

Collection L'Ontario français

L'Ontario français par l'image



Mouge David
mno 7982

La Société Historique de Québec

7d

L'Ontario français

par l'image

L'équipe DOPELFO (Documents pédagogiques en langue française pour l'Ontario) regroupe les chercheurs suivants:

Jacques Grimard	Archives nationales du Québec
André Lapierre	Université d'Ottawa
Pierre Savard	Université d'Ottawa
Marcien Villemure	Université d'Ottawa
Gaetan Vallière	Coordonnateur

Cette équipe dispose des locaux et des services du Centre de recherche en civilisation canadienne-française de l'Université d'Ottawa.

L'Ontario français

par l'image

Témoignages photographiques

Jacques Grimard



Éditions Études Vivantes

Montréal Paris

L'Ontario français par l'image
Jacques Grimard

Maquette de la couverture: Joanne Bertrand-Côté

Photographies de la couverture:

photographie noir et blanc: Musée McCord, collection Notman (Montréal)

Photographie couleur: Réal Bossé

L'appareil photographique provient de la collection de monsieur Réal Bossé

Tous droits réservés
Copyright ©1981 by
Éditions Études Vivantes, Montréal



Éditions Études Vivantes
6700, chemin Côte de Liesse
Saint-Laurent (Québec) H4T 1E3

ISBN 2-7607-0057-7

Dépôt légal 1^{er} trimestre 1981
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

Toute reproduction, en tout ou en partie, par quelque procédé que ce soit, est strictement interdite en vertu de la loi sur les droits d'auteur.

Imprimé au Canada

1 2 3 4 5 85 84 83 82 81

avant-propos

Ils sont présentement plus de 700 000 francophones d'expression ou de descendance française à vivre sur le territoire de l'actuelle province d'Ontario. Sauf quelques familles de l'Essex dont les origines remontent à l'établissement de Détroit, ils ont pris racine entre l'Ontario et les Grands Lacs depuis le milieu du siècle dernier. Venus, pour la plupart, des vieilles paroisses du Québec, leurs ancêtres se sont d'abord établis dans les terres basses des comtés de Prescott et de Russell et ont pris pied dans la capitale naissante du jeune Canada. Plus tard, à la charnière des XIX^e et XX^e siècles, d'autres ont poussé plus loin et se sont attaqués d'abord aux zones forestières comprises entre l'Ontario et le lac Huron. D'autres ont entrepris la colonisation du croissant Mattawa-Hearst, ont participé à la construction du réseau ferroviaire, ouvert des terres neuves, et se sont engagés dans l'exploitation des forêts et des mines. Entre-temps, et par la suite, bon nombre ont afflué vers le sud de la province, dans les villes du *Golden Horseshoe*, dans le but de tirer profit de la croissance industrielle rapide.

Dans un monde culturellement différent, ces néo-ontariens se sont dotés d'institutions propres à assurer le maintien de leur francité et ils ont confié à des porte-parole le soin de défendre leur originalité culturelle. Leurs élites ont d'ailleurs laissé des témoignages écrits de leurs interventions et des luttes qu'elles ont menées. La «piétaille laborieuse», par contre, a laissé bien peu de traces de ses activités dans les archives manuscrites. Pour la saisir dans son action, voire dans son être, il nous reste cependant l'image, et particulièrement celle captée par l'œil de l'appareil photographique.

Le présent album ne constitue donc pas une galerie de nos «gloires nationales». Il a été conçu spécifiquement dans le but de permettre à l'élève de saisir visuellement les fondements humains — non pas héroïques — de la société dans laquelle il vit. C'est l'homme et la femme d'expression et de culture françaises aux prises avec le quotidien qui nous intéressent ici. Nous avons fixé notre ligne de départ au milieu du XIX^e siècle, car les liens de descendance directe entre le Franco-Ontarien d'aujourd'hui et les colons, les militaires et les voyageurs français venus dans les Pays d'en haut à l'époque de la Nouvelle-France sont quasi inexistant; aussi parce que ceux-ci ont déjà fait ailleurs l'objet de multiples présentations; enfin, parce que l'arrivée des ancêtres de la grande majorité des actuels Franco-Ontariens remonte à peine à plus d'un siècle. En contrepartie, les lendemains de la Seconde Guerre mondiale nous sont apparus une ligne d'arrivée commode dans la mesure où ces années ont amené les Ontariens d'expression et d'origine françaises à s'adapter aux condi-

tions économiques, sociales et politiques d'un temps nouveau et qu'elles ont vu lentement s'estomper la société traditionnelle de l'Ontario français.

L'album comprend trois parties comptant respectivement deux, quatre et trois chapitres. En un premier temps, ont été rassemblés des documents évoquant l'Ontarien d'expression française à la conquête de son espace. En second lieu, nous le voyons tirer sa subsistance du sol, de la mine, de la forêt ou encore de l'activité manufacturière et du négoce. À la fin ont été réunis des témoignages de la vie socio-culturelle des communautés françaises d'Ontario: images illustrant la vie religieuse, rappelant la question des écoles et les combats pour la survivance ou faisant état des diverses formes de loisirs culturels, sportifs ou autres.

Enfin, dans le but d'enrichir le contenu visuel et de rendre l'élève plus à même de saisir le sens du document porté à son attention, des notes explicatives, questions et suggestions de recherche — les numéros sont soulignés dans les cas les plus difficiles — ont été ajoutées, car le document photographique commande une approche pédagogique élargie en ce qu'il constitue un révélateur polyvalent du passé. Il nous renvoie souvent beaucoup plus que l'objet principal saisi par l'oeil de l'appareil photographique. Il n'est pas rare que l'environnement ou le fond de scène qu'il représente soit plus riche d'enseignement sur les sociétés disparues que le sujet visé par le photographe. D'où nécessité pour l'enseignant d'amener l'élève à une lecture du document qui dépasse le premier regard, qui ne s'attarde pas seulement au qui ou au quoi, mais qui s'arrête au où, au comment et au quand.

Jacques Grimard
Automne 1980

remerciements

Nous tenons d'abord à remercier notre chercheuse, Sylvie Jean, dont la vaste et patiente enquête dans les collections d'archives photographiques nous a facilité la tâche au moment de la sélection définitive des documents. Nos remerciements vont également à Diane Chrétien qui a assumé la préparation des questionnaires et dont les commentaires d'intérêt pédagogique nous ont été précieux. Nous voulons aussi témoigner notre gratitude à notre collègue Gaetan Vallières qui a accepté de relire notre manuscrit et de mettre à notre disposition sa vaste connaissance du passé franco-ontarien. Nous tenons par ailleurs à souligner l'excellente contribution de Judith Hudson Beattie, archiviste au Centre de recherche en civilisation canadienne-française de l'Université d'Ottawa, dont l'aide nous a été particulièrement précieuse dans l'exploitation des collections photographiques confiées à sa garde. Nous ne saurions passer sous silence la précieuse collaboration de Charles Dufresne et d'Antonine Cimon de la maison Études Vivantes. Nous voulons enfin rendre hommage au regretté père Robert Barsalou, o.m.i., et au professeur Pierre Savard à qui nous devons notre intérêt pour l'histoire de l'Ontario français.

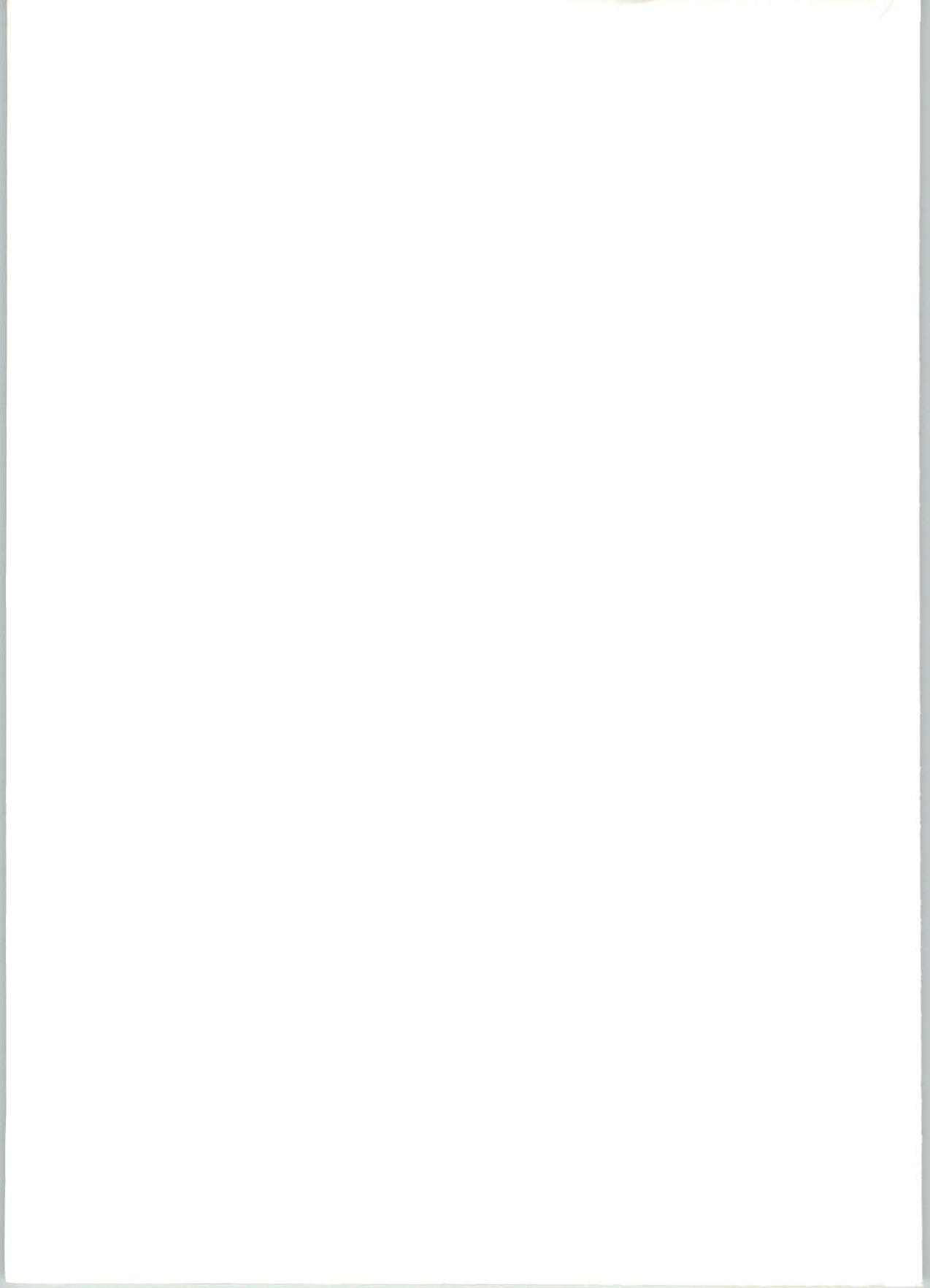


table des matières

avant-propos	V
remerciements	VII

Première partie L'Ontario des Canadiens français **I**

Chapitre 1 Les hommes	3
Chapitre 2 Une terre à parcourir	13
les voies d'eau	13
les routes	19
le chemin de fer	26
un pays à habiter	39
conclusion	41

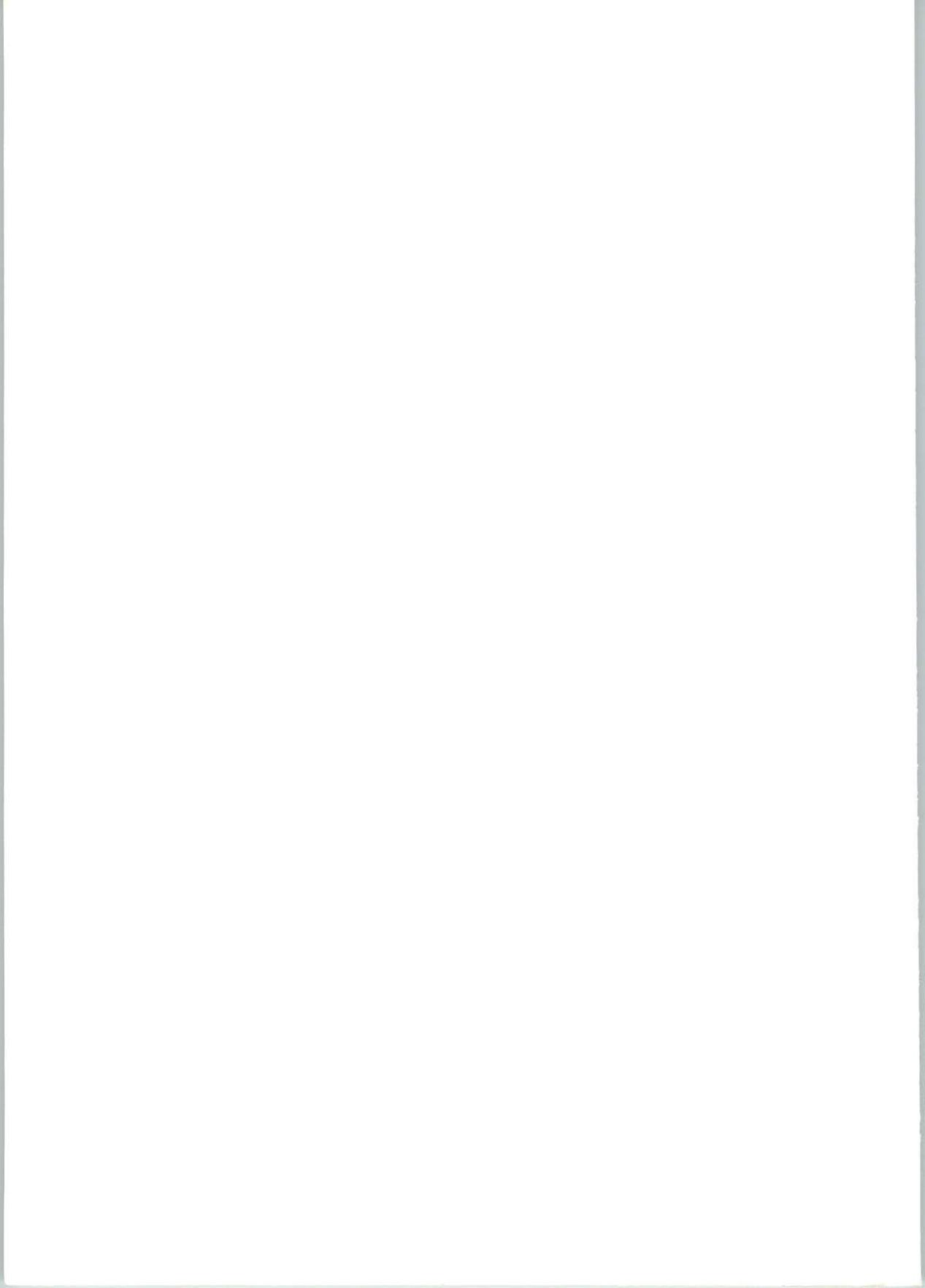
Deuxième partie Les travaux **43**

Chapitre 3 Les travaux agricoles et la vie rurale	45
le Sud	45
l'Est	45
le Nord	46
les travaux agricoles	52
Chapitre 4 L'exploitation forestière	71
les zones forestières	71
la vie de chantier et les travaux forestiers	86
Chapitre 5 La mise en valeur des ressources minières	99
le Sud ontarien	99
l'Est	99
le Nord	100
le bassin de Sudbury	100
la zone de Sault-Sainte-Marie	107
Cobalt	110
le Porcupine	117
l'uranium	118
conclusion	124
Chapitre 6 Le secteur manufacturier et les services	125
les usines et les entreprises de services	125
les boutiques, les petits commerces et les autres services	137
conclusion	149

