

## Chapitre 4

---

# La Rivière des Outaouais

### *Géographie*

Étant donné ma position frontalière, je porte aujourd'hui deux noms officiels : rivière des Outaouais utilisé par les Québécois et les Franco-Ontariens et Ottawa River utilisé par les Anglais. Je suis le plus grand affluent du fleuve Saint-Laurent. Je sillonne près de 1 271 kilomètres de long (ou quelque 700 milles), je me déplace vers le sud-est pour finalement me jeter dans le fleuve Saint-Laurent. Je sers de frontière entre deux provinces canadiennes : l'Ontario et le Québec. Ma source vient de multiples lacs dans les Hautes Laurentides et je poursuis mon cours dans le réservoir Dozois, le Grand lac Victoria, le lac Granet, le réservoir Decelles, le lac Simard et le lac Témiscamingue dans lesquels je pénètre lentement et j'évacue précipitamment. Au sud du lac Témiscamingue, j'augmente de largeur et de puissance, et m'élargis dans des lacs marécageux pour ensuite me rétrécir dans des rapides tumultueux. Mes affluents, souvent rapides et sauvages, du côté nord, sont les rivières Dumoine, Coulonge, Gatineau, Lièvre, Petite Nation et Rouge. Du côté sud, ils sont les rivières Petawawa, Madawaska, Mississippi, Rideau et Nation Sud. Mes eaux sont calmes sur environ 100 kilomètres entre Hawkesbury et Ottawa.

### *Un peu d'histoire*

Mon nom vient de l'algonquin « *ottawa* » qui veut dire « les eaux bouillent ». En 1613, Champlain me désigne d'abord comme rivière des *Algommequins*, c'est-à-dire Algonquins, puis en 1619, il se réfère à moi comme la rivière *Kitchi-sippi* qui signifie « la rivière aux flots abondants », mais surtout comme la Grande Rivière. Il faut préciser que j'ai aussi porté d'autres noms moins connus tels que la rivière Des Français, la rivière des Prairies et la Utawas River. Je tire mon nom d'une tribu de race algonquine, les Outaouais, qui faisait le commerce des fourrures. Ah, que j'étais belle à regarder! Peu de rivières au Canada peuvent se vanter d'être imprégnées d'autant d'histoire et de patrimoine que moi. Je suis la route historique des voyageurs, des colons et des draveurs qui ont ouvert ce territoire. J'ai été l'une des voies de

communication les plus importantes pour l'exploration et le développement du continent nord-américain

« Il y a 400 ans, des étrangers sont arrivés de l'autre côté de la mer », dirait sans aucun doute l'Esprit des Wendats (Hurons). Étienne Brûlé, âgé seulement de 17 ans, est sans doute le premier Européen à avoir navigué sur mes ondes; c'était en 1610. Pour se rendre en Huronie et à la baie Georgienne en passant par les rivières Mattawa et Des Français, il a dû remonter mon cours d'eau. Ce premier éclaireur de Champlain exercera le métier d'interprète auprès des Amérindiens, Algonquins et Wendats (Hurons). En 1613, Champlain se rend jusqu'à l'Île-aux-Allumettes en empruntant ma voie maritime. Il publiera le récit de ce voyage, ce qui en fait le premier texte « franco-ontarien ». Entre 1659 et 1684, d'autres grands voyageurs qui exercent le métier des fourrures navigueront sur mes ondes, dont Pierre-Esprit Radisson, Médard Chouart des Groseillers, Robert Cavalier de La Salle et Pierre Lemoyne d'Iberville, pour n'en nommer que quelques-uns. Je servirai ainsi pendant 200 ans au transport des fourrures. Je constituais un rude défi pour les voyageurs, nécessitant 18 portages, dont les plus difficiles étaient ceux de Long Sault, Deschênes, lac des Chats, Chenaux, Portage du Fort, chutes Chaudières, Rocher fendu, des Joachims, la Cave et des Érables.

Les Français n'ont pas laissé beaucoup de traces de leur passage, bien qu'ils aient érigé quelques postes et fait le transport du bois dans les années 1740. La Seigneurie de L'Orignal, accordée en 1674, est la première de l'Ontario, mais elle n'est mise en valeur qu'en 1774, soit 100 ans plus tard.

