Wright appartient à celle de Hull. Sur la rive sud, la colonisation commença en 1809 quand Ira Honeywell s'installa sur les bords de l'Outaouais entre les chutes de la Chaudière et le lac Deschênes. Peu après, Braddish Billings défricha des terres en bordure de la rivière Rideau (Billings Bridge s'y trouve aujourd'hui). Quelques autres colons s'installèrent à proximité de Billings et Honeywell***. Un peu plus tard un commerçant ouvrit un magasin en aval

* Chaudière est la traduction française du nom indien *Asticou*.

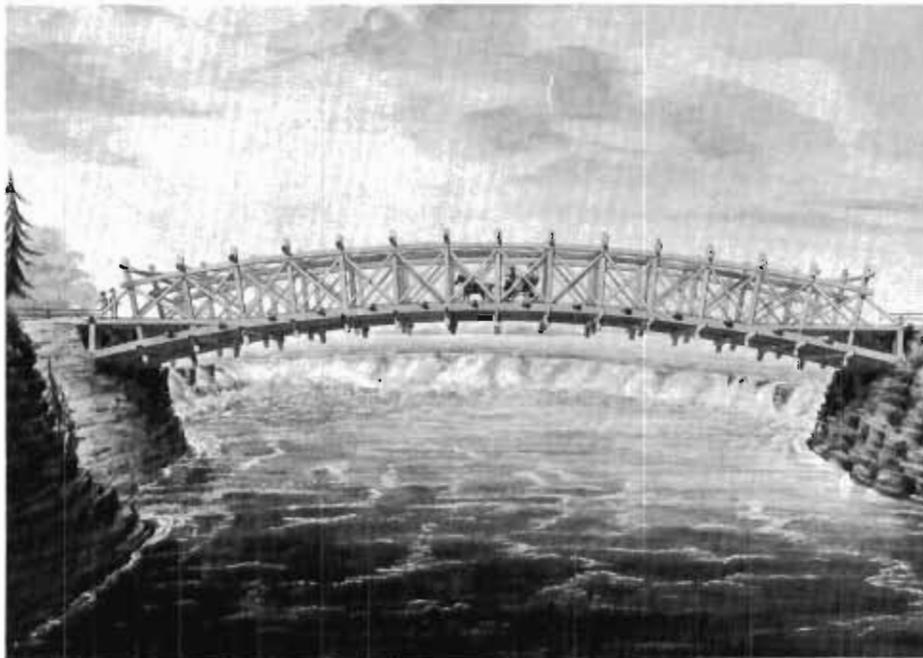
** Rideau est le nom donné par les Français à cette rivière à cause de l'aspect des chutes qu'elle forme en se déversant dans la rivière des Outaouais.

*** La maison Billings, qui date de 1829, dresse son élégante silhouette blanche sur les hauteurs qui dominent le pont Billings; la maison Thompson, construite en 1834, est située au 529 du chemin Richmond.

des chutes de la Chaudière, sur un promontoire auquel on a donné le nom du propriétaire du magasin et qu'on a appelé Bellow's Landing.

Après 1815, des anciens combattants britanniques des guerres napoléoniennes et de la guerre contre les États-Unis remontèrent l'Outaouais pour trouver des terres. A l'automne de 1818, des officiers et des soldats des 99^e et 100^e régiments d'infanterie, deux unités qui avaient combattu au Canada pendant la guerre de 1812 et qu'on avait licenciées, arrivèrent avec leurs familles pour prendre possession des terrains qu'on leur avait concédés dans la colonie militaire du township de Goulbourn. Ils ouvrirent un chemin à partir de Bellow's Landing, rebaptisé Richmond Landing, jusqu'au nouveau village appelé Richmond sur la rivière Goodwood (Jock). Quelques mois avant l'arrivée de ce groupe important, trois familles écossaises étaient

Le pont de la Chaudière, 1827, du lieutenant-colonel By.



passées par là en route vers le township de Beckwith, dans l'actuel comté de Lanark, où elles s'établirent en un lieu qui, ultérieurement, devait être dénommé «*The Derry*».

Vers la même époque, des civils et des soldats démobilisés vinrent s'établir dans le township de March; les plus fortunés construisirent sur les bords du lac Deschênes de belles demeures dont une ou deux, encore debout, et les ruines de plusieurs autres, témoins muets d'un luxe qu'on n'associe pas ordinairement à la vie des pionniers, évoquent le mode de vie des bonnes familles de la campagne anglaise*.

Les pionniers bâtirent trois églises anglicanes; deux ont résisté au temps, à Huntley et à South March**. En 1819, le duc de Richmond, gouverneur en chef de l'Amérique du nord britannique, vint, par voie de terre, de Kingston, en passant par Perth, rendre visite aux colons militaires et mourut tragiquement de la rage dans une cabane proche du village qui portait son nom.

Pendant ce temps, Billings, Honeywell et leurs voisins défrichaient de petits lopins de terre aux alentours de la rivière Rideau et des chutes de la Chaudière; pourtant, exception faite de la ferme de Nicholas Sparks et d'une petite clairière à l'embouchure de la rivière Rideau, la partie centrale de la future capitale demeurait couverte de forêts, de marécages et de marais. La propriété de Sparks comprenait ce qui est aujourd'hui le cœur d'Ottawa, s'étendant de l'avenue Bronson à la rue Waller et vers le sud, de la rue Wellington à l'avenue Laurier. Sparks fit généreusement don de terrains pour la construction de deux églises et d'une halle (cette dernière située sur la rue Slater, non loin de la rue Elgin, devint l'hôtel de ville).

Pendant la guerre de 1812, les Américains attaquaient constamment les voyageurs qui navigaient sur le fleuve Saint-Laurent, principale voie d'accès à la région peuplée du Haut-Canada; l'avenir de la colonie réclamait d'urgence une route plus sûre, par voie d'eau, entre Montréal et les Grands lacs. Dix ans se passèrent en recherches et en études sporadiques

* Henry Wentworth Monk, fils du capitaine John Benning Monk, de March, fit ses études en Angleterre et s'associa au célèbre peintre Holman Hunt, de l'école préraphaélite. Le portrait de Monk, peint par Hunt, se trouve à la Galerie nationale d'Ottawa.

**La troisième n'est plus qu'une ruine pittoresque sur les bords de la rivière près de l'extrémité nord du *township* de March.

en vue de l'aménagement d'une route qui utiliserait les rivières Rideau et Cataracoui; finalement, en 1826 le lieutenant-colonel John By, du *Royal Engineers*, fut envoyé à la Chaudière avec mission de construire un canal allant de ce point à Kingston.

