

# *Chapitre III:* **LA VIE ÉCONOMIQUE ET CIVILE**

## **La Rivière Missinaïbi**

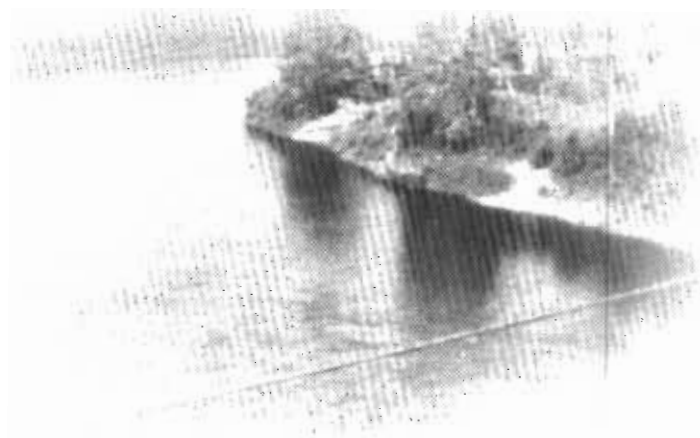
La rivière Missinaïbi, drainant un terrain de 3,450 milles carrés, est le principal confluent à l'ouest de la rivière Moose. Aujourd'hui, c'est la seule branche de la rivière Moose qui n'a pas de barrage hydro-électrique, pour le développement de l'industrie du bois de pulpe. Cette rivière est remarquable par sa topographie changeante, ses grands marais, d'énormes rochers à pic, ses berges étroites recouvertes de forêts denses, d'immenses falaises de glaises, rives herbeuses ou sablonneuses, une couche rocheuse pré-cambrienne (550 millions d'années, référence de l'histoire naturelle du Canada) et des pierres à chaux paléozoïque.

Les canoteurs peuvent rejoindre la rivière en auto, de Chapleau jusqu'au Parc Provincial du lac Missinaïbi ou par la route 11 jusqu'à Mattice. L'accès ferrovière à cette rivière est possible par le Canadien Pacifique à Missinaïbi et par le Canadien National à Peterbell et Mattice. Pour les canoteurs, le seul arrêt pour faire des provisions est le petit village canadien français appelé Mattice. C'est un excellent point d'arrêt, car le village comprend deux hôtels, restaurants, garages, magasins d'épicerie, de confiseries et d'articles de pêche. Le retour se fait par la voie ferrée par Ontario Northland de Moosonee à Cochrane.

Situé sur une surface rocheuse de 400 pieds au dessus du niveau de la mer, le lac Missinaïbi est entouré par une rive de rochers polis ou rugueux, les plus vieux rochers connus de l'homme, la couche rocheuse précambrienne. Durant les derniers millions



**Au sud du pont de fer sur la rivière Missinaïbi. Dans le canot: Cléophas Dupuis, Albert Dupuis, Louisa Dupuis Brunelle, Eddy Brunelle et Bernard Dupuis.**



**La rivière Missinaïbi en 1960.**

d'années, à cinq occasions différentes, ces rochers furent moulés, brisés, sculptés et déplacés par des énormes glaciers qui se bousculaient vers le sud. La portion centrale de la Rivière Missinaïbi fut transformée en un lac immense lors du départ du dernier glacier. Cette eau glacée s'est lentement écoulée vers le Nord, et a laissé de 30 à 35 pieds de sol de glaise fertile. C'est cette mince couche de glaise que les canoteurs aperçoivent sur les bords de la rivière durant leur voyage.

Pendant que la nouvelle rivière suit sa route vers le Nord, elle commence sa descente vers la mer par de nombreux et longs rapides et des chutes, ici et là, au nord de Mattice, un escarpement est atteint. Ici dans les gorges profondes et étroites, la rivière plonge rapidement dans une cascade de chutes écumantes et tonitruantes. Aujourd'hui, cette section apporte un défi intéressant pour les canoteurs.

A Long Portage, la rivière Missinaïbi rejoint les marais et les marécages des basses-terres de la Baie d'Hudson. Dans cette région le drainage des marais n'est pas encore organisé. Les lacs sont innombrables et peu profonds. Les affluents se répandent de la rivière Missinaïbi comme des fentes dans un verre brisé. Les ruisseaux drainent les marécages environnants. La rivière elle-même est très large, peu profonde et parsemée de grosses roches déposées ici et là par les glaciers. Ici les canoteurs doivent être constamment en alerte pour pouvoir éviter les roches dans les eaux tumultueuses des rapides et être prêts à patauger et à mettre le canot sur la bonne voie. Beaucoup d'enthousiastes des eaux blanches viennent faire le trajet de Michipicoten à Peterbell, de Peterbell à Mattice et de Mattice à Moosonee, sur la rivière Missinaïbi.

Depuis les années 70, une réserve d'un quart de mille de chaque côté, à la longueur de la rivière, est gardée pour l'établissement d'un futur parc provincial.

Les rives de cette rivière ont toujours été un paradis



Sugar Loaf Portage sur la rivière Missinaïbi. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).



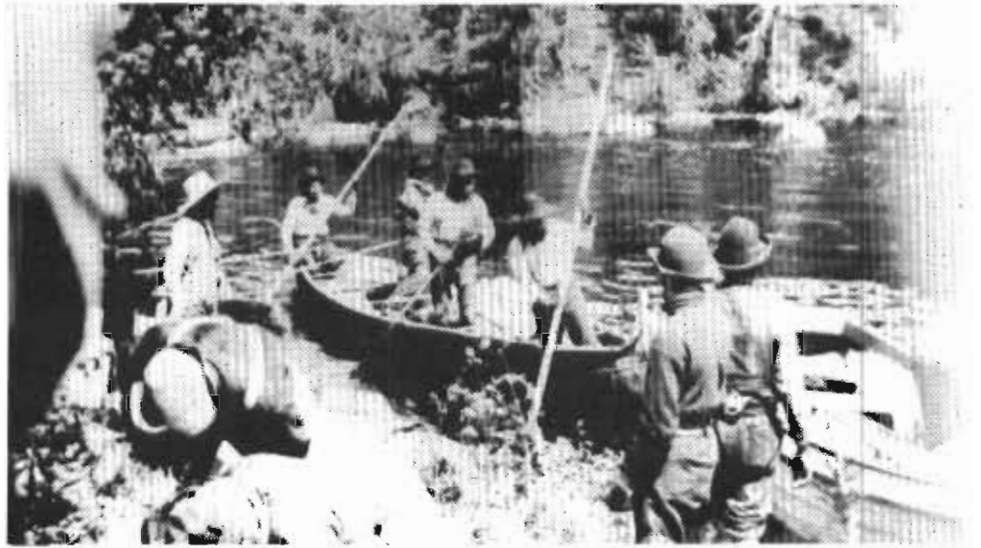
Les arpenteurs géologiques D.B. Dowling, 1901. Hopkins avec une charge sur le dos, près d'un portage. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).

pour les trappeurs de petits gibiers.