Troisième partie Les jours	151
Chapitre 7 La «garde du dépôt»	153
la politique fédérale et provinciale	153
les groupes de pression	158
la presse	166
les institutions d'intervention économique	178
conclusion	182
Chapitre 8 La vie et les questions scolaires	183
les antécédents de la crise scolaire	183
le règlement 17	186
l'enseignement en français après la crise	196
conclusion	205
Chapitre 9 L'environnement culturel	207
la vie religieuse	213
la vie culturelle et les loisirs	230
conclusion	247
questions	249

Première partie

L'Ontario des Canadiens français



Chapitre 1

Les hommes

À la veille de la guerre de Sept ans (1756-1763), alors que la France s'apprête à livrer ses dernières batailles sur le continent nord américain, la population des *Pays d'en haut* — ce vaste territoire situé au-delà de la rivière des Outaouais, débordant les frontières de l'Ontario actuel et s'étendant jusqu'au centre du continent nord-américain — se chiffre aux environs de 6 000 personnes, dont quelques centaines de colons établis autour du fort Frontenac et sur les deux rives de la rivière Détroit. À la signature du traité de Paris (1763), il ne reste plus rien de l'établissement de Cataracoui; seuls témoignent encore du siècle et demi de présence française, dans ce vaste territoire qu'est devenu aujourd'hui l'Ontario, les deux ou trois dizaines de familles installées en face du fort Détroit et quelques milliers de voyageurs et de missionnaires.

Mis à part le développement des terres de la rive est de la rivière Détroit et la colonisation des régions de Penetanguishene et de Lafontaine, au sud de la baie Georgienne, on ne note aucune participation significative des francophones à la mise en place des institutions politiques, économiques et sociales de l'Ontario. Dès le

début des années 1830, des voyageurs «canadiens» s'établissent dans le canton de Tiny, au sud de la baie Georgienne, mais ils s'adaptent mal aux conditions de vie sédentaire des colons. Il faut attendre le début de la décennie suivante et l'arrivée de colons en provenance de la région de Trois-Rivières avant que ne s'amorce le véritable développement de la région. En 1859, on compte 9 000 Canadiens français dans les comtés de Kent et d'Essex; en 1871, la population française du comté de Simcoe, où sont situés les cantons agricoles de Tay et de Tiny, dépasse de peu les 3 000 personnes.

Au tournant du XX^e siècle, la croissance industrielle rapide et l'expansion non moins remarquable du secteur des services attirent bon nombre de francophones — du Québec, d'Acadie, du nord ou de l'est de l'Ontario, mais aussi des États-Unis et d'Europe — dans le sud de la province. Ainsi le développement de l'industrie automobile et de la pétrochimie contribue à l'augmentation de la population française du Sud-Ouest, essentiellement des comtés de Kent, d'Essex et de Lambton: en 1871, les Canadiens français y sont au nombre de 17 000; cinquante ans plus tard, on en dé-



1. Le mariage de M. et Mme Joseph Gratton, Wendover, 1920.

nombre au-delà de 39 000. La présence française est également visible dans le croissant fortement industrialisé du *Golden Horseshoe*, entre Oshawa et Niagara. À Toronto, la population d'origine française dépasse à peine 500 âmes au milieu du XIX^e siècle; elle a quintuplé en 1901 et, un demi-siècle plus tard, elle se chiffre à plus de 30 000 dans le Toronto métropolitain. À Welland, les premières familles canadiennes françaises s'installent au cours des années 1910. D'autres viendront à Oshawa ou à Hamilton travailler dans les manufactures ou les entreprises commerciales favorisées par la reprise des années d'après-guerre.

Plus à l'est, par contre, dans l'immédiat voisinage d'Ottawa, les Canadiens français s'imposent d'abord comme draveurs et travailleurs forestiers. Ils constituent cependant une main-d'oeuvre plutôt jeune, saisonnière et particulièrement mobile. Au milieu du XIX^e siècle, dans la foulée du surpeuplement des terres agricoles de la vallée du Saint-Laurent et de la rive est du Bas-Outaouais, certains Canadiens français s'établissent

dans les zones marécageuses de Prescott et de Russell. En 1851, leur nombre dépasse les quatre milliers. La mise en valeur de ces sols leur apparaît d'autant plus viable qu'Ottawa grandit à l'époque; il attire notamment leurs compatriotes dans les secteurs du petit commerce, de la construction et des travaux publics. Quelques années plus tard, les scieries de la région — d'Ottawa, de Rockland, ou d'Hawkesbury — offrent des débouchés à la production forestière régionale en même temps que des possibilités d'emplois. À Ottawa, la population française passe de 2 056, en 1851, à 7 214, vingt ans plus tard. Dans les comtés de Prescott et de Russell les agriculteurs francophones sont peu nombreux vers 1850. Très vite, cependant, la situation change: en 1871, le nombre de Canadiens français atteint 14 500. Bientôt, ils forment le plus important groupe ethnique dans les deux comtés, avec une population de 46 000 personnes, en 1921. Dans Stormont, Glengarry et Dundas, les 18 200 francophones représentent, vers la même époque, plus du tiers de la population totale.



CRCCE (Pn 23-SSM-1)

2. La famille Saint-Jules, Sault-Sainte-Marie, s.d.

Centre Sainte-Famille (R70-17)



3. La famille Chevrier, Alexandria, env. 1890.



4. Marie Poirier et Olivier Scott, Curran, 1907. .

Entre-temps, à la fin du XIX^e siècle, mais surtout au début du XX^e, des colons en provenance du Québec se sont établis dans la plaine du Nipissing, puis sur les terres argileuses du Témiscamingue ontarien — dans le *Petit Clay Belt* — et du district de Cochrane — dans le *Grand Clay Belt*. Ils ont ainsi répondu aux appels répétés de leurs élites clérico-nationalistes désireuses de voir se constituer une solide chaîne française entre Saint-Boniface et la vallée du Saint-Laurent. Puis d'autres y viennent à titre de travailleurs forestiers. Enfin, certains autres sont embauchés dans des entreprises qui exploitent les gisements miniers du bassin de Sudbury et de la faille de Cadillac qui se prolonge au-delà de la frontière orientale de la province, de Timmins à Val-d'Or.

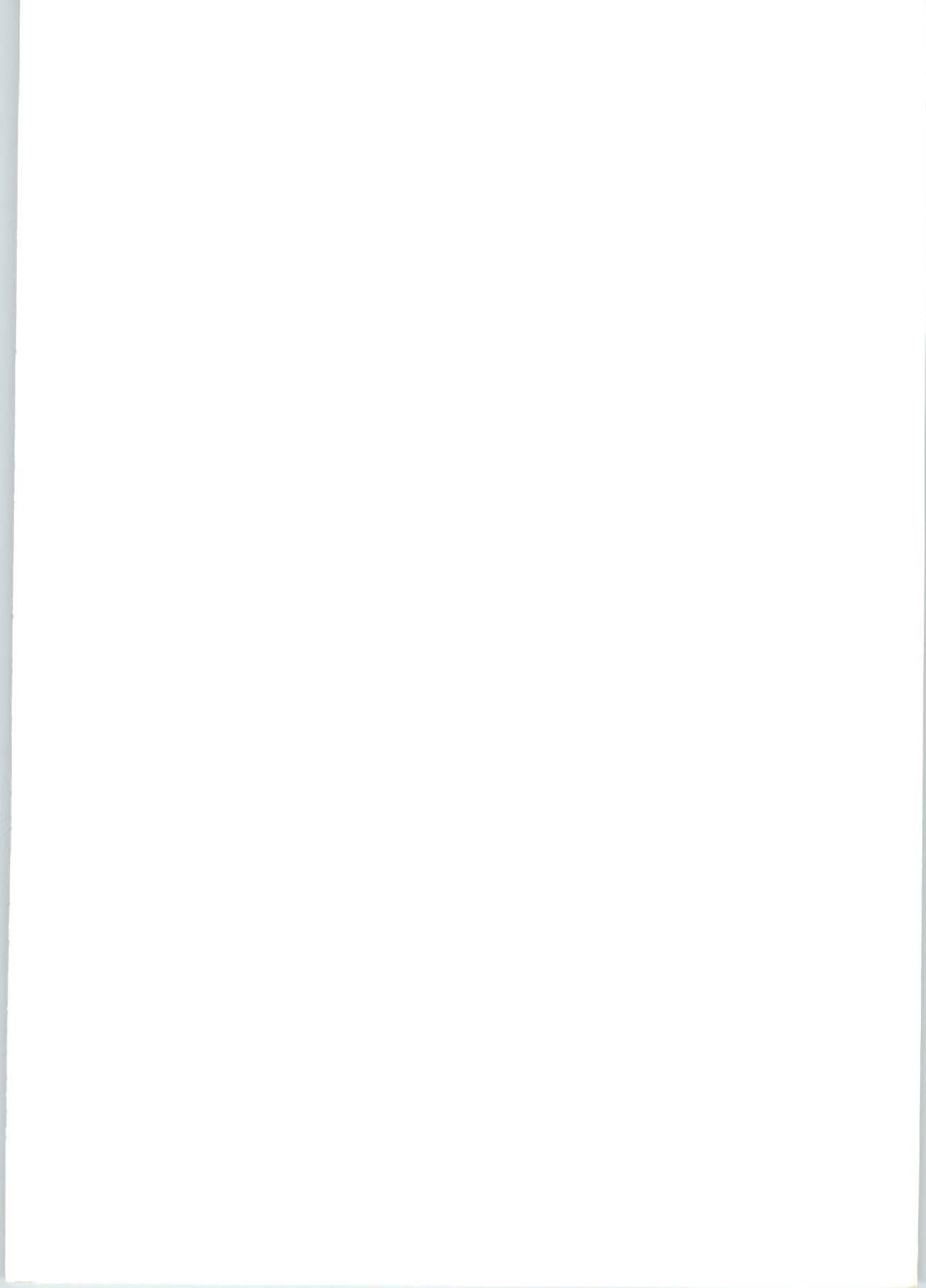
Ces arrivages successifs ont sans aucun doute contribué à l'augmentation absolue des effectifs francophones en Ontario. À peine quelques milliers au milieu du XIX^e siècle, ils sont, en 1971, 737 000 d'appartenance ethnique française, dont 482 000 se disent de langue maternelle française. Ils sont encore 352 000 à utiliser couramment le français dans leur vie quotidienne. Malgré cette hausse, en chiffres absolus, un fait demeure: tout au cours de ce long siècle, les francophones n'ont jamais représenté

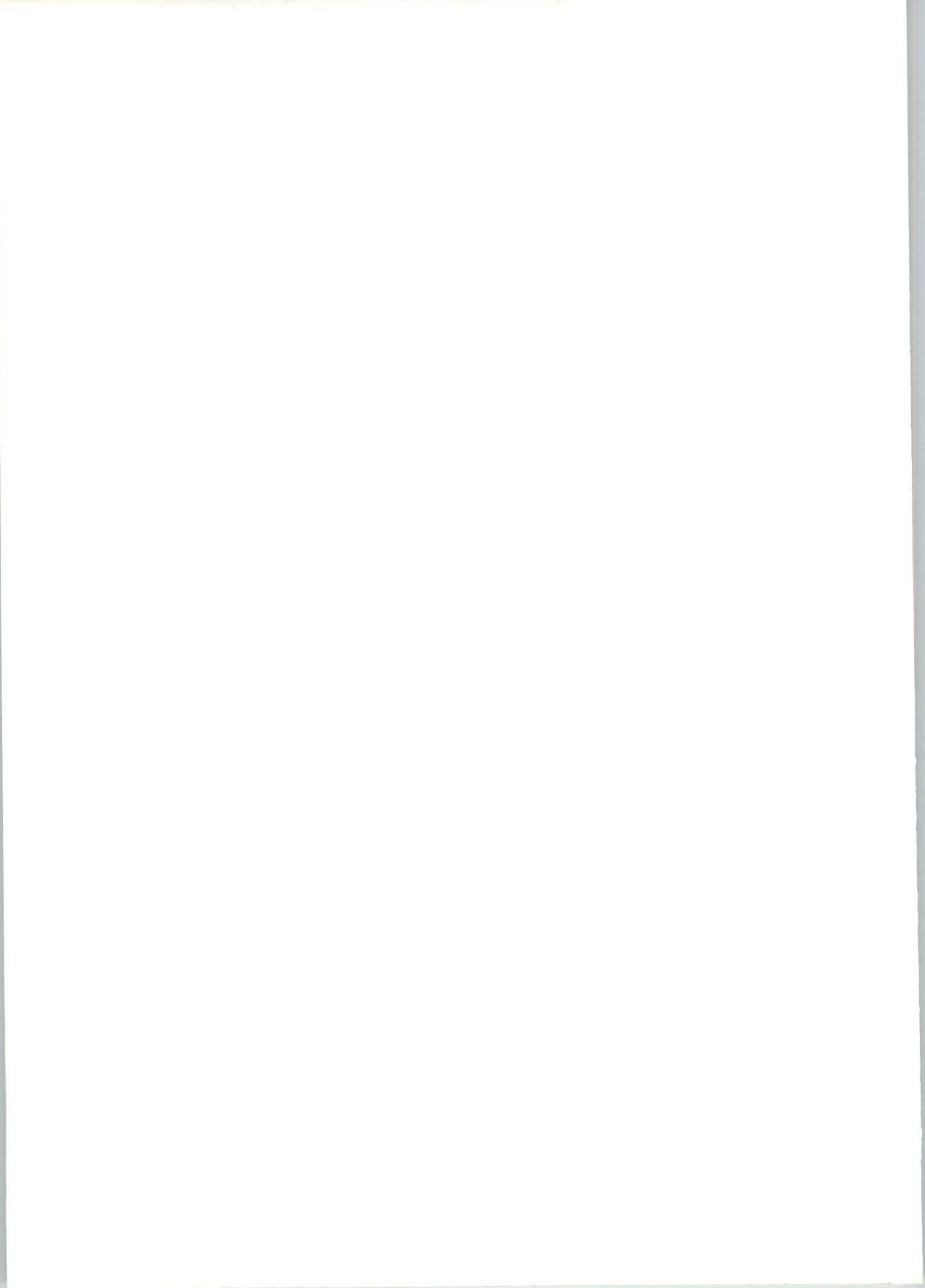
qu'un pourcentage réduit de la population ontarienne totale. Constituant peut-être 2 à 3% de la population au milieu du XIX^e siècle, la place de l'ethnie française équivaut à 9,6% du total en 1971. Au nord aussi bien qu'à l'est de la province, elle représente alors environ 25% de la population régionale. Au sud cependant — là où habitent les trois quarts des Ontariens — leur part relative se situe à 6,5%.

