

Le chemin et le « port » d'Aylmer : la voie de l'Outaouais supérieur

Richard M. Bégin

Volume 11, numéro 1, juin 2005

La rivière des Outaouais : de la réalité à la légende

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11065ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bégin, R. M. (2005). Le chemin et le « port » d'Aylmer : la voie de l'Outaouais supérieur. *Histoire Québec*, 11(1), 4–11.

Le chemin et le « port » d'Aylmer : la voie de l'Outaouais supérieur

Par RICHARD M. BÉGIN

Difficile d'imaginer aujourd'hui que ce qui, il n'y a pas si longtemps, n'était considéré que comme une banlieue moderne de Hull et d'Ottawa ait été un jour un site d'embarquement et de débarquement majeur sur l'Outaouais. Nous voulons évidem-

ment parler d'Aylmer (Québec) qui constitue maintenant le secteur ouest de la nouvelle grande ville de Gatineau. Et pourtant, en raison des chutes Chaudière (illustration 1), en face de Hull, des rapides Remic (devant ce qui s'appelle de nos jours le parc Brébeuf, dans le quartier Val-Tétréau), et des rapides Deschênes (à la pointe de l'ancien village de Deschênes, annexé à Aylmer en 1975), il était impossible de passer de l'Outaouais inférieur à l'Outaouais supérieur sans faire des portages ou sans emprunter ce qui devint plus tard le chemin d'Aylmer.



Illustration 1. Section temporaire du pont Union au-dessus des chutes Chaudière pour réunir Bytown et Wrightstown, 1826-1827. R.S.M. Bouchette, Archives publiques du Canada.

ment parler d'Aylmer (Québec) qui constitue maintenant le secteur ouest de la nouvelle grande ville de Gatineau.

Et pourtant, en raison des chutes Chaudière (illustration 1), en face de Hull, des rapides Remic (devant ce qui s'appelle de nos jours le parc Brébeuf, dans le quartier Val-Tétréau), et des rapides Deschênes (à la pointe de l'ancien village de Deschênes, annexé à Aylmer en 1975), il était impossible de passer de l'Outaouais inférieur à l'Outaouais supérieur sans faire des portages ou sans emprunter ce qui devint plus tard le chemin d'Aylmer.

Le chemin d'Aylmer

Depuis près de six mille ans, les Algonquins (et leurs ancêtres) naviguèrent sur cette

rivière qui, après s'être longtemps appelée Grande Rivière (ou Kichesipi) chez les Algonquins ou simplement rivière des Algonquins (pendant la majeure partie du Régime français), s'est finalement vue désignée sous l'appellation de rivière des

Outaouais. Or, les rapides de Deschênes et les rapides Remic étant dangereux, tandis que les chutes Chaudière, elles, étaient absolument infranchissables en canot, il fallait faire trois portages entre les chutes Chaudière et le lac Deschênes. Et c'est ce que firent aussi, naturellement, la plupart des grands explorateurs, français ou anglais, qui, en compagnie de leurs guides indiens, découvrirent l'Amérique du Nord, ainsi que, bien sûr, les trappeurs et coureurs des bois.

C'est essentiellement le sentier emprunté par ces trois portages qui a servi de base à ce qui allait éventuellement constituer le chemin d'Aylmer, ou le chemin reliant Wrightstown, devenue par la suite Hull, et Aylmer, qui, au début, s'ap-

pelait plutôt « Symmes Landing » ou « Turnpike End ».

Avec l'arrivée de Philemon Wright et de sa trentaine de parents et amis dans la région, au tout début du XIX^e siècle, il fallut bien créer une route plus ou moins carrossable pour relier toutes ces terres concédées (environ 12 000 acres répartis en lots de 200 acres) dans le premier rang et le second rang, entre la rivière Gatineau et l'extrémité ouest, plus ou moins, de l'actuelle ville de Gatineau. Dès 1805¹, à vrai dire, on a commencé à frayer un chemin grossier d'environ six milles, entre le premier et le deuxième rang du canton, à partir de Wrightstown jusqu'à un débarcadère naturel en amont des chutes du lac Chaudière (de nos jours, le lac Deschênes). Le tracé de cette route sommaire était en fait le même que celui de l'actuel chemin d'Aylmer (dont la partie hulloise s'appelle boulevard Alexandre-Taché) et de la rue Principale, à Aylmer.

En 1819, la route reliant le débarcadère de la ferme Chaudière (qui était à Aylmer) et le débarcadère à Hull serait toutefois en si mauvais état que Lord Dalhousie, gouverneur du Bas-Canada, préférerait sauter les rapides. On demanderait alors aux habitants de la région de fournir quelques jours de travail pour élargir et améliorer la route qui, achevée en 1820, fut nommée « Britannia Road » (chemin Britannia) ou « Turnpike » (grand-route, route à péage), ce qui fit du débarcadère du lac Chaudière auquel elle aboutissait le « Turnpike End » (le bout de la route).

Dès janvier 1819, Charles Symmes, du Massachusetts, avait écrit à son oncle, Philemon Wright, et lui avait exprimé son envie de venir travailler pour lui. Il arriva en avril et travailla trois ans comme commis, puis comptable de la compagnie des Wright à Hull.

