

La rivière des Outaouais en 1832 : le chemin du choléra

Première partie

John Willis

Numéro 134, été 2018

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/88536ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Willis, J. (2018). La rivière des Outaouais en 1832 : le chemin du choléra : première partie. *Cap-aux-Diamants*, (134), 36–37.



Vue de Bytown et des premières écluses du canal Rideau, circa 1832-1844. À droite, on aperçoit l'entrepôt des Wright, à Hull Landing et dans la rivière une équipe de *raftsmen* à l'œuvre : « Bing sur la ring. Bang sur la rang! » Aquarelle de John Burrows. Bibliothèque et Archives Canada, C-001201.

LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS EN 1832 LE CHEMIN DU CHOLÉRA

1^{re} PARTIE

Nous connaissons bien le chemin entre Montréal et Ottawa-Gatineau, ma femme et moi, pour l'avoir fait des douzaines de fois. Deux heures, deux heures et quart (selon les radars) sont requises pour parcourir la distance. Au XIX^e siècle, on voyage régulièrement entre Hull-Bytown, Montréal et Québec. Cela prend bien plus de

temps, mais ce n'est pas parce qu'on voyageait moins vite qu'il faut conclure à l'absence de contacts soutenus entre régions et secteurs composant l'économie coloniale. Les gens qui habitent le Haut et le Bas-Canada bougeaient, soit dans le cadre de leur travail quotidien, soit pour leurs déplacements transatlantiques – je pense aux Irlandais

– ou d'un chantier à l'autre en Amérique dans le cas des travailleurs irlandais et canadien-français. La dynamique de mobilité chez les migrants a des conséquences, laisse des traces pouvant produire une vague de fond, telle une accumulation de flocons de neige qui recouvrent le territoire. La mobilité apporte la vie à la région de l'Outaouais,

et cela depuis l'époque des voyageurs et avant eux, celle des Amérindiens. Mais il arrive aussi que la mobilité, au XIX^e siècle, engendre la mortalité.

La genèse de l'Outaouais moderne résulte de l'action conjuguée de deux éléments structurants, l'industrie forestière et la construction du canal Rideau. Ensemble, ils tricotent un mode de vie et de transport qui a pour axe principal la rivière des Outaouais et ses principaux affluents. Tout peut voyager le long de ces boulevards fluviaux par et depuis le carrefour que constituent l'Outaouais, la Gatineau et la Rideau.

Commençons par les hommes. L'iconographie, au XIX^e siècle, montre de nombreuses embarcations et radeaux naviguant sur la rivière. Les radeaux sont pilotés par les *raftsmen*, métier dangereux. Plus d'un cageux ont laissé leur vie dans la Chaudière. Devant les glissades érigées par les Wrights à Hull, les radeaux sont séparés en plus petites sections avant d'entreprendre le passage plus étroit du *timber slide*. Les grands radeaux sont de nouveaux défaits à l'approche de l'autre zone particulièrement turbulente, les rapides du Long-Sault. Sur place, on peut trouver des pilotes spécialisés dans la navigation des chutes. Pendant l'attente à Hull, comme à Grenville-Hawkesbury au Long-Sault, les équipages peuvent prendre une pause et se payer la traite dans une auberge tout près. On se détend et puis on repart. Plus bas, à la Pointe-aux-Carrières sur l'île Bizard dans le lac des Deux Montagnes, on engage des remplaçants et/ou des bras supplémentaires pour diriger les radeaux à travers le rapide du Cheval blanc, dans la rivière des Prairies. À l'Abord-à-Plouffe, véritable bourgade peuplée de *raftsmen* et métiers associés, des charretiers font le halage de marchandises pour les grandes cages leur facilitant le dangereux passage du Gros-Sault. En somme, depuis Hull et Bytown, la caravane des radeaux tisse des liens avec les riverains ici et là, tout

le long du parcours menant à Québec. Il existe une série de rapports économiques associés à des modèles migratoires, circulant dans l'autre sens. Depuis Montréal ou différents villages sur la rivière, Carillon, par exemple, il faut équiper les chantiers du haut de l'Outaouais, en provisions, chevaux, traîneaux, poêles et même horloges – le temps d'un bûcheron est mesuré. Les marchandises sont transportées par bateau à vapeur. Sur ces mêmes bateaux arriveront immigrants et travailleurs, cherchant terres et travail près de Hull-Bytown et le long du vaste chantier de construction du canal Rideau. Ces mêmes *naavies* construiront les trois petits canaux de Grenville, Chute-à-Blondeau et Carillon, permettant aux bateaux d'éviter le Long-Sault. On trouve des campements temporaires de *naavies* ici et là, le long du corridor du Rideau, entre Bytown et Kingston. Alors que les travaux sur le canal battent leur plein, à certains endroits, ils doivent cesser. La malaria atteint bon nombre de travailleurs – ainsi que leurs femmes et leurs enfants – qui en meurent ou s'en remettent difficilement. Dans cette affaire, on peut blâmer les moustiques, mais le vrai responsable est l'homme lui-même. La bactérie est déjà présente dans le sang de certaines personnes. Les moustiques ne font que s'occuper de son partage au sein des communautés de construction.

Une autre bactérie, du nom de *vibrio cholerae*, arrive depuis l'Asie et l'Europe en 1832 et progresse de manière inexorable et virulente. Les premiers cas sont rapportés à Québec le 8 juin, le lendemain à Montréal. En dix jours, c'est au tour de Prescott, York et Kingston de signaler les premières victimes. Les premiers décès du choléra à Hull-Bytown ont lieu le 23 juin. L'épidémie qui perdure jusqu'en octobre aura fait au moins 70 victimes à Hull-Bytown. Nous examinerons la situation dans l'Outaouais lors de la prochaine rubrique.

**John Willis, historien, conservateur
Musée canadien de l'histoire**