Voilà pour la répartition régionale des francophones. Par delà cependant la froideur et la neutralité des chiffres absolus et des séries statistiques se profile l'homme: le Franco-Ontarien. C'est de lui, maître d'oeuvre de l'Ontario français, qu'il sera question ici: de Mgr Joseph Eugène Bruno Guigues, du sénateur Napoléon Belcourt, du docteur Damien Saint-Pierre, du député Raoul Hurtubise..., mais aussi des Gratton de Wendover (1), des Girouard de Moonbeam, des St-Jules du Sault-Sainte-Marie (2), des Marois de Welland, des Chevrier d'Alexandria (3), des Fontaine de Mattice, des Brisson de Cornwall et des Poirier de Curran (4). À travers eux et bien d'autres, c'est un peu d'humanité qui s'anime, qui prend souche en terre ontarienne, qui y tire sa subsistance, qui y défend des idéaux collectifs, qui y fête et qui y trouve place pour le dernier repos (5).



5. La mise en terre de Liliane Chapleau, Norembega, env. 1950.





Chapitre 2

Une terre à parcourir

Au milieu du XIX^e siècle, alors que les francophones commencent à s'établir en Ontario, le réseau hydrographique constitue encore le système de communication le plus avantageux, d'autant plus que la construction de canaux vient d'en multiplier les possibilités. Les voies terrestres sont par contre peu développées. Le système routier, tout comme le réseau ferroviaire, reste encore à bâtir. Tous deux joueront un rôle appréciable dans la venue des francophones en terre ontarienne.

les voies d'eau

Tout au long du régime français et longtemps après que les Britanniques eurent pris possession de l'empire français d'Amérique, les agents des compagnies de fourrures, les soldats et les missionnaires empruntent essentiellement les voies d'eau. Le Haut-Saint-Laurent et les Grands Lacs donnent accès au Middle West américain (appelé Centre-Ouest par les géographes français) et au bassin hydrographique du Mississippi. Quant à l'Outaouais, il conduit au réseau fluvial de la baie d'Hudson, en passant par le lac Témiscamingue; il constitue aussi la première étape de

la route des voyageurs qui, via la Mattawa, le lac Nipissing et la rivière des Français, mène au-delà des lacs Huron, Supérieur et Michigan. Au début du XX^e siècle, les lacs et les rivières sont encore les voies les plus sûres et les plus rapides dans les *régions inexplorées* du nord de la province (6, 7).

Ce système de communication fluviale offre d'autant plus de possibilités que ses composantes ont graduellement été reliées les unes aux autres. Au cours des années 1820, l'Angleterre investit près d'un million de livres sterling, somme astronomique pour l'époque, dans la construction du canal Rideau. Conçu dans le but de protéger davantage les colonies anglaises nord-américaines d'éventuelles attaques de la part des États-Unis, le canal devait permettre aux bâtiments anglais d'éviter la fragile et vulnérable frontière du Haut-Saint-Laurent et de parvenir sans risques aux Grands Lacs. Corridor de défense, le canal n'en est pas moins — et très tôt — utilisé pour la navigation commerciale. Mais, vers 1860, des travaux de canalisation permettent aux navires de fret de circuler directement entre Kingston et Montréal, et la fonction commerciale du canal Rideau s'en trouve réduite.



6. Transport des marchandises dans le nord de l'Ontario, 1926.

Dès la fin du XVIII^e siècle, on s'était rendu compte de la nécessité de construire un système de canaux afin d'éviter les rapides du Haut-Saint-Laurent et de relier Montréal à Kingston. Objet de discussion à l'Assemblée législative ontarienne depuis 1816, le canal de Cornwall est finalement achevé en 1843. Quelques années plus tard, trois autres voies d'évitement sont complétées à la hauteur de Farron's Point, de Rapide Plat et de Galop. Le système sera amélioré à la fin du XIX^e siècle, de façon à accommoder les navires à plus fort tirant d'eau. Entre 1876 et 1900, le canal de

Cornwall est creusé et élargi. Quant aux trois canaux de Williamsburg, ils sont dragués à 4,25 m en 1903. Très tôt, cependant, de nouvelles conditions reportent à plus tard les travaux sur le Saint-Laurent. Réclamée depuis les années 1920 par les États-Unis, la voie maritime du Saint-Laurent est finalement achevée en 1959. Oeuvre de collaboration entre les États-Unis et le Canada, elle s'étend, sur une profondeur de 8,1 m, depuis les confins du lac Supérieur jusqu'à Québec, en passant par le Haut-Saint-Laurent partiellement canalisé depuis le début du XIX^e siècle.

Archives publiques du Canada (PA-45231)



7. Camp d'explorateurs sur la rivière Porcupine, 1910.



8. Construction du canal Welland. Vue de l'écluse n° 8, depuis le pont n° 19, 30 mars 1928.

S.A. PAIN, *The Way North* (p. 91)



9. Construction de la route menant à Porcupine, 1910.

10. La route Ferguson, Cochrane, 1927.

CRCCF (Ph 56-18)





11. Pont sur la rivière Mattawishkwia, 1920.

À la hauteur des Grands Lacs, la nécessité de joindre l'une à l'autre ces mers intérieures se fait rapidement sentir. En 1829, une première version du canal Welland relie les lacs Ontario et Érié. Les promoteurs entendent ainsi faire contrepoids au canal Érié — qui relie le lac du même nom à la rivière Hudson et, donc, au grand port de New York — et assurer l'avenir économique de l'axe du Saint-Laurent. Immédiatement, l'ouvrage s'avère insuffisant. Tout au cours du siècle qui suit, il nécessite de fréquentes réparations, voire des reconstructions (8). Au début du XX^e siècle, des manœuvres du Québec viennent y travailler et constituent un premier noyau de francophones dans cette région de Welland.

Enfin, autres travaux de canalisation visant à relier le bassin des Grands Lacs aux ports du Saint-Laurent: les écluses du Sault-Sainte-Marie et les canaux de la Trent. Les premières, accessibles en 1855, sont en territoire américain et relient les lacs Supérieur et Huron. Quant aux seconds, ils devaient réunir le lac Huron à la tête du lac Ontario. Les travaux ne furent pas achevés et, de toute façon, cette voie n'a, par la suite, jamais été réaménagée en fonction des nécessités de la navigation à fort tonnage.

les routes

Doublant à l'origine les voies d'eau, le système routier ontarien ne se développe que très lentement. En fait, il faut attendre la venue du véhicule à moteur pour que s'accroisse le nom-

bre de routes et que s'améliorent les conditions du réseau routier.

Mais déjà, au milieu du XIX^e siècle, les centres importants du *Old Ontario* sont reliés par des grands axes plus facilement carrossables en hiver et durant les jours secs de l'été. Ainsi, le chemin Yonge relie la jeune capitale de Toronto à Barrie et, de là, permet au voyageur d'atteindre Penetanguishene. Le chemin Dundas part de Dundas, au-delà de London, et rejoint une route qui mène à Sarnia. Un autre réseau, mis au point par le colonel Thomas Talbot, ouvre aussi sur le sud-ouest de la province; on en distingue deux grandes voies: l'une menant de Fort Érié à Sandwich (Windsor) et l'autre reliant Port Talbot à London. Enfin, la route Danforth suit la rive nord du lac Ontario et réunit Kingston à Ancaster, en passant par York (Toronto).

Dans l'Est, où les francophones continuent à s'installer en grand nombre après 1850, le développement du réseau routier répond, tout comme au Sud, aux nécessités de la colonisation et du développement économique. Dès 1818, une route, pompeusement appelée le *Richmond Road*, relie Perth à Richmond; de là, on atteint Brockville par une route difficile. À peine la ville de Bytown est-elle née qu'un chemin la relie à Richmond. En 1850, les habitants de ce qui va bientôt devenir la capitale du Canada-Uni atteignent le Saint-Laurent en passant par Russell; d'autres routes terrestres les conduisent à Prescott, à Aylmer, à Fitzroy Harbour, à Pembroke, à l'Orignal, puis à Montréal.

Centre Sainte-Famille (R75-15)



12. La *Chevrolet* familiale, Embrun, 1928.



13. Le transport du courrier entre Hearst et Lac-Sainte-Thérèse, Hearst, 1939.



14. La *sleigh* d'Alfred Saint-Jean devant la boutique d'A. Fortier, Lefavre, env. 1920.

Vers la même époque, des travaux de construction de routes sont entrepris sur les franges du Bouclier laurentien, dans le territoire compris entre l'Outaouais et le lac Huron. Une première route doit conduire de Pembroke au lac Nipissing; une seconde doit permettre d'atteindre l'embouchure de la Magnetewan par le lac Opeongo. Simultanément, des chemins de colonisation sont ouverts dans Addington et dans Hasting. Mais le nord de la province ne sera véritablement accessible par route qu'au début du XX^e siècle. Là, depuis les années 1860, et davantage peut-

être que dans la région des lacs, le chemin de fer demeure le plus important moyen de communication jusqu'à ce que l'utilisation du véhicule à moteur impose la construction et l'amélioration du réseau routier. C'est ainsi que, vers 1910, on travaille à la mise en oeuvre de la route menant à Porcupine (9), et que, dans les années 1920, on parvient à Cochrane et même à Hearst par la route Ferguson (10). Prolongement des routes, les ponts sont aussi jetés sur les rivières (11) pour joindre entre elles les communautés pionnières.

15. Voiture fine . . . voiture d'été, Hearst, s.d.

CRCCF (Ph 23-H-I)





16. Enlèvement de la neige, Ottawa, env. 1930.



17. Ouvriers affectés à la construction du chemin de fer, Treadwell, 1900.

Tandis qu'au nord on ouvre des terres neuves et qu'on vise, au plan des chemins, à garantir le minimum, au sud, des travaux sont menés en vue d'adapter les conditions routières aux véhicules à moteur (12). En 1915, une première voie rapide en béton est complétée entre Toronto et Hamilton. Au début de la Seconde Guerre mondiale, ce *Queen Elizabeth Way* est prolongé jusqu'à Niagara Falls. Entretemps, un jeune ingénieur, J.D. Millar, a innové en peignant des lignes blanches sur un tronçon de la route pavée «n°2», véritable armature du système routier de l'Ontario méridional. En moins de trois ans, son procédé, conçu à l'origine pour aider les conducteurs de véhicules dans le brouillard, est répandu par toute l'Amérique.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'automobile et le camion se sont imposés sur les routes; ils ont relégué au second plan les voitures à traction animale (13, 14, 15) et ont commandé des modifications au système routier. Des énergies et des crédits considérables sont investis dans la construction de routes sur tout le territoire. L'entretien du réseau routier absorbe aussi des sommes importantes, d'autant plus que l'automobile

exige des voies nettes, exige que le déneigement manuel et sommaire effectué jusque-là dans les villes (16) ne rencontre pas. L'accent est aussi mis sur le pavage des routes — de «la 11» et de «la 17», composantes principales du réseau routier du Nord ontarien — et sur la construction de voies de ceinture destinées à détourner des villes la circulation automobile, puis sur la mise en chantier de voies rapides comme le *Macdonald-Cartier Freeway* — «la 401» — qui relie, sur une distance de 820 km, Windsor à la frontière québécoise. Travaux gigantesques, quand on pense aux 2 000 km qui séparent Ottawa de Kenora et aux 1 000 km de distance entre Windsor et Hearst.

le chemin de fer

Tandis que s'améliorent progressivement les voies de circulation fluviales et que progresse lentement et sans plan précis la mise en place de voies routières, des énergies considérables sont investies dans l'aménagement d'un système ferroviaire, véritable révolution dans les transports terrestres.