La rivière Missinaïbi, est à plusieurs endroits, un sol vierge pour la pêche. Inaccessible et trop rocheux pour les hydravions, les dorés et les achigans se sont multipliés sans obstacle sous des rapides et des chutes dans l'entrée des affluents d'eau glacée. Le brochet du Nord, de grosse taille, ainsi que plusieurs autres sortes de poissons se cachent dans l'herbe des baies et dans les bas-fonds de la rivière.

La végétation sur les rives de la Missinaïbi est très abondante et une grande variété de plantes y sont trouvées.

Les grands peupliers, cèdres et trembles étendent leur ombre sur les eaux tranquilles de la rivière, et l'écorce blanche des bouleaux fait ressortir le vert foncé des épinettes noires. Les framboises, groseilles, bleuets, cerises sauvages et autres fruits poussent en abondance et sont un délice pour les canoteurs.



Les Indiens ramant à la pôle, en bas des rapides au Island Portage de la rivière Missinaïbi. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).



D.B. Dowling pôlant le canot en bas des rapides au Island Portage de la rivière Missinaïbi. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).



Canots d'écorces des arpenteurs géologiques sur la rivière Missinaïbi en 1901. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).



**Un canot en action avec le contremaître et le timonier debouts.**  
*(Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).*



**La rivière Missinaïbi.**  
*(Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).*



**La rivière Missinaïbi.**  
*(Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).*



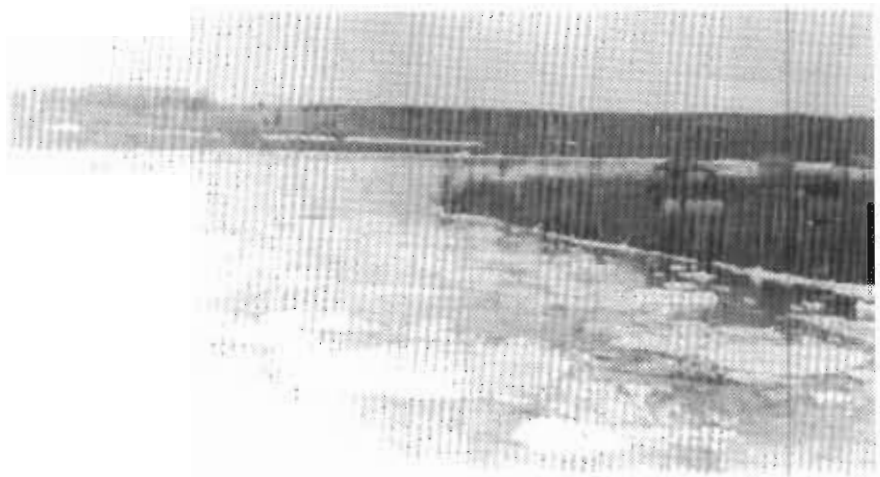
Vue de la rivière Missinaïbi en 1926-27.

## Industrie de la fourrure

Avec seulement 325 milles séparant le lac Supérieur de Moose Factory, les rivières Missinaïbi et Michipicoten devinrent vite les routes principales pour le commerce de la fourrure. A la fin des années 1600, les trappeurs français pagayaient en canots d'écorce de bouleau remontant la rivière Michipicoten jusqu'au lac Missinaïbi pour intercepter les Indiens Cris qui apportaient leurs peaux de castor au Fort Moose, poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson qui fut établi en 1673. Il fut rebâti en 1730 et, en 1770 une compétition vigoureuse était établie entre les "peddlars" (nom donné aux acheteurs de fourrure) de Montréal et les rivaux européens de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

La provision de fourrure parvenant à Fort Moose diminuant constamment, la Compagnie de la Baie d'Hudson fut forcée d'explorer les rivières confluentes. En 1776, un arpenteur anglais, John Turner, dessina la carte de la rivière Missinaïbi. Ses voyages résultèrent à l'établissement de "Wapiscogamy House", qui fut complétée en 1776 et qui fut plus tard agrandie et fortifiée.

En 1783, les "peddlars"



La descente des glaces sur la rivière Missinaïbi.



M. Marc Chabot à côté des ruines d'une vieille barque, sur la rive du Lac Missinaïbi.



s'unirent pour former la Compagnie "Northwest" qui devint une rivale compétitive dangereuse pour la Compagnie de la Baie d'Hudson. Conséquemment en 1778, la Compagnie de la Baie d'Hudson bâtit un poste au lac Brunswick. Wapiscogamy House dut alors fermer ses portes en 1791.

Durant ces années, la rivière Missinaïbi devint le centre d'une violente rivalité entre les postes de la Compagnie "Northwest" établis près des postes de la Baie d'Hudson. Les acheteurs de fourrures battaient les Indiens pour les forcer à leur vendre leurs fourrures, ou volaient la fourrure des Indiens plus récalcitrants. Ceci obligea les Indiens Cris à se rendre au poste de leur choix la nuit, pour éviter les acheteurs rivaux.

En 1821, vu la rareté grandissante des castors, la Compagnie "Northwest" s'unit à la Baie d'Hudson. Le Poste Brunswick sur le lac Brunswick (qui est sur la rivière Missinaïbi) fut maintenu. Dans les premières années 1870, la Baie d'Hudson bâtit un nouveau Poste Brunswick sur le lac Missinaïbi. Le vieux Poste Brunswick fut fermé en 1879, mais ils s'en servirent comme ferme jusque vers 1885. En 1900, très peu de chose restait de ce poste à part quelques bouts de bois équarris et un jardin devenu sauvage. Avec l'achèvement du chemin de fer Canadien Pacifique en 1885, le poste Missinaïbi prospéra beaucoup. Une église anglicane y fut bâtie en 1900.

