

## 5. La période historique

**D**ans la vallée de l'Outaouais, de même que dans une vaste partie de l'Amérique du Nord, la période historique, qui s'amorce dès le seizième siècle, engendre des traces que l'archéologie peut reconnaître dans la disposition et la succession des couches de sols, sous la surface actuelle.

À la Pointe-Gatineau, elle se caractérise par deux grands mouvements commerciaux, qui touchent par ailleurs toute la région. Ces deux mouvements sont, en tout premier lieu, celui de la traite des fourrures, puis, plus tard, ce sera celui du bois. Les autres enjeux sont vus à travers ces deux mouvements qui déterminent en outre la forme que prend l'établissement de la population et les endroits qu'ils privilégient pour leur installation. L'activité commerciale du commerce des fourrures trouve son développement et son épanouissement le long de la rivière Outaouais. Celle-ci, empruntée, tel un boulevard, par les populations autochtones et les populations d'origine européenne, est la plus accommodante par le fait qu'elle relie le Saint-Laurent avec l'Ouest, et notamment les territoires des Grands Lacs.

### 5.1 Les intermédiaires Algonquins dans le commerce avec les Européens

À l'arrivée des Européens en Nouvelle France, en raison de la position stratégique de l'aire à l'étude à la rencontre de la Gatineau et de l'Outaouais, les Algonquins deviennent des intermédiaires dans le commerce des fourrures. Ils faisaient payer des redevances aux autres commerçants comme les Hurons, qui vivaient près de la baie Géorgienne et descendaient la rivière des Outaouais pour faire du troc avec les Français. Soucieux de préserver leur situation économique avantageuse, les Algonquins tentèrent en vain de décourager les Français d'explorer la rivière des Outaouais et d'entrer en rapport directement avec les Hurons.

Ce statut économique et culturel des Algonquins se maintient quelques décennies, et est suivi d'un brusque déclin entraîné par les conflits entre Autochtones ce qui a causé la dispersion des Algonquins, qu'on rencontre dorénavant dans les régions plus au nord. En effet, pendant une bonne partie du dix-septième siècle, la rivière des Outaouais devient le théâtre d'une lutte entre les Hurons et les Iroquois, délogés du Saint-Laurent et alliés des Anglais, qui voulaient se libérer d'intermédiaires et devenir autonomes pour le contrôle du commerce lucratif des fourrures.

Les Algonquins sont pris au milieu de cette guerre et en souffrent beaucoup. La variole tue en outre plusieurs membres de leur communauté. Les conflits et la maladie font en sorte que les Algonquins perdent leur rôle d'intermédiaire commercial et sont disséminés au milieu du dix-septième siècle.

Une fois la Grande Paix signée en 1701, les Algonquins reprennent peu à peu possession de leur territoire de chasse. La vallée de l'Outaouais jusqu'au lac Né-

pissing est ainsi récupérée à leur profit. Ils estiment, selon Alexander Henry\* que c'est leur *droit de propriété*. Après la Conquête, par la Proclamation royale de 1761, les Britanniques garantissent aux Autochtones la possession de leur territoire de chasse. Tant que les enjeux économiques ont tourné autour de la traite des fourrures, les Algonquins demeurent précieux aux yeux des autres groupes impliqués dans le commerce. Lorsque commencent l'exploitation du bois, au dix-neuvième siècle, et l'installation dans la vallée de l'Outaouais, d'autres nations que les Algonquins, ces derniers perdent graduellement de l'importance.

## 5.2 La présence française dans l'aire à l'étude, le seizième siècle

Le premier Européen à fréquenter la rivière Outaouais et à proximité de l'aire à l'étude, est probablement Jean Fonteneau dit Alfonse. En effet, les Français de Roberval, venus fonder une colonie en Nouvelle France, passent un hiver difficile à Charlesbourg Royal en 1542. Au printemps 1543, ils entreprennent un voyage jusqu'aux rapides de Lachine et à Hochelaga. Le pilote Jean Fonteneau dit Alphonse de Saintonge explore la rivière des Outaouais et arrive jusqu'au détroit de Davis, porte d'entrée du passage du Nord-Ouest, avant de rebrousser chemin, arrêté par les glaces. Le passage de Fonteneau dit Alfonse devant notre aire d'étude n'a probablement pas laissé de traces à cet endroit.

Bien que Jean Alfonse ait probablement passé à proximité de la rivière Gatineau, il serait très étonnant de reconnaître des traces de son passage dans les sols bordant la rue Jacques-Cartier.

## 5.3 La présence française dans l'aire à l'étude, le dix-septième siècle

Étienne Brûlé, l'un des jeunes hommes de l'équipage de Samuel de Champlain, est chargé par ce dernier, en 1610, de passer l'hiver parmi les Algonquins pour apprendre leur langue et connaître leur culture. Brûlé se serait alors rendu lui aussi à la baie d'Hudson (baie James aujourd'hui). L'année suivante en 1611, Nicolas de Vignau remonte la rivière des Outaouais avec les Algonquins. À son retour, il soutient avoir traversé un grand lac et descendu une rivière menant à un océan.

Les informations transmises par Vignau sur les lieux visités, amènent Samuel de Champlain à entreprendre, en 1613, une première exploration de la rivière des Outaouais. Au cours de ce voyage, il recense plusieurs caractéristiques naturelles des régions traversées, y compris les chutes Chaudières et Rideau. Les cartes de la Nouvelle France, tracée par Champlain en 1629 (figure 5.1), puis en 1632 (figure 5.2) procurent des informations sur les rivières Outaouais, Rideau et Gatineau (respectivement rouge, rose et verte sur les figures 5.1 et 5.2), sur les peuples qui habitent la région, sur les portages à faire.

Champlain revient dans l'Outaouais en 1615 et se rend jusqu'à la baie Georgienne.

---

\* *Travels and adventures in Canada and the Indian Territories, between 1760 and 1776*, 1809.

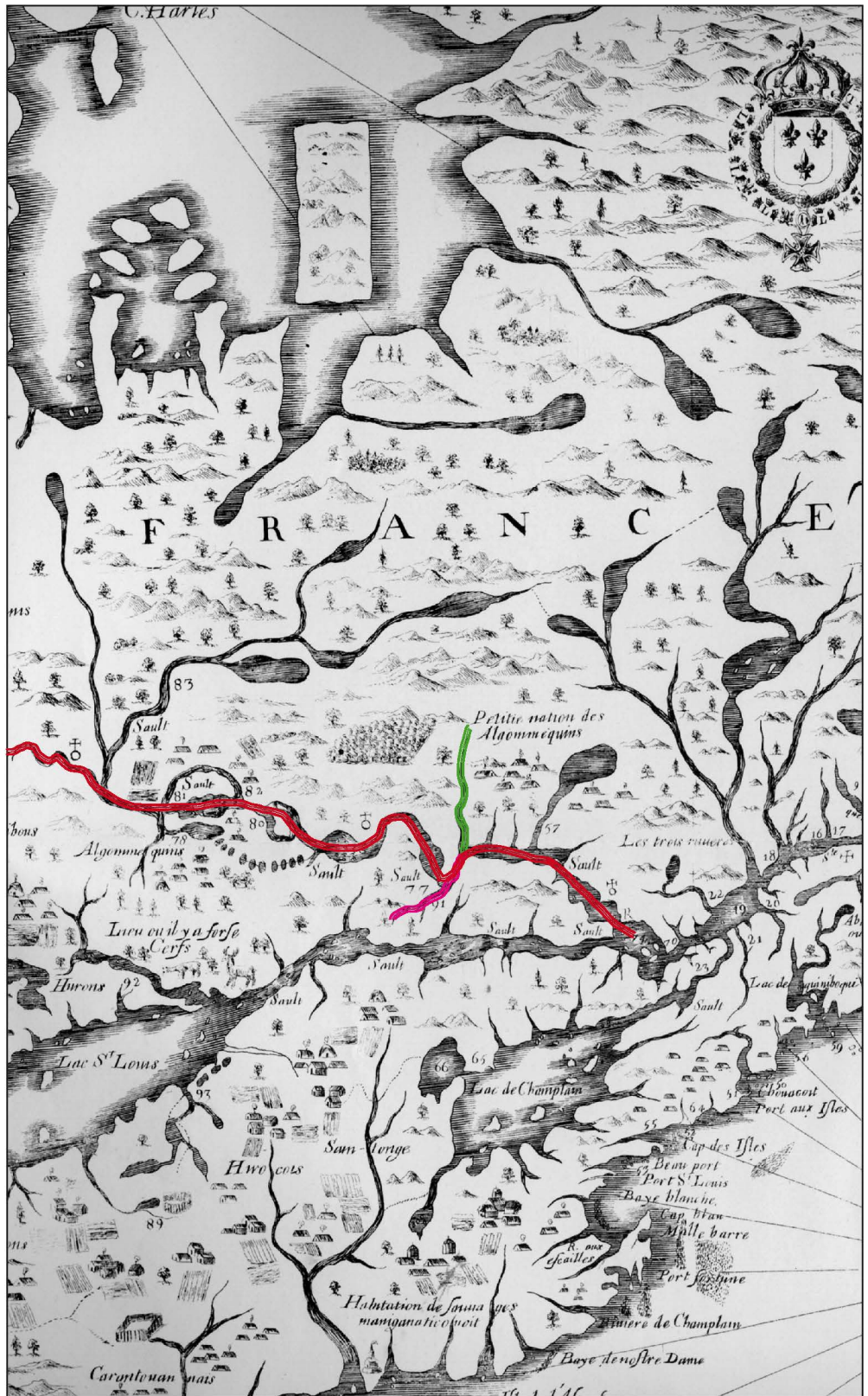


Figure 5.1 Détail de la carte tracée par Champlain en 1629. Les rivières Outaouais (en rouge), Rideau (en rose) et Gatineau (en vert) y sont montrées.