En novembre 1821, Philemon Wright fils meurt dans un accident de voiture sur la route de Grenville, et, le printemps suivant, on envoie Symmes remplacer son cousin comme surintendant de la ferme Chaudière. Charles Symmes deviendra un partenaire à part entière de Philemon Wright et de ses fils dans l'entreprise de la ferme Chaudière en octobre 1823. Symmes gère

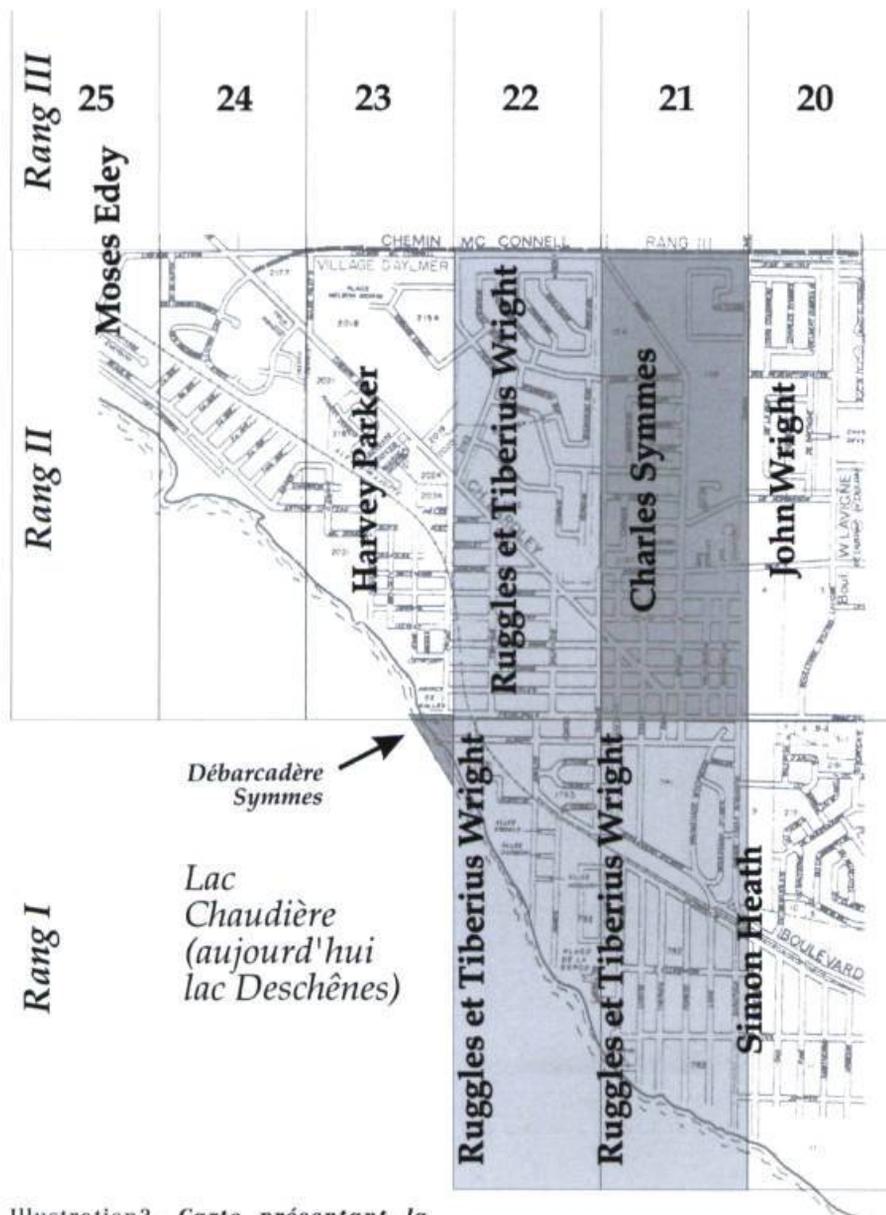


Illustration 2. Carte présentant la répartition, vers 1830, des lots (200 acres) à Symmes Landing, avec, à l'arrière-plan, le tracé actuel des rues à Aylmer.

si bien son entreprise, notamment la taverne de *Turnpike End*, que Joseph Bouchette (l'arpenteur du gouvernement) recommande dès 1825 que le lot 21 du rang II, plutôt que Hull, devienne l'emplacement officiel du village. Bouchette indique qu'on doit ouvrir cette zone à la colonisation et y construire un débarcadère pour bateaux à vapeur, vu que les Wright, trop préoccupés par leurs autres entreprises, n'ont toujours pas favorisé l'accroissement de la population et des établissements sur le site de Hull.

Symmes, que son oncle irrité ne veut plus financer, rembourse ses dettes à Philemon Wright en 1829 et devient propriétaire à part entière du lot 21, rang II (illustration 2). Dès l'année suivante, ses terres sont arpentées et divisées en lots et mises en vente; on trace alors des rues, leur donnant les noms qu'elles portaient encore presque toutes lors de la fusion municipale de 2002. Plus encore, Symmes fait l'acquisition du terrain riverain sur lequel se trouve le débarcadère, ce qui garantit à son village entouré par les terres des Wright l'accès indispensable à la rivière.