Cependant, la construction du chemin de fer Canadien National en 1912-13 conduisit à l'établissement d'un nouveau poste à Peterbell pour remplacer le poste Missinaïbi. Un autre poste de la Baie d'Hudson fut construit vers 1905 sur le site qui devint plus tard le village de Mattice.

Ce poste fut vendu à M. Napoléon Gagnon en 1955. Les tombes des premiers voyageurs, d'anciens portages profondément enfoncés, les fondations de bois pourrissant et recouvert de mousse des anciens postes, d'anciennes reliques comme de vieux fusils



**Thérèse Poulin-Chabot à l'emplacement de Old Brunswick House.**



**L'embouchure de la rivière Missinaïbi au nord du Lac Missinaïbi.**

rouillés, des vieilles bouilloires de cuivre, des pipes de plâtre, sont les seuls vestiges qui restent de ce commerce florissant établi dès l'arrivée des premiers voyageurs sur les rives de notre belle rivière.

# Les canots du Nord: un fait notable

De grands canots circulaient sur la rivière Missinaïbi bien avant la colonisation du XXe siècle allant des Grands Lacs à la Baie d'Hudson.

Les canots les plus gros ont 32 pieds de longueur, 5.5 pieds de largeur et 2.5 pieds de profondeur.

Le canot est fait de matériel si léger qu'il transporte jusqu'à 3,200 livres chacun en plus de l'équipage. Un canot chargé a six rameurs dont deux s'assoient sur chaque banc. Un canot légèrement chargé peut contenir convenablement dix rameurs et est capable d'aller sept milles à l'heure pour toute une journée.

Les bouts plats du canot ont l'avantage d'empêcher l'eau d'entrer en passant les rapides. Le soir lorsque le canot était retourné sur la rive, il formait un abri pour les voyageurs fatigués.

Au moins deux de ces canots peuvent être vus au Sault Ste-Marie; un sur le côté américain au "Country Club" et l'autre sur le côté canadien au "Boat Club". Ces canots ont fait six fois le voyage entre les Grands Lacs et la Baie d'Hudson.

En 1928, Malcom McLeod décrivit les canots comme étant la plus belle chose qu'il a jamais vue.

## L'industrie de pulpe

Le déclin des traites de fourrure fut parallèle avec l'avancement dans les activités industrielles le long de la rivière Missinaïbi. En 1897, une ruée d'or à Wawa stimula l'intérêt dans la région, particulièrement en vue de la construction d'un chemin de fer le long de la rivière jusqu'à Moose Factory.

En 1920, de l'or fut découvert le long de la côte sud-ouest du Lac Missinaïbi à la rivière Greenhill et Coal Creek. L'or fut découvert à Renabie de 1940 à 1960 et le sable silica fut exploré et vérifié par "Algoma Central Railway" à Thunder House Falls à 40 milles au nord de Mattice.

A présent, la principale industrie le long de la rivière

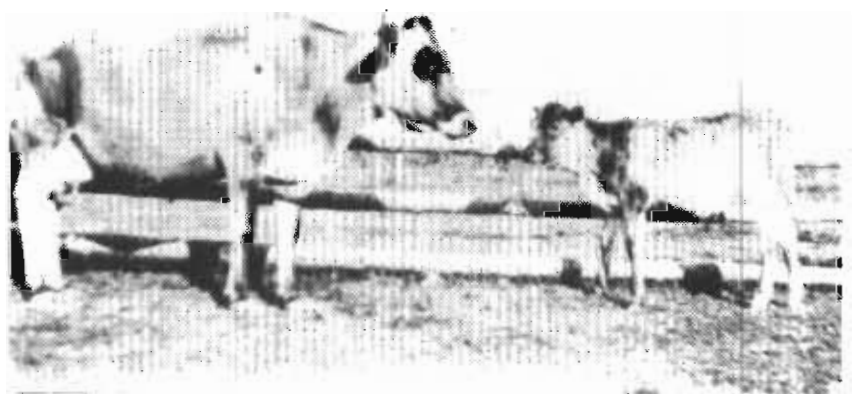
Missinaïbi est la coupe du bois de pulpe. Depuis 1920, les forêts du lac Missinaïbi et de la rivière à Peterbell, ont été bûchées partout.

La coupe du bois de pulpe et de construction, toutefois, continue toujours l'hiver le long de la rivière Missinaïbi au nord et au sud de Mattice. Ce bois tient les moulins de Hearst occupés. Cependant, pour les canoteurs, des vieilles pièces de bois qui servaient à contenir les billes de bois de pulpe pour les transporter sur la rivière, d'anciennes étables à chevaux, et de nombreux chemins et clairières sont les seuls signes qui restent des premières années d'une industrie prospère.

## La vie sur la ferme

Les pionniers étaient, ainsi qu'un grand nombre d'autres qui suivirent, à partir des années 1921-22, originaires de la province de Québec. Cependant, la population d'alors comptait plusieurs nationalités: Suédois, Tchécoslovaques, Allemands ou Polonais. Tous arrivaient avec le même courage, la même tenacité, la même ambition: bâtir, coloniser, développer et vivre intensément sa vie dans ce nouveau pays.

Les uns avaient entendu parler de la région par des prêtres colonisateurs, d'autres par des parents ou des amis. Ils arrivaient, emportant armes et bagages, par l'unique moyen de transport, le train.



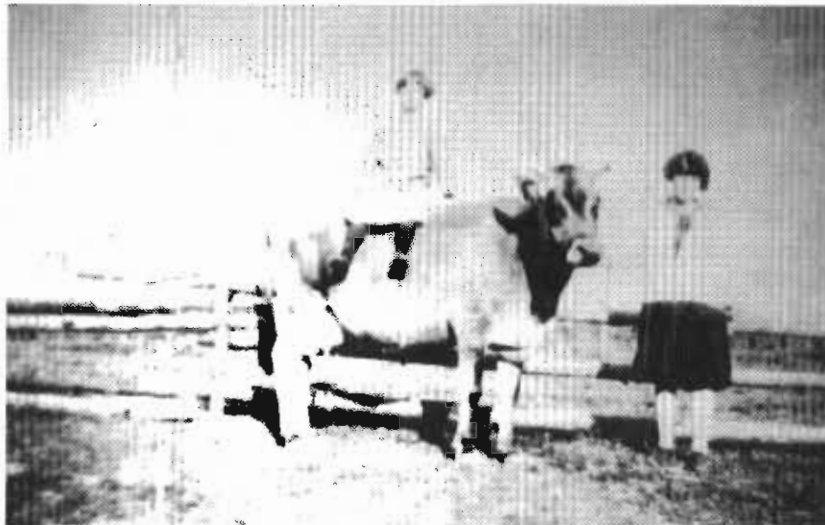
Les vaches du gouvernement données aux colons.