18. La gare du *Grand Trunk*, Limoges, 1892.



19. Ouvriers du *National Transcontinental*, près de Hearst, 1911.

En 1860, la première phase des grands travaux de construction, celle qu'on a appelée «l'ère du *Grand Trunk*», est terminée. La ligne du *Grand Trunk* constitue alors la pièce maîtresse du système. Elle relie Sarnia à Toronto, puis longe la rive nord du lac Ontario et du Haut-Saint-Laurent jusqu'à Montréal; de là, elle conduit à Québec puis au port maritime de Portland (Maine). Parmi les autres voies importantes alors en service, on remarque celles de la *Great*

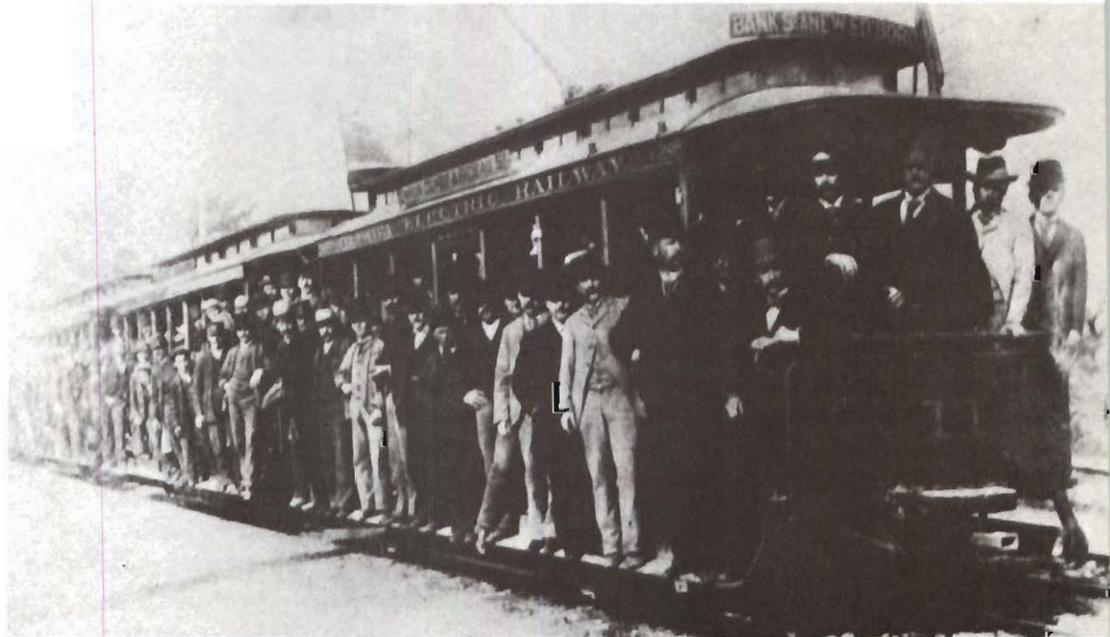
Western Co., reliant Sarnia et Windsor à Toronto et Niagara, en passant par London et Hamilton. Par ailleurs, le *Northern Railway* conduit de Toronto à Collingwood au sud du lac Huron, cependant que le *Buffalo & Lake Huron* va de Goderich, sur la rive est du même lac, à la tête du lac Érié. À l'est de la province, les deux chemins de fer du *St. Lawrence & Ottawa* et du *Brockville & Ottawa* réunissent la basse vallée de l'Outaouais à celle du Haut-Saint-Laurent.

CROCE (Ph 56-3)



20. Pont ferroviaire sur la rivière Frederickhouse, env. 1913.

21. Tramways desservant les passagers de la rue Saint-Patrice, Ottawa, env. 1900.



Archives publiques du Canada (C-20530)



22. Le marché By sur le rue York, Ottawa, env. 1905.

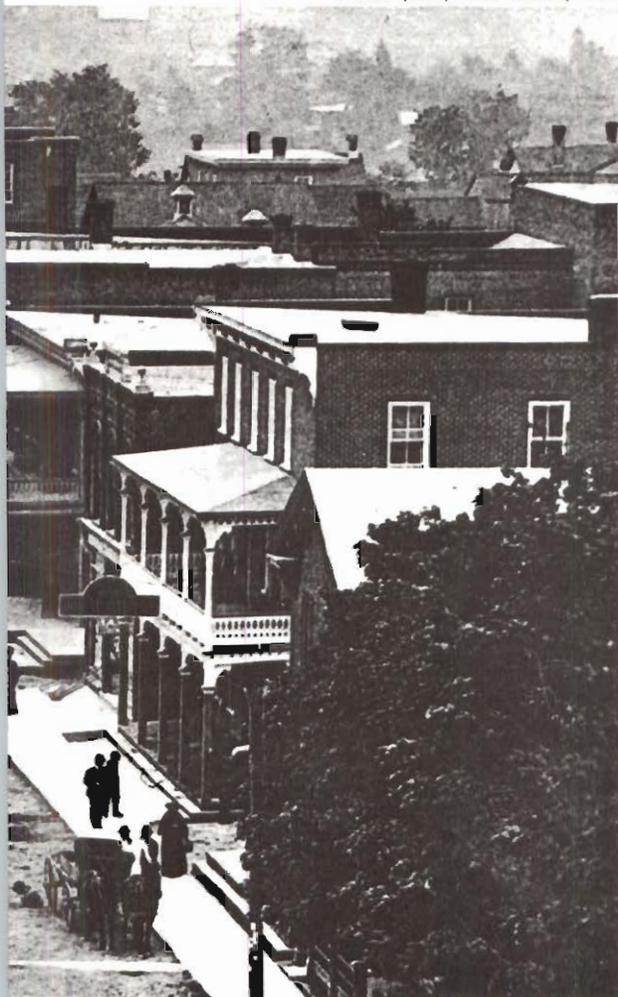




23. La rue Principale, Vankleek Hill, 1908.

En 1914, plusieurs voies ferrées ont été construites (17) et le réseau ferroviaire ontarien s'est considérablement agrandi. La compagnie du *Grand Trunk* a absorbé plusieurs entreprises au sud de la province et élargi sa zone d'opération (18). C'est ainsi qu'elle avait acquis les lignes déjà mentionnées du *Buffalo & Lake Huron*, du *Great Western* et du *North-*

ern Railway. Plus récemment, elle a acheté le *Canada Atlantic* qui exploitait une ligne depuis la frontière des états du Vermont et de New York jusqu'à Parry Sound, à l'est de la baie Georgienne. Puis elle a également construit une voie ferrée entre Toronto et North Bay. Par ailleurs, le Canadien Pacifique fait concurrence au *Grand Trunk* dans le sud de l'Ontario. Une



des pièces maîtresses de son système traverse tout le territoire depuis Windsor, passe à Toronto puis au sud d'Ottawa et conduit au-delà de la frontière québécoise. Le *C.P.R.* a aussi poussé en direction du nord de la province: sa voie transcontinentale relie Ottawa et Winnipeg en passant par North Bay, Sudbury, Port Arthur et Fort William. De son côté, le premier

ministre Wilfrid Laurier verra sous peu son rêve se concrétiser; les travaux de construction du *National Transcontinental* en sont à leur phase finale (19, 20); bientôt, une voie relie Moncton à Winnipeg en passant par le nord des provinces de Québec et d'Ontario. Enfin, tout juste avant la Première Guerre, l'*Algoma Central* a construit une ligne entre Hearst et le nouveau centre industriel de Sault-Sainte-Marie; et, depuis North Bay, le *Temiscaming and Northern Ontario Railway (TNO)* atteint maintenant Cochrane, sur la ligne du *National Transcontinental*.

Dans les villes, avant que le véhicule à moteur ne vienne lui ravir sa place, le rail apparaît comme le moyen de transport le plus rapide. Quelques villes importantes, dont Ottawa et Toronto, investissent alors dans l'établissement de réseaux de tramways (21).

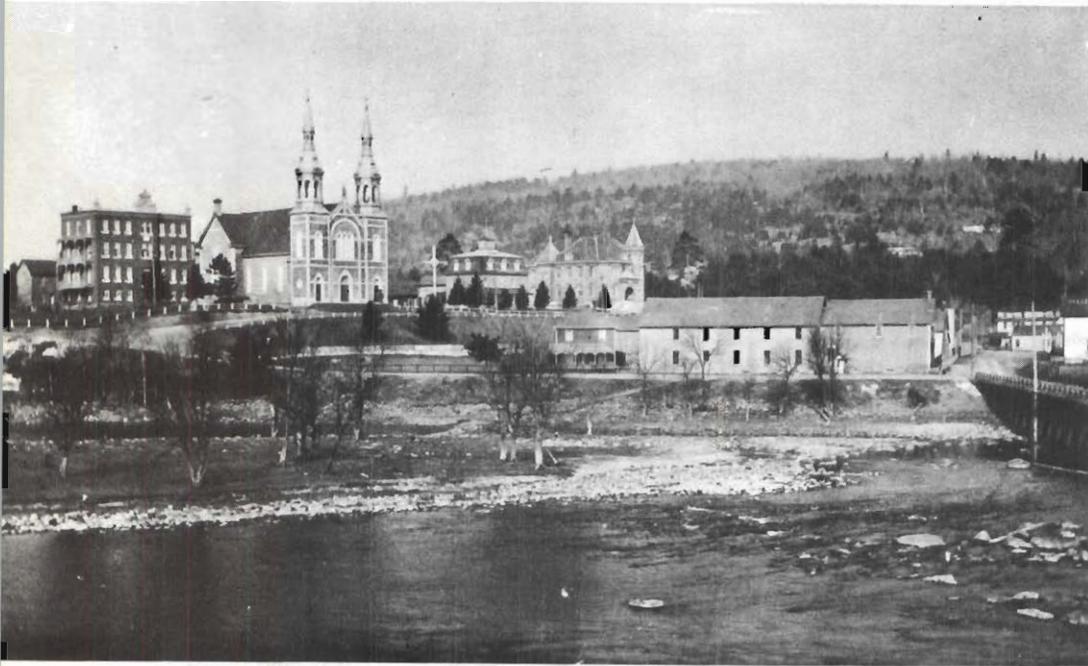
En 1914, l'époque des grandes constructions et des projets nouveaux est bel et bien terminée. Bientôt, une entreprise du gouvernement fédéral, le Canadien National, absorbe, entre autres compagnies déficitaires, celles du *Grand Trunk*, du *National Transcontinental* et, plus tard, du *Canadian Northern*. Le *C.P.R.*, entreprise privée, continue encore aujourd'hui à desservir l'Ontario et les autres provinces canadiennes.



24. *Don Esplanade* à la hauteur de la rue Gerrard, Toronto, 1904.



25. Vue aérienne du parc industriel de Sarnia, 1923.



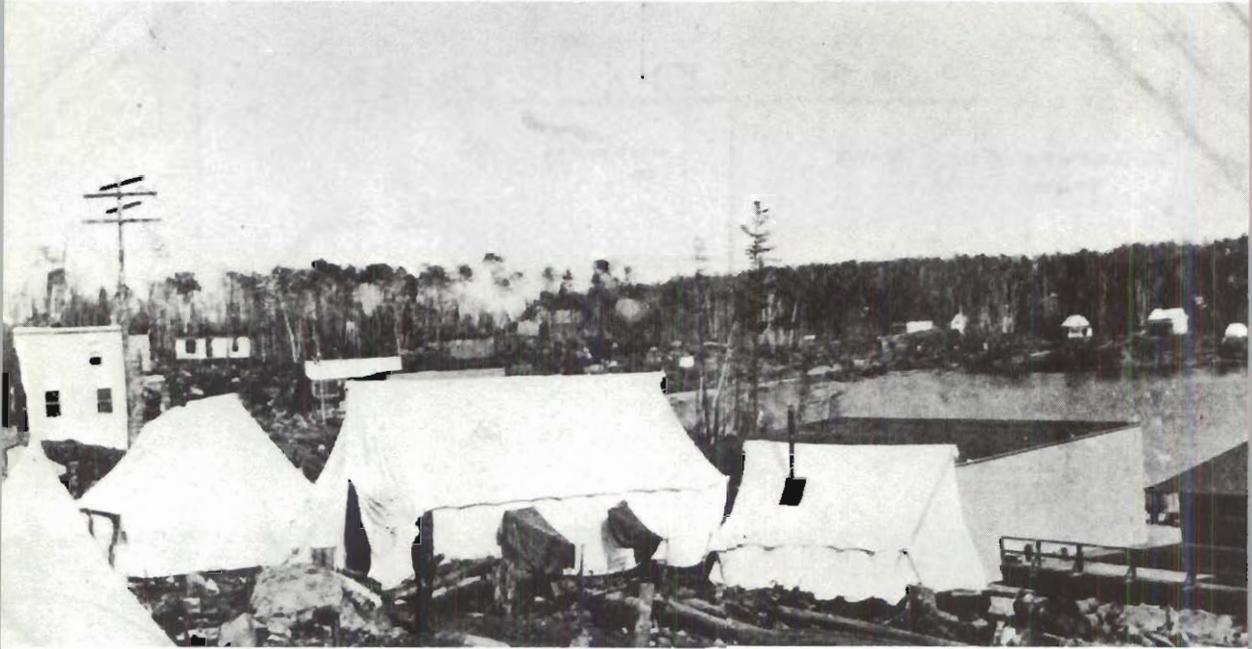
26. Mattawa, 1906.



27. Sturgeon Falls, env. 1900.



28. Sudbury, 1888



29. Cobalt, 1906.

CRCOF (Ph 56-17)



30. Habitation et four à pain de Joseph Côté, Norembega, 1917.

un pays à habiter

La lente mise en place de ces trois réseaux de communication, auxquels viennent s'ajouter durant le second quart du XX^e siècle les transports aériens, encourage les migrations internes et favorise le déplacement des biens et des personnes. C'est ainsi que la construction du canal Rideau amène la naissance de Bytown/Ottawa. Bientôt, des ouvriers puis des travailleurs forestiers, attirés par le potentiel de la basse vallée de l'Ontario, y affluent. Parmi eux, on reconnaît les Canadiens français qui, avec les années, se regroupent peu à peu dans la Basse-Ville (22). Pôle de croissance, la jeune ville d'Ottawa

amène d'autres Canadiens français à mettre en valeur le sol des régions avoisinantes et à donner naissance à de nouvelles localités comme Alfred, Casselman, Saint-Isidore ou Vankleek Hill (23).

La croissance industrielle des grands centres du *Old Ontario* attire un grand nombre de nouveaux venus. À Toronto (24), les francophones viennent en nombre significatif à compter de 1860. Par la suite, le développement de l'industrie automobile à Détroit et à Windsor et du secteur pétrochimique à Sarnia en amène d'autres (25). Ils y viendront en plus grand nombre encore après la Seconde Guerre mondiale.