Figure 5.2 Détail de la carte tracée par Champlain en 1632. Les rivières Outaouais (en rouge), Rideau (en rose) et Gatineau (en vert) y sont montrées.



Parlant de la rivière Gatineau, le 4 juin 1613, Samuel de Champlain s'exprime en ces termes :

*[...] nous passâmes proche d'une autre rivière qui vient du nord où se tiennent des peuples appelés Algoumequins, laquelle va tomber dans le grand fleuve Saint Laurent, trois lieues\* aval du Sault Saint Louis qui fait une grande île contenant près de 40 lieues, laquelle n'est pas large, mais remplie d'un nombre infini de saults, qui sont fort difficiles à passer. Quelquefois, ces peuples passent par cette rivière pour éviter les rencontres de leurs ennemis, sachant qu'ils ne les recherchent en lieux de si difficile accès.*

Éditions du jour:861.

### **Une voie d'exploration et de communication**

Au cours de ses voyages d'exploration, Champlain emprunte l'Outaouais. Il sait que cette rivière constitue une artère très fréquentée pour le commerce entre l'Est et l'Ouest. Plusieurs documents juridiques, signés devant notaire par des voyageurs pour la traite pendant la deuxième moitié du dix-septième siècle, mentionnent, comme motif à ce voyage, la traite chez les *Outaouacs* ou les *Outaouais*. Ceux qu'on appelle les Outaouais tiennent leur nom de leur commerce justement, puisque le terme algonquien d'*Ottawa* (adawe) signifie « commercer ». La position géographique des villages habités par des Outaouais, dans le bassin des Grands Lacs justifie à elle seule cette appellation. Le nom amérindien du cours d'eau appelé Outaouais était Kitcissipi, un mot algonquien qui signifie « Grande rivière ».

### **Expédition militaire**

Il y eut de nombreuses personnes qui sont passées devant la rivière Gatineau au dix-septième siècle, ou qui ont navigué dessus. L'exemple le plus brillant est celui du Chevalier Pierre de Troye à la baie James, pour reprendre les postes anglais et contrôler cette riche région. Le 12 février 1686, il reçoit l'ordre du gouverneur Denonville d'aller occuper des postes sur les côtes de la baie du Nord. Pierre Le Moyne d'Iberville, Paul Le Moyne de Maricourt et Jacques LeMoyne de Sainte-Hélène, ainsi que cent soldats et des gens de métier se rendent à la baie James, sous ses ordres, en empruntant la rivière Outaouais.

Les difficultés de cette mission sont surtout associées au transport des troupes, qui se fait par canot, et aux nombreux portages à emprunter pour atteindre le lac Témiscamingue et le lac Abitibi avant d'atteindre la baie. Les victoires s'enchaînent et les Français retrouvent temporairement le contrôle du commerce des fourrures à la baie d'Hudson. Bien que ce soit difficile à prouver, il se peut que la troupe de Troye, qui regroupe plusieurs dizaines de personnes, se soit arrêtée temporairement sur la pointe. En ce cas, certains sols archéologiques de la rue Jacques-Cartier pourraient peut-être contenir des traces de leur passage. Le pilote Pierre Allemand, qui était de l'expédition, a tracé la carte dont le détail est présenté à la figure 5.4.

---

\* En réalité, les Amérindiens remontaient la Gatineau et rejoignaient le Saint-Maurice pour éviter l'ennemi. Le Saint-Maurice rejoint le fleuve à 30 lieues et non pas à trois, comme le dit Champlain.

Les activités de Nicolas Gastineau du Plessis concernant le commerce des fourrures, avec la Compagnie des Cent Associés et celles de marchand de fourrures indépendant au Cap-de-la-Madeleine expliquent l'intérêt de ses fils, Nicolas (fils) (1664-1700), Louis (1674-1750) et Jean-Baptiste (1671-1750), dans ce même commerce. D'ailleurs, il est dit qu'ils auraient établi un poste de traite à l'embouchure de cette rivière.

#### 5.4 L'occupation de l'aire à l'étude au dix-huitième siècle

Le dix-huitième siècle favorise les expéditions sur la route de la fourrure en raison de l'importance du commerce des fourrures et de la Grande Paix, qui est signée par tous les peuples amérindiens et français, en 1701, sur les rives du Saint-Laurent, à Montréal. Le dix-huitième siècle est une période d'effervescence pour cette activité commerciale qui occupe plusieurs personnes et qui requiert des équipements importants. Les canots sont longs et leur ligne de flottement, très basse, une fois chargée. Mais les équipages sont aguerris et forment des flottilles qui se rendent, par portage et par navigation, à bon port, dans les Pays d'en Haut.

Les documents apportent un éclairage ambigu sur l'occupation de la pointe au dix-huitième siècle. Il est fort possible que Nicolas Gastineau du Plessis ait effectivement construit un fort sur la pointe dite « à Gatineau ». Puisque les deux rivières Gatineau et Outaouais sont jalonnées de rapides, on peut supposer qu'un arrêt ait été nécessaire, à l'occasion, sur la pointe et donc, que ce poste ait véritablement existé (lire l'encadré). De façon officielle, des documents informent sur la position géographique de certains postes de traite construits à proximité. Quelques exemples suivent, de forts et de postes, énumérés d'aval en amont de la rivière Outaouais.

##### **Poste de traite de Pointe Gatineau**

Les principales installations qui témoignent de l'activité du commerce des fourrures sont principalement associées à des lieux où se rencontrent le marchand et le voyageur en vue d'échanges. Il s'agit des postes de traite, lesquels peuvent parfois être fortifiés et auxquels se greffent souvent des activités religieuses de mission. Au sortir et à l'entrée de la rivière Gatineau, il semble y avoir eu une installation de ce type. Cet établissement aurait été construit sur la pointe Gatineau du temps de Nicolas Gastineau du Plessis, au dix-septième siècle. Le poste demeure en opération une vingtaine d'années, opéré par les fils Gastineau du Plessis. Il y a de forte chance qu'il ait été construit sur la pointe, non loin de l'emplacement actuel de l'église qui est sur une hauteur de la pointe.



### **Fort Petite Nation (1)**

Construit au Régime français à l'embouchure de la rivière Petite Nation, il cesse ses opérations avant la Conquête.

### **Fort du Lièvre (2)**

Au Régime français, au moins au cours du dix-huitième siècle, ce fort est construit à l'embouchure de la rivière du Lièvre, l'emplacement de la ville de Buckingham. Il s'agit bien d'un fort où se déroulent des activités de commerce des fourrures. Il est fort probable qu'il ait été opéré par la Compagnie du Nord-Ouest, puis, après 1821, par la Hudson's Bay Company.

### **Poste du Lac des Chats (3)**

Poste probablement construit au dix-neuvième siècle par la North West. Il cesse ses opérations vers 1821.