En 1823, le comte de Dalhousie, successeur du duc de Richmond, faisant preuve de sagesse prit possession, pour la Couronne, des hauteurs de l'actuel Ottawa près desquelles By installa deux colonies, appelées la Haute ville et la Basse ville, que séparait une partie des terrains de la Couronne désignée sous le nom de Barrack Hill (l'actuelle Colline du Parlement). Les travaux de construction du canal commencèrent l'année suivante*. Entre-temps, à l'automne de 1826, des hommes entreprenants de Richmond et de March étaient venus pour acquérir des terrains et commencer la construction de maisons. De nouveaux colons remontèrent la rivière. Des manoeuvres irlandais, qui avaient émigré au Canada en raison du surpeuplement de leur pays, vivaient dans une agglomération de cabanes et d'abris située à l'ouest du canal et appelée Corkstown.

Au début de 1827, la Haute ville et la Basse ville réunies reçurent le nom de Bytown, en l'honneur de l'ingénieur constructeur du canal. L'inauguration du canal eut lieu en 1832 et la ville commença à grandir. On ouvrit des magasins, des manufactures** et des banques; on construisit des églises et des écoles; et un petit groupe d'usines s'installa à New Edinburgh, aux environs des chutes Rideau. Les vapeurs sillonnaient la rivière et le canal. Un journal, le *Bytown Gazette*, fut fondé en 1836. La même année, George Buchanan construisit un glissoir pour contourner les chutes de la Chaudière; ce glissoir remplaçait le glissoir plus étroit que By avait fait bâtir à son arrivée. Peu après l'ouverture du glissoir de Buchanan, Sir Francis Bond Head, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, premier parmi de nombreux visiteurs illustres de l'Outaouais qui tentèrent cette aventure, fit une descente excitante en «cage à bois» le long de cette chute.

Perth, colonie militaire comme Richmond, fut pendant un certain temps le centre administratif du vieux district de Bathurst dans lequel Bytown était située mais, en 1842, le district de Dalhousie fut créé et Bytown devint son chef-lieu. Un palais de justice et une prison furent construits. La plupart des habitants d'expression française et d'expression anglaise vivaient

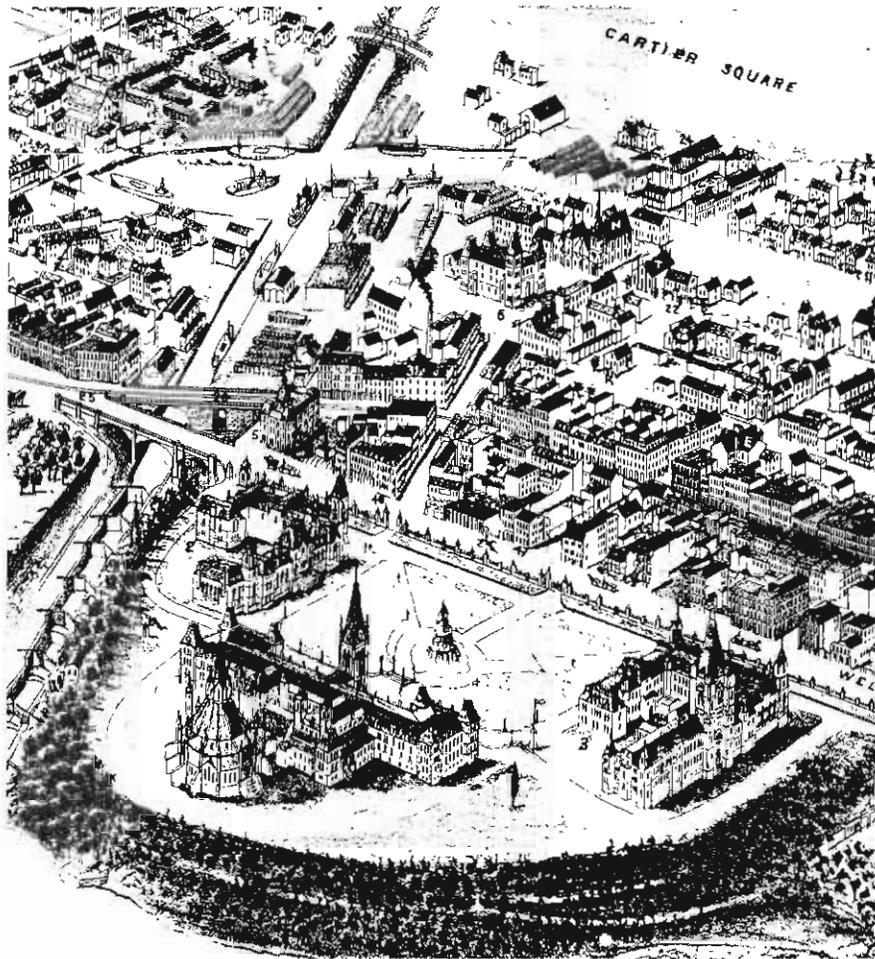
* L'immeuble du Commissariat, qui avoisine les écluses du canal, en contrebas de la Colline du Parlement, date de 1827. Il est devenu le musée Bytown.

**Elles fabriquaient notamment des poêles et des haches.

en assez bons termes, bien que les *Shiners*, draveurs irlandais, fussent des gens rudes et bruyants. Les troubles de 1837 avaient laissé Bytown relativement calme mais ceux de 1849 qui suivirent l'adoption du *Rebellion Losses Bill** provoquèrent une émeute connue sous le nom de *Stony Monday* ou Bataille des pierres. Après un étourdissant chahut, les forces *Tories* se

*Le *Rebellion Losses Bill* (Projet de loi indemnisant les Bas-Canadiens qui avaient subi des dommages au cours des troubles de 1837-1838). Les *Tories* jugèrent que le Bill venait en aide à des personnes déloyales.

Le centre d'Ottawa, 1876, de H. Brosius



rallièrent en armes sur Barrack Hill tandis que les réformistes, également armés, s'assemblèrent dans la Basse ville; cependant, des troupes de la garnison tinrent ferme sur le pont des Sapeurs enjambant le canal, qui séparait les deux factions, jusqu'à ce que les émeutiers se dispersent.

Signe de progrès, en 1850 le télégraphe fit son apparition, venant de Montréal. Bien que ses rues fussent, selon le temps, boueuses ou poussiéreuses, Bytown pouvait maintenant s'enorgueillir de quelques beaux immeubles de pierre, particulièrement sur les rues Sussex* et Wellington. L'industrie du bois, longtemps soutenue par la demande britannique de billes équarries de pin rouge et blanc, était en voie d'évolution, le système britannique de droits préférentiels d'importation ayant été abandonné. Les États-Unis avaient épuisé leurs réserves forestières accessibles de l'Est, mais le bois de charpente restait nécessaire pour abriter une population croissante. En outre, le réseau des voies ferrées et de canaux des États-Unis

*L'Académie de La-Salle, la basilique et les immeubles de pierre aux coins des rues Sussex et Murray et Sussex et George sont des édifices très anciens dont la plupart ont subi des modifications.