En 1807, Wright démontre que ma route peut servir au transport du bois. La demande de la Grande-Bretagne pour le pin augmente; c'est le début de l'époque des bûcherons et des draveurs ainsi que la mise en valeur de mon cours d'eau. En 1830, le commerce du bois domine l'économie canadienne. Le commerce du bois d'oeuvre envahit la vie sociale des habitants de la vallée. En bordure de mes eaux, on retrouvait à l'époque une grande variété de bois francs comme le chêne bleu, le chêne rouge, le merisier rouge, l'érable, l'orme et le frêne. La coupe du bois aura fait des ravages tout le long de mes berges et de mes affluents.

En 1910, la plupart des peuplements de pins sont déjà décimés. Lefavre n'y échappera pas.

Lefavre se situe sur ma rive droite (côté sud), à la tête du chemin de comté n° 15 où ce dernier débouche sur la route 17. Jeune paroisse isolée au début du 19<sup>e</sup> siècle, j'étais le seul lien de communication disponible; ce moyen de communiquer était par voie fluviale ou par navigation, au moyen de canots d'écorce pour les légers chargements, et de canots creusés dans les troncs d'arbre pour les chargements plus lourds. Tout près de cinq jours étaient nécessaires pour effectuer le voyage entre Montréal et Lefavre. J'étais le moyen de communication avec le monde extérieur et j'amenais les colons et les voyageurs dans la région. On m'utilisait aussi

pour le transport du bois en billes formées en radeaux et de toutes autres marchandises.

En hiver, la glace qui recouvrait mes eaux constituait le chemin idéal aux endroits « banalisés ». À tous les 10 ou 15 milles, des cabanes bien chauffées avec tenancier s'installaient sur mes glaces; les voyageurs pouvaient s'y arrêter nuit et jour pour se réchauffer.

Les colons de Lefavre devaient au début traverser mes flots pour assister à la messe à Montebello. Sauf au moment des glaces, cette traversée ne constituait pas pour ces pionniers un obstacle à l'accomplissement du devoir religieux.

Les colons établis dans la région profitaient généralement de la saison morte pour visiter leurs parents et amis éloignés. Après de longs préparatifs, des familles entières, au risque d'affronter le froid et la tempête, partaient en traîneau attelé par deux chevaux, l'un en arrière de l'autre, pour des voyages de deux ou trois semaines.

Graduellement, les bateaux à vapeur ont remplacé les canots. Philémon Wright est à l'origine du premier bateau à vapeur à sillonner mes flots entre Grenville et Hull, en 1819. Trois ans plus tard, Thomas Mears de Hawkesbury construit le *Union*. Il était plutôt utilisé pour l'exploitation de l'industrie forestière que pour le transport des passagers. En 1830, le *Rideau* rivalise avec ces deux premiers navires et le vapeur *William King* est mis en chantier pour remplacer l'*Union*. Enfin, pendant presque 50 ans, le *Shannon*, nouveau et élégant navire à vapeur, a navigué entre Hawkesbury et Bytown (Ottawa).

Vers 1925, la navigation régulière pour le transport a disparu, pour faire place aux embarcations de plaisance qui deviendront de plus en plus nombreuses vers le milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Le quai de Lefavre, comme ceux de Treadwell, L'Original, Wendover et Rockland furent démolis dans les années 1940. (Voir Quais.)

Dans les années 1950, on voit à peine passer les deux petits remorqueurs *Templeton* et *Atacas*, traînant de pauvres petites billes de « pitounes » pour le moulin d'Hawkesbury ou des billots plus longs mais aussi fluets pour la scierie de Calumet. Quelques yachts de plaisance font le voyage de Montréal en fin de semaine. Un grand nombre de riverains n'ont même plus de chaloupe en 1954.

Il n'était pas rare, à l'époque, pour certains adeptes du hockey de nettoyer un rond de glace sur mes eaux gelés pour s'adonner à leur sport favori. C'était le cas pour nos trois amateurs : Philippe, Noël et Gaston.