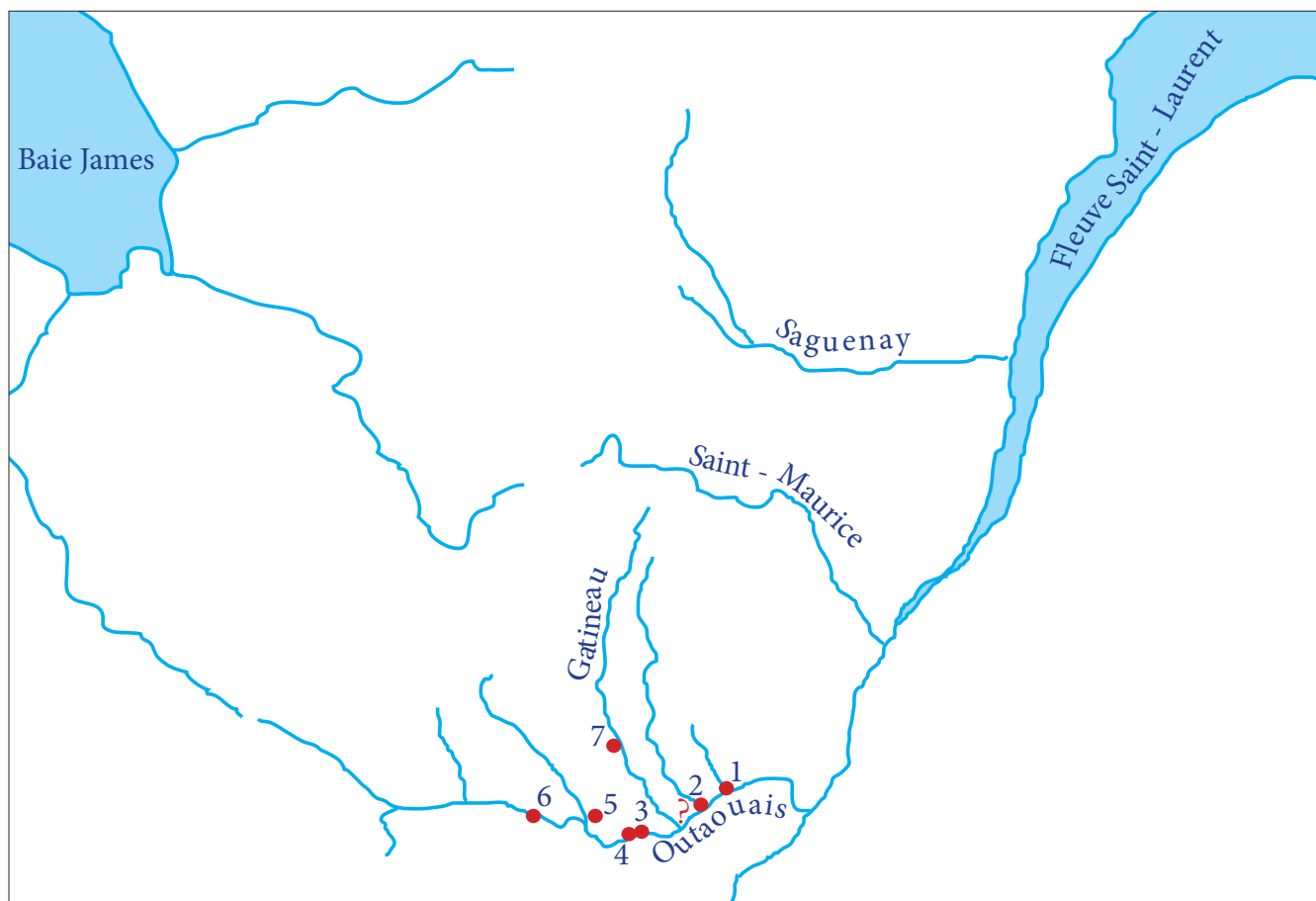


Figure 5.3 Croquis du réseau des principaux cours d'eau et situation des postes de traite construits à proximité de la pointe Gatineau.

Sur la pointe même, indiqué par un point d'interrogation rouge, un poste de traite a peut-être été construit à cet endroit par Nicolas Gastineau du Plessis. Ce sont ses fils, probablement, qui l'ont exploité par la suite.

#### **Poste Chute au Chat (Au Chat Falls post) (4)**

Ce poste n'est pas construit sous le Régime français, selon les textes du moins, mais, puisque le rapide du Chat est l'un des plus difficiles à passer, ainsi que le plus dangereux, il est plus que possible qu'il y ait eu des installations destinées à l'entretien et la réparation des canots, qui s'endommageaient certainement en remontant le courant, sur les escarpements qui bordent les eaux tumultueuses du rapide. Sur la carte de 1687, « Les Chats » est indiqué.

#### **Fort Coulonge (5)**

Ce fort, construit au Régime français par Louis d'Ailleboust de Coulonge, entre Grand Calumet et l'île aux Allumettes, est abandonné après la Conquête, puis repris par la North West Company, puis, après 1821\*, par la Hudson's Bay Company. Il est en opération jusque vers 1865.

#### **Fort Lac aux Allumettes (fort William) (6)**

Fort construit au Régime français sur la pointe nord de l'île aux Allumettes. Après la Conquête, il demeure en opération, repris par la North West d'abord, puis, par la Hudson's Bay Company, à partir de 1821.

Sur la rivière Gatineau, bien que de nombreux postes se trouvent en amont, le poste le plus près de l'embouchure est le poste Rivière Désert.

#### **Fort Rivière Désert (7)**

Construit à la confluence de la rivière Désert et de la Gatineau (Maniwaki), ce poste a été construit après la Conquête.

#### **Poste de traite de Gastineau (?)**

Il aurait été construit par le négociant Nicolas Gastineau du Plessis. Ce sont ses fils, probablement, qui l'ont exploité par la suite.

---

\* La Hudson's Bay Company obtient le monopole de la traite des fourrures à partir de cette année 1821, après avoir éliminé la concurrence.





Figure 5.4 Détail de Carte des costes de l'Amérique septentrionale et des terres nouvellement découvertes par Pierre Allemand dans les trois voyages qu'il a faits de Quebeck à la Baye d'Hudson, faite en 1687.

BNF GE SH 18 PF 124 D 1 P1

L'auteur de cette carte, Pierre Allemand est pilote, cartographe, explorateur et traiteur. À titre de pilote, ou pour participer à certaines expéditions, il se rend à plusieurs reprises à la Baie d'Hudson aujourd'hui, baie James. Lorsqu'il fait cette carte en 1687, il connaît déjà très bien le pays et son hydrographie.

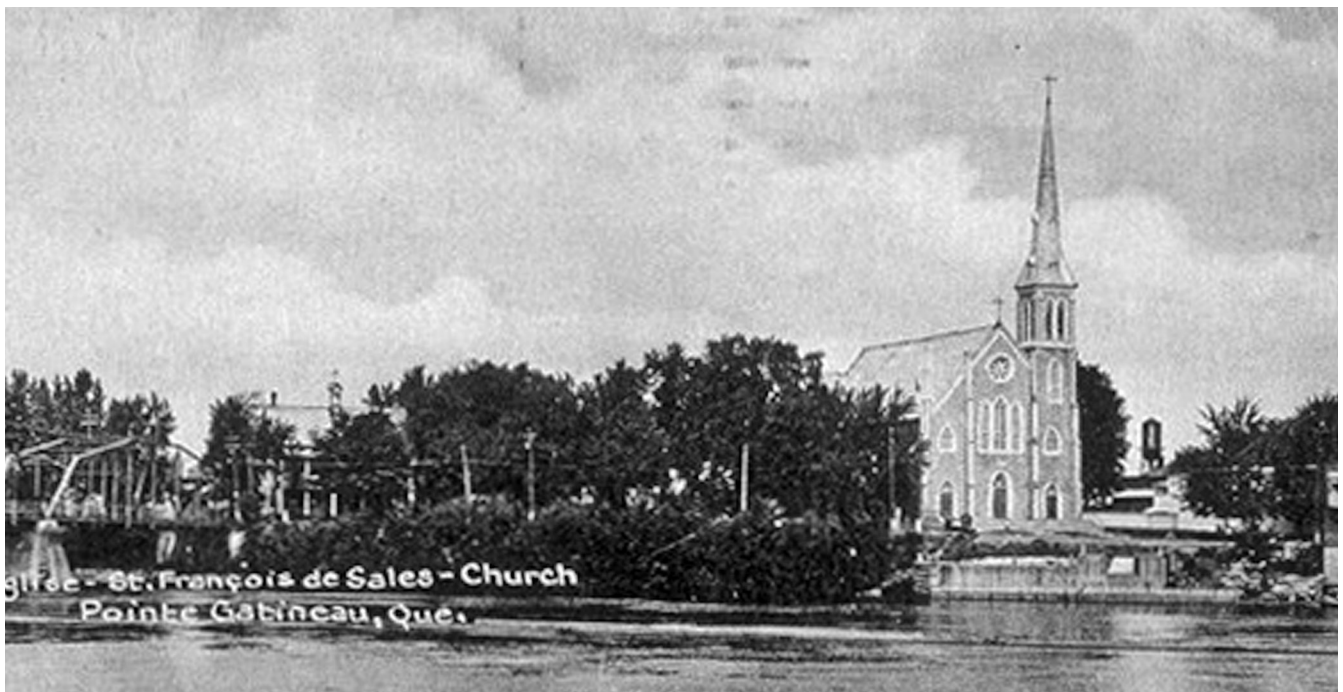
En 1687, Allemand a noté le marais où se trouve aujourd'hui le parc de la Baie (entouré en jaune).