En 1831, le gouvernement ouvre dans le village de Symmes un bureau d'enregistrement de comté et un bureau de poste. C'est à cette époque que remonte le nom d'Aylmer attribué à cette petite localité en l'honneur de Lord Aylmer, gouverneur général de 1831 à 1836. Cependant, jusqu'en 1847, on continuera d'utiliser plusieurs noms pour désigner cet endroit, à savoir: *Symmes Landing* (débarcadère Symmes), *Aylmer*, *Aylmer Place* (place Aylmer), *Aylmer Turnpike* (route d'Aylmer) ou simplement *Turnpike* et *Turnpike End* (bout de la route).

La même année, Symmes et un groupe d'actionnaires forment une compagnie (la *Lady Colborne and Forwarding Company*) qui construira un bateau à vapeur, le *Lady Colborne*, lancé le 29 octobre 1832 pour faire essentiellement la navette entre Aylmer et Fitzroy Harbour, sur l'autre rive, et pour servir à des travaux de remor-



Illustration 3. La barrière de péage. (Œuvre de Cornelius Krieghoff, v. 1863)

quage. Parallèlement, Symmes avait entrepris dès 1831 la construction d'un hôtel en pierre en bordure du lac, près du débarcadère, pour y loger les passagers de ces bateaux.

Ce service de bateaux à vapeur va littéralement lancer le développement d'Aylmer. Les voyageurs en provenance de Wrightstown et de Bytown s'amènent en diligence par le chemin Britannia jusqu'à Aylmer où ils passent la nuit avant de s'embarquer à bord du *Lady Colborne*, le lendemain matin. La communauté commence à se développer : hôtels, compagnies de diligences et de transport, tavernes, magasins



Illustration 4. *Chemin d'Aylmer, devant la ferme McConnell, v. 1900*



Illustration 5. *Chemin d'Aylmer, à la hauteur de Val-Tétreau, v. 1940.*

et forges se mettent à pulluler le long des rues aboutissant au débarcadère.

Pendant ce temps, les pétitions ne cessent d'affluer au gouvernement pour qu'on améliore le chemin Britannia, un chemin rudimentaire comme la plupart des routes à cette époque. Malgré la réfection de 1820, l'état de la route est tellement lamentable que plusieurs continuent d'utiliser les portages. Face aux plaintes qui lui sont adressées, le gouvernement décide donc de faire appel à l'entreprise privée; en 1849, on passe une loi permettant la formation de compagnies à fonds sociaux pour construire des chemins, ponts et autres ouvrages d'utilité publique, avec droit d'imposer un péage (illustration 3).

Les marchands d'Aylmer sautent sur l'occasion pour construire eux-mêmes le chemin, tout en réalisant des profits. Le 15 novembre 1849, John Egan, Joseph Aumond, Robert Conroy et Richard

à la circulation dès septembre 1850, avec une barrière à l'entrée d'Aylmer et une autre en face du cimetière St. James, à Wrightstown (de nos jours, près de l'intersection des boulevards Alexandre-Taché et Saint-Joseph); le péage est d'un penny et demi (environ deux sous et demi) le mille. Ce chemin est l'un des premiers à jouir d'un service permanent de transport, notamment grâce aux cabriolets puis aux omnibus de Moses Holt qui, en 1857, font douze fois le trajet Aylmer-Ot-

McConnell se réunissent à l'hôtel British et décident de former la *Bytown & Aylmer Union Turnpike Company*, qui bâtit une route de macadam et de gravier, du pont suspendu Union (aujourd'hui Chaudière) au quai d'Aylmer. Le chemin est ouvert

tawa et trois fois Ottawa-Portage-du-Fort chaque semaine (50 ¢ du voyage).

Par la suite, un bon nombre de leaders de la communauté, en Outaouais, des deux côtés de la rivière, s'établiront le long de ce chemin déclaré patrimonial dans les années 1990 par la Ville d'Aylmer et bénéficiant depuis d'un zonage particulier visant à en préserver le plus possible l'intégrité et le caractère patrimonial. Il s'agit en effet de l'une des plus vieilles routes du Canada, tout au moins à l'ouest de Montréal, et aussi de l'une des mieux conservées. La rue Principale et le chemin d'Aylmer comptent aujourd'hui le plus grand nombre de bâtiments cités, reconnus ou même classés du Grand Gatineau, des édifices aux caractéristiques architecturales particulièrement intéressantes et dont les divers propriétaires, au fil des ans, ont souvent été des leaders du milieu, sinon du Canada tout entier.



Illustration 6. *L'arche qui marqua l'entrée d'Aylmer de 1940 à 1962.*



Illustration 7. *Auberge Symmes avec quai*. Gravure de William H. Bartlett, 1842.