CRCFC (Ph 56-13)



31. Maison de la famille de Gédéon Bradette, Cochrane, env. 1910.



32. Val Gagné, 1916.

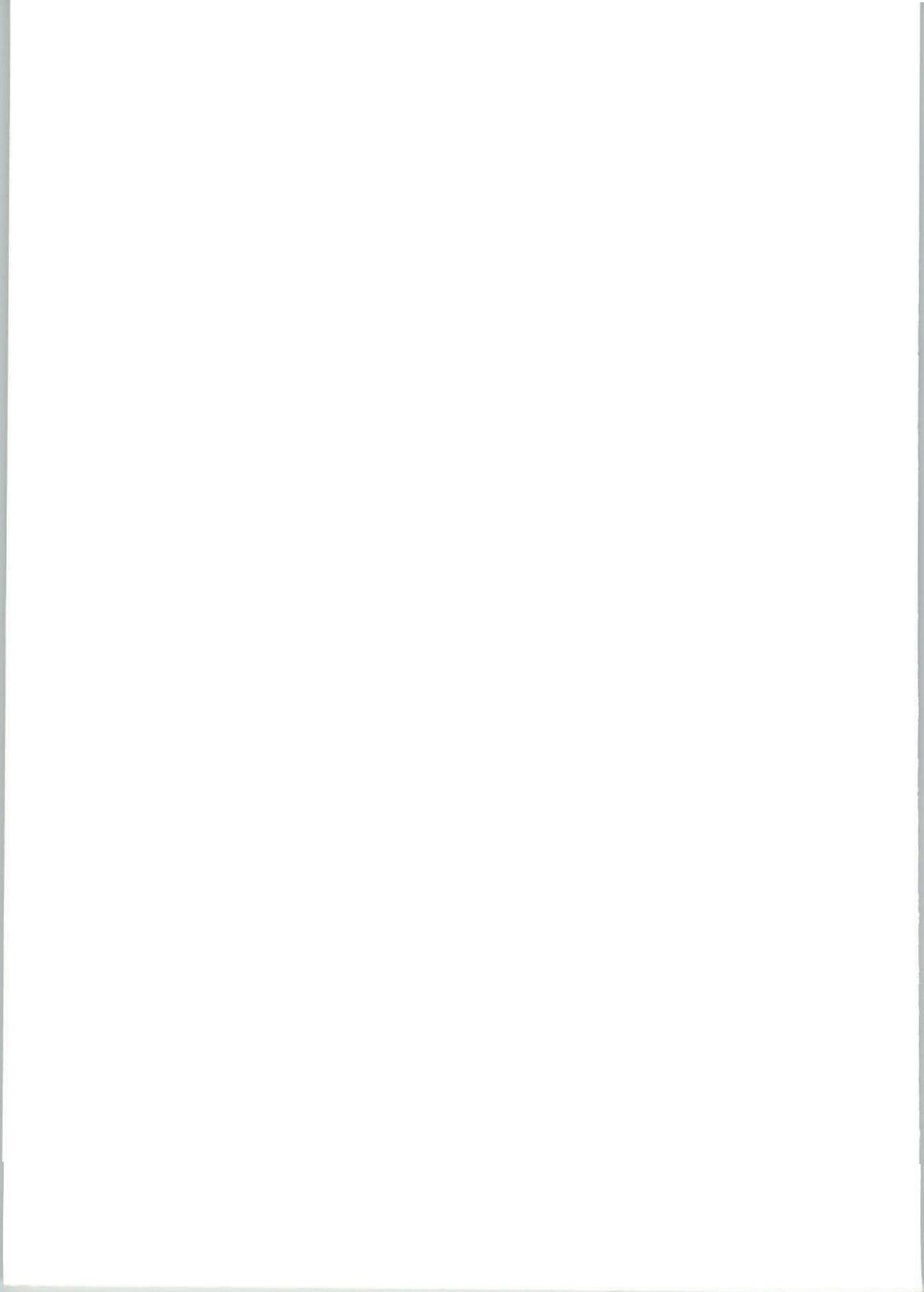
Au tournant du siècle, la mise en valeur du riche potentiel forestier du nord de la province ainsi que les immenses possibilités qu'offre l'exploitation du sous-sol exercent un attrait puissant chez les investisseurs canadiens et étrangers et chez les ouvriers du Sud ontarien et de la vallée de l'Outaouais. Comme beaucoup d'autres, les Canadiens français y viendront pour la coupe du bois, pour l'extraction du minerai mais beaucoup et surtout pour la colonisation

agricole. Il s'en trouve qui prennent racine dans l'axe Mattawa — Sudbury, dans ce qu'on appelle le Moyen-Nord (26, 27, 28). D'autres montent plus au nord pour profiter des découvertes minières, ou de la construction des voies ferrées, ou encore de la reconnaissance des prometteuses terres d'argile: ils s'établissent le long de la ligne North Bay — Hearst, à Cobalt (29) ou à Haileybury, à Norembega (30), dans le voisinage de Cochrane, (31) ou encore à Val Gagné (32).



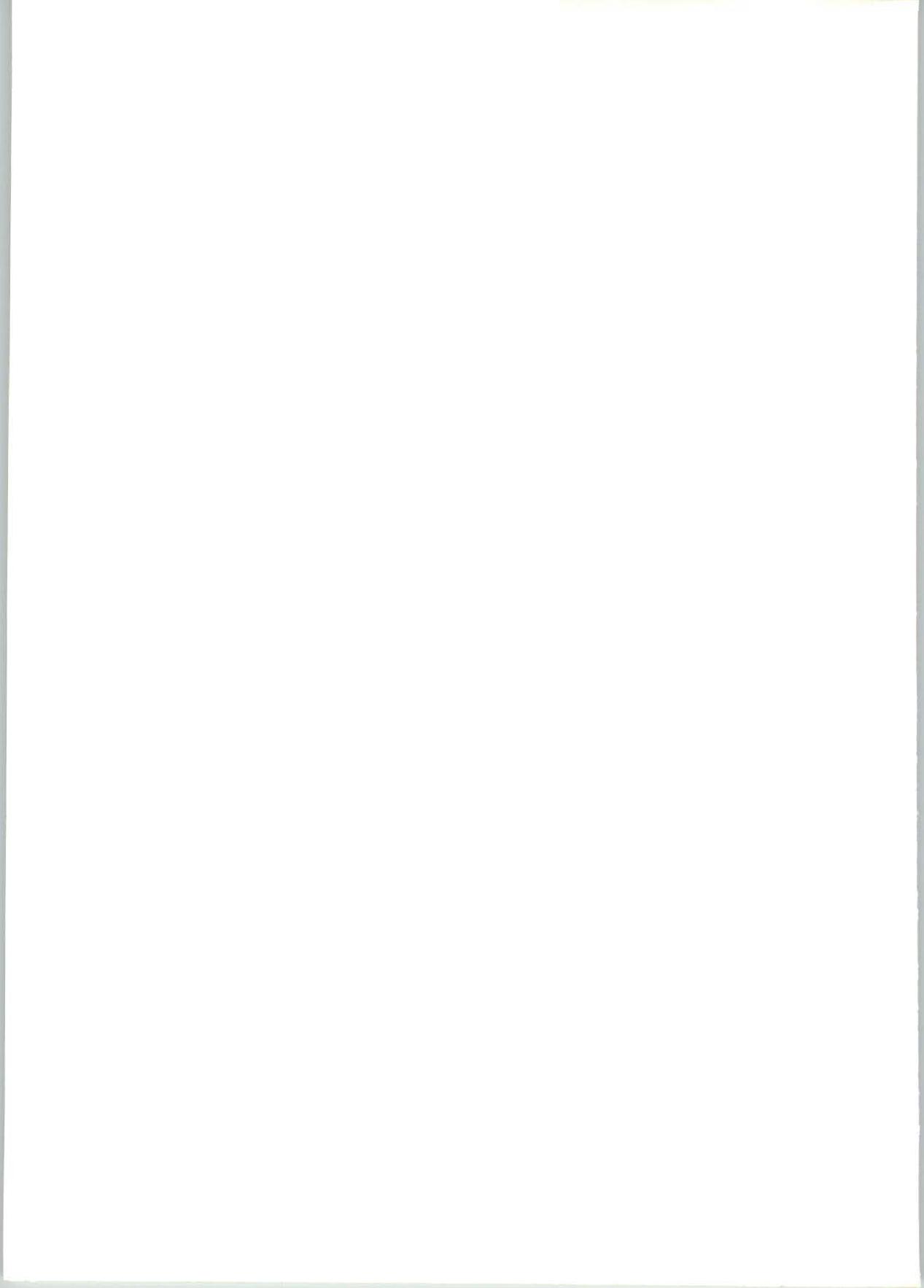
conclusion

Au cours du XIX^e siècle, l'Ontario connaît une remarquable période de croissance et de développement. Encore inexploité à la fin du XVIII^e siècle, le territoire est peu à peu colonisé, des voies de communication sont établies et témoignent de l'avance graduelle de l'homme, depuis le voisinage immédiat des Grands Lacs et du Haut-Saint-Laurent jusqu'au Grand Clay Belt.



Deuxième partie

Les travaux



Chapitre 3

Les travaux agricoles et la vie rurale

Parmi les francophones qui ont vécu en Ontario entre 1850 et l'après-guerre, bon nombre se sont consacrés à l'exploitation des terres agricoles. À défaut de données provinciales précises et continues, il est néanmoins possible de situer géographiquement les principales régions agricoles mises en valeur par les francophones.

le Sud

Aux confins sud-ouest de la province, les descendants des coloniaux français continuent d'exploiter les terres ancestrales mises en culture depuis la fin du régime français. Avec le temps, ils contribuent au développement agricole des riches terres humides du voisinage du lac St-Clair, à Pointe-aux-Roches (33), à Saint-Joachim ou à Paincourt. D'autres communautés agricoles d'origine et d'expression françaises s'organisent, à compter du milieu du XIX^e siècle,

autour de Penetanguishene et de La-fontaine, sur la rive sud de la baie Georgienne. Les Canadiens français ne participent cependant pas en nombre significatif au développement des grandes fermes maraîchères de la péninsule du Niagara (34) et de la production laitière dans la région de London,

l'Est

Dans l'Est, c'est-à-dire à l'intérieur de la zone comprise entre la frontière québécoise et l'axe de Pembroke — Kingston, les Canadiens français jouent un rôle plus marqué dans le domaine de l'agriculture. Leur présence est notamment plus importante dans la partie orientale de cette région, soit dans les comtés de Prescott et de Russel, mais aussi dans ceux de Stormont et de Glengarry. Les chiffres de 1961 demeurent, à cet égard, particulièrement éloquentes.

**Les Canadiens français dans les
comtés ruraux de l'Outaouais ontarien, 1961**

Comté	Population totale	Population d'origine française	Pourcentage de la population française	Nombre de fermes
Prescott	27 226	22 773	83,3%	1 722
Russell	20 892	15 293	73,3%	1 481
Glengarry	19 217	11 061	57,3%	1 649
Stormont	57 867	27 672	47,9%	1 329

Ces francophones sont là depuis le milieu du XIX^e siècle. Leurs ancêtres y sont alors venus à la recherche de terres qui se faisaient de plus en plus rares dans les vieilles paroisses de la vallée du Saint-Laurent. Ils ont graduellement occupé les terres basses et marécageuses des comtés de Prescott et de Russell, comptant notamment sur les possibilités d'aide financière offertes par le *Provincial Drainage Act* de 1872 pour les rendre productives. D'autres, mais en nombre plus réduit, ont poussé plus au sud, vers les sols plus secs de Stormont et de Glengarry. D'abord producteurs de foin et d'avoine, pour satisfaire à la demande des entrepreneurs forestiers grands utilisateurs du cheval pour le transport du bois, ces cultivateurs s'orientent peu à peu, à la fin du XIX^e siècle, vers la production laitière. Au milieu du siècle suivant, cette activité demeure encore au centre de leurs préoccupations (35). Entre-temps, devant la croissance des centres urbains comme Ottawa et Cornwall, certains se sont convertis aux cultures maraîchères (36).

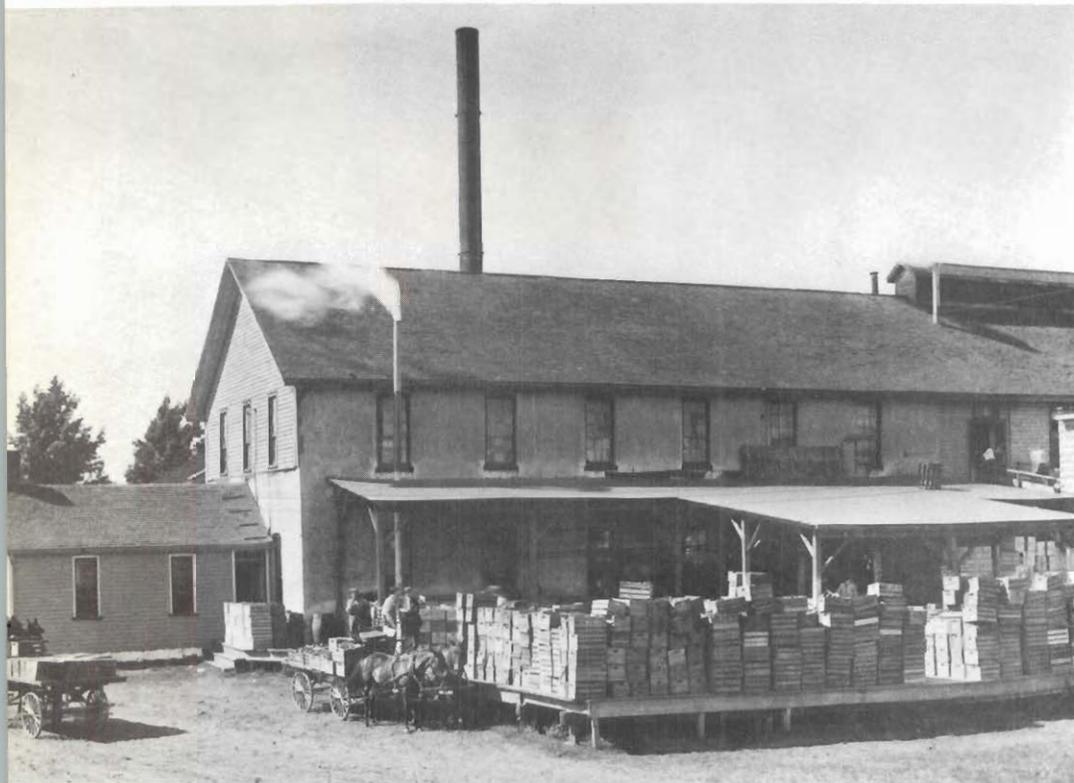
le Nord

Par delà la ligne Mattawa — North Bay — Sudbury — Sauff-Sainte-Marie, l'exploitation des ressources forestières, la découverte de gisements miniers et la construction d'un réseau ferroviaire sont à l'origine du développement. La mise en valeur du sol vient généralement ensuite. Dès 1871, quelques fermes sont exploitées dans le voisinage de Mattawa, sur des terres récemment gagnées à la forêt. Bientôt, la plaine du Nipissing et le bassin de Sudbury sont rendus accessibles par chemins de fer. Quelques colons y sont à l'oeuvre avant la fin du XIX^e siècle: l'hiver, ils coupent du bois et, l'été, ils récoltent le foin et l'avoine qu'ils vendent aux chantiers à l'automne. Quant au Témiscamingue ontarien, il fait l'objet de travaux d'arpentage durant la dernière décennie du siècle dernier; peu de francophones viennent s'y établir à l'origine, la plupart d'entre eux prenant racine du côté québécois du lac Témiscamingue. Mais leur nombre augmente par la suite, lors des découvertes minières de Cobalt.