Souvent, le père arrivait seul durant l'été, y travaillait l'automne et, par la suite, achetait un lot. Il allait alors chercher sa famille. En arrivant, ils défrichaient leur terre et construisaient un camp en bois rond. Les gens s'aidaient lors de la construction de leur camp. Une fois les billots coupés, il fallait les monter les uns sur les autres pour faire les murs et des billots plus petits étaient utilisés pour le toit. Ils calfeutraient le tout de mousse avec un papier noir par-dessus. Ils se servaient des boeufs ou des chevaux pour arracher les petites souches, et ensuite, la famille semait le grain entre les grosses souches, après avoir remuer la terre avec une pelle. Ils devaient faire brûler les grosses souches sur place, ou les faire sauter à la dynamite à l'automne.

L'automne venu, le labour se faisait avec une charrue munie d'un soc. Au début de l'été suivant, les cultivateurs passaient la herse à disque et à ressort, puis semaient le grain. Les habitants coupaient le foin à l'aide d'une faux, le ramassaient avec des râteliers de bois ou avec des fourches et le foulaient, car il n'y avait pas de presse à foin. Des charrettes à quatre roues, tirées par des chevaux, étaient utilisées pour transporter le foin.

Pendant les années 1924-25, la plupart des habitants de la région de Mattice possédaient quelques animaux. Une vache coûtait \$65, achetée du gouvernement.

A la maison, chacun devait participer et faire sa part dans tous les travaux de la maison et de la ferme. Chaque matin, à six heures, il y avait des vaches à traire. Quelques-uns ramassaient des oeufs et d'autres nettoyaient l'étable. Venait ensuite le temps de passer le lait au séparateur, la crème était gardée pour faire le beurre, deux fois par semaine. Ce beurre se faisait à l'aide d'une baratte à main ou actionnée d'une manivelle. Les fermiers gardaient le lait écrémé



L'enclos où on gardait les vaches envoyées par le gouvernement. De gauche à droite: Simone et Rosa Gosselin (filles d'Amédée).



Trois paires de chevaux pour disquer sur la ferme de M. Christianson en 1928.

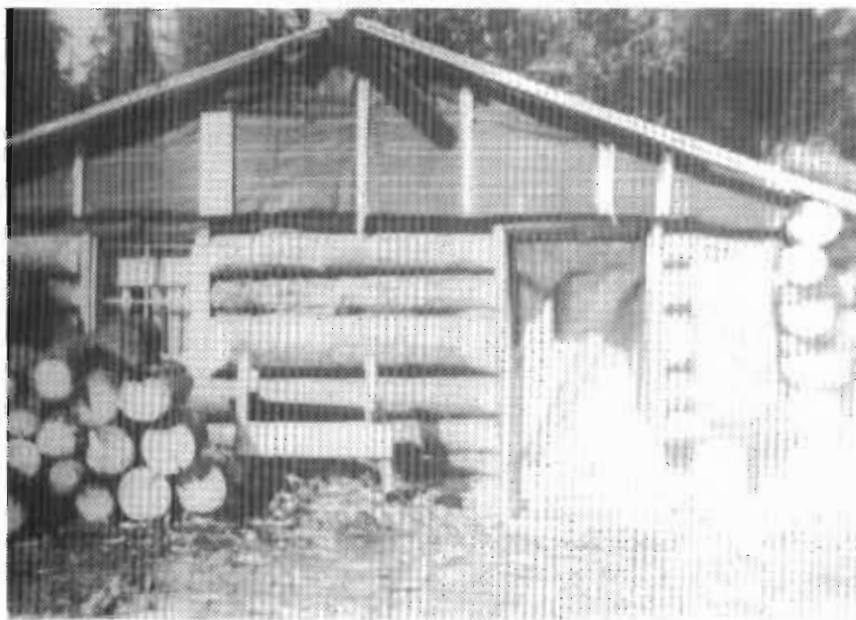


Le dynamitage des souches de peupliers fait par John Enns en 1930 afin de procéder à la construction de la route 11, entre les lots 6 et 7, concession XII, canton de Barker.





Une moissonneuse-batteuse sur la ferme d'Amédée Tanguay.



Un camp de bois rond en 1950.



René Fauchon et Ernest Morissette sciant le bois de poêle à la scie ronde à Mattice en 1952-53.

pour les veaux. Lorsque les enfants finissaient l'école, ils aidaient leurs parents à faire la traite. Entre-temps, il fallait faire de bonnes provisions de bois de poêle à cause des hivers rigoureux et des maisons bâties avec peu d'isolant. Le travail consistait de quatorze à quinze heures par jour, six jours par semaine.

Puis arrivait le temps des récoltes. Les parents, aidés des enfants arrachaient et ramassaient tout le jardinage. La mère préparait des conserves de toutes sortes. Il y avait aussi le foin à rentrer dans la grange.

Le creusage d'un puits était nécessaire pour ceux dont les lots étaient éloignés d'un cours d'eau. Plusieurs pionniers creusèrent eux-mêmes leurs puits en hiver afin d'éviter les dangers d'éboulis. Ils se servaient d'une aulne fourchue pour trouver l'endroit où se trouvait une "veine d'eau". Ils creusaient avec une tarière. Certains se faisaient un crochet avec une pôle écorcée à laquelle ils accrochaient l'anse de la chaudière tandis que d'autres installaient un rouleau avec une corde pour puiser l'eau. D'autres inventions forts utiles furent fabriquées par les pionniers pour faciliter leurs tâches comme par exemple une brinbale pour tirer l'eau d'un puits.

Ceux qui n'avaient pas de bons puits, charroyaient l'eau de la rivière ou du lac. Cette eau servait pour la cuisson ou pour boire. Les fermiers recueillaient l'eau de pluie l'été et faisaient fondre de la neige l'hiver. Ils l'employaient surtout pour le lavage et pour abreuver les animaux.

Les lavages se faisaient à la planche dans une cuve. Les femmes repassaient le linge au moyen de fers très lourds chauffés sur le poêle à bois. Ces fers étaient manipulés à l'aide d'une poignée de bois amovible. C'était un travail long et épuisant. Elles faisaient même leur savon avec les restes de gras et autres substances.