Philippe, Noël et Gaston

## L'Outaouais aujourd'hui

À l'époque, je charmais nos ancêtres. C'était un plaisir pour les jeunes de s'approcher des bateaux en chaloupe pour saluer joyeusement au passage les personnes à bord. C'était une prouesse pour eux de sauter mes belles grandes houles berceuses ou à s'y faire soulever gracieusement en se baignant. Je regorgeais d'énormes poissons : des esturgeons de 50, 60 et même de 75 livres n'étaient pas rares, de belles barbues noires entre 30 et 40 livres et mesurant jusqu'à cinq ou six pieds de long, de la barbotte tant que les habitants en voulaient et du menu fretin à pleine chaloupe. On y prenait même des escargots. Mes eaux étaient alors limpides. On pouvait s'y baigner et en boire sans problème. Depuis que les industries ont déversé à longueur d'année de l'acide et des déchets dans mes eaux, je m'empoisonne; il vaut mieux garder la bouche fermée. On y trouve maintenant des coliformes et les bactéries de l'E-Coli. Je suis toujours belle à regarder, mais je ne suis plus bonne à boire, à moins d'y ajouter des produits chimiques une fois que je suis entrée dans l'usine de traitement. Heureusement que le gouvernement a décidé de mettre fin à cette tuerie de mon environnement. Je peux ainsi reprendre petit à petit mon souffle et me dépolluer lentement.



La rivière des Outaouais

Mes entrailles renferment de nombreux objets de toutes sortes, apportés par mes flots ou tout simplement jetés à l'eau par des personnes négligentes, comme des pneus, du fer, des déchets, etc. On y retrouve aussi, à cause d'accidents entre autres, des carrosseries de camions ou de véhicules. Celles-ci sont tellement ancrées dans ma vase qu'il est impossible de les retirer de mon corps. On dit même qu'en face du lot 10, mes entrailles renfermeraient deux car-

casses de bateaux, et que même certains professionnels seraient venus plonger il y a quelques années pour examiner ces reliques. Faits véridiques ou légendes urbaines? N'allez pas vous imaginer que je suis prête à vous dévoiler tous mes secrets!

Depuis bon nombre d'années, les riverains reprennent goût à se promener sur mes eaux. Plusieurs bateaux, à partir de simples chaloupes jusqu'à des yachts dispendieux en passant par des motomarines, sillonnent maintenant ma route, surtout les fins de semaine et pendant les vacances. Des gens, regroupés sous l'Association des riverains

de la rivière Outaouais, ont su libérer mes reins de gros billots qui devenaient dangereux pour ces plaisanciers.

Certaines personnes ne comprennent pas encore que leur négligence peut me rendre extrêmement malade. Elles ne se gênent pas pour me jeter au visage leurs cannettes vides, leur reste de repas, leurs mouchoirs et autres sacs impropres. Certains bateaux déversent dans mes veines de l'huile, de l'essence et autres polluants. Certaines habitations sur mes berges ne possèdent pas encore de fosses septiques; certaines industries semblent outrepasser certaines lois et continuent de déverser leurs produits chimiques dans mon corps. Ces gens croient-ils que je peux survivre à ces déchets humains et chimiques? Il faut m'aider à reprendre vie, à reprendre le goût de vivre, à redevenir belle et limpide. Qui sait! Je serai peut-être l'eau sur laquelle la survie de vos enfants et petits-enfants dépendra dans cinquante ou cent ans!

Il m'arrive de me fâcher. Lorsque je suis en colère, je fouette tout sur mon passage, mes flots se gonflent et mes vagues peuvent atteindre parfois entre deux et trois pieds de haut. Il arrive même que j'écume lorsque je perds contrôle; en effet, mes houles se recouvrent de moutons blancs.

Par contre, lorsque je suis heureuse, mes eaux sont calmes et paisibles. On peut y voir danser les rayons de soleil, miroiter les éclats brillants de la lune; mon onde brille de mille diamants. L'été, je vous fais cadeau de superbes couchers de soleil. Paysage unique... chaque fois que le soleil s'étend sur mon lit. Les canards et les mouettes s'y glissent lentement et plusieurs bateaux s'y promènent doucement. Les sillons laissés par ceux-ci expriment mon sourire des plus radieux.