Figure 5.5 Église Saint-François de Sales, Pointe-Gatineau, construite en 1840.

La façade de l'église donne sur la rivière Gatineau. (photo Google et carte postale, BAnQ cp4176)





## 5.5 L'occupation de l'aire à l'étude pendant le dix-neuvième siècle

### **Chronologie de Pointe-Gatineau et de Gatineau à partir du début du dix-neuvième siècle**

- 1806** Érection du canton de Hull;
- 1807** Érection du canton de Templeton;
- 1840** Érection canonique de la paroisse de Saint-François-de-Sales;
- 1845** Constitution de la municipalité du canton de Hull;  
Constitution de la municipalité du canton de Templeton, dont fait partie « Long Point Range »;
- 1876** Le village Pointe-à-Gatineau constitué en municipalité, se détache de Templeton;
- 1886** Le canton de Templeton est divisé pour former Templeton-Ouest et Templeton-Est;
- 1889** Le canton de Hull-Partie-Est se détache de Hull-Partie-Ouest;
- 1933** Le village de Gatineau se détache de Templeton-Ouest;
- 1959** Le village Pointe-à-Gatineau devient la ville de Pointe-Gatineau;  
Le village de Gatineau devient une ville;
- 1971** Hull-Partie-Est change son nom pour ville de Touraine;
- 1975** Fusion de Pointe-Gatineau avec les six municipalités situées à l'est de la rivière Gatineau, c'est-à-dire les villes de Gatineau et de Touraine, les municipalités de Templeton-Ouest, Templeton-Est et Templeton-Est-Partie-Est ainsi que le village de Templeton, pour former l'actuelle ville de Gatineau;
- 1996** Constitution du site du patrimoine Jacques-Cartier;
- 2002** Fusion des villes d'Aylmer, de Buckingham, de Gatineau, de Hull et de Masson-Angers (ainsi que la communauté urbaine de l'Outaouais) pour former la ville de Gatineau.

### **Des cantons et une seigneurie**

Au Régime français, les divisions seigneuriales ont surtout porté sur la vallée du Saint-Laurent. Les autorités avaient laissé l'Outaouais aux divers peuples qui y vivent et en contrôlent les activités de commerce. Une seule seigneurie sera développée et il s'agit de la Petite-Nation, découpée sur la rive gauche de l'Outaouais, à proximité de la rivière de ce nom.

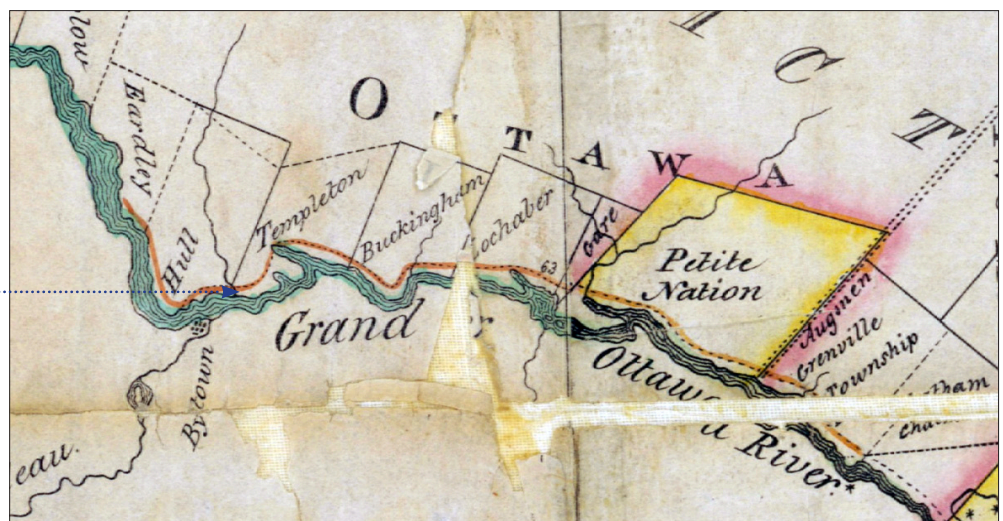


Figure 5.6 Détail du plan de Milliam Sax, montrant les cantons (1829). ANQM, 83787.

La pointe Gatineau est montrée par une flèche. La seigneurie Petite Nation est présentée différemment puisqu'il s'agit d'une seigneurie et que le reste du territoire est divisé en cantons.

L'Acte constitutionnel du Haut-Canada et du Bas-Canada, signé en 1791, prévoyait une forme de partage des terres entre un chef de canton et des associés, ceci afin d'éviter que des terres n'appartiennent qu'à une poignée de propriétaires. Cependant, Philemon Wright, fondateur de Hull et riche propriétaire terrien, réussit à contourner ce système (lire l'encadré).

Philemon Wright devint propriétaire, à force d'achats à des particuliers, du quart du canton de Hull. En 1821, il accompagne l'arpenteur Theodore Davis qui fait l'arpentage des sept premiers rangs de ce canton.

C'est alors que Philemon se rend compte « que le sol, au-delà des trois premiers rangs, était très rocailleux, donc impropre à la culture. » (Latrémouille, 1995 : 8)

Il adresse donc une nouvelle requête, afin d'obtenir aussi le quart du canton de Templeton, où les sols étaient meilleurs. Le lieutenant-gouverneur lui octroie, en 1809, « ...des lots dans la moitié sud-ouest des six premiers rangs du canton. » (*Outaouais* N° 4, 1996: 6)

Wright connaissait le potentiel agricole et forestier de ce territoire situé à l'est de la rivière Gatineau. Le territoire de Pointe-Gatineau est compris dans ces nouvelles acquisitions de Wright.

Le canton de Templeton a été érigé en 1807 et arpenté la même année, sous la direction de l'arpenteur général, Joseph Bouchette. L'arpenteur qui fait le plan du canton de Templeton inscrit *Long Point Range*, pour les lots 25, 26, 27 et 28 correspondant à la pointe où est actuellement situé Pointe-Gatineau.

Ce rang irrégulier, situé au bord l'eau, est traversé par un marécage. L'arpenteur Bolton McGrath, en 1875, année précédant la municipalisation de Pointe-Gatineau, ajoute les lots 23 et 24 sur son plan, afin de fixer les limites du village.

**Philemon Wright** est né à Woburn, au Massachusetts (États-Unis), le 3 septembre 1760. Il meurt en 1839.

Pendant la guerre d'Indépendance, il prend parti pour les rebelles américains. En raison de sa loyauté à la Couronne d'Angleterre, il quitte les États-Unis et demande au gouvernement du Bas-Canada, en 1797, de lui concéder le canton de Hull. En 1800, il se rend avec d'autres colons à l'endroit où sera bientôt érigée la ville de Hull. Propriétaire et spéculateur foncier, il est nommé agent des terres en 1819. Engagé dans l'élevage du bétail, le commerce d'importation et de détail, la petite industrie, la navigation à vapeur, il se concentre dès le début du dix-neuvième siècle sur l'économie forestière. En 1806, lorsque le commerce du bois prend de l'expansion dans le Bas-Canada et les Maritimes à la suite du blocus continental, Wright fait flotter ses premiers radeaux de bois équarri, de Hull vers le port de Québec. C'est à ce moment qu'il fonde la très prospère firme *Philemon Wright and Sons*.

Au cours des années 1820, il participe à la mise en place des réseaux routiers dans le canton et même dans l'Outaouais. Afin d'éviter les chutes et les rapides, qui détérioraient ses pièces de bois, Wright, en s'inspirant de ce qui se faisait en Europe du Nord, conçoit des glissoires que le gouvernement acheta par la suite. En 1819, il fit même construire un navire à vapeur, l'*Union of the Ottawa*, dont l'une des fonctions était d'acheminer ses radeaux sur la rivière des Outaouais.

Outre ses nombreuses activités financières et économiques, il remplit des fonctions politiques et sociales. Ainsi, il est élu député d'Ottawa en 1830, il appuie alors, tantôt le Parti patriote, tantôt le Parti des bureaucrates. Il ne se représente pas comme député en 1834.

Il fut officier de milice et juge de paix et contribua financièrement à la construction de l'église anglicane de Hull. Il fut également Maître d'une loge maçonnique.

De plus, en 1824, il écrit, dans le *Canadian Magazine and Literary Repository* de Montréal, un article intitulé « An account of the first settlement of the township of Hull ».