La descente d'une «cage» à bois dans le glissoir, Ottawa, aux environs de 1880



atteignait maintenant la frontière canadienne, facilitant les transports. Encouragés par ces conditions favorables, des exploitants forestiers américains commencèrent à arriver en 1853; ils installèrent des scieries à la Chaudière. Bientôt, les îles avoisinant les chutes et les terres basses des deux côtés de la rivière se couvrirent de tas de bois et des chalands chargés se dirigèrent vers le marché américain.

En décembre 1854, le *Bytown and Prescott Railway** atteignit New Edinburgh et, le printemps suivant, un pont permit au chemin de fer de franchir la rivière Rideau et d'atteindre une gare située près de la rue Sussex. La ville devenait un centre industriel. Une usine à gaz, installée sur la rue King (avenue King Edward), fournissait l'éclairage à quelques immeubles et, par les nuits sans lune, éclairait irrégulièrement les trottoirs de bois.

En 1855, Bytown fut incorporée en cité et prit le nom d'Ottawa, juste à temps pour recevoir un grand honneur . . . et assumer une lourde responsabilité. Depuis sa formation, en 1841, la Province Unie du Canada avait «promené» sa capitale à Kingston, à Toronto, à Montréal et à Québec; elle cherchait maintenant à se mettre d'accord sur un emplacement. A la fin de 1857, la reine Victoria régla le différend en choisissant Ottawa. Les édifices du gouvernement, destinés à la nouvelle capitale, furent dessinés dans le style gothique alors en vogue et les contrats furent attribués en 1859. L'année suivante, le Prince de Galles, futur roi Édouard VII, posa la première pierre de l'édifice du Parlement, sur Barrack Hill qui devint la Colline du Parlement. Le nouveau chemin de fer apportait, des États de l'Ohio et de New York, la pierre nécessaire aux constructions et rapportait du bois de charpente de la vallée de l'Outaouais.

La Colline du Parlement dut attendre quelque temps sa parure de monuments gothiques. La tâche était ardue et les dépenses bien supérieures aux prévisions. Le gouvernement de la Province du Canada patienta jusqu'en 1865 avant d'éménager dans les édifices ministériels de l'est ou de l'ouest tandis que la législature s'installait dans l'édifice du Parlement en 1866. Rideau Hall, demeure de Thomas MacKay, ancien entrepreneur en maçonnerie, qui avait construit les écluses du canal partant de l'Outaouais et les scieries de New Edinburgh, fut adaptée à sa nouvelle fonction de

*A Prescott, elle rencontrait le *Grand Trunk Railway* (le Grand Tronc comme on l'appelait) nouvellement construit, qui reliait Toronto à Montréal.

résidence du gouverneur-général*. L'année suivante, le premier parlement du nouveau Dominion du Canada se réunit dans le Palais du Parlement qui était encore inachevé; la tour n'était pas terminée et la bibliothèque n'était pas encore construite. En 1866, l'Ontario et le Québec avaient repoussé les *Fenians*** qui partaient des États-Unis pour accomplir leur raids; Ottawa subit le contre-coup de ces troubles fomentés par les Irlandais. Le 8 avril 1868, un sombre événement secoua la nouvelle capitale: D'Arcy McGee, l'un des Pères de la Confédération qui s'était vigoureusement élevé contre les *Fenians*, fut assassiné une nuit à l'extérieur de sa demeure, rue Sparks, près de la rue O'Connor, à son retour de la Chambre des communes où il venait de prononcer un discours. Une plaque commémorative marque l'endroit.

La nation connut une brève prospérité pendant la majeure partie de la décennie suivante. Ottawa grandit et le gouvernement prit de l'expansion à mesure que le Dominion étendit son autorité sur un territoire toujours plus vaste de l'Amérique du nord britannique. Il fallait des moyens de transport. Des tramways tirés par des chevaux commencèrent donc, en 1870, à faire la navette entre New Edinburgh et la Chaudière. Bien qu'elle y mit le temps, la ville d'Ottawa s'équipa enfin d'un réseau de distribution d'eau, en 1874 et, deux ans plus tard, d'un égout collecteur. Le premier téléphone fut installé en 1877 dans le bureau du premier ministre et l'année suivante le gouverneur-général faisait connaissance avec une autre invention, le phonographe de T. A. Edison. Le marquis de Dufferin déclara que c'était la première fois qu'il lui était donné de confier ses paroles à une machine parlante. Il proposa un ban à Sa Très Gracieuse Majesté la reine Victoria. Les hourras retentirent. On construisit bon nombre de belles demeures et de magasins en pierre et en briques: les édifices ministériels de la Colline furent agrandis et, en 1878, on termina la tour Mackenzie de l'édifice de l'Ouest. En 1876, on remplaça le vieil hôtel de ville situé près du canal par un bel édifice en pierre, rue Elgin, et un grand bureau de poste occupa l'emplacement de l'actuel Monument aux morts. La Colline du Parlement

* Le premier gouverneur-général, le vicomte Monck, avait trouvé si mauvaises les rues d'Ottawa qu'il se rendait à la Colline du Parlement et en revenait dans une chaloupe armée par des matelots de la Marine royale.