Je veux redevenir belle, pure et limpide!

### ***Barrage de Carillon***

Entre 1825 et 1831, on mobilise l'armée pour édifier trois canaux afin de surmonter l'obstacle des rapides de Carillon/Pointe-Fortune, de la Chute-à-Blondeau et du Long-Sault. En 1876, entre Carillon et Chute-à-Blondeau, la compagnie Cook & Jones de Montréal débute la construction du premier barrage. Ce sera l'entreprise McNamee, Nish et Wright, également de Montréal, qui en terminera les travaux. Ce barrage mesure 1 800 pieds de long et 14 pieds de large, et comporte un glissoir à bois de 600 pieds du côté ontarien. Il était constitué de 50 piliers de 36 pieds de longueur par 18 de largeur, construits en lourdes pièces de bois équarri et remplis de pierre; il y avait un espace de 8 pieds entre chaque pilier. Ces piliers avaient ensuite été réunis par une plate-forme en madriers; 50 immenses portes en bois solidement fixées aux piliers fermaient les ouvertures de chacun. Au printemps, l'eau qui passait par-dessus le barrage me donnait l'apparence d'une chute. Le 9 novembre, la cérémonie d'inauguration eut lieu en présence de nombreux personnages des deux provinces et par la consommation d'une grande quantité de champagne.

À l'eau haute, ce barrage constituait un danger pour les trains de bois. Il arrivait parfois que, manquant l'ouverture du glissoir, les radeaux soient entraînés par le courant et le vent par-dessus les portes, de grands risques pour la vie de leur équipage.

Vers le début du 20<sup>e</sup> siècle, un second barrage remplaça le premier. Il fut, à son tour, remplacé par celui qu'Hydro-Québec en 1963 pour en extraire 2 milliards 400 millions (2 400 000 000) de kilowatts heures annuellement. Cette centrale hydro-électrique est la plus puissante de ma rivière avec une capacité de production de 654 500 kilowatts et un débit moyen de 2 000 mètres cubes par seconde. Haute de 19 mètres, l'unique écluse qui perce le barrage permet de remonter les embarcations de plaisance en une seule opération.

Suite à ce barrage, mes nombreux rapides agités dus aux pierres de mon lit sont inondés. Les plus importants se nommaient le « Long Sault ». Ils s'étendaient de Greece's Point (aujourd'hui inondé) à Grenville (plus précisément à la hauteur du pont interprovincial). Ces rapides coupaient alors la rivière sur près de 6 milles de long. Ils furent longtemps le plus grand obstacle à la navigation, représentant une dénivellation de plus de 46 pieds, parsemée de pierres et d'effleurements rocheux. Si bien que la traversée demandait un long portage en certains endroits. L'année 1834 a vu l'ouverture de canaux à Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville afin de permettre aux bateaux vapeurs de voyager entre Montréal et Ottawa.

Il faut préciser que plusieurs monceaux de terre furent inondés à cause du barrage d'Hydro Québec. Plusieurs petites îles ont ainsi été créées tout le long de mon parcours, m'habillant ainsi d'une image pittoresque.

## Quais

Outre celui pour les bateaux à la traverse de Montebello, à l'endroit où se trouvait la résidence du sénateur Lambert tout près de la Presqu'île, en voici d'autres qui ont marqué la vie économique du petit hameau de Lefavre :

Quai Cameron - Sur le lot n° 19, en bas du village, Damien Cholette avait, en 1868, érigé un quai qu'il utilisait pour le chargement du bois de chauffage dont se servaient



Ancienne traverse Lefavre-Montebello

les bateaux de ligne et dont une partie était aussi chargée sur les barges pour être livrée à Montréal et Ottawa, pour chauffer les maisons et les édifices du Parlement. Ce quai fut acheté par John Cameron de Vankleek Hill qui possédait de vastes coupes de bois dans l'épinetière. On retrouvait près du quai un magasin général. Owens Brothers acheta la propriété pour en faire une ferme et le quai fut bientôt désaffecté.