### Les premières concessions

Le 29 novembre 1809, *Long Point Range* est partagé entre Asa Townsend (lot N° 28, 353 acres), London Oxford (lot N° 27, 303 acres), Gidéon Olmsted (lot N° 26, 265 acres) et le clergé protestant (N° 25, 241 acres). Ils sont ensuite rachetés par Philemon Wright, subdivisés et loués. Mais rien n'indique que les nouveaux concessionnaires aient véritablement habité la pointe Gatineau (figure 5.7).

L'arpenteur général, Joseph Bouchette, durant l'été 1824, lors d'une visite dans les cantons de l'Outaouais, fut impressionné par le développement du canton de Hull, mais déçu par celui du canton de Templeton où « ...il n'y a que 6 maisons, 4 granges, 186 acres de terre défrichées dont 156 en culture ». (Latrémouille, 1995 :4)

D'ailleurs, la carte que Joseph Bouchette dresse en 1831, confirme qu'il n'y a alors aucun établissement à Pointe-Gatineau, contrairement aux localités environnantes (figure 5.7).



Figure 5.7 Détail de *Topographical Map of the District of Montreal. Lower Canada*, de Joseph Bouchette, 1831

Outre les lots et cantons, le plan fournit des détails sur la topographie particulière de la pointe. Il est très clair que l'arrière de la rue Jacques-Cartier aujourd'hui est inondé entièrement, laissant un étroit goulet d'où l'eau peut s'écouler vers l'Outaouais.

Certains documents rapportent qu'en mai 1830, Pierre Papin, mécanicien à bord de deux vapeurs, « dressa sa tente à l'endroit où se trouve actuellement l'école Saint-Antoine, à l'angle des rues Saint-Antoine et Jacques-Cartier. » (Braut, 1948 :18) On assure en outre qu'il ne resta pas seul longtemps, car durant l'été, plusieurs personnes l'y rejoignent. L'année 1830 est donc cruciale sur le plan du peuplement de Pointe-Gatineau\*.

\* Quelques noms sont connus : Ouimet de Sorel, Lorrain, Sanscartier, Lafontaine, Cousineau, etc. (Latrémouille, 1995 : 11)



### La population de Pointe-Gatineau :

En 1838, une douzaine de familles canadiennes françaises et une Irlandaise vivent sur le territoire de Pointe-Gatineau (Bertrand, 1990 : 14). Au cours de la décennie qui suit, le développement démographique s'accélère en raison de la reconnaissance de l'aspect stratégique de la pointe, au confluent de deux rivières importantes. L'avènement d'un service de traversiers fournit un autre facteur d'intérêt pour l'endroit. En 1848, à la Pointe-Gatineau, 140 familles catholiques et 50 familles protestantes sont installées. Dans le recensement de 1891, pour le village de Pointe-Gatineau, on recense 269 familles.

Tableau 5.1 Évolution de la population du village de Pointe-Gatineau\*

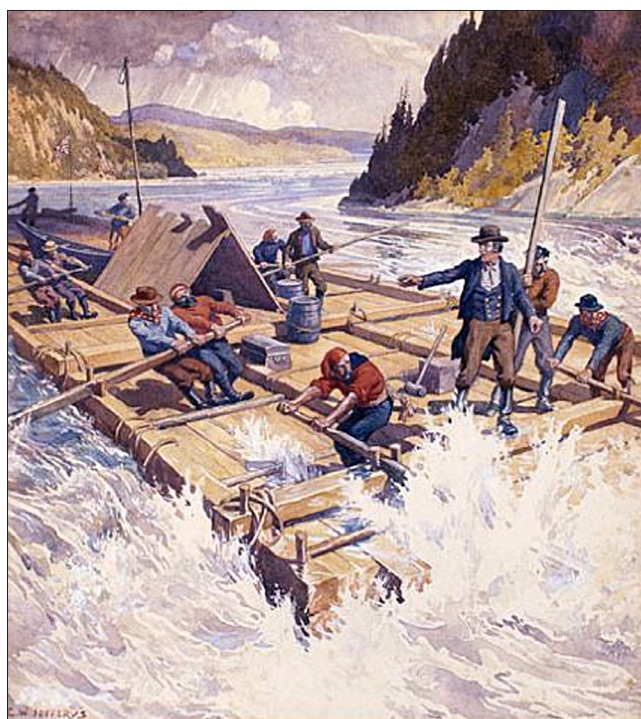
Année	1881	1891	1901	1911	1921	1931	1941	1947
Population	1 460	1 520	1 583	1 751	1 919	2 282	2 230	2 896

Figure 5.8. Tableau de Charles William Jefferys, un train de bois sur l'Outaouais.

### L'industrie du bois à Pointe-Gatineau

Si le commerce lucratif des fourrures occupe tout le dix-huitième siècle, le dix-neuvième siècle est réservé au développement de l'industrie du bois. Après le déclin du commerce des fourrures, les belles forêts de l'Outaouais attirent de nombreuses gens d'affaires. L'industrie forestière devient rapidement l'activité la plus lucrative et le principal gagne-pain des habitants de Pointe-Gatineau.

Pendant l'hiver, les hommes de chantier coupaient le bois dans les forêts, en amont de la rivière. En saison plus chaude, on procédait à l'équarrissage des billes, pour le flottage. C'est Philemon Wright qui met au point le premier train de bois qui consiste à rassembler les billes en radeaux ou cages (figure 5.8). Ces trains de bois étaient formés sur la rivière Gatineau puis, conduit par l'Outaouais jusque devant Québec. Avec le temps, des moulins se sont construits à Ottawa et à Hull (lire l'encadré).



### 1806 : premier radeau de bois équarri

Déjà en 1806, on peut observer des rives de Pointe-Gatineau, les débuts d'une activité forestière. On est à préparer le premier « train de bois » qui n'ait jamais flotté sur l'Outaouais : le *Colombo* qui a été formé à l'embouchure de la rivière Gatineau, vis-à-vis de Pointe-Gatineau, à l'initiative de Philemon Wright. C'est le 11 juin 1806 qu'il se met en marche vers sa destination : Québec, où il arrive après maints accidents plus d'un mois après son départ. Wright conduisait lui-même cet énorme radeau avec ses hommes. Par la suite, des hommes expérimentés refirent ce trajet en prenant moitié moins de temps, l'expérience ayant permis de développer des moyens plus efficaces.

\* Selon L. Brault, *Histoire de la Pointe-Gatineau*, p. 20.



En raison d'un blocus continental (1807 et 1808) ordonné par Napoléon Bonaparte, empêchant l'approvisionnement en bois dans les ports de la mer Baltique, la métropole dut donc se tourner vers sa colonie, assurant celle-ci de tarifs préférentiels. À cette époque, le bois de la rivière Gatineau était donc expédié vers l'Angleterre. En quelques années, des chantiers seront ouverts pratiquement partout sur la Gatineau et ses affluents. À chaque printemps, des milliers de billes de bois sont acheminées sur la rivière Gatineau et bloquées à son embouchure par des estacades avant d'être assemblées en radeaux et acheminées par l'Outaouais vers leur destination en aval (figure 5.8).

Pour remédier aux difficultés reliées à la perte de billes causée par le bris des estacades, plusieurs marchands, en 1848, demandent au gouvernement l'autorisation de creuser un canal entre la rivière Gatineau et le lac Leamy, soit sur une distance de 150 mètres, pour y diriger les billes qui descendaient du haut de la Gatineau. Là, dans l'eau calme du lac les convois pouvaient être préparés sans trop de risque.

À ce moment, la compagnie Hall, d'Ottawa, dont la spécialité était la formation des radeaux et des trains de bois ou cages, fait construire un immense hangar le long de la rivière Gatineau, à partir de la rue Saint-Antoine en descendant sur une longueur d'environ 61 mètres, pour remiser les outils, les chaînes, les rames qui servent à manœuvrer les cages, les haches, les cordes, les gaffes, et autres outils. Au début du vingtième siècle ce hangar a été démoli (Brault, 1948 : 66 et 67) (figure 5.9).

L'équarrissage des billes, se faisait devant Pointe-Gatineau, sur l'île située entre le Pond Creek et la rivière Gatineau.

Figure 5.9 Emplacement probable du hangar de 61 mètres.

Ce hangar fut construit par la compagnie Hall, d'Ottawa. L'emplacement probable est sans doute dans l'espace gazonné en bordure du restaurant (pointillés jaunes). (Photo Google Street)



Vers les 1860, à Pointe-Gatineau, deux scieries à vapeur étaient en opération. L'une, appartenant à Pierre Charrette, se trouvait à l'ouest de l'entrée du pont actuel; l'autre, propriété de la compagnie Withcomb et Currier, (puis, plus tard de Soper) était établie le long de la rue Jacques-Cartier, à quelque cent cinquante-deux mètres à l'est de la rue Saint-Antoine (figures 5.10 et 5.16). Sur le site du quai de celle-ci se trouvait, pendant longtemps, la seule maison construite entre la rivière et la route encore en place. Elle est démolie aujourd'hui.