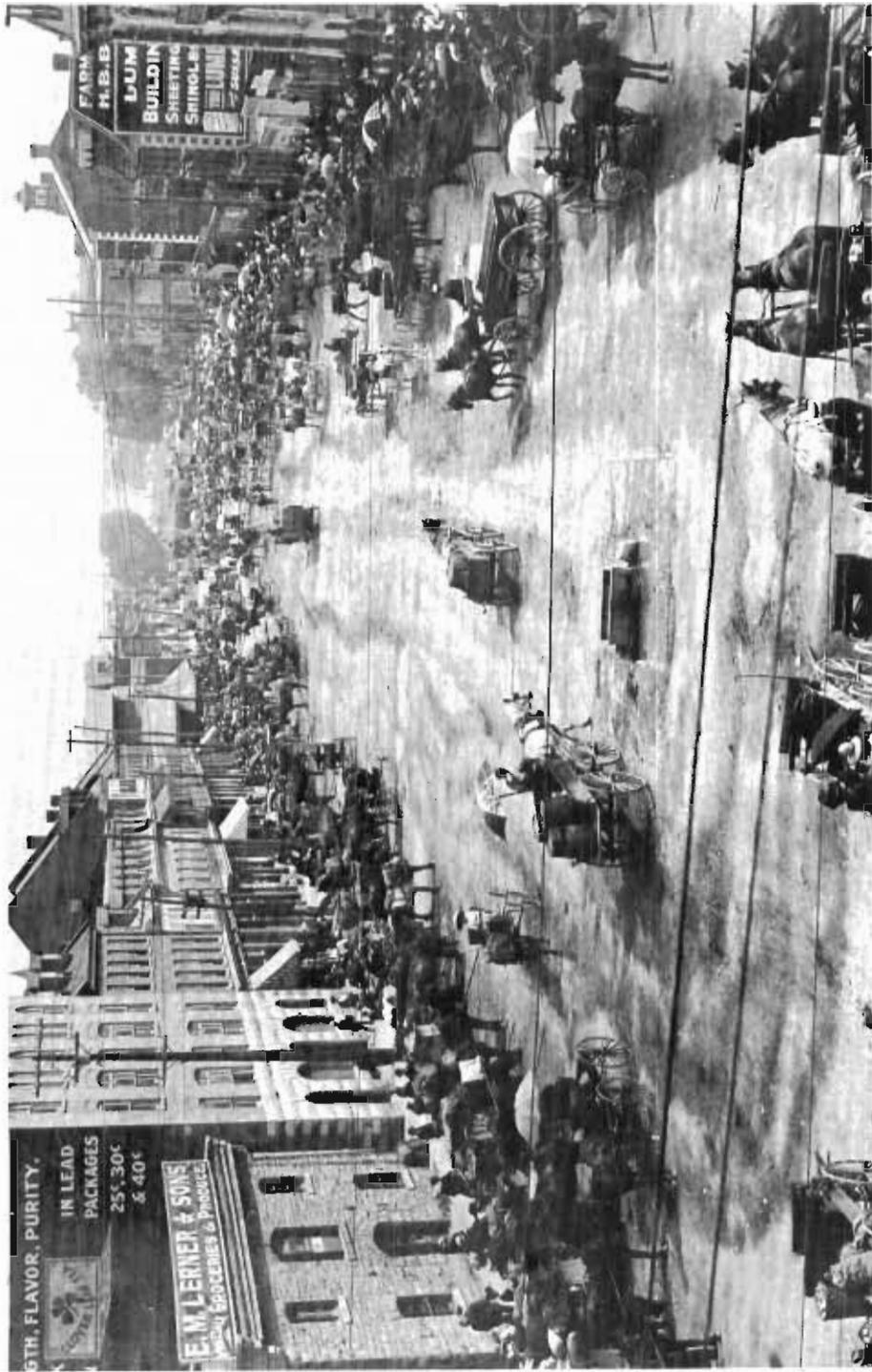
**Les *Fenians* étaient d'anciens combattants irlandais de la Guerre civile américaine qui étaient des ennemis jurés de la Grande-Bretagne.

et le parc Major furent l'objet d'agencements paysagistes. L'embellissement d'Ottawa commençait! Mais les trottoirs étaient toujours faits de planches, les rues étaient toujours poussiéreuses par temps sec et boueuses par temps humide et les tramways et les pompes à incendie devaient être munis de patins de traîneau en hiver. De temps à autre, un incendie éclatait dans une scierie, dispersant des nuages de fumée et d'étincelles à tous les vents.

C'était l'âge du chemin de fer. Le chemin de fer Canada Central rejoignit Ottawa en 1870 à une ligne déjà établie entre Brockville et Carleton Place. L'année suivante la compagnie qui, en 1855, avait installé une ligne entrant par New Edinburgh construisit une autre voie d'accès pour desservir les scieries de la Chaudière; enfin, d'autres lignes pénétrèrent dans la ville, en provenance de l'est et de l'ouest. On acheva en 1880 le premier pont de chemin de fer enjambant l'Outaouais au-dessus des chutes. Cinq ans plus tard des soldats de la milice de la capitale, allant combattre les Métis et les Indiens rebelles de la Saskatchewan, utilisèrent la ligne transcontinentale que le Pacifique-Canadien avait presque achevée. Les industries manufacturières de la ville prirent de l'importance, fabriquant l'outillage nécessaire aux scieries et pourvoyant aux besoins de la région environnante. Le gouvernement grandissait également. L'édifice Langevin, rue Wellington, et un autre immeuble près de la Pointe Nepean, destiné à abriter l'Imprimerie nationale, furent construits au cours de cette décennie.

En 1885, l'éclairage électrique des rues apparut, mais ce fut durant la dernière décennie du XIX^e siècle que commença véritablement l'ère de l'électricité à Ottawa. Thomas Ahearn et Warren Soper achetèrent l'ancienne compagnie de tramways et installèrent des tramways électriques en 1891. Dès 1893, leur réseau de tramways était en pleine activité et leur usine fabriquait des tramways pour d'autres villes canadiennes. De nombreuses voies ferrées traversaient la ville: en 1895, sept lignes entraient à Ottawa et on y trouvait quatre gares. On s'occupait cependant d'améliorer l'état des rues; on commença le pavage. En 1893, Ottawa augmenta ses zones récréatives par l'achat du parc de Rockcliffe. En 1899, le gouvernement fédéral institua la Commission d'embellissement d'Ottawa chargée d'améliorer l'aspect esthétique d'Ottawa, ville industrielle plutôt laide.

Le 26 avril 1900 fut une journée d'horreur. Un incendie se déclara à Hull et, porté par le vent, détruisit bientôt un grand secteur de cette ville; il franchit la Chaudière et se fraya un chemin à travers Ottawa jusqu'au lac Dows, laissant sans abri des milliers de personnes. Les piles de bois de charpente disparurent en gerbes d'étincelles et en braises, mais leur destruction ne marqua pas encore la fin de l'industrie du bois de sciage à Ottawa et à Hull.



Le marché rue York près de Sussex vers 1912

La reconstruction, après l'incendie, fut rapide. Entre-temps, la Commission d'embellissement d'Ottawa commença ses travaux suivant les plans de l'architecte-paysagiste de Montréal, Frederick G. Todd; ces travaux comprenaient le dégagement des berges du canal, l'aménagement d'une promenade le long de la rive ouest, la transformation en boulevard et le plantage d'ormes avenue King Edward, ainsi que l'aménagement du parc de Rockcliffe pour le compte de la ville. La première décennie du vingtième siècle vit de nouvelles merveilles, le véhicule à moteur et le vol d'appareils plus lourds que l'air; l'automobile et l'avion firent leur apparition dans la capitale.