Nous ne saurions trop admirer le courage de ces braves gens qui nous laissèrent en héritage un patrimoine dont nous pourrions toujours être fiers.



La mode des robes en 1928.



Un tonneau de mélasse placé sur le côté afin de ramasser l'eau des gouttières. Rose Bélanger et un ami.

## La chasse et la pêche

Les pionniers et les Indiens furent les premiers à employer nos richesses de la chasse et de la pêche. Vers 1929, Johnny Gagnon, son gendre Albert Dupuis ainsi que Frank Pelletier trappaient le castor, le pécan, la marte, la loutre, le renard et parfois le lynx. Albert gagna sa vie avec ce métier pendant cinq ans. Il eut une ligne entre la rivière Missinaibi et la rivière Opasatika, accompagné de M. Jean Dumont. Ils avaient jusqu'à cent pièges à surveiller. Leur équipement se composait de canots, de tentes de toile, un peu de batterie de cuisine, de raquettes et de toboggans.

Les pionniers chassaient



La chasse au renard en 1939. Chaque peau valait \$50.00. De gauche à droite: Laurent Nolet, Mariette et Gaston Brousseau.

l'original en été comme en hiver, sans permis, et partageaient la viande avec les voisins et les amis. Ils tuaient aussi les ours qu'ils voyaient pour éviter les ravages dans les camps.

Les fourrures étaient vendues à M. Daniel Filion ou directement au magasin de la Baie d'Hudson.

En ce temps, les trappeurs étaient: Daniel et Louis Filion, Jos Grenier, Emile Faucher, Pierre Breton, Armand Vaillancourt et Alfred Gagnon. A Val Côté, il y avait Josephat Rodrigue, Félix Saulnier, Armand et Benoît Champagne ainsi qu'André et Bernard Champagne.

Vers 1927, M. Daniel Filion s'aventura dans l'élevage des renards. A cause de la baisse du marché, cette expérience fut abandonnée vers 1934. Au-delà de deux cent renards étaient en captivité.

M. Félix Saulnier fut un excellent chasseur. La trappe lui revenait à \$2,000 par année. L'hiver, il pouvait attraper un chevreuil et le tuer au couteau lorsque cet animal était ralenti par une croûte de neige enduree. Il élevait des castors jusqu'à ce qu'ils soient de saison et les abattait ensuite pour la fourrure. Il a même gardé un loup-cervier (lynx) pendant un certain temps.

Vers 1924, M. Provençal et M. Roméo Saindon tuèrent le premier original à Val Côté, après le feu de forêt de 1922-23.

En 1928-1934, les fourrures se vendaient \$60 pour le castor, \$600 pour le renard argenté, \$1,000 pour le pécan.

Aujourd'hui, les chasseurs et les pêcheurs pratiquent toujours les trucs des anciens malgré les règlements plus sévères.



Un ours tué sur la route du Lac Shallow. De gauche à droite: Bernard Dupuis, Emile Audet, Donat Tanguay, Jules Brousseau et Antonio St-Pierre.



Orignaux tués par les frères Brousseau, Gaston et Jules. La photo fut prise devant le garage Texaco de M. Antonin Chabot. Le Bombardier était celui de M. Omer Brunelle et fut utilisé pour tirer les orignaux. De gauche à droite: Jules Brousseau, Alfred Ratté et Gaston Brousseau.



En 1930, on attrapa un poisson de 40 pouces au Lac Shallow. A l'arriere, de gauche à droite: Joseph Pouliot, Delphis Venables, Adélard Lacasse et Odilon Vachon. A l'avant: Anselme Venables, Adrien Saindon et Alexandre Lacasse.



Chrysogone Vermette frappe un loup en pressant du foin en 1955 sur sa ferme, rang 2, canton de Devitt à Mattice.



Prise de lièvres au collet. A l'arriere, de gauche à droite: Magella Hentchell, Gérard Deschamps et Arthur Deschamps. A l'avant: Fernand et Lise Hentchell.



La pêche sur la glace au lac sur le chemin de la limite à bois de Napoléon Gagnon, le 18 mars 1962. Les pêcheurs: Raymond Gagnon, M. et Mme Napoléon Gagnon, Armand, Gilbert et Fabien Brisson ainsi que les enfants de Raymond Gagnon.



M. Elof Christianson en 1959 avec la tête de l'orignal qu'il avait tué. Remarquez les bidons pour la crème à droite et la machine à laver à gauche.

## Les moyens de transport

En 1921, l'unique moyen de transport était le chemin de fer. Pour les quatre premières années, les habitants prenaient le motor car (pompeur) pour transporter un malade, un blessé ou une femme prête à accoucher, à Hearst. Les policiers s'en servaient aussi.

Au lac, durant l'hiver, les gens utilisaient des chiens attelés à un traîneau. Ça prenait dix minutes pour se rendre au village.

M. Omer Brunelle fut le premier à transporter, avec un cheval et "Buggy", des gens dans les environs de Mattice en



retour de rémunération.

M. Absalon Nolet eut la première automobile à Mattice. Il arriva de Hearst en traversant la rivière Missinaïbi sur le pont du chemin de fer avec sa Chevrolet 1926. Elle était noire avec le toit en toile, sans vitres, des portes basses et une manivelle pour la démarrer. Peu de temps après, le 13 mai 1931, M. Léopold Lachance eut une Chevrolet rouge 1930. Il ne pouvait s'en servir que pour se promener de Mattice à Fryatt, les ponts de l'autoroute sur la rivière Missinaïbi à Mattice et sur la rivière Opatatika n'étant pas encore construits. M. Paul Lachance et son père M. Herménégilde Lachance furent les premiers à faire du taxi à Mattice. Lorsque les ponts de l'autoroute transcanadienne furent construits sur les rivières Missinaïbi et Opatatika, ils transportèrent les gens à Hearst et à Kapuskasing, Ont. Il en coûtait \$3.00 du voyage aller-retour pour Hearst, et \$6.00 pour Kapuskasing. En 1932, M. Antonio St-Pierre fit aussi du taxi. Notons qu'Alphonse Lagrange, Edouard et Omer Brunelle, Napoléon Nobert, Léo Lagrange et Ovila Leclerc ont aussi fait du taxi à Mattice.