En 1876, il y avait également la scierie des Hillman, connue sous le nom de Petit Moulin, qui fonctionnait à la vapeur. Elle existait encore en 1889, car un accident est rapporté, qui s'est déroulé dans ce moulin (Brault, 1948 : 68). En 1886, Guillaume Adam fait construire un moulin pour la fabrication de bardeaux à Pointe-Gatineau. Pour ces deux derniers moulins, la localisation précise est inconnue. Il faut cependant souligner que tous ces moulins avaient disparu avant le début du vingtième siècle.

En 1926, la compagnie de pâtes et papiers, International Paper Corporation, s'implante dans la municipalité voisine de Templeton-Ouest (village de Gatineau). Cette compagnie met alors en place un centre de coupe de bois à Maniwaki pour approvisionner la future papeterie de Gatineau. Ce bois est acheminé vers l'embouchure de la rivière Gatineau par flottage après avoir passé de nombreuses glissoires qui jalonnent la rivière Gatineau.

Après le déclin des activités liées à l'industrie du bois, les derniers vestiges de l'activité forestière, à Pointe-Gatineau, sont disparus en septembre 1991 avec l'arrêt du flottage de bois.



Figure 5.10 Emplacement probable de la scierie *Withcomb et Currier*, devant le numéro civique 867. La localisation est aléatoire. Elle a été calculée d'après le texte de Brault 1948.



### Autres activités commerciales ayant marqué Pointe-Gatineau au dix-neuvième siècle

Autrefois, on s'approvisionnait au village de Pointe-Gatineau avant de monter pour les chantiers. Aussi, en 1871, une vingtaine de commerces étaient construits sur la pointe. Ils fournissaient les marchandises nécessaires à la vie quotidienne familiale et de chantier. Toujours en 1871, quatre cordonneries sont recensées. On y fabrique et répare les chaussures adaptées à la drave.

### Communications et services au dix-neuvième siècle

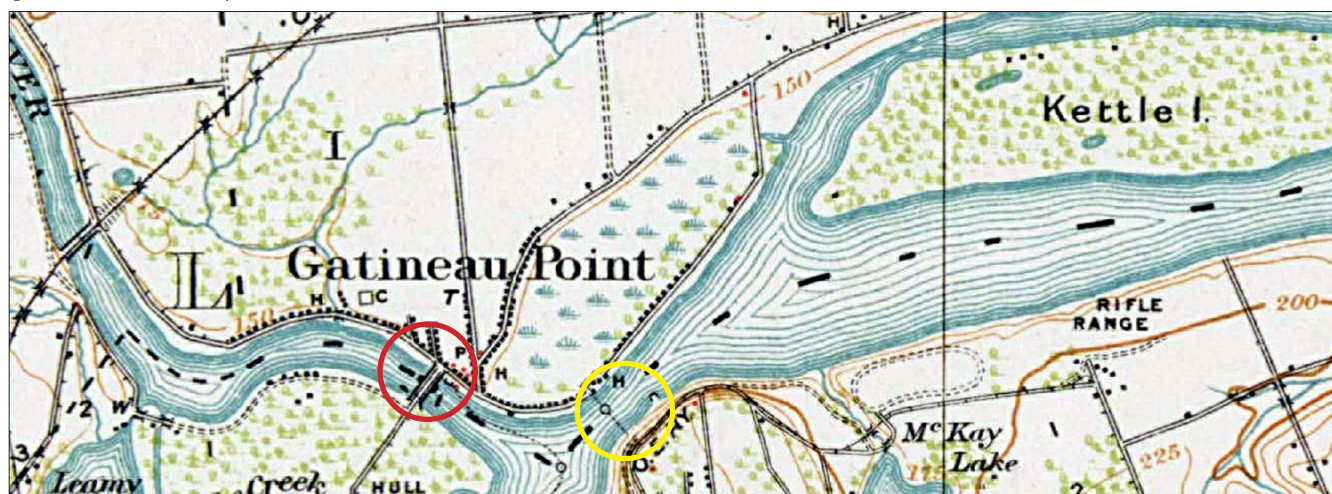
#### Chemins et rues (trottoirs)

Avant que Pointe-Gatineau ne soit habitée, vers 1830, une route menait de Hull vers Montréal. Elle passait complètement en dehors du village (figure 5.11). Construite en 1818-1819, d'une largeur de 4,57 mètres, elle commençait à l'angle du chemin d'Aylmer, alors nommé *Britannicus*, et du boulevard Saint-Joseph, nommé *Columbia*. Elle se prolongeait ensuite jusqu'à la rivière Gatineau, un peu à l'ouest du lac Leamy où un chaland opérait la traversée de la rivière Gatineau pour atteindre sa rive gauche. Le chemin continuait ensuite en ligne droite vers l'intérieur des terres jusqu'à la rivière Outaouais, en amont de l'île Kettle (figure 5.12).

Le tracé de ce chemin est modifié vers 1866, lorsque la traverse entre Ottawa et la Pointe-Gatineau est définitivement établie. La rue Champlain qui allait de la rue Saint-Antoine au quai de la traverse, en face de l'église est prolongée jusqu'au chemin sur la limite nord du village. À l'automne de 1869, la route le long des rivières Outaouais et Gatineau étaient construites jusqu'à l'église. En septembre 1870, il y avait un trottoir en bois en avant de l'église, du presbytère et du couvent des révérendes Sœurs Grises de la Croix, qui à ce moment était situé à l'ouest du presbytère. Le 3 août 1874, le conseil municipal intervint et demande à chacun des contribuables sur les rues principales, de construire devant sa propriété un trottoir uniforme de trente-quatre pouces de largeur, les planches placées sur la longueur, laissant un demi-pouce d'espace entre chacune. Aux

Figure 5.11 Détail de la carte topographique 31G05 de 1918.

On distingue nettement le tracé des deux traversiers: celui devant l'église, le quai public (cercle rouge); et celui devant l'allée du parc de la Baie (cercle jaune).







intersections des rues, on construisit des traverses en dos-d'âne. Un règlement municipal est passé, en 1914, pour l'empierrement et l'entretien de toutes les rues. À partir de 1925 environ, les anciens trottoirs de bois sont remplacés par des trottoirs de ciment. Entre 1929 et 1939, les rues Saint-Jean-Baptiste et Jacques-Cartier qui, à certains endroits, n'avaient que douze à quinze pieds de largeur, sont élargies à un minimum de trente pieds et pavées sur toute leur longueur.

### Les ponts et traversiers

En 1895, le pont Lady-Aberdeen, reliant Hull et Pointe-Gatineau, est construit. En 1930, le pont Lady-Aberdeen est reconstruit au même endroit (figure 5.13).

Le service d'un traversier tout au long du dix-neuvième siècle, relie Pointe-Gatineau à New Edinburgh, qui était le terminus de la ligne des tramways à chevaux. Ce moyen de communication joue un rôle important dans le développement de Pointe-Gatineau. Il est le moyen le plus rapide pour se rendre à Ottawa (figure 5.11). Il y avait le service de traversier vapeur, le *P. Mansfield*, ayant une capacité de huit voitures et de 120 passagers, en opération de 1889 à 1914. Le quai se trouvait devant l'église actuelle. Quant au traversier reliant Pointe-Gatineau et Rockcliffe, il est situé devant l'allée du parc de la Baie, à l'est de l'adresse civique n° 1023. Ce traversier était moins en vogue, parce que la ligne de chemin de fer d'Ottawa ne se rendait pas jusqu'à Rockcliffe avant 1889. En 1885, on autorise la construction d'un quai public, face à l'église Saint-François-de-Sales. Entre 1929 et 1939, on érige le mur de revêtement sur la rivière Gatineau.

### L'électricité

L'inauguration de la ligne principale d'électricité eut lieu le 10 janvier 1903, par la compagnie *Ottawa Electric*, plus tard, la *Ottawa Light, Heat and Power*. Une centrale électrique est construite. En 1916, des compteurs sont installés. Ce n'est qu'en 1926 que les rues de Pointe-Gatineau furent toutes éclairées.



Figure 5.13 A. Le pont Lady Aberdeen depuis le quai actuel. B. Emplacement de l'ancien quai du traversier qui menait à Rockcliffe. Aujourd'hui, c'est une allée du parc de la Baie.

Les photos ont été tirées respectivement de Google Images et Google Street.