Le « port » d'Aylmer

Le premier bateau à vapeur à être lancé sur la rivière des Outaouais l'avait été par le capitaine Grant, en 1823, et il s'appelait le *Union of the Ottawa*. Plus tard, soit en 1836, le même capitaine mit à l'eau le *George Buchanan* pour desservir le lac des Chats, et faire la navette entre Fort-William et Portage-du-Fort. Quant au *Lady Colborne* (vraisemblablement nommé ainsi en l'honneur de l'épouse de Lord Colborne, gouverneur du Bas-Canada dans ces années-là), dont nous avons parlé plus haut, il débuta sa carrière à Aylmer en 1832 et il ne tarda pas à faire la jonction avec le *George Buchanan*. Ce n'est malheureusement que 80 ans après sa mise à l'eau qu'on peut trouver une description de ce premier bateau à vapeur en amont des chutes Chaudière :

«Le *Lady Colborne* n'était pas un bateau à vapeur rapide comme les bateaux à vapeur furent jugés par la suite. En effet, sa vitesse maximale... ne dépassait guère huit milles à l'heure. Mais il était perçu avec ravissement par les gens d'Aylmer et, comme ses installations étaient plutôt confortables il convenait admirablement à leurs exigences. Il avait une quille de 100 pieds de longueur et, dans sa partie la plus large, à la hauteur des roues à aubes, il avait un rayon de 34 pieds. L'intérieur était vraiment bien aménagé, la vaste cabine sur le pont principal ayant une double rangée

de couchettes de chaque côté, ainsi qu'une table à dîner occupant la pleine longueur au centre. Les couchettes étaient couvertes de draperies en damas rouge qui se fermaient quand la salle n'était pas occupée. Sous le pont principal, il y avait une cabine pour les dames comportant des aménagements pas mal plus élaborés et des commodités plus grandes. Il ne restait plus qu'au bar à recevoir le plus grand nombre de clients possible et à générer les revenus les plus considérables.»² [TRADUCTION]

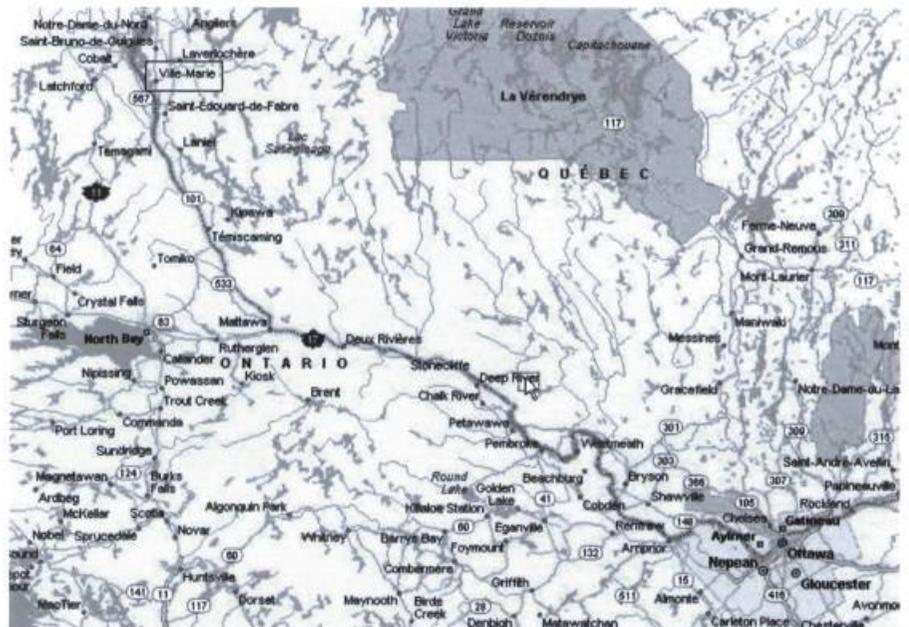


Illustration 8. Carte présentant le tracé de l'Outaouais supérieur entre Aylmer et Ville-Marie (Abitibi-Témiscamingue).

Le *Lady Colborne* était doté d'un moteur à vapeur de 21 chevaux. Pour accommoder un bateau d'une telle dimension, il fallut évidemment construire un quai, un quai qu'on peut voir notamment dans les gravures de W.H. Bartlett (1842) (illustration 7) et de E.C. Coates (1859), et qui fut édifié juste en face de l'auberge Symmes... à l'extrémité de la rue Principale.

On sait qu'en 1836 le *Lady Colborne* faisait la navette entre Aylmer et Fitzroy Harbour les mardis, jeudis et samedis, quittant Aylmer à 6 h, ce qui forçait évidemment les passagers à passer la nuit à l'auberge Symmes... et, plus tard, dans d'autres hôtels, comme l'auberge Conroy (hôtel British) ou l'hôtel Holt, notamment. Le *Lady Colborne* repartait de Fitzroy Harbour à 13 h et rentrait à Aylmer à temps pour permettre aux voyageurs de prendre la diligence pour Wrightstown (Hull) et Bytown (Ottawa). Le reste du temps, on pouvait nolisier le bateau pour remorquer les radeaux de bois équarri en route pour Québec. George Clifford était le capitaine du bateau, tandis que Charles Symmes en était l'agent.