M. Donat Tanguay eut la première voiture avec des pneus de caoutchouc. Cette voiture (wagonnette) avec un siège était tirée par un cheval. Elle était fabriquée au Québec par Légaré.

M. Joseph Albert Pouliot, qui avait deux boeufs, charroyait du bois des concessions VII et VIII, au "char", chez Christianson dans les années 34 à 36.

M. Félix Saulnier fut le premier à Val Côté à utiliser un camion pour charroyer le bois en 1932-33 sur les chemins glacés. Le camion était conduit par un Monsieur Asselin de Sully, Temiscouata, P.Q. Ce dernier conduisait la nuit pour ne pas nuire aux chevaux qui transportaient le bois durant le jour. M. Félix Saulnier fut aussi le premier à avoir un "Snowmobile Bombardier" pour charroyer le bois sur des "sleighs" vers 1952.

A Val Côté, M. Rosaire Gagnon fut l'un des premiers à



Le vendeur des produits "Watkins". A droite, Arthur Laroche avec son attelage de chiens pour transporter sirops, onguents, etc.



Le premier tracteur à Val Côté appartenant à Raoul Villeneuve.



Une des premières autos à Mattice appartenant à M. Absalon Nolet en 1927. Elle a été achetée de M. Amédée Vachon de Hearst. De gauche à droite: Laurette Nolet, Alice Nolet, M. Thomas Nolet et Cécile Bernard.

avoir un tracteur pour le charroyage du bois. M. Edmond Comeau eut la première automobile en 1935. Elle lui coûta \$650.00

La première motocyclette fut achetée par M. Poulin, surnommé "Poulin le chien" du fait qu'il était très poilu. Il demeurait là où était la terre de M. Félix Goulay. La lumière de sa motocyclette fonctionnait au carbure.

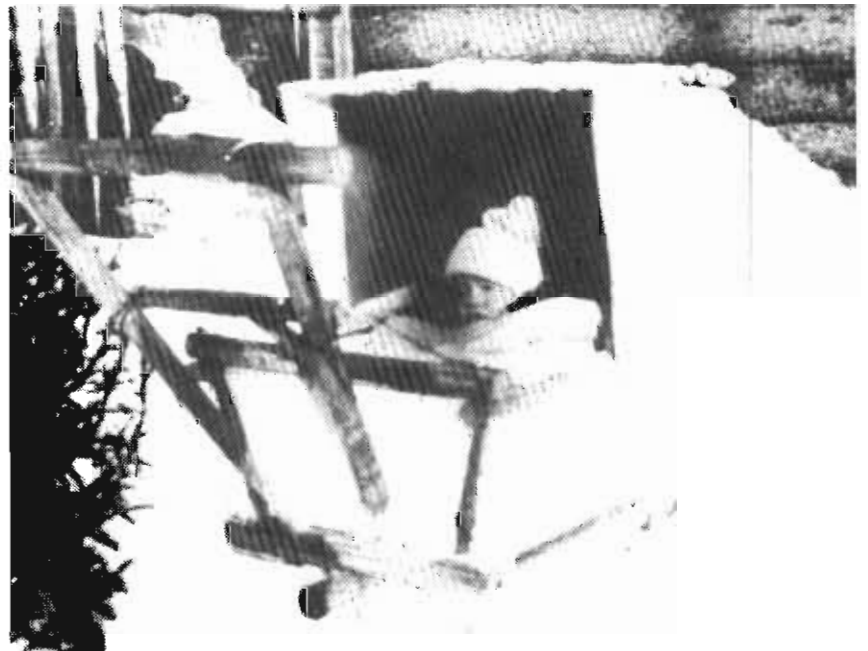
M. Joséphat Rodrigue eut la première avion à Mattice vers 1945-46.



Le camion de Pierre Asselin. Pierre Asselin et Zéphirin Emond.



Le camion de M. Audet de Hearst en bas du pont de Fryatt. La maison du côté droit appartenait à M. Louis Larochelle.



Ce genre de traîneau avec un ski fut inventé par M. Herman Lepps.

# Les chemins de fer

Le "National Transcontinental Railway" commença en 1905 la construction de son chemin de fer jusqu'à Winnipeg (Man.). C'est en 1912 que la construction de la voie ferrée atteignit Kapuskasing. En 1914, le train de "l'Algoma Central Railways" se rendit à Hearst et l'endroit devint le terminus de la "Hudson's Bay, Railway Division". Le chemin de fer fut terminé en 1915, alors que le Gouvernement Canadien en prit la succession. Les services de transport Toronto-Winnipeg furent inaugurés le 1er juin 1915 par la compagnie "Canadian Transcontinental Railway".

Le chemin de fer "National Transcontinental" partait de Moncton, passait par Québec et se rendait jusqu'à Winnipeg. Là, il rejoignait le Grand Trunk Pacific, qui se rendait jusqu'à Prince Rupert. Par conséquent, ces deux chemins de fer ont constitué ce qui devait devenir le troisième réseau ferroviaire transcontinental du Canada.

Le "National Transcontinental" fit faillite avant sa mise en exploitation. Entre 1918 et 1923, ce chemin de fer et une foule d'autres, sans oublier le "Grand Trunk Pacific", furent fusionnés en vue de constituer le Canadien National tel que nous le connaissons aujourd'hui.

En 1925, deux trains passagers desservaient la région. C'était le local qui voyageait entre Hearst et Cochrane et l'express unissant Winnipeg et la ville de Québec.

Il n'y avait pas d'autres moyens de transport que les motorcars pompeurs sauf le train qui passait le matin vers 9h00 allant vers Kapuskasing et revenant à 23h00 le soir.



Le camp des ingénieurs du chemin de fer en 1910.



Le groupe de la construction de la voie ferrée Nationale Transcontinentale près de Hearst en 1911. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).



M. Jasper (3ième à gauche), contremaître, avec un groupe de travailleurs sur la voie ferrée Nationale Transcontinentale près de Hearst en 1901. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).

En 1922, de quatre à six hommes manoeuvraient les rails au salaire de 20c/l'heure, dix heures par jour, six jours par semaine, soit \$2 par jour.

M. Rosaire Nadeau et Auguste Johnson se partageaient le logis fourni par le C.N. Auguste travailla pour 50c l'heure comme contre-maître. Après une quinzaine d'années, il fut remplacé par M. Georges Petcoff. La première gare fut construite en 1913. La première maison pour le contre-maître des cheminots fut construite peu de temps après. La gare fut détruite par le feu en 1920. Celle-ci fut rebâtie en 1923-24 comprenant une résidence pour l'agent de station et sa famille. Le premier agent de station fut M. Earl Ward. Le premier agent résident fut M. Roméo Beaulieu.