### Les désastres naturels.

Avant la construction des premiers barrages dans le haut de la rivière des Outaouais (le barrage Témiscamingue en 1911 et la centrale hydroélectrique Hull 2 en 1920), à presque chaque printemps, le village de Pointe-Gatineau subissait des dégâts causés par la crue des eaux qui descend du nord après la fonte des neiges (figure 6.2). L'entrée en service du barrage Carillon, en 1964, contribue à limiter encore plus ces inondations.

La pire inondation à être survenue à Pointe-Gatineau, a été celle de 1876. Cette année-là, seule la partie où se trouve l'église Saint-François-de-Sales, le presbytère et une quinzaine d'autres maisons ont été épargnées par la montée des eaux de la rivière. Au cours de cette inondation, pas moins de 200 maisons ont dû être abandonnées. Même des moulins ont servi d'habitation. Une trentaine de maisons ont été emportées, de même que tous les trottoirs en bois et les ponceaux.

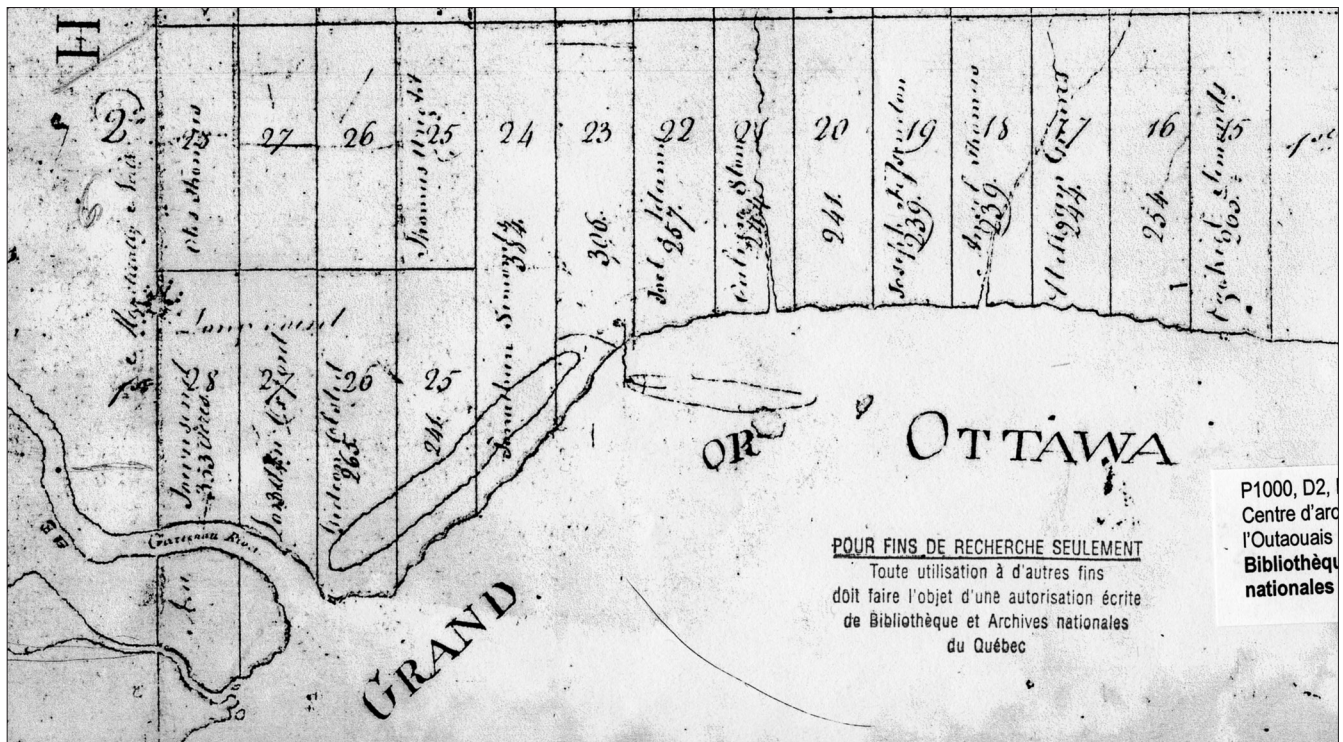


Figure 5.14 Township of Templeton 1875. Simon J. Watson

Ce plan, conservé au BANQ sous la cote P1000, D2, P190, montre les lots ainsi que les propriétaires de ces lots. Le marais est indiqué, derrière la rue Jacques-Cartier qui n'est pas tracée.



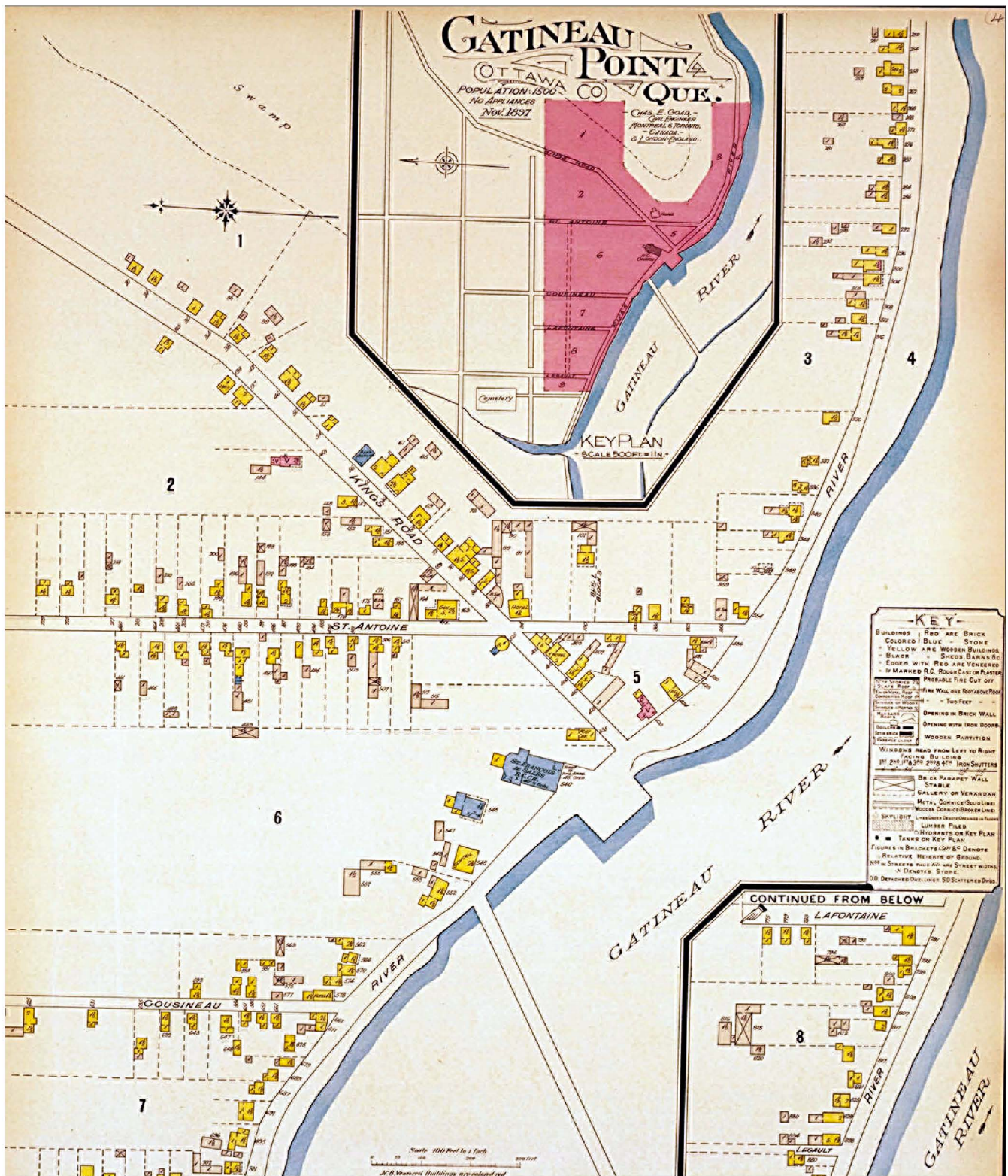


Figure 5.15 Gatineau Point 1897 (détail).

Ce plan d'assurance, dessiné par C. E. Goad montre les bâtiments construits le long de la rue Jacques-Cartier à Pointe-Gatineau. British Library, n° 004847156.