CRCCF (Ph 59-2)



33. Les riches terres agricoles du Sud-Ouest, Pointe-aux-Roches, s.d.



34. Vue extérieure d'une conserverie de la péninsule du Niagara, s.l., s.d.

Enfin, le *Grand Clay Belt*, au-delà des centres miniers de Timmins, Kirkland et Rouyn, n'est ouvert à la colonisation qu'au début du XX^e siècle. Les francophones vont y venir en grand nombre et s'installeront le long de l'axe ferroviaire du *National Transcontinental*. Ils représentent une fraction importante des colons qui, de 1910 à 1930, vont se faire une vie dans les terres neuves de l'actuel comté de Cochrane (37). Plusieurs répondent ainsi à l'appel de leurs élites clérico-

nationalistes dont le discours reprend essentiellement les idées de conquête du sol véhiculées à la fin du siècle précédent. Il faut, claironnait-on encore en certains milieux, souder, par la route du Nord ontarien, le Québec francophone à Winnipeg et faire ainsi échec à l'expansion anglaise. Vaste programme qui devait s'actualiser dans une conquête lente mais sûre du sol par ces Canadiens français «premiers défricheurs du monde».



35. La ferme laitière de Thomas Charbonneau, Clarence Creek, 1960.



Centre Sainte-Famille (R62-13)

36. L'épluchage avant la mise en conserve du maïs, à la conserverie familiale de Josaphat Lapointe, Embrun, 1931.



37. Maison et bâtiments de ferme, Norembega, 1940.



38. Corvée d'«essouchage» chez Trefflé Cousineau, Cochrane, 1922.

les travaux agricoles

Sur les terres cultivées de longue date tout comme sur celles récemment mises en exploitation, la vie se déroule et bat au rythme des saisons qui commandent l'exécution des travaux ainsi que l'accélération ou le ralentissement des activités.

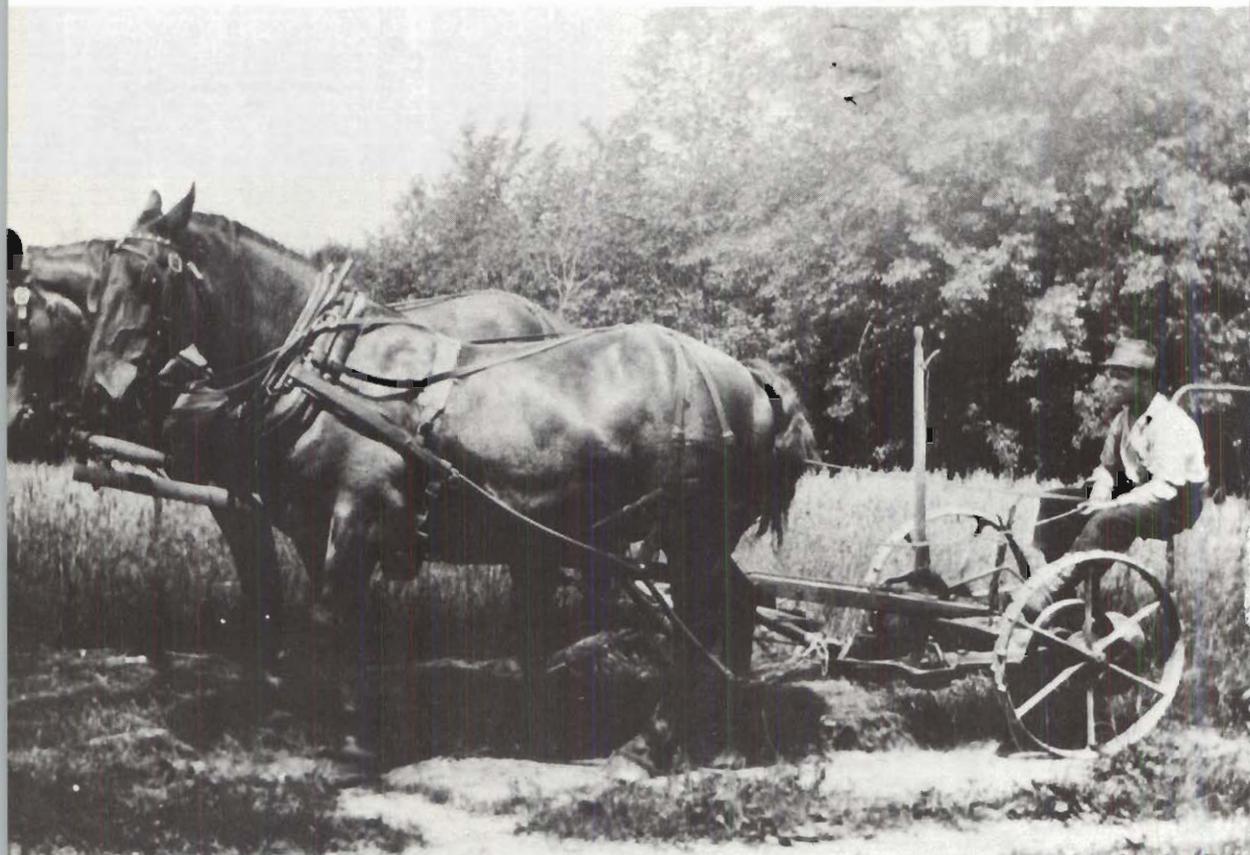
Dans les régions de colonisation récente, c'est la terre elle-même qu'il faut défricher puis agrandir, qu'il faut

gagner sur le bois debout en procédant à l'enlèvement des souches (38) et préparer systématiquement avant qu'elle ne soit prête à recevoir la semence. L'essouchement, que l'on effectue en tout temps de l'année, sauf durant les périodes où le sol est gelé ou recouvert de neige, donne parfois lieu à des corvées; en unissant leurs efforts, les colons parviennent à éclaircir plus rapidement et plus efficacement les prés et les champs neufs.

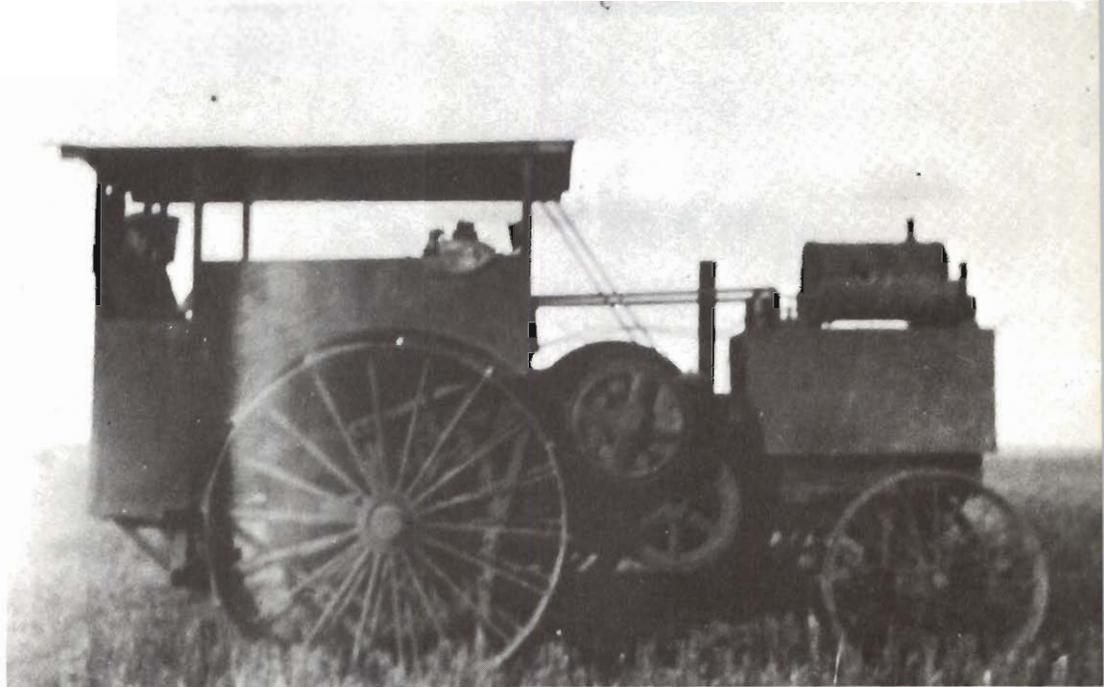
Centre Sainte-Famille (R179-13)



39. Le labourage, Clarence Pointe, 1938



40. William Franche sur la faucheuse, Wendover, 1913.



41. Le tracteur à vapeur de M. Coupal, Plantagenet, 1910.

Puis vient le temps des labours, première étape de la mise en condition des sols (39). Au nord et à l'est de la province, les labours se font surtout en septembre et en octobre et l'on réserve la courte saison printanière aux opérations ultérieures de la préparation des sols. Au sud, par contre, le printemps plus long donne généralement au cultivateur le temps de labourer ses champs.

Entre-temps, pendant la période d'hivernement de ses vaches, che-

vaux, moutons, poules et autres animaux, l'agriculteur a recueilli l'engrais nécessaire à la fumure de ses champs. À la fin de l'hiver ou tout au début du printemps, on procède à l'épandage de ces fumiers. Certains cultivateurs jugent aussi convenable d'effectuer des chaulages de façon à amender la terre. D'autres répandent sur leurs prairies des cendres et du plâtre. Puis, dans les champs labourés, le sol est retourné et remué à la herse, prêt à recevoir la semence.



CRCOF (Ph 72-4)

42. «Les foins», Lac-Sainte-Thérèse, 1940.

CRCCF (Ph 56-34)



43. La moisson du «grain», Norembega, 1921.

Centre Sainte-Famille (R148-17)



44. La cueillette des gerbes d'avoine, Vars, 1910.



45. La récolte du houblon, Fournier. env. 1930.



46. La récolte du lin, Casselman, 1940.

Vient alors le temps des semailles. Les producteurs laitiers et les éleveurs sèment surtout de l'avoine et du maïs. Mis à part le jardin potager qu'on retrouve généralement sur chaque ferme, les fermiers réservent dans leurs champs des espaces pour la culture des pommes de terre ou des navets. À certains moments, les conditions particulières de la demande en amènent certains à investir des efforts dans les cultures industrielles. C'est notamment le cas du lin, dont l'industrie aéronautique a grand besoin durant la Seconde Guerre mondiale. Parallèlement, en saison printanière, les producteurs maraîchers plantent les fruits et légumes destinés aux marchés urbains.

Puis suit l'attente des rendements, période durant laquelle on prépare les instruments aratoires et entretient les cultures. Période brève car, dès juillet, voire à la fin juin, on coupe le foin: peu à peu, à compter des années 1870, la faucheuse mécanique (40), le «moulin-à-foin» comme on le désigne dans certaines communautés rurales de l'Ontario, remplace la faux manuelle. Bientôt, cependant, le tracteur fait son apparition dans le paysage rural (41). On s'en sert aussi bien au labourage et au hersage qu'au transport des récoltes. Mais il s'en faut de beaucoup avant que le cheval ne disparaisse. Au milieu du XX^e siècle, il est encore utilisé pour le transport du foin (42).



47. La récolte des pommes de terre, Chemin Cyrville, 1933.



48. Scie circulaire actionnée . . .



49. ... par des chevaux, Wendover, 1938.



Centre Sainte-Famille (R40-16)

50. Le «débitage» des «animaux de boucherie», Wendover, 1949.

La fin de l'été et les premiers beaux jours d'automne donnent lieu aux récoltes: d'abord à celle de l'avoine (43, 44) — «en vert» ou mûre — qu'on a plantée au printemps précédent et qu'on destine aux animaux de la ferme; puis aussi à celles des plantes industrielles, ainsi nommées en raison de leur utilisation dans la fabrication de produits manufacturés: du houblon, qui entre dans la fabrication de la bière et qu'on cultive à Fournier dans les années 1930 (45); du chanvre ou encore du lin (46) dont fait grand usage l'industrie toilière. Bientôt, en octobre, c'est le temps de l'arrachage des légumes: des patates (47) puis des betteraves, des carottes, des navets ou des panais qu'on entrepose dans le caveau en vue de l'hiver qui, déjà, s'annonce.