En 1912 eut lieu l'ouverture de la gare Union et de l'hôtel Château Laurier, tous deux construits par la *Grand Trunk Railway Company*. Dans la nuit du 3 février 1916, au plus fort de la première guerre mondiale, le Parlement prit feu et, exception faite de la bibliothèque, au matin il n'en restait que les murs.* Le Parlement déménagea au Musée royal Victoria, récemment construit, et la reconstruction de l'édifice central commença. En 1919, le Prince de Galles posa la pierre angulaire de la Tour de la Paix. Mais, à cause des dépenses de guerre, de la faillite de deux compagnies ferroviaires transcontinentales et de la reconstruction coûteuse des édifices du Parlement, il fallut suspendre pour une longue période l'embellissement d'Ottawa.

La nouvelle Chambre des communes fut officiellement ouverte en 1920; toujours de style gothique, la nouvelle version était néanmoins d'aspect plus sévère que l'originale. Cependant, il fallut attendre en 1927 pour voir l'achèvement de la Tour de la Paix, hommage aux morts de la guerre. Ottawa ouvrit son hôpital municipal en 1924. Vers la même époque, de nouveaux édifices de l'État fédéral furent construits. Également en 1927, la Commission d'embellissement d'Ottawa devint la Commission du district fédéral et étendit son activité à la province de Québec. L'année suivante, la Commission construisit le pont Champlain, première étape de l'extension du réseau de promenades au nord de l'Ottawa, et agrandit, au cours des années qui suivirent, ses parcs et ses promenades. Le gouvernement approuva l'achat et le dégagement d'un vaste emplacement, devenu la place de la Confédération, pour y ériger un Monument aux morts de la guerre et permettre de mieux voir les édifices de la Colline. C'est également pendant cette décennie que l'industrie du bois de sciage d'Ottawa disparut presque complètement.

*La grande cloche de la tour sonna minuit puis s'écroula dans le sous-sol. On peut la voir derrière la bibliothèque du Parlement.

Les pulperies, utilisant les petites billes de sapin qui étaient désormais le principal produit de l'exploitation forestière, remplacèrent les grandes scieries.

Comment la Commission du district fédéral, ultérieurement rebaptisée la Commission de la capitale nationale, poursuivit ses travaux d'embellissement d'après les plans de l'urbaniste français Jacques Gréber, ne figure pas à l'histoire du vieil Ottawa; d'autres publications de la Commission se chargent d'en parler.

Dans le centre de la ville, on est à peine conscient de la rivière des Outaouais qui coule en contre-bas et se dissimule derrière les hauts escarpements rocheux. Un des poètes les plus renommés du Canada français a décrit de la façon suivante notre grande rivière:

Extrait de *Daulac des Ormeaux*

(*Légende d'un Peuple*)
Louis Fréchette

Transportons-nous au bord de l'Ottawa fougueux,
Dans les étranglements de ses rochers rugueux.
En flots échevelés tordant ses lourdes vagues
Le cataracte au vent hurle ses clameurs vagues,
Dont les échos perdus semblent d'étranges voix
Qui s'appellent au loin dans la nuit des grands bois.

Le jour tombe: au Couchant, le soleil qui rougeoie
Saigne sur l'horizon, comme ces feux de joie
Qui, le soir, en Bretagne, à la Saint-Jean d'été,
S'éteignent en jetant leur mourante clarté
Sur les côteaux lointains que leur pourpre ensanglante;
Puis, bientôt, par degrés, la nuit sombre et troublante
La nuit des grands déserts, ténébreux conquérant,
Envabir la forêt, les monts et le torrent.

La rivière sépare l'Ontario du Québec. Une circulation intense traverse cette frontière inter-provinciale dans les deux sens par les ponts qui relient les deux villes: on trouve ci-dessous une description succincte de ces ponts.

*LES PONTS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
DANS LA RÉGION OTTAWA - HULL*

DATE DE CONSTRUCTION	NOM	EMPLA- CEMENT	DESTI- NATION	NATURE
1828	Union (ce pont s'écroula en 1836)	Chaudière	Route	Armature de bois
1843	Union Suspension (pont suspendu)	Chaudière	Route	Suspension par câbles
1889	Endommagé par le feu en 1900	Chaudière	Route	Armature d'acier
1919		Chaudière	Route	Armature d'acier
1880	Prince de Galles	Ouest de la Chaudière	Voie ferrée	Armature d'acier
1901	Alexandra	Pointe Nepean	Route et voie ferrée	Cantilever et armature d'acier
1928	Champlain	Rapides Remie	Route	Poutre à âme pleine
1965	Macdonald-Cartier	Rue Dalhousie	Route	Poutre à âme pleine

Les ouvrages suivants donnent de plus amples renseignements sur la ville d'Ottawa:

Ross, A. H. D., *Ottawa Past and Present*, Toronto, 1927.

Brault, Lucien, *Ottawa, capitale du Canada, de son origine à nos jours*, Ottawa 1962.

Eggleston, Wilfrid, *Choix de la Reine*, Ottawa, 1961

Hughson, J. W. et Bond, C. C. J., *Hurling Down the Pine*, Old Chelsea, Qué., 1964, 1965.

Bond, C. C. J., *Ville sur l'Outaouais*, Ottawa, 1965.

HULL

Le moulin et la taverne de Philemon Wright à la Chaudière, 1823, d'Henry DuVernet



La ville de Hull est située sur la rive nord de la rivière des Outaouais, c'est-à-dire du côté du Québec, s'étendant des rapides de la petite Chaudière jusqu'à l'embouchure de la Gatineau*.

Les sentiers de portage habituels, permettant d'éviter la Chaudière, se trouvaient sur la rive nord; le plus à l'est traversait les chantiers actuels de la société E. B. Eddy et il fallait aussi faire du portage un peu en amont, aux rapides de la petite Chaudière. A Val-Tétreau, banlieue de Hull, dans le parc qui longe l'Outaouais, à quelques pas de la statue du prêtre martyr Saint Jean-de-Brébeuf, se trouve un monument qui indique le chemin vers ce vieux sentier que suivaient péniblement explorateurs, missionnaires, soldats et commerçants. Champlain, Nicolct, Brébeuf, Jolliet, Marquette, d'Iberville, Mackenzie, Fraser et Simpson sont passés par là. On peut encore voir les rudes marches, qui ont peut-être deux siècles ou plus d'existence, que grimpaient les «mangeurs de lard»** des compagnies faisant la traite des four-

* Du nom de Nicolas Gatineau, commerçant et explorateur.

** Les voyageurs vivaient de lard salé entre Montréal et Fort William.

rures, portant sur le dos leurs lourds ballots de marchandises et leurs canots de maître faits d'écorce de bouleau. Avant de servir à transporter au loin les richesses forestières de sa propre vallée, la rivière des Outaouais porta bien des fortunes en pelleteries venues des «pays d'en haut» mais, à la fin du dix-huitième siècle, le déclin du commerce des fourrures par cette route était proche. Les colons suivirent les commerçants.