M. Napoléon Ratté commença à travailler comme menuisier pour le C.N. en 1924 à 42c l'heure et y travailla jusqu'à sa retraite en 1950. Au commencement des années 20, M. Albert Dupuis y travailla quelques mois à \$1.40 par jour. En 1937, M. Florian Boucher travailla pour 69c l'heure. Les travailleurs posaient alors les rails à la main à huit hommes.

En 1921, il y avait une petite gare très rudimentaire avec une fournaise à charbon. Le soir, les gens pouvaient arrêter le train à l'aide d'un fanal à l'huile "kerosene".

La deuxième station fut la proie des flammes en hiver 1944, alors que Wilfrid Hamel, père de Georges Hamel de Hearst, était l'agent et y demeurait avec sa famille. Dès l'été venue, une troisième station fut construite.

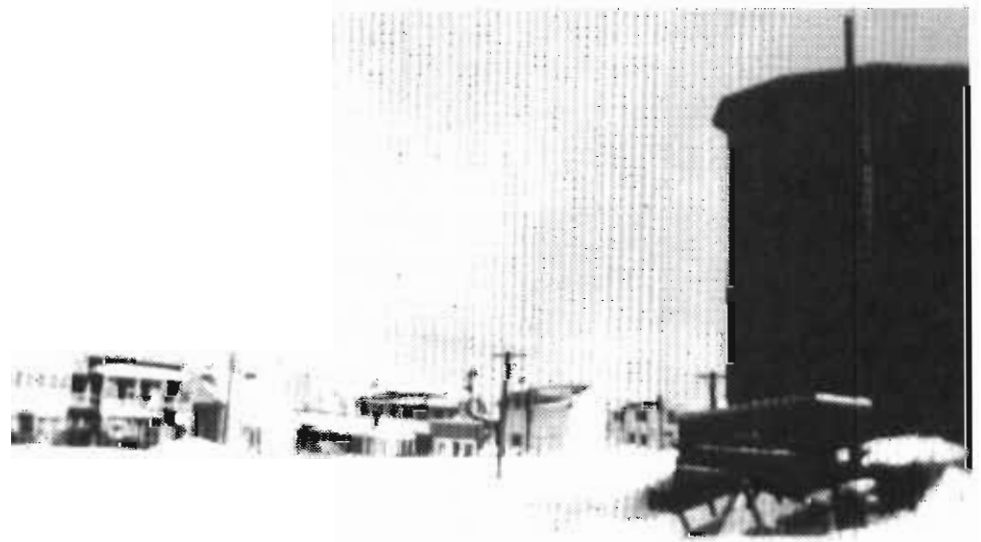
Lorsque M. Hamel fut transféré à Lévis, ce fut M. Napoléon Pépin qui prit sa place. Vint ensuite M. Roméo



La première station à Mattice. On voit un engin à vapeur qui arrive sur la voie ferrée.



L'engin à vapeur traversant la rivière.



La rue King à Mattice. De gauche à droite: le magasin de Léopold Lachance, la salle de billard d'Herménégilde Lachance, la résidence d'Herménégilde Lachance, la ferronnerie d'Émile Lauzon, l'Hôtel Mattice et le magasin de la Baie d'Hudson.

Lizotte qui demeura ici quelques années.

Quand le "Local" qui voyageait entre Hearst et Cochrane fut discontinué en 1968, la station fut démolie. Mme Alma Christianson écrivit à plusieurs endroits tels qu'Ottawa et Toronto afin que soit maintenu le service de station, mais sans résultat.

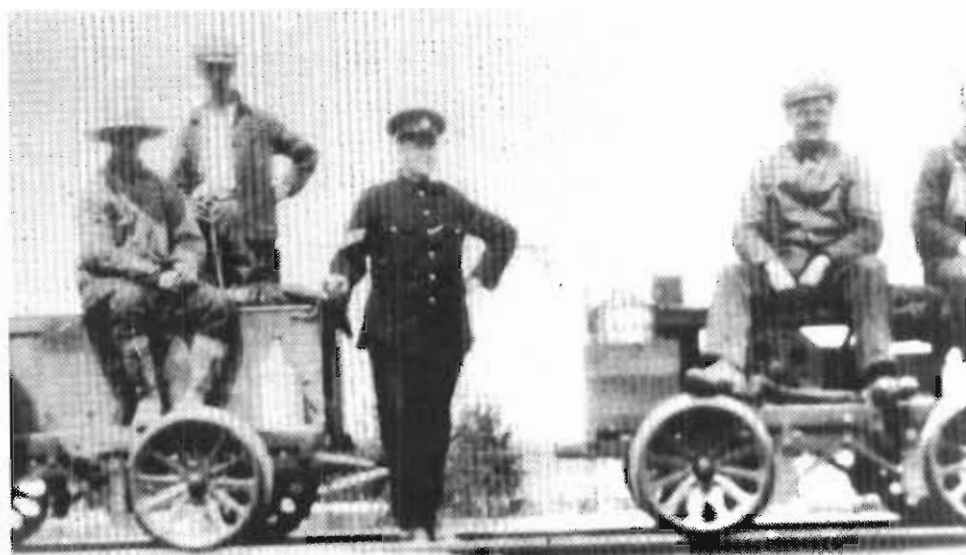
En 1914, M. John Christianson s'occupait de pomper l'eau dans le réservoir fait en bois qui servait à remplir les engins à vapeur au besoin. M. John Monson le remplaça au bout de quelques années jusqu'à ce que les engins à vapeur furent remplacés par les engins à Diesel vers les années 1953-54.



Les premiers ingénieurs du chemin de fer faisant leur lessive.



La maison de cessions en 1933. A l'arrière: Auguste et Alfred Johnson. A l'avant, à droite: Mme Johnson.