La venue de la saison froide conduit aussi à amasser d'autres provisions: provisions de bois de chauffage (48, 49) qu'on scie en longueur de 40 à 50 cm pour alimenter poêles et fournaies; provisions de viande, par ailleurs, qu'on obtient en tuant porcs, vaches ou veaux qu'on a engraisés, bref en faisant boucherie (50). Ces viandes sont alors soit mises en con-

serve, soit déposées dans le sel ou encore accrochées au froid dans la grange; l'été suivant, ce qui en restera sera mis au frais dans la glacière — avec les viandes nouvelles — remplie de blocs de glace taillés durant l'hiver sur les lacs et les rivières (51). Ici, rien ne se perd ou presque: on met de côté les intestins du porc dans le but d'en faire du boudin; les peaux trouvent des débouchés dans l'industrie du cuir; quant au suif, il entre dans la fabrication du savon (52) et des chandelles.

Le bois de chauffage rentré, les fruits et légumes mis en conserve ou dans le caveau, les quartiers de viande vieillissant au frais, la famille rurale peut passer l'hiver en sécurité. D'autant plus qu'en été et au début de l'automne les femmes ont lessivé puis dévidé la laine (53); elles ont aussi tricoté les bas et les mitaines, tissé les catalognes (54). Dès lors, dans l'attente des veaux et des agneaux qui viendront au printemps et avant que la terre ne s'éveille à nouveau, le cultivateur dispose de quelques mois; certains en profitent alors pour «monter aux chantiers».



51. La coupe de la glace sur le lac Nipissing, North Bay, 11 mars 1914.





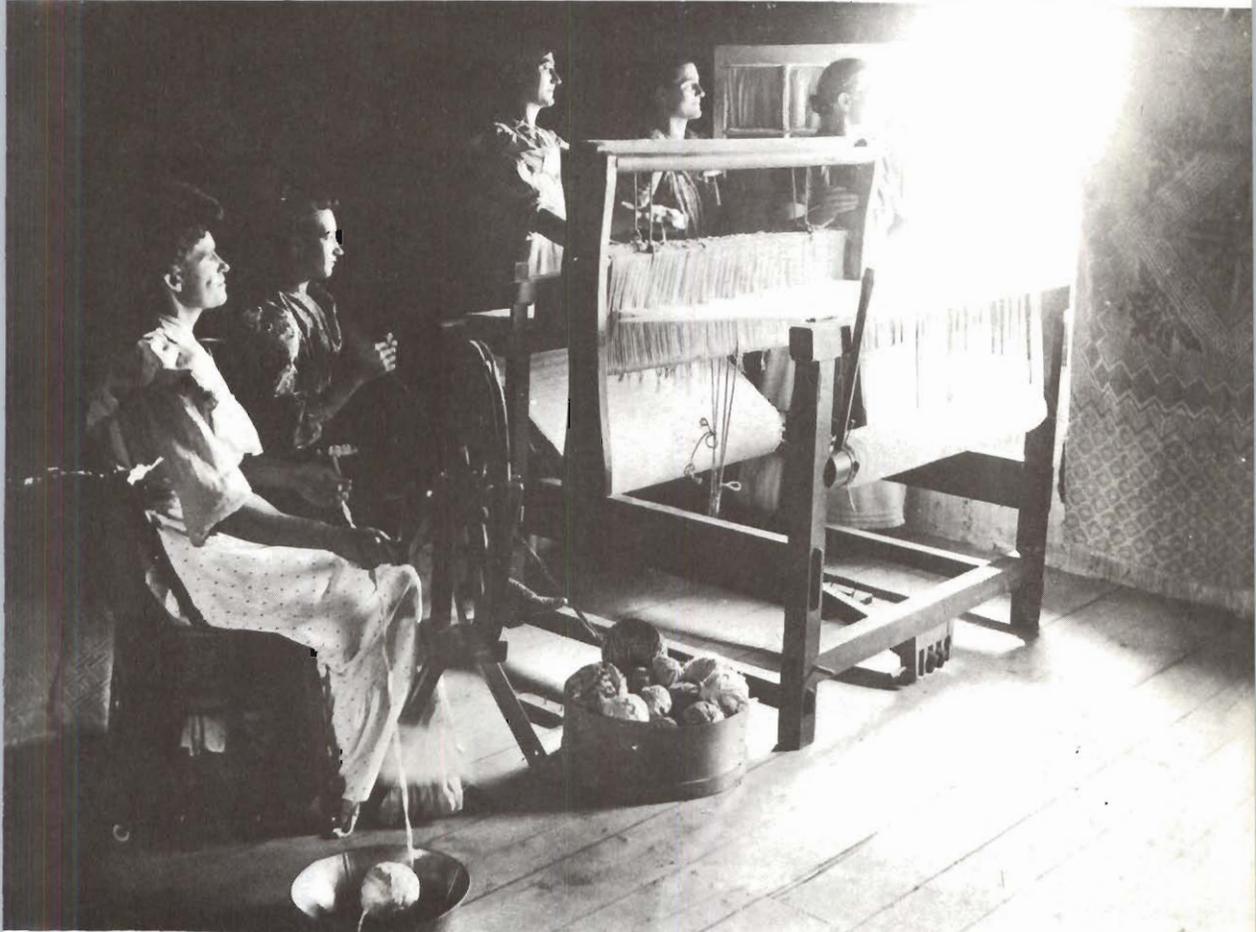
PRO-F-ONT, Moonbeam (Ph 52)

52. La fabrication du savon, Moonbeam, s.d.

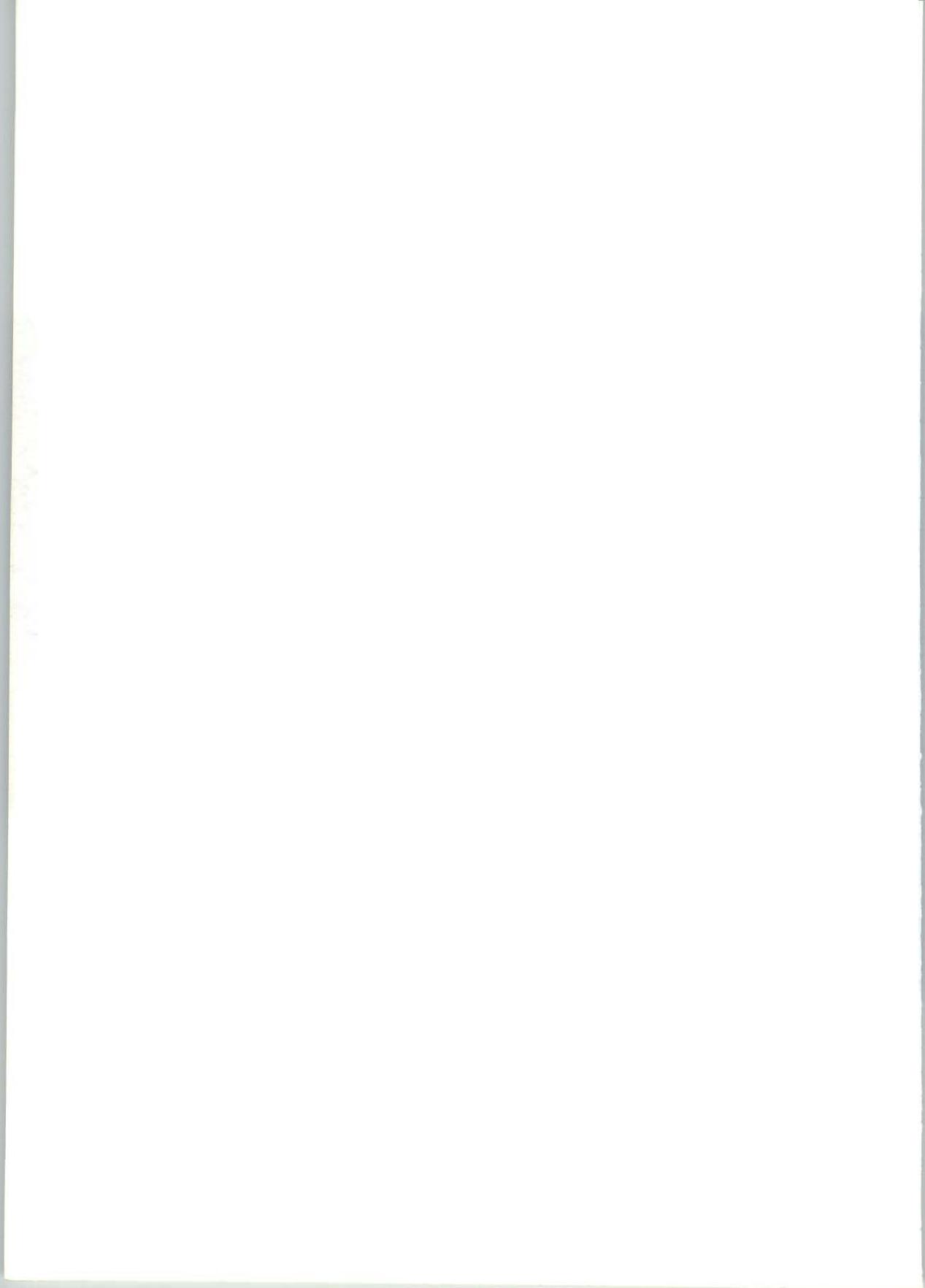
Centre Sainte-Famille (R8-14)



53. Le «dévidage» de la laine, Clarence Pointe, 1949.



54. Le tissage: les demoiselles Millaire et Bourdeau dans le grenier de la ferme des Millaire, Embrun, env. 1895



Chapitre 4

L'exploitation forestière

Au milieu du XIX^e siècle, les richesses forestières du Canada-Ouest sont déjà largement exploitées et connues des clientèles étrangères.

les zones forestières

Au sud de la province, dans le *Old Ontario*, l'ouverture du marché américain et l'amélioration du système de communication ont favorisé le développement de la coupe et du commerce du bois, particulièrement du bois de sciage. Bûcherons, draveurs et autres travailleurs forestiers s'enfoncent dans les forêts du bassin de la Trent et s'avancent au nord du lac Érié et au sud du lac Huron. Au début du XX^e siècle, ces réserves forestières sont pratiquement épuisées.

À cette époque, les productions de la vallée de l'Outaouais dominent nettement. Dans l'Est ontarien, l'histoire de l'industrie forestière est déjà vieille d'un siècle. À l'origine, les guerres napoléoniennes ont donné le coup d'envoi à l'exportation de bois équarri vers l'Angleterre. À l'été 1806, les premières cages de bois — essentiellement de pin blanc abattu dans les réserves forestières de la vallée —

descendent l'Outaouais en direction de Montréal, puis de Québec. Jusqu'en 1850, cette activité marque le pas sur les autres secteurs de l'économie forestière outaouaise (55).

Bientôt, cependant, l'industrie du bois de sciage connaît un essor notable au point que, vers 1870, la région d'Ottawa-Hull est devenue le plus important centre de scieries du pays. La quantité de bois scié annuellement atteint 45 000 000 m. En 1871, on dénombre une demi-douzaine de grandes entreprises de sciage sur la rive sud des chutes Chaudière, dont la *Perley, Pattee & Brown*, qui emploie 800 hommes et utilise 200 scies; la *A. H. Aldwin* qui compte 400 hommes et 196 scies; ou encore la *J. R. Booth* avec ses 200 scies et ses 400 ouvriers et 850 bûcherons. Grand capitaine d'industrie, Booth amasse une fortune colossale et, à la fin du siècle, il s'impose parmi les producteurs (56). S'il occupe le premier rang, Ottawa n'est toutefois pas la seule ville industrielle de l'Est ontarien dont l'économie repose sur le bois. Tout près de la rivière Rideau, les scieries de New-Edinburgh sont établies en 1846 par Thomas McKay et revendues par



55. La préparation des «cages» sur l'Outaouais, s.l., s.d.

la suite à J. M. Currier. Par ailleurs, les Edwards construisent et exploitent, à partir de 1868, une importante scierie

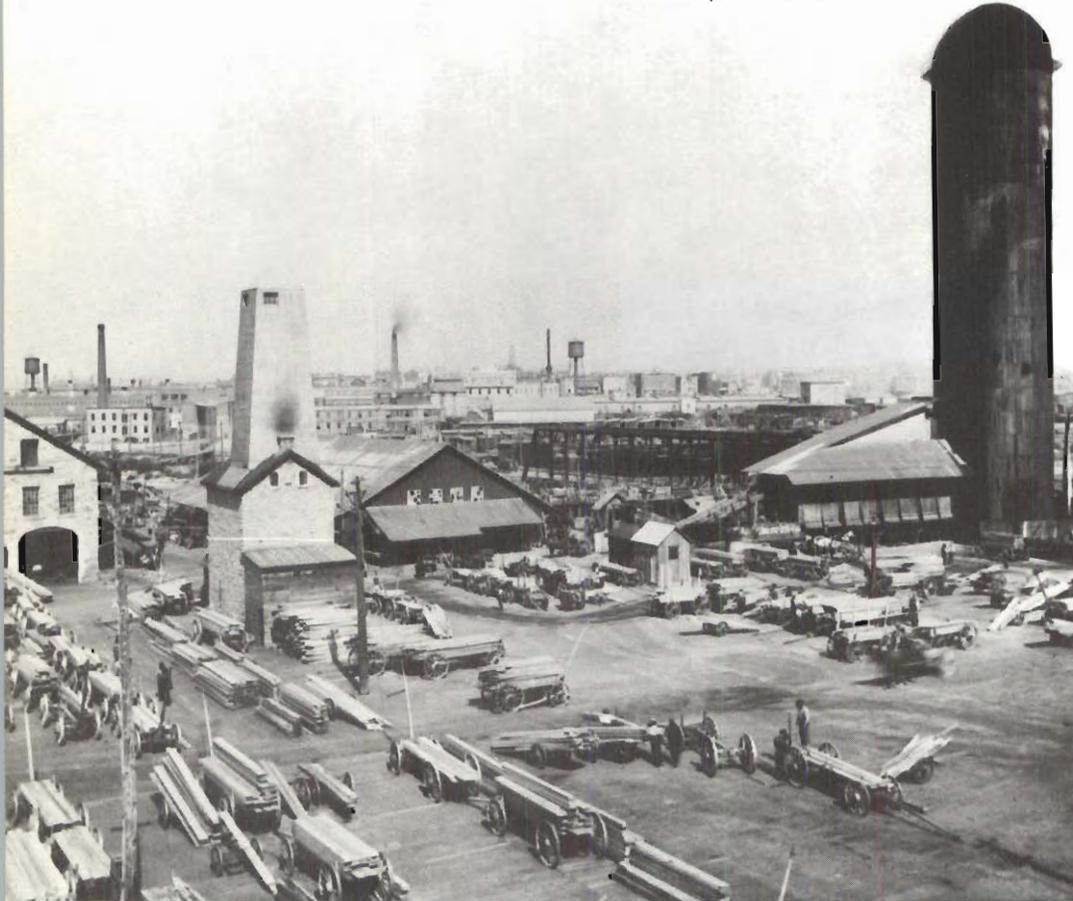
à Rockland (57). Au tournant du siècle, leur entreprise passe aux mains de la *Riordon* qui connaît vite des dif-