Au printemps de 1800 Philemon Wright, sa famille, ses colons et ses bûcherons, remontèrent en traîneau la rivière des Outaouais gelée et arrivèrent à l'embouchure de la rivière Gatineau. Ils avaient quitté Woburn, au Massachusetts, en février, et étaient prêts à établir, sous la direction de Wright, une collectivité indépendante. Ils aménagèrent des fermes et moissonnèrent dès la première saison. Les hommes du Massachusetts trouvèrent le sol fertile et la vie enrichissante; leur collectivité prospéra.

Ils s'étaient installés dans le canton de Hull, du nom d'une ville d'Angleterre. Très vite Wright construisit un moulin à blé et une scierie aux chutes de la Chaudière et y ajouta, en 1804, une forge dont les quatre appareils à soufflets utilisaient la force hydraulique. Bientôt, une échoppe de cordonnier, un atelier de tailleur, une boulangerie et une tannerie apparurent. Un barrage en pierre dont une partie existe encore détournait l'eau des chutes pour faire tourner les scieries et les forges.

En 1806, Wright, son fils Tiberius âgé de dix-neuf ans et trois autres hommes, partirent pour Québec à bord d'un radeau fait de billes et de planches provenant des arbres de leurs terres. Le voyage fut dur—il dura deux mois—mais ils arrivèrent à Québec, vendirent le bois et revinrent avant l'hiver. Désormais, la collectivité ne se contentait plus de produire pour subsister; elle avait commencé à produire pour l'exportation, créant la richesse. Ses membres ne dépendaient pas d'intermédiaires; ils transportaient eux-mêmes leurs produits jusqu'au débouché commercial, distance de près de trois cent milles, voyage épuisant qui, plus tard, grâce aux remorqueurs à vapeur dans les parties calmes de la rivière, allait prendre seulement dix jours. Ce premier voyage de 1806 fut le point de départ du commerce de bois de charpente qui, pendant le siècle à venir, allait être le principal soutien économique de la vallée.

La collectivité agrandissait. On construisit routes et ponts, une école en 1811 et une chapelle en 1815. Au village Wright, agglomération située près des chutes, le cultivateur et capitaliste américain construisit, en 1820, l'hôtel Columbia, immeuble de trois étages qui servit d'auberge jusqu'en 1871 et qu'un incendie détruisit six ans plus tard. En 1823, on commença la construction, en pierre, de l'église anglicane St. James. Elle brûla en 1867.

Le Révérend Asa Meech, pasteur appartenant à l'Église congrégationaliste et originaire du Massachusetts, fut le premier ministre du culte de la colonie. Le Révérend Amos Ansley, appartenant à l'Église d'Angleterre, lui succéda. Il s'occupait aussi de March et des autres townships situés en amont et en aval de la rivière.

Lorsque le lieutenant-colonel By arriva avec mission de construire le canal, il entreprit d'autres travaux, y compris la construction d'un chenal à bois, devant permettre de contourner la Chaudière du côté de Bytown. L'entreprise P. Wright construisit les barrages de dérivation. By fit également construire un pont sur la rivière et les Wright se chargèrent d'en aménager les voies d'accès.* Le colonel By, fit preuve d'habileté en créant un pont à armature en bois pour franchir le gouffre de la chute tumultueuse de la Chaudière. Son chenal à bois permettait aux billes de franchir les chutes sans avarie.

Mais les Wright n'étaient pas satisfaits de l'amélioration. Le fils de Philemon, Ruggles, se rendit en Scandinavie pour y étudier les glissoirs à bois. A son retour, il créa un glissoir qui permettait à un radeau complet, appelé cage, de passer. En 1829, il creusa son glissoir dans le roc pour arriver à une voie d'eau existante. Une partie de ce glissoir existe encore; elle est située juste au sud du bureau de la société E. B. Eddy, à droite en entrant dans Hull, en provenance d'Ottawa.

En 1819, Philemon Wright institua un service régulier de transport fluvial à l'aide d'un bateau Durham de 4 tonnes: le *Packet*, propulsé par rames et voile. En 1822, Thomas Mears construisit pour Wright, à Hawkesbury, un bateau plus grand muni d'un moteur à vapeur qu'il fit venir de Montréal. Ce bateau, le *Union of the Ottawa*, commença à faire la navette entre Hull Landing et Grenville en 1823.

Un bâtiment du temps de Wright subsiste encore à Hull; il s'agit de la demeure de Thomas Brigham, gendre de Wright et directeur de la Ferme Columbia, qui se trouve aujourd'hui sur le boulevard Saint-Joseph, presque dans le même état qu'à l'époque de sa construction, vers 1837. A la mort de Philemon Wright, en 1839, son testament révéla qu'il était propriétaire de la majeure partie de la zone bâtie de la ville telle qu'elle existe aujourd'hui. Il légua la ferme Columbia à son gendre et le reste de ses propriétés dans

*Deux arches de ce pont supportent encore la chaussée occidentale qui fait face à l'usine de la *Gatineau Power* près de la chute.

la région de Hull à ses fils Ruggles et Tiberius. La période de décroissance des prix qui a prévalu de 1815 jusqu'au moment de sa mort aurait empêché Philemon Wright de s'enrichir.

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 resta simplement un groupement de quelques manufactures desservant une colonie agricole. Ce fut le village voisin d'Aylmer qui devint le siège de la justice pour la région; en 1852, on y construisit, pour abriter tribunal et prison, un bel édifice en pierre qui subit le sort commun et brûla en 1868. Toutefois, les murs restèrent debout; aujourd'hui, l'hôtel de ville d'Aylmer, de même que l'hôtel de ville de Kingston qui fut conçu pour recevoir le Parlement du Canada, témoigne des ambitions que nourrit, en 1852, une ville du Bas-Canada, dans la lutte pour la suprématie. Elle dut céder le pas à une ville plus favorisée. Mais cette lutte ne prit fin que longtemps après 1868.

Une figure légendaire des premiers temps de la ville de Hull était le géant Jos Montferrand, «draveur». Il était la terreur des *Shiners*. L'un de ses exploits, rapporté par la légende, veut qu'au début d'une bagarre il ait fait s'écrouler d'un coup de pied donné du sol, le plafond d'une maison où ses ennemis se cachaient.