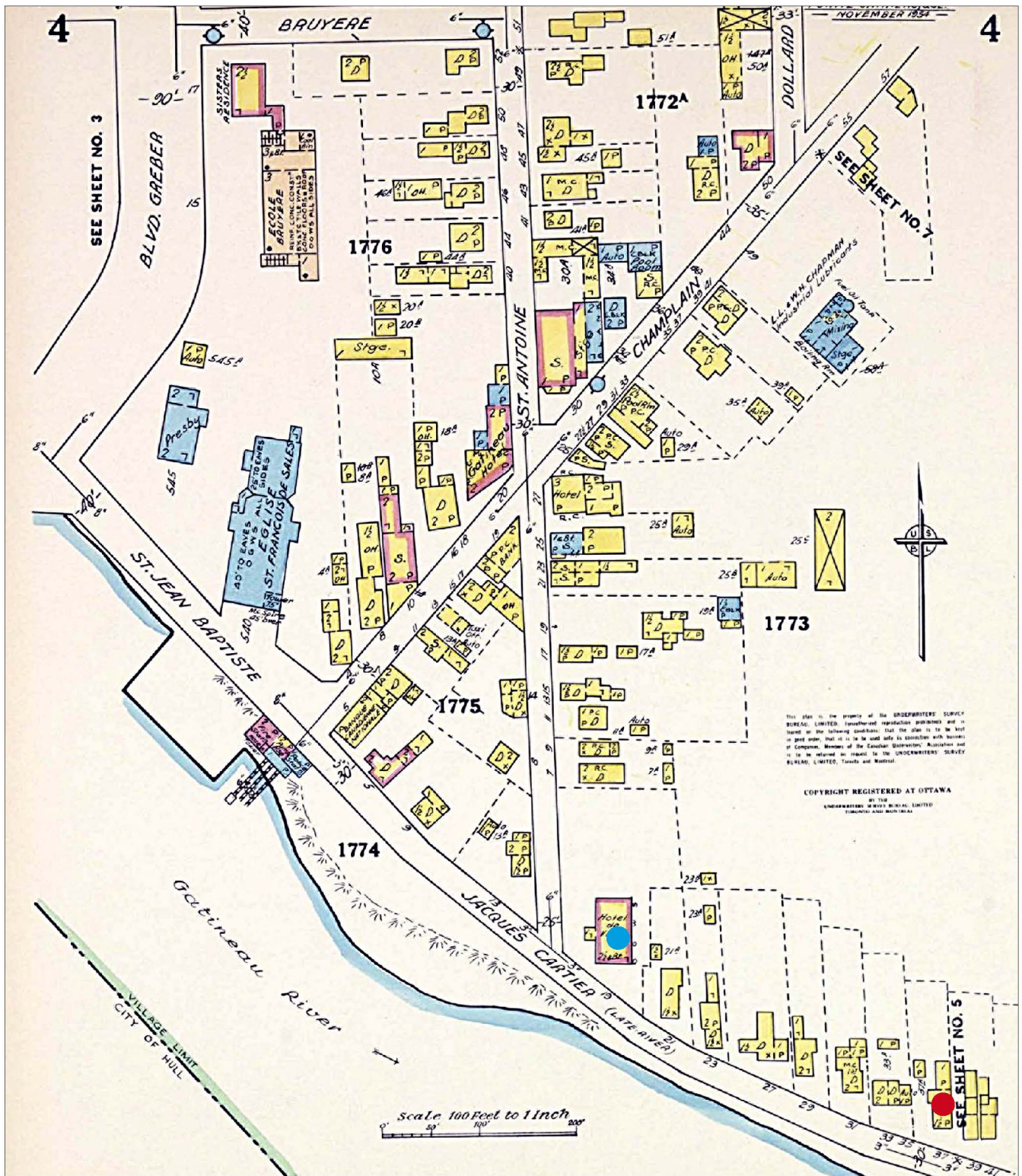


Figure 5.16 Underwriter's Survey Bureau, Insurance plan of the village of Pointe-Gatineau, n°s 4,5 et 12 (détail).

L'emplacement probable du moulin à vapeur Withcomb et Currier est indiqué par un point rouge. L'emplacement de l'Hôtel de Ville est indiqué par un point turquoise.



## 6. La rue Jacques-Cartier, présentation des divisions basées sur l'observation du potentiel archéologique

L'examen du potentiel archéologique et de la disposition de la rue Jacques-Cartier entraîne sa division en trois segments, chacun d'entre eux présentant un caractère qui le distingue des deux autres. Le découpage obtenu sert de base à la proposition d'intervention archéologique dans le cadre de l'enfouissement des réseaux aériens.

- **Le premier segment** est celui qui présente une valeur archéologique préhistorique et historique supérieure aux deux autres segments. Outre les qualités naturelles qui suggèrent une occupation préhistorique (talus, élévation) (figure 6.1), il présente des éléments qui l'associent au secteur **historique et patrimonial**, datant du milieu du dix-neuvième siècle. En ce sens, il est caractérisé par un noyau villageois, autour de l'église, ainsi qu'une série de lots étroits sur lesquels sont construites des maisons dites « allumettes », en bordure de la rivière. Il est limité à l'ouest par la rue Gréber et à l'est par la rue Prince Albert.
- **Le deuxième segment** présente également des possibilités, faibles, de potentiel archéologique préhistorique. Du point de vue historique, c'est un secteur de **villégiature**, datant du début du vingtième siècle, représenté surtout par des chalets ainsi que par des maisons éloignées les unes des autres. Ce segment de la rue Jacques-Cartier s'étend de la rue Prince Albert à la fin du bâti, soit à quelques mètres à l'est de la pointe de l'aérodrome (figure 6.2).



Figure 6.1 Fiche de *Patrimoine Gatineau*, montrant la première église et sa sacristie.

- **Le troisième segment** est un secteur non résidentiel, qui a conservé son aspect **naturel**. Il commence à la fin du deuxième segment et se poursuit jusqu'à l'embranchement à la rue Saint-Louis (figure 6.3).

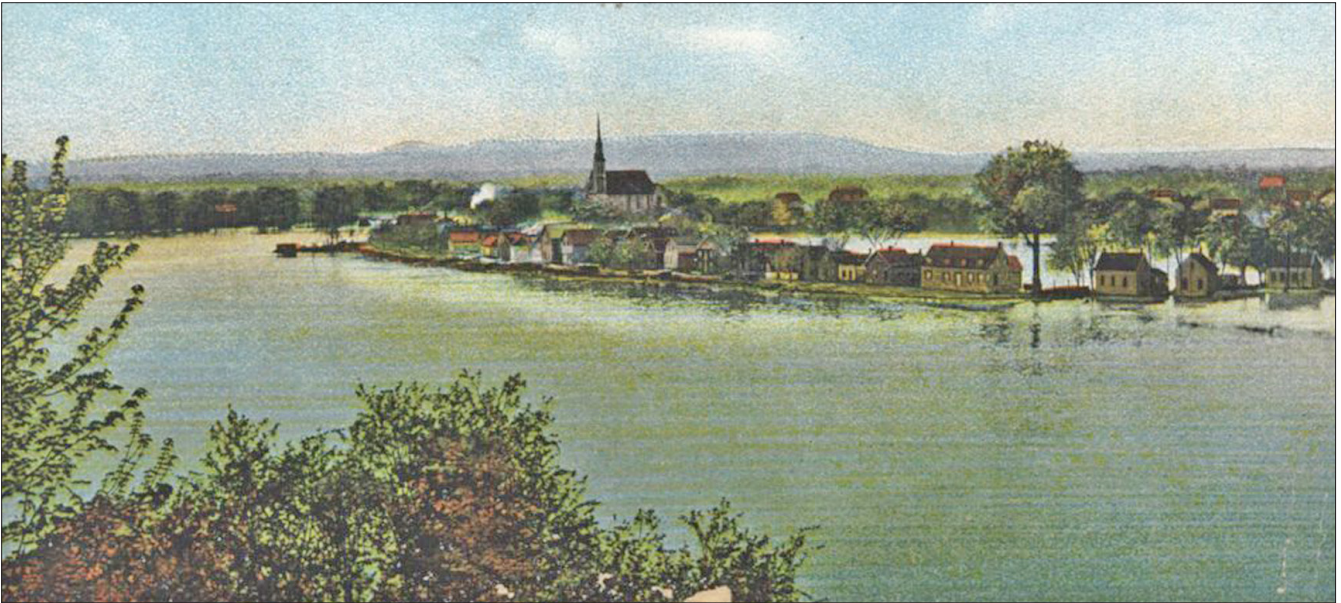


Figure 6.2 Carte postale *Gatineau Point, Ottawa*.

Elle a été colorisée. Elle présente la partie orientale de la pointe. L'eau de l'Outaouais et celle des marais, derrière la rue Jacques-Cartier sont à un niveau très élevé. BAnQ 0002640408. Gatineau Point, Ottawa.



Figure 6.3 Vue, vers l'ouest, de la rue Jacques-Cartier à son embranchement avec la rue Saint-Louis.  
Photo Google Street.