Dès 1841, le *Lady Colborne* transporta 6480 passagers et 1077 tonnes et demie de marchandises. Il fallut attendre 1846 (14 ans) pour que le *Lady Colborne*

et le *George Buchanan* aient enfin de la concurrence. En effet, à l'hiver 1845-1846, John Egan (baron du bois, premier maire d'Aylmer [1847] et premier député de la région au Parlement) et son associé Joseph Aumond (lui aussi dans le commerce du bois) achetèrent deux vapeurs de John Molson et les firent transporter en pièces détachées à partir de Montréal. L'*Oregon* fut lancé en septembre 1846 à Steen's Landing, sur la rivière Mississippi, qui se déverse dans le lac des Chats, tandis que l'*Emerald* (illustration 10) était mis à l'eau à Aylmer, au printemps de la même année. Et, pour s'assurer le monopole sur l'Outaouais supérieur, Egan et Aumond fondèrent aussi, en plus de la *Union Forwarding Company*, la *Union Railway Company*, avec le concours de Ruggles Wright (un fils de Philemon). Cette dernière compagnie avait pour objectif d'éliminer le pénible portage entre le lac Deschênes et le lac des Chats grâce à la construction d'un chemin de fer à véhicules hippomobiles d'une longueur de 3 milles.³

L'arrivée dans le décor de la nouvelle entreprise fut fatale pour le *Lady Colborne* qui cesserait de naviguer sur le lac Deschênes dès août 1846, tandis que le *George Buchanan* serait vendu l'hiver suivant. La *Union Forwarding Company*, qui deviendrait la *Union Forwarding and Railway Company*, en 1859, allait dominer le transport de l'Outaouais supérieur pendant les 35 années suivantes. D'une longueur de 140 pieds et d'une largeur de 19 pieds, l'*Emerald* jaugeait 174 tonneaux.

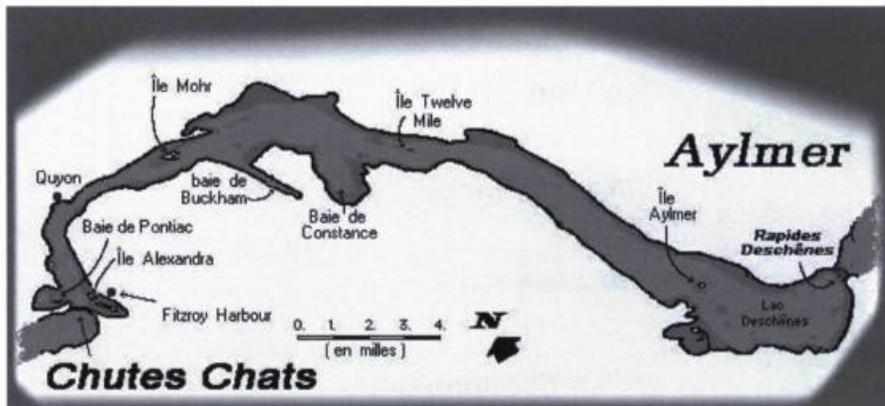


Illustration 9.



Illustration 10. Le bateau à vapeur Emerald.

Le bateau quittait Aylmer à 7 h et arrivait à la baie des Chats vers 10 h. On pouvait à toute fin pratique faire l'aller-retour Bytown–chutes Chats dans la même journée. Ce serait le seul bateau à vapeur à naviguer sur le lac Deschênes jusqu'en 1857.

Simultanément, on procédait à l'amélioration du chemin Britannia qui était macadamisé et transformé en route à péage à partir de 1849. En 1848, on es-

time que quelque 30 000 voyageurs avaient utilisé cette route entre Bytown et Aylmer.

En 1857, finalement, un second vapeur est mis à l'eau sur le lac Deschênes. Il s'agit du *Ann Sisson* (illustration 11), un bateau de 138 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 124 tonnes. La *Union Forwarding Company* s'en porte acquéreur dès le 5 février 1859. À partir de ce moment-là, l'*Emerald* ne servit plus qu'au remorquage des radeaux de bois équarri, tandis que le *Ann Sisson* prenait la relève pour le transport des passagers et des marchandises. Devenue le 4 mai 1859 compagnie à capital sous le nom de *Union Forwarding and Railway Company*, et s'adjoignant ainsi une vingtaine d'actionnaires, la compagnie allait désormais maintenir pratiquement son monopole sur l'Outaouais supérieur. Le quai de Symmes ayant pris de l'âge et ne répondant plus aux besoins des bateaux plus imposants comme le *Ann Sisson*, on construisit un nouveau quai à l'est du premier.

La seule compagnie qui fit un peu concurrence à la *Union Forwarding* fut la



Illustration 11. Le bateau à vapeur Ann Sisson.



Illustration 12. Le G.B. Greene en face du quai d'embarquement.

Upper Ottawa Steamboat Company, qui lança le bateau *Monitor*, à Aylmer, le 28 avril 1866. Alexandre Bourgeau (qui fut maire d'Aylmer) et le capitaine Alexis Rajotte (aussi d'Aylmer) furent respectivement le directeur et le trésorier de cette compagnie rivale.

De son côté, la *Union Forwarding and Railway Company* lançait trois bateaux en 1871, dont le *Jessie Cassels*, qui remplaça le *Ann Sisson*. Il mesurait 155 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur et jaugeait 412 tonneaux. Ce nouveau bateau transporta 6418 passagers en 1871 et 6030 en 1872, alors que le *Lady Colborne*, lui, en avait transporté 6480 en 1841, preuve que ce moyen de transport pour passagers commençait à souffrir de la concurrence crois-



Illustration 13. *Victoria Yacht Club (Club de voile Victoria)*. Carte postale, Musée de l'Auberge Symmes.

