

Le Devoir

Les Régions, jeudi, 30 juillet 1998, p. B1

Les navires à aubes sont à l'honneur au musée d'Argenteuil

Chartier, Jean

Le petit musée d'Argenteuil présente une exposition sur les navires à aubes de la Ottawa River Navigation Co., navires qui, dès 1820, transportaient les passagers sur la rivière des Outaouais, à côté du canal de Carillon-Grenville construit pour contourner les rapides de Long-Sault.

Le musée entend de plus en plus mettre l'accent sur sa salle maritime au cours des prochaines années, dit la directrice de la Société historique d'Argenteuil, Noreen Lowe. Le canal de Carillon, sur l'Outaouais, fut construit entre 1816 et 1843, mais les fonds tardèrent à venir de Londres étant donné la construction du canal Rideau qui se faisait en même temps.

Le canal de Carillon-Grenville allait permettre aux navires de passagers de remonter directement de Lachine jusqu'à Ottawa, sans avoir Carillon pour terminus.

À partir de 1816, et pour vingt-cinq ans, les bateaux à vapeur reliaient Lachine à Carillon, et les diligences faisaient le lien jusqu'à Grenville en amont, quasiment en face de Hawkesbury. Le canal allait être creusé sur 22 kilomètres pour contourner la dénivellation de 19 mètres de Long-Sault, dans l'Outaouais, une dénivellation plus importante que celle des rapides de Lachine.

La compagnie de navires à aubes s'installa à Como, lieu de résidence de M. Shephard au lac des Deux-Montagnes, à côté de Hudson. Carillon devint le lieu important sur l'Outaouais jusqu'en 1843 et même jusqu'en 1860, explique Noreen Lowe. Carillon et Pointe-Fortune, en face, ont changé d'allure à la disparition des rapides, au moment de l'érection de l'énorme barrage de Carillon en 1960 pour une centrale de 654 000 kW.

Le petit musée d'Argenteuil, nommé en hommage à la seigneurie d'Argenteuil concédée en 1682, est devenu en 1972 le «lieu historique national de la Caserne de Carillon», un lieu accrédité par Parcs Canada. Quant au nom de Carillon, il viendrait du petit-fils de Charles d'Ailleboust d'Argenteuil, qui se vit promettre la seigneurie. En 1682, il aurait été connu comme le sieur de Carillon, mentionnent les notes de l'historienne.

Les dons de la compagnie de navigation au musée rappellent l'activité maritime intense sur l'Outaouais, alors que les bateaux empruntaient le canal pour remonter les rapides jusqu'au niveau de la rivière des Outaouais. Comme sur le Mississippi, c'étaient des bateaux à aubes qui, dans la deuxième moitié du XIXe siècle, transportaient les passagers jusqu'à Ottawa.

Saint Andrews, en aval de Carillon, fut, après la construction de la première usine de papier à l'embouchure de la rivière du Nord en 1801, le principal bourg d'importance sur l'Outaouais, explique Noreen Lowe. Une centaine de loyalistes étaient venus des États-Unis pour mettre sur pied cet établissement.

La conservatrice du musée, Michelle Landriault, précise que plusieurs officiers écossais, des Glengarry Highlanders, habitaient ce bourg à la rencontre des deux rivières. Ils ont laissé un important fonds au musée, comme les vieux fanaux utilisés au XIXe siècle sur l'Outaouais. Ceux qui avaient voyagé à travers le monde donnèrent des artefacts de l'Empire qui sont maintenant remisés dans le grenier du petit musée.

La conservatrice dit que le musée dispose du plus vieil uniforme de l'armée britannique au Canada, un uniforme qui fut porté au moment de la guerre de 1812. En 1830, Saint Andrews devint plus important que Carillon, tandis que Lachute ne prit de l'ampleur qu'en 1850. De nos jours, Saint Andrews est devenu le village de Saint-André Est.

Au delà de Grenville, le village de Saint-Philippe d'Argenteuil s'est développé dans les mêmes années que Saint-Jérôme.

On précise au musée que c'est l'ingénieur Henry du Vernet, de la British Royal Staff Corps, qui assura la construction du canal de Carillon à compter de 1816, pratiquement en même temps que le canal Lachine. Mais le financement de Londres tarda pour compléter le canal.

L'ingénieur civil conçut en 1834 l'entrepôt, qui devint la Caserne-de-Carillon au moment de la rébellion de 1837, entre la seigneurie de Papineau et le village Saint-Eustache.

En 1960, l'entrée du canal de Carillon fut épargnée de la démolition grâce à la Société historique du comté d'Argenteuil. On dit que la sortie du canal, à Grenville, continue d'être utilisée par les petits bateaux. Mais de nos jours, le paysage est dominé par l'énorme barrage qui bloque la rivière, à 500 mètres en amont du musée.