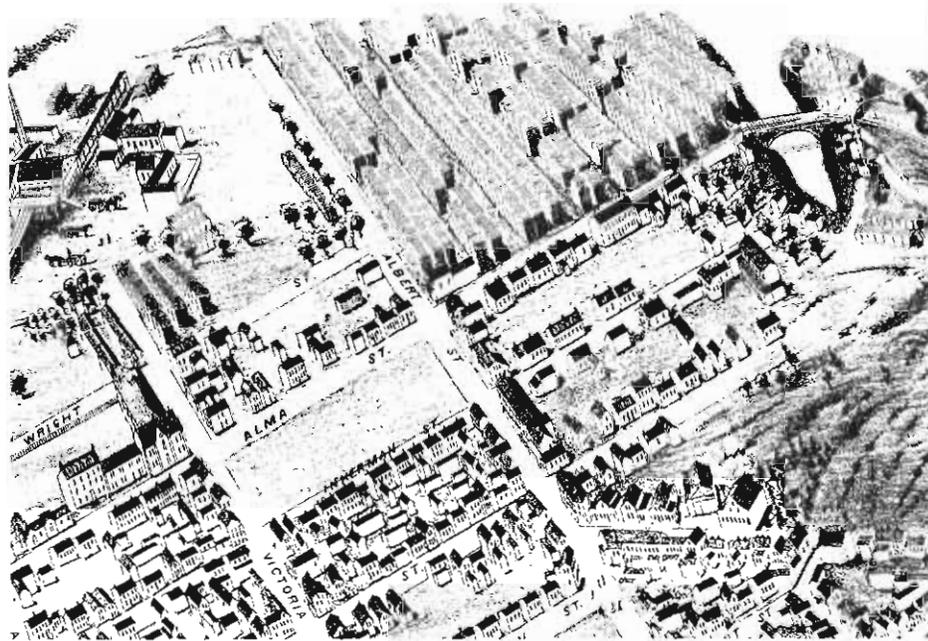
Wright's Town et la Chaudière, 1857, de Stent et Laver



Lors de la première élection tenue en 1855 dans la municipalité du canton de Hull, Christopher Brigham devint maire. Les Canadiens d'expression française étaient alors peu nombreux. Les sept membres du conseil municipal portaient tous des noms anglo-saxons ou celtiques. Jusqu'en 1866, l'hôtel de ville se trouvait à Old Chelsea puis, pour une brève période, à New Chelsea. En 1870, il fut déménagé à la colonie de la Chaudière alors appelée Wrightstown.

En 1851, un autre Américain, Ezra Butler Eddy, était arrivé et, comme Philemon Wright, il devait être à l'origine d'une ère d'expansion de la colonie. A l'emplacement des moulins de Wright, il installa d'abord une fabrique d'allumettes puis une manufacture de seaux et, en 1866, il construisit un grand moulin à scie. A l'époque, Wrightstown était en pleine croissance, la construction des édifices gouvernementaux ayant attiré un flot d'ouvriers. Sous l'impulsion du Révérend Delisle Reboul, prêtre des Oblats et ancien missionnaire auprès des ouvriers de chantier, un certain

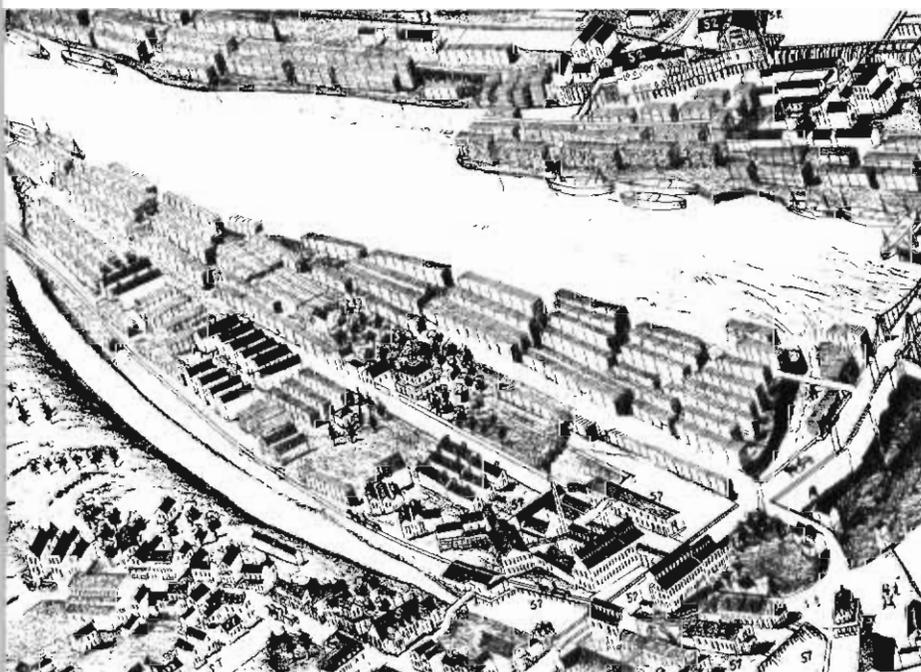
La ville de Hull, 1876, de H. Brosius



nombre d'édifices religieux s'élevèrent. Ils ont été détruits par des incendies. Ce prêtre s'attacha aussi activement à obtenir des améliorations municipales.

En 1870, Eddy acheta l'île Philemon* de la succession Wright et y construisit un immense moulin; ultérieurement, il acquit, face aux édifices du Parlement, une grande propriété où il commença à fabriquer, en 1889, de la pâte de sulfite pour la fabrication du papier. La Société E. B. Eddy occupe encore ces lieux. Aujourd'hui, une demi-douzaine de fabriques de papier utilisent les billes qui descendent les rivières confluant près d'Ottawa; pour la cuisson de la pulpe, elles utilisent l'énergie électrique que les chutes et les rapides de ces rivières produisent en heures creuses. Les manufactures de pulpe, de papier et de carton-fibre de la région d'Ottawa se groupent entre Hull et Thurso (à l'est de Hull).

*Partie de la terre ferme qui avoisine la Chaudière et que sépare le glissoir à bois.



Outre l'usine Eddy, d'autres grosses industries s'installèrent à Wrightstown. Dans les années 1870, Wright, Batson et Currier possédaient un grand moulin à scie en face des édifices du Parlement que E. B. Eddy acheta en 1883. Jusqu'à ces derniers temps, une haute cheminée en briques marquait l'emplacement d'un autre moulin, le *Gilmour*, ultérieurement le *Gilmour and Hughson*, qui était situé à l'extrémité est de l'actuel parc Jacques Cartier et datait de 1873. Pendant environ trente ans, à compter de 1854, la scierie à vapeur d'Andrew Leamy débita des billes près de l'embouchure de la Gatineau; il s'y produisit une désastreuse série d'explosions de chaudière.

En 1875, Wrightstown devint une ville et prit le nom de Hull. Deux ans plus tard, un voyageur en parlait en termes assez peu flatteurs dans le *Canadian* de Richmond (Québec):

«Hull se distingue seulement par ses grosses scieries de bois de charpente, ses usines, ses ressources en énergie hydraulique et ses rues boueuses. C'est un endroit affairé mais entièrement dépourvu de toutes prétentions à l'architecture ou à la symétrie. Un tiers des maisons sont vides et, de toute évidence, un autre tiers souffre de rhumatisme chronique.»