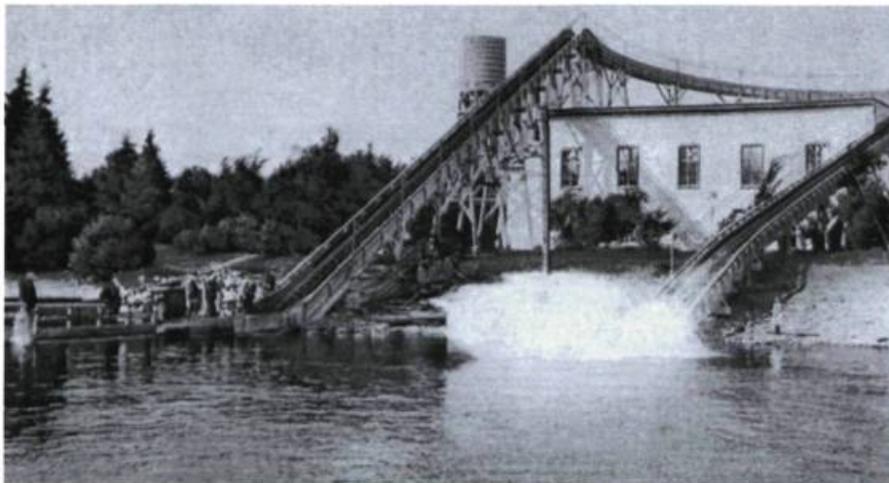


Illustration 14. *Glissade au parc d'amusement Victoria, à Aylmer*. Carte postale, Musée de l'Auberge Symmes.

sante du chemin de fer. Néanmoins, la *Union Forwarding* ajouta à sa flotte un dernier navire, le *Chaudière*, le 15 mai 1872, pour appuyer les efforts du *Emerald* pour le touage des billots. En tout, en 1873, 14 vapeurs battaient le pavillon de la *Union Forwarding* et son monopole s'étendait d'Aylmer à Deux-Rivières.

Toutefois, le *Canada Central Railway* relia Ottawa et Renfrew la même année, puis Pembroke en 1876 et Mattawa en 1881. La *Union Forwarding* ne saurait rivaliser avec l'efficacité et le confort des trains. Dès 1878, il fallut réduire le service quotidien à trois fois par semaine et, l'année suivante, la compagnie abandonnait complètement le transport des passagers et marchandises. C'était la fin d'une ère très importante et très lucrative pour Aylmer.

Le vide laissé fut bien comblé la même année par un petit bateau (60 pieds sur 9 pieds), l'*Aylmer*, lancé par William J. Conroy (maire d'Aylmer en 1882-1884 et fils de Robert Conroy, magnat du bois, qui avait construit l'hôtel British et géré l'auberge Symmes, en plus d'être lui aussi maire d'Aylmer en 1866) et Robert H. Klock (un autre puissant marchand d'Aylmer). Ce petit bateau allait faire la navette une fois par jour, sauf le dimanche, entre Aylmer et Quyon. Pendant ce temps, la *Union Forwarding* continuait de remorquer les billots pour le compte de la *Upper Ottawa Improvement Company*, mais, incapable de faire face à la concurrence, elle s'éteignit

en 1882, alors que le capitaine John Murphy de Pembroke, leur principal concurrent, se portait acquéreur de la majorité de ses navires, en plus d'en construire plusieurs autres. La nouvelle compagnie s'incorpora le 4 janvier 1882 sous le nom de *Upper Ottawa Towing Company* et contrôla désormais l'ensemble du remorquage des billots sur l'Outaouais supérieur, sauf pour le lac Deschênes où le *Monitor* (de la *Upper Ottawa Steamboat Company*) continuait de le faire, tandis qu'un employé de la *Union Forwarding*, le capitaine Ambroise Goulet, d'Aylmer, se portait acquéreur du quai, de l'entrepôt ainsi que du *Chaudière*, qu'il remplaça plus tard (1889) par l'*Albert* – 147 pieds sur 42, 169 tonneaux; le *Jessie Cassels*, pour sa part, fut démantelé. Un troisième concurrent, la *Upper Ottawa Towing Company*, avait quant à lui le remorqueur *Castor*.

En 1889, la *Upper Ottawa Improvement Company* mit un terme à son contrat avec la *Upper Ottawa Towing Company* et fit même l'acquisition de la majorité de ses navires, ainsi que du *Monitor*, du *Castor* et de l'*Albert*. Elle allait désormais s'occuper elle-même du remorquage de ses billots.

Entre-temps, le quai de la rue Principale (alors appelée *Main*) était devenu un lieu de plaisance pour les Aylmerois et les touristes ou villégiateurs venus en nombre croissant se délasser au lac Deschênes (illustrations 13, 14 et 15), notamment à son parc d'amusement célèbre en Amérique du Nord, *Queen's Park*, que surplombait le splendide hôtel Victoria. Il fallut cependant plusieurs années avant que la ville d'Aylmer ne se portât acquéreur de ce quai et qu'on en fit la réfection. Les villégiateurs auraient bien voulu que la Ville d'Aylmer l'achetât, mais le quai était en piteux état

et les citoyens s'y opposèrent, de sorte qu'Ambroise Goulet le vendit à Robert H. Conroy, qui le loua au *Aylmer Boating Club*, à partir de 1892.