Quai Sheppard - Vers 1874, John Sheppard d'Ottawa, propriétaire du bateau *Peerless* et d'autres plus petits, érige un quai sur le lot 2 à la Pointe, pour approvisionner les chaudières de ses bateaux à vapeur. On y trouvait encore il y a quelques années, enfouis sous le sable de la grève, des vestiges de ce quai.

Quai Pacquette - Un petit quai fut construit en 1875 à l'embouchure de la crique des Atocas pour le chargement du grain sur les barges. Le lot 5 de la troisième concession appartenait à Joseph Pacquette.

Quai Lefavre - Le premier quai du village fut construit sur les limites des lots 21 et 22, par Hercule Lefavre, près de son magasin sur la rivière, afin de stimuler le commerce. Il y fit un trafic considérable de bois, de foin, de fromage, de bétail et de la fameuse mélasse qui est devenue légendaire dans la région. Ce quai de forme rectangulaire mesurait plus de 270 pieds de long. Tous les bateaux s'y arrêtaient, soit pour accommoder les voyageurs, soit pour le transport des marchandises. Pendant 30 ans, le quai de Lefavre reçut toutes les marchandises achetées en ville par des marchands de tout le centre du comté de Prescott. On y retrouvait un immense entrepôt, un magasin général, des enclos à bétail et une botteleuse mécanique (*hay baler*). On y retrouve encore maintenant les barrages de terre du quai abandonné et des blocs de béton au pied de la rue Wharf. La propriété appartient aujourd'hui à Travaux publics Canada.

Quai Laframboise - En 1905, à la demande de M. Léandre Laframboise, la municipalité ouvre la rue Cholette, lui donnant accès au bord de l'eau. Il y érige, à la limite des lots 20 et 21, un grand quai sur pilotis. Il le vend à Préseault et Cholette en 1910 en même temps que son magasin. Le gouvernement fédéral s'en porte acquéreur en 1923 et M. Delphis Préseault en est le gérant. On y fait un gros commerce de foin, de fromage et de bestiaux. Un plan joint au contrat montre un quai de 300 pieds de long par 100 pieds de large au côté du lot Mill, un entrepôt, un magasin général, deux



Quai Laframboise

remises et deux rampes d'accès. Après 18 ans d'opérations de commerce régional, le gouvernement le fait disparaître au printemps 1941, en même temps que tous les autres quais de la région. Ceux-ci sont devenus inutiles avec l'arrivée des chemins de fer et des gros camions qui ont monopolisé le transport, même si les bateaux étaient plus économiques.

Quai fédéral - Vers 1988, les sportifs, surtout les touristes, désirent un quai pour accoster leurs bateaux. Ils s'adressent à la municipalité pour obtenir des octrois pour leur projet. La municipalité, à son tour, s'adresse au député, M. Denis Éthier, par l'entremise du maire M. Gérard Chartrand, qui leur obtient une subvention. On



Quai fédéral

construit alors le quai. Tous les étés, de nombreux bateaux accostent au quai pour visiter le paisible village de Lefavre ou s'approvisionner au magasin général, et où nombre de plaisanciers partent du quai pour aller naviguer sur mes eaux. Il faut dire que j'attire les touristes dans le joli petit village. Il va sans dire que c'est de ce quai que partent la centaine de bateaux de pêche lors du tournoi annuel à l'achigan, reconnu maintenant partout en Ontario, au Québec et aux États-Unis.

## La drave

Le bois coupé dans nos forêts était jeté dans mes eaux; il flottait et descendait vers les scieries. Dans les chutes et les rapides, les billes s'accrochaient souvent aux rochers et, l'une tombant sur l'autre, formaient des enchevêtrements qui ne pouvaient être défaites que par des mains d'hommes. La tâche de ces hommes forts, agiles et résistants consistait à conduire les billes dans mon courant, d'où le nom « *drivers* » qui est devenu draveurs par l'usage populaire canadien-français. Défaire les embâcles fut appelé « la drave ».

Les draveurs avaient parfois à remuer d'énormes pièces de bois, dans des conditions désavantageuses, au milieu des rapides, en équilibre sur des billes roulantes, dans l'eau jusqu'à