A l'image du reste du Canada, Hull souffrait de la profonde dépression économique qui a marqué les dernières années 1870. Mais on y apporta de petites améliorations. En 1878, l'*Ottawa Free Press* mentionnait l'installation d'une douzaine de becs de gaz et la commentait en ces termes: «Ainsi, la ville émergera de cette obscurité antique dans laquelle elle est restée plongée si longtemps.» Les autres services furent lents à venir. La canalisation de l'eau s'est fait attendre jusqu'en 1886 et un réseau d'égouts fut installé à peu près à la même époque. En 1896, les premiers tramways électriques apparurent.

Le chemin de fer tarda à desservir Hull. Enfin, en 1877, le *Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway* fit passer une ligne par Hull. Peu de temps après, cette compagnie construisit un pont enjambant la rivière des Outaouais au-dessus des chutes de la Chaudière; elle vendit ensuite ses biens au Pacifique-Canadien. La compagnie *Pontiac and Pacific Junction Railway* prolongea sa ligne en amont de la rivière, atteignant éventuellement Waltham; en 1893, une autre compagnie, l'*Ottawa and Gatineau*, installa un embranchement en amont de la rivière Gatineau, vers Maniwaki. Ces deux compagnies, aidées par le gouvernement municipal de la capitale, construisirent le pont Alexandra, inauguré en 1901, qui franchit l'Outaouais à la Pointe Nepean. A l'époque, ce pont était le plus grand du Canada.

Outre le traitement des produits forestiers, Hull possède d'autres industries. Depuis 1851, on y fabrique des haches destinées aux bûcherons et la *Walters Axe Co.* est maintenant centenaire. Mentionnons également les carrières et les puits, en partie situés sur le territoire de la Ferme Columbia et en partie sur d'autres propriétés appartenant jadis à Wright, dont on tire le ciment fabriqué à Hull depuis 1830. Aujourd'hui le panache de fumée blanc gris qui, par vent d'ouest, monte de la haute cheminée de la *Canada Cement Co.* annonce de loin la capitale du Canada. C'est de ces cimenteries que provient tout le ciment qui a servi à la construction des gros barrages des usines hydro-électriques en amont.

Hull, qui est aujourd'hui en majeure partie d'expression française et de religion catholique, fut d'abord, étant donné ses origines, principalement d'expression anglaise et de religion protestante. La première chapelle catholique fut construite en 1846, et, en 1870, un gros édifice en pierre apparut. Le premier conseiller municipal d'expression française fut élu en 1868. Sept ans plus tard, la situation avait changé; en 1875, sur les dix membres du conseil municipal, six étaient des Canadiens d'expression française. Les chiffres de la population sont encore plus révélateurs; en 1851, un dixième des habitants étaient de langue française; en 1870, les proportions étaient à peu près égales et, cinquante ans plus tard, seul un dixième de la population était de langue anglaise. Cette dernière proportion a continué à décroître.

Hull a été ravagée par une série d'incendies qui, à l'exception d'un, ont épargné Ottawa. En 1875, 1880 et 1888, de grands secteurs de la ville sont passés à l'état de ruines calcinées. Le grand incendie de 1900 détruisit la moitié de la zone bâtie. De tels sinistres ralentirent le développement municipal. Un hôtel de ville brûla en 1888 et l'édifice qui le remplaça fut détruit en 1900. L'hôtel de ville actuel date de 1901. Au cours de ces années dévastatrices, la ville continua de rivaliser avec Aylmer pour devenir le siège du palais de justice du district. En 1894, Hull construisit un édifice, anticipant la victoire qu'elle gagnait effectivement trois ans plus tard. Désormais, les hommes de loi n'avaient plus à parcourir en voiture les huit milles qui séparent Hull d'Aylmer, pour se rendre au tribunal; mais le sinistre de 1900 n'épargna pas le nouveau tribunal et Hull dut le reconstruire.

Enfin, en 1928, la Commission du district fédéral commença à acquérir des terrains dans le Québec pour l'expansion de son réseau de parcs et de promenades. On trouve dans d'autres publications l'exposé des réalisations de la Commission.

D'après le recensement de 1961, la population de Hull se chiffre à 56,929 habitants. Cette ville en pleine croissance joue un rôle de plus en plus important en tant que centre culturel et administratif et mérite le titre de Métropole de l'ouest du Québec. Hull a donné le jour à des hommes et des femmes qui ont fait leur marque dans les arts et dans le domaine du sport. Ses rues portent les grands noms du Canada français et de la France: Bourget, Cartier, Champlain, Dollard, Frontenac, Jeanne d'Arc, Joffre, Maisonneuve, Nicolet, Papineau, Richelieu, Salaberry, Talon, pour n'en mentionner que quelques-uns. Comme ceux d'Ottawa les habitants de Hull n'ont qu'à se féliciter de l'emplacement géographique de leur ville sur la frontière où se rencontrent et viennent à s'apprécier les deux cultures du Canada.

Les ouvrages suivants donnent de plus amples renseignements sur la ville de Hull:

Cinq-Mars, E.-E.: *Hull, son origine, ses progrès, son avenir*, Hull, 1908.

Brault, Lucien: *Hull 1800-1950*, Ottawa 1950.

NOTA: La carte en regard de la page 1, ainsi que les tableaux, dessins et photographies aux pages 2, 5, 6, 10, 14, 17, 18 et 19, sont reproduits avec la permission des Archives publiques du Canada. La photographie de l'hôtel du Castor provient de monsieur E. Chevrier; elle date de 1882 environ. Les bas de vignette en page 3 de la couverture indiquent les dates de la construction.

ÉDIFICES HISTORIQUES D'OTTAWA



"Earnscliffe", rue Dalhousie
près de Sussex, 1857



La Basilique, au coin des rues
Sussex et St. Patrick, 1841



Le bureau du commissariat, en bordure
du canal Rideau, 1827



L'hôtel du Castor,
453, rue Sussex, 1865

ÉDIFICES ET OUVRAGES HISTORIQUES DE HULL



La maison de T. Brigham,
376, boul. Saint-Joseph, 1839



Le glissoir à bois de Wright,
rue Eddy, 1829



Le pont à la chute
de la Chaudière, 1827



La maison de R. W. Scott,
boul. Gamelin, 1865

OTTAWA & HULL, Aperçu d'histoire, Monographie n° 2 de la CCN

«La ville d'Ottawa, Canada de l'Ouest, 1855» de
E. Whitefield, Archives publiques du Canada