Illustration 15.
Hôtel Victoria, Aylmer.
Carte postale, BNQ-c0008.

Le bateau *Aylmer* faisait toujours la navette entre Aylmer et Quyon en 1895, alors qu'il fut remplacé par le *Bella Ritchie* (87 pieds sur 24 pieds, et comportant deux ponts). Dès que la *Hull Electric Railway Company* eut relié Aylmer et Hull (1896), le *Bella Ritchie* offrit des excursions jusqu'aux chutes Chats. Il quittait Aylmer les mardis, jeudis et samedis, à 9 h et revenait en soirée. Cette randonnée fut tellement populaire que, l'année suivante, la *Hull Electric Railway Company* nolisait le *G.B. Greene* (illustration 12) de la *Upper Ottawa Improvement Company* pour effectuer des randonnées similaires. Ce vapeur à roues à aubes était beaucoup plus spacieux et élégant que le *Bella Ritchie*. Il mesurait 142 pieds sur 44, et jaugeait 278 tonneaux; il avait deux ponts et était propulsé par 125 chevaux. Il pouvait recevoir 250 personnes et avait une vitesse de croisière de 13 milles à l'heure. On y comptait 9 membres d'équipage, dont un capitaine, un second, deux ingénieurs, une cuisinière et quatre matelots. Le *Bella Ritchie* ne put résister à pareille concurrence et son capitaine abandonna la partie en février 1889; le bateau fut ensuite expédié à Trois-Rivières.

Le 6 juillet 1911, alors que le *G.B. Greene* s'apprêtait à partir et que ses passagers accouraient, on assista à l'effondrement d'une partie du quai de *Queen's Park* (un quai privé); heureusement personne ne se noya, mais une trentaine de personnes se retrouvèrent à l'eau. Depuis déjà un bout de temps, les habitants d'Aylmer exerçaient des pressions répétées pour que le minis-

tère des Travaux publics s'engage enfin à pourvoir la ville d'un quai public. Les différents niveaux de gouvernement ne cessaient pas de tergiverser et, finalement, le quai de Conroy (cédé ensuite à un autre marchand de bois, Ritchie) ne fut pas acheté. C'est donc un nouveau quai de 80 pieds de longueur qui fut construit à l'hiver 1910-1911. Il était relié à la terre ferme par une travée de 629 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur. Et, le 4 décembre 1912, le ministère des Travaux publics céda ce quai au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui devenait responsable de son entretien.

Le *G. B. Greene* fut cependant le seul vapeur à fréquenter le quai, ce qui ne pouvait guère en assurer la rentabilité. Par ailleurs, un incendie éclata à bord du *G. B. Greene* le 27 juillet 1916, à une heure du matin, à Quyon, et il y eut quatre victimes. Toutefois, on le reconstruisit (en plus petit : 133 pieds sur 45 pieds, 185 tonneaux), et de 5000 à 6000 personnes continuèrent de profiter des excursions estivales aux chutes Chats. C'est aux environs de 1918 que ce service de navette cessa.

Un nouveau bateau, plus modeste (deux ponts, 68 pieds sur 19, 107 tonnes), le *Weldon*, lancé à Aylmer, le 9 juin 1919, par la *Chat Falls Navigation Company Limited*, prendrait la relève pour quelque temps, mais on dut abandonner le service dès 1921. Il faut rappeler que l'incendie qui rasa le splendide hôtel Victoria en 1915, les séquelles de la guerre 1914-1918, sans parler du grand feu de 1921 qui fit disparaître une bonne partie du Vieux Aylmer, ne sont probablement pas étrangers à la baisse d'intérêt qui semble avoir alors affecté ces randonnées en bateau à vapeur, jadis si populaires. Par la suite, le parc d'attraction *Queen's Park* fermerait ses portes, tandis que l'ensemble de l'Occident serait frappé par la terrible Crise économique qui débuta en 1929.

Le *Weldon* fut remplacé par un petit vapeur qui continua d'utiliser pendant quelques années le quai d'Aylmer comme terminus et centre d'approvisionnement en charbon, mais, en 1926, un incendie endommagea la structure du quai et une automobile le défonça. On le répara, mais, dès

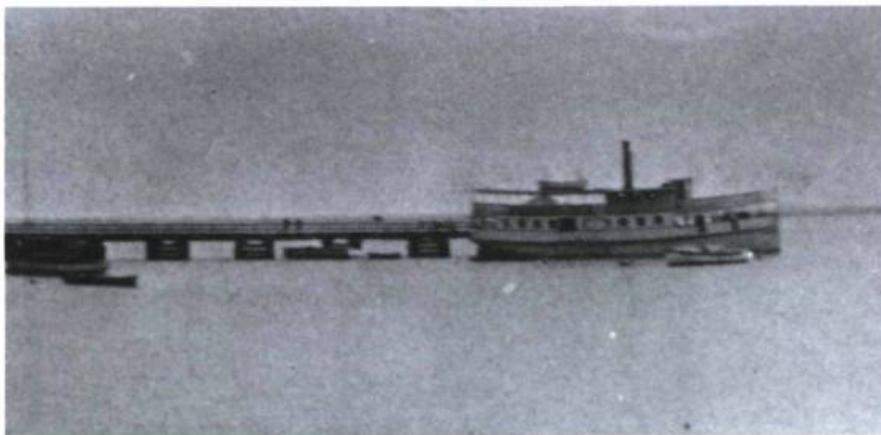


Illustration 16. *Quai d'Aylmer dans la seconde moitié du XX^e siècle.*

1932, le quai était complètement désaffecté, sauf pour les promeneurs.