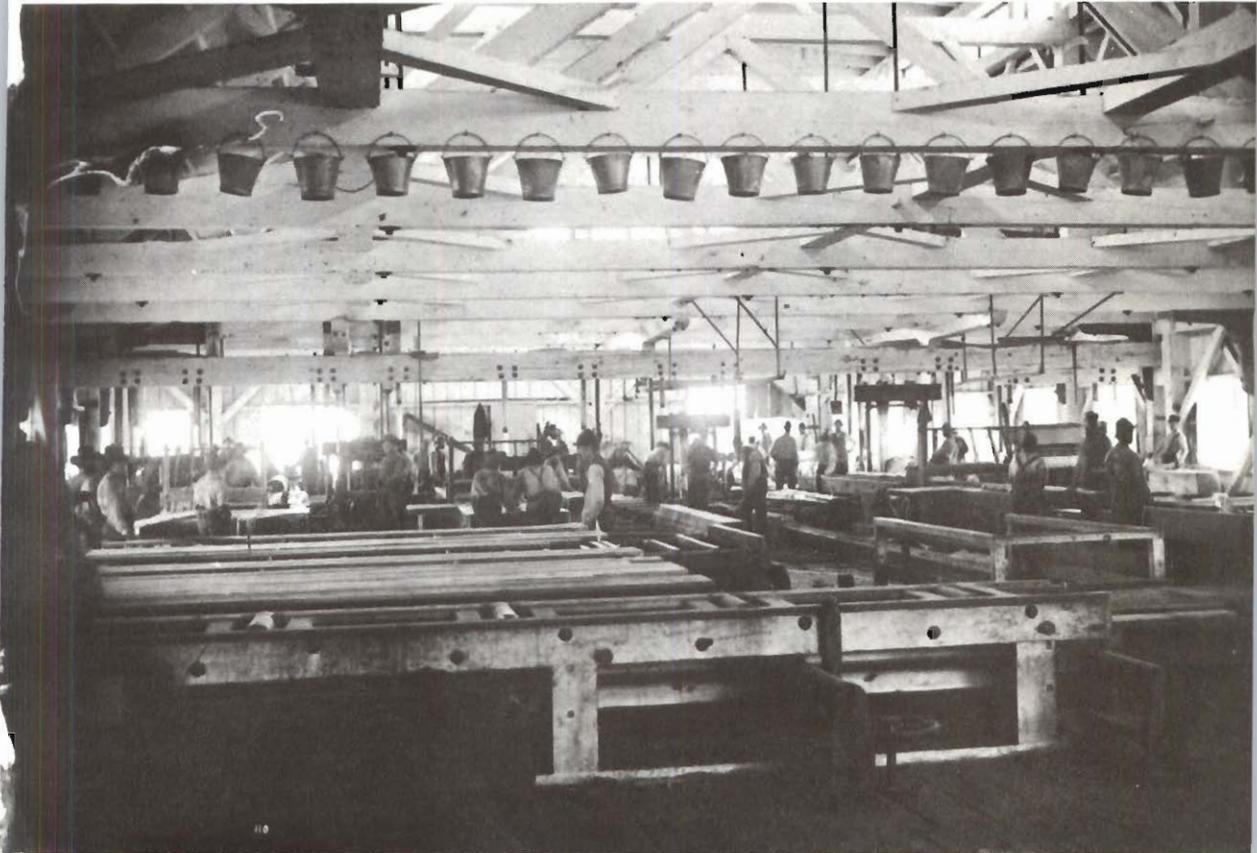
Musée McCord, collection Natman (2981)

ficultés. Plus à l'est, la vie économique de Hawkesbury dépend aussi de l'exploitation du bois alors que les Ha-

milton accroissent et adaptent leurs productions depuis le début du XIX^e siècle (58).



56. Les bâtiments et les installations de la *J.R. Booth*, Ottawa, 1907.



57. Moulin à scie de la *W.C. Edwards*, Rockland, env. 1880.



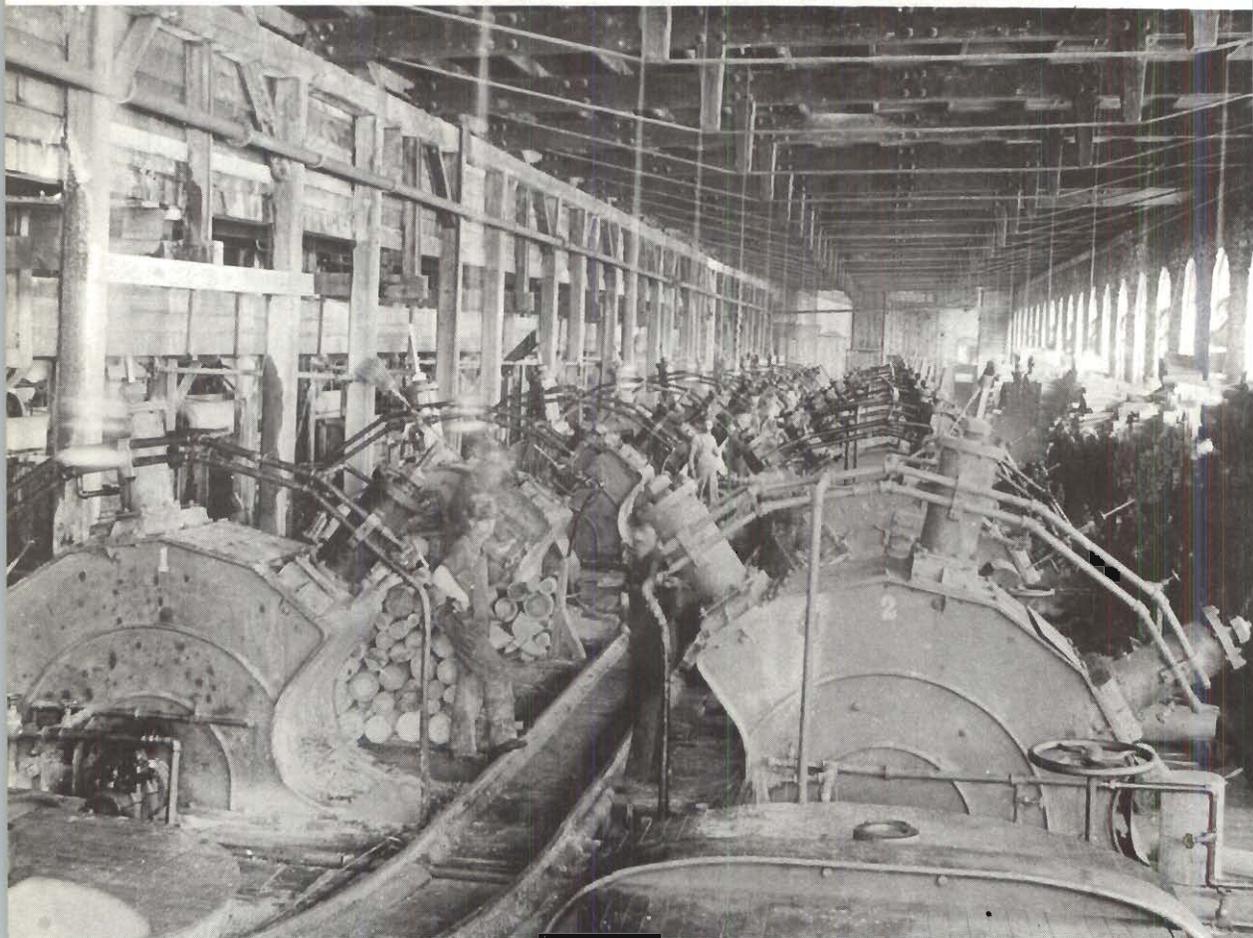
58. Moulins à scie, Hawkesbury, 1865.

Au début du XX^e siècle, les réserves forestières de l'immédiate vallée de l'Outaouais ont largement été exploitées; en outre, des matériaux nouveaux, dont l'acier et bientôt le béton, sont de plus en plus utilisés dans l'industrie de la construction. Graduellement, les scieries sont amenées à céder le pas à l'industrie des pâtes et papiers. C'est ainsi qu'en 1904 John Rudolphus Booth lui-même, le grand magnat des scieries, acquiert la meunerie McKay, située sur l'emplacement de l'ancienne scierie *Bronson & Weston*, la transforme en usine de pâte de bois et se lance dans la production du papier journal. À Rockland, l'*International Pulp and Paper* prend la relève de la *Riordon* et en achète les installations; au milieu des années 1930, elle est contrainte de renoncer à cette exploitation et de concentrer ses efforts sur ses nouvelles usines de Gatineau. L'*International*, bientôt connue sous le nom de C.I.P., ne quitte pas pour autant la région et poursuit encore aujourd'hui l'exploitation de ses usines de Hawkesbury.

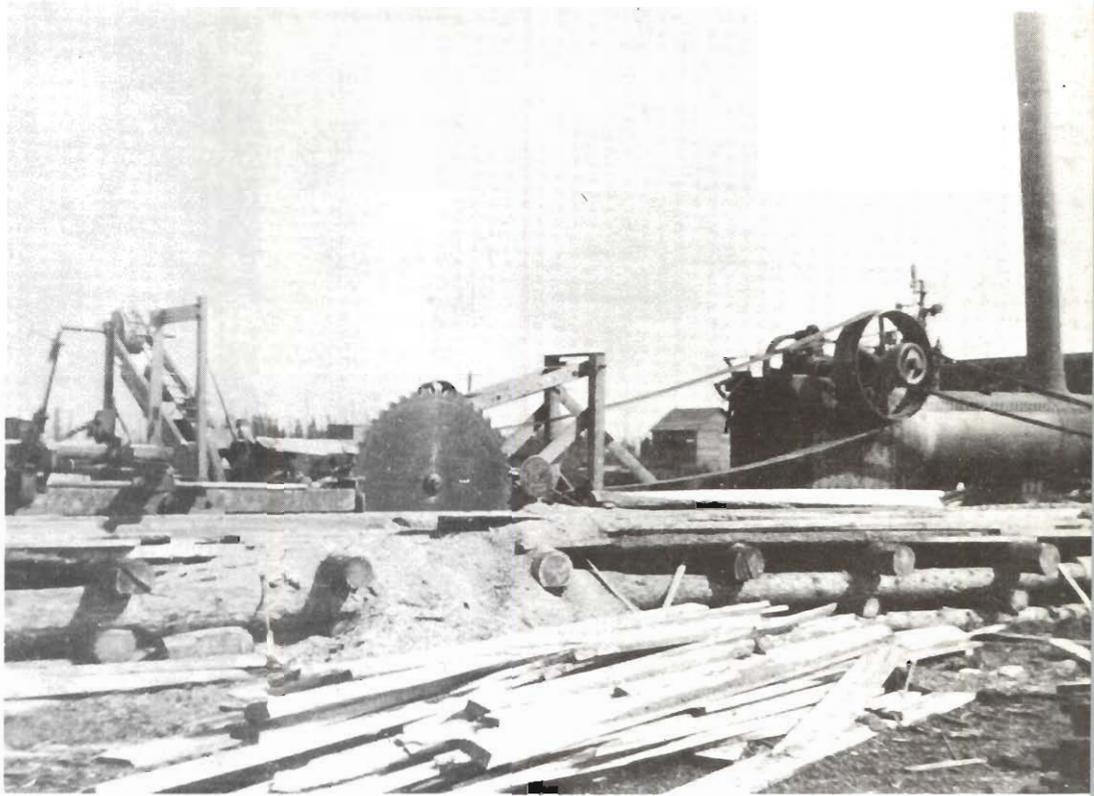
Au nord de la province, la mise en valeur des ressources forestières est plus récente et ne remonte qu'à la fin du XIX^e siècle. Après Mattawa, dont le développement fait en partie écho aux activités de coupe du bois dans le Haut-Outaouais, entrepreneurs et travailleurs forestiers prennent d'assaut les forêts du Nipissing et de Sud-

bury. D'abord étroitement liée à la production de «dormants» de chemin de fer, l'industrie du bois de coupe trouve, au tournant du siècle, de nouveaux débouchés en Angleterre et aux États-Unis. Bientôt, les secteurs du bois de pulpe et du papier amorcent une période de haute croissance. Le gouvernement ontarien octroie d'immenses concessions forestières, notamment à la *Spanish River Pulp and Paper Mills* et à la *Sturgeon Falls Pulp and Paper* dont les activités conduisent à la naissance d'Esponala et de Sturgeon Falls.

Par ailleurs, l'industrie de la coupe du bois ne tarde pas à se déplacer vers le versant nord des lacs Huron et Supérieur. À la fin du siècle dernier, l'exploitation des billots est en pleine expansion grâce à la forte demande américaine. Bientôt, le gouvernement Laurier adopte des politiques tarifaires propres à favoriser le développement des scieries canadiennes, dont celles de Blind River et de Therralon. Au même moment, la poussée remarquable de la pulpe et du papier atteint Sault-Sainte-Marie (59) où l'entrepreneur Francis Clergue prend sur lui de développer les ressources hydro-électriques du «Sault», de construire un moulin de pulpe et de l'alimenter à même ses propres concessions forestières. Peu après, des bases d'opérations forestières sont établies au nord du lac Supérieur, à Wawa et à Dubreuilville, par exemple.



59. Salle des broyeurs de bois de pulpe, Sault-Sainte-Marie, env. 1900.



60. Planeur à la scierie Côté, canton de Pyne, avant 1930.