En 1934-1935, le ministère des Travaux publics en reconstruisit une partie. En 1958, on estimait à une centaine le nombre de personnes qui s'y aventuraient chaque jour, mais une noyade, cette année-là, fit en sorte que le gouvernement décida de se libérer de toute responsabilité face à ce quai qui ne répondait plus aux besoins de la navigation commerciale. Après l'avoir offert à la Commission de la capitale nationale, puis à la municipalité, le ministère le démolit en 1960 (illustration 16).

La disparition de ce quai mettait fin à la vocation maritime de *Symmes Landing*, mais non pas à la vocation marine de l'endroit. En effet, dix ans plus tard, la Société d'aménagement de l'Outaouais (SAO) faisait l'acquisition de l'auberge Symmes et de quelque 45 acres de terrain sur les berges du lac Deschênes. Elle procéda par la suite à la restauration de l'auberge Symmes (édifice classé depuis 1979), laquelle sert de restaurant et de centre culturel, avant d'être convertie en musée d'histoire régionale. La SAO aménagea également une marina toujours très populaire, que longe maintenant une splendide piste cyclable. L'été, on peut y voir de nombreux voiliers amarrés ou remontant le lac Deschênes et la rivière des Outaouais... comme à l'époque des vapeurs qui contribuèrent à la grandeur «maritime» d'Aylmer pendant si longtemps.

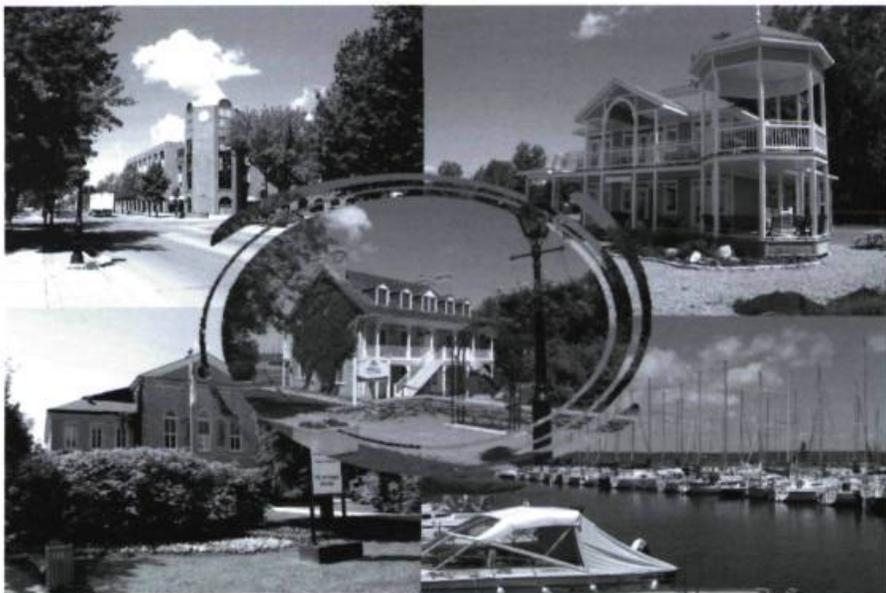
BIBLIOGRAPHIE

ALDRED, Diane. *Aylmer, Québec, It's Heritage / Son patrimoine*. Publié par l'Association du patrimoine d'Aylmer, 3^e édition (1989). Vii et 232 p.

ALDRED, Diane. *Le Chemin d'Aylmer / The Aylmer Road. An Illustrated History / Une histoire illustrée*. Publié par l'Association du patrimoine d'Aylmer, 1994. 256 p.

BÉGIN, Richard M. *De l'auberge Conroy à l'hôtel British. Plus de 150 ans d'histoire à Aylmer*. Publié par l'Association du patrimoine d'Aylmer, 1993. Viii et 122 p.

SÉGUIN, Gilles. «La navigation fluviale sur l'Outaouais et le site d'Aylmer, 1805-1971», non publié, 22 p.



En haut : Place des pionniers (ancien hôtel de ville d'Aylmer), rue Principale, et Capitainerie, sur les berges du lac Deschênes. Au centre : Musée de l'Auberge Symmes. En bas : Ancien palais de justice, qui servit aussi d'hôtel de ville et de bibliothèque municipale, rue Principale, et voiliers, au lac Deschênes. Photos et montage : Arthur Silverstone.

NOTES

- ¹ C'est cette même année que Wright et ses associés reçoivent enfin leurs lettres patentes.
- ² *Journal*, 21 février 1925.
- ³ SÉGUIN, Gilles. «L'Union Railway Company et ses véhicules hippomobiles : la première voie ferrée dans l'Outaouais», dans *Asticou*, n^o 24, p. 8-14, une publication de la Société d'histoire de l'Outaouais. Aussi : *Projet Camp Pontiac*, textes et recherche de Pierre Louis Lapointe sur le «train à traction chevaline», Commission de la capitale nationale, été 1973.