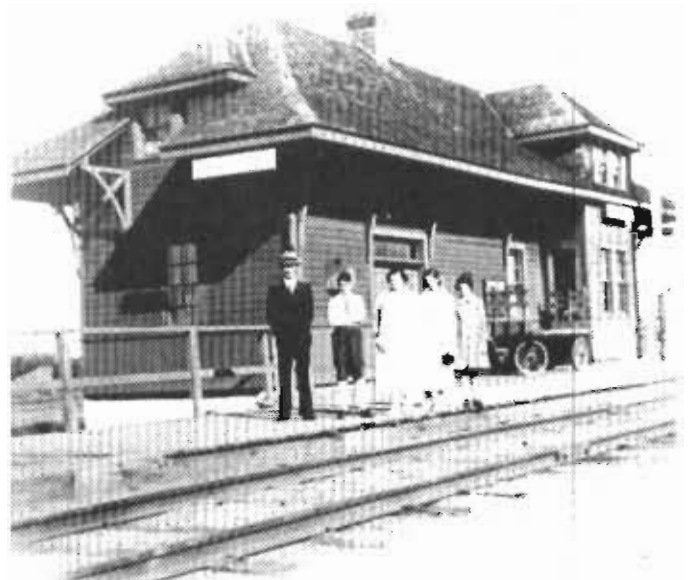


De gauche à droite: Auguste Johnson (contremaître) et Jack Teggin (policier du C.N.R.) en 1928.





La famille de M. Auguste Johnson en 1931. De gauche à droite: Léonard, Auguste le père, Eric, Bertil, Allan, Hilda la mère et Elsie.



L'agent de station avec sa famille en 1934.



"Côté Siding" à Val Côté en 1930.



La station de Reesor faite avec un wagon en 1945.

# Les ponts

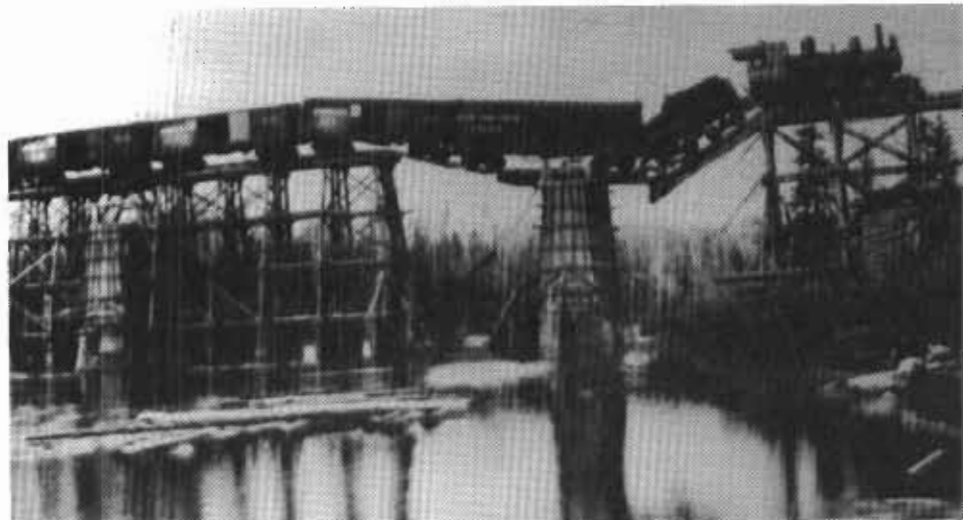
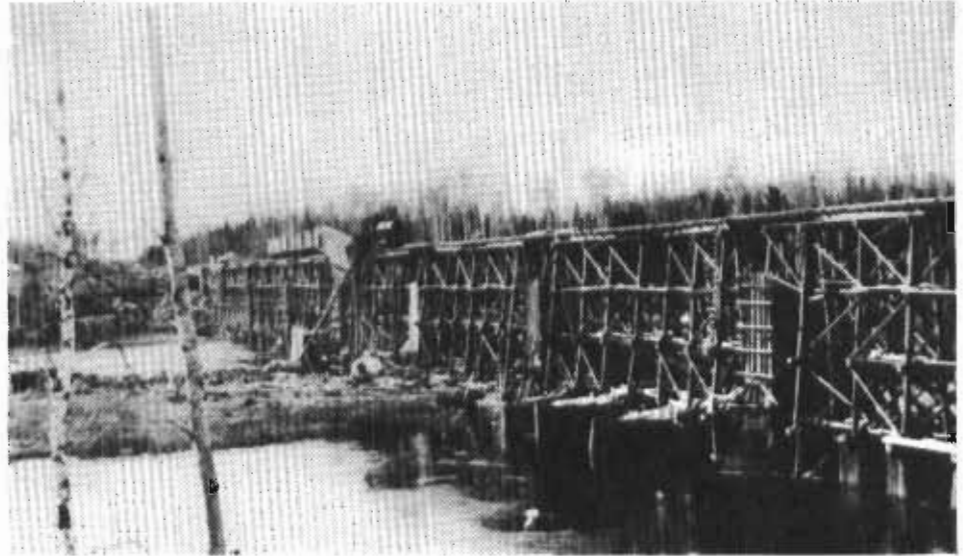
Le premier pont du chemin de fer, en 1911, était fait de tréteaux de bois, au-dessus de la rivière. Ces matériaux tombèrent par deux fois. Plusieurs personnes furent tuées durant la construction de ce pont. La deuxième fois, il tomba en 1913, sous le poids d'un train de marchandises. En 1921, il y avait encore des wagons dans le fond de la rivière et pour au moins 400 pieds de long du côté est de la rivière Missinaïbi, il y avait plusieurs croix, comme dans un cimetière.

Les tréteaux consistaient de grosses poutres entrecroisées, soutenues par des pôles. Cette structure était forte, mais pas suffisamment pour supporter le poids des engins à vapeur. Ce travail était fait en vue de faire les aboutements et les piliers de ciment pour le pont de fer qui passerait au-dessus de la rivière. Le pont fut terminé en 1915 et dure encore.

Avant que le pont de l'autoroute ne soit construit, les gens utilisaient le pont de fer. On installait les marchandises sur un "push-car" que l'on traversait de l'autre côté en le poussant. Certains chevaux très dociles, et un seul à la fois, guidé par un homme, ont à certaines occasions, traversé le pont du chemin de fer sur la rivière Missinaïbi.

En 1929, un premier pont était construit sur la rivière Missinaïbi. Ce pont était fait de grosses poutres de bois renforcées par des piliers et soutenues par de grosses cages de bois remplies d'énormes cailloux. Ces cages, construites à même la rivière, étaient au nombre de huit et réparties également de chaque côté de l'île. Les plans de ce pont étaient datés du 25 mars 1929. La glace, à la débâcle du printemps, causa des dommages aux piliers en 1930. C'est alors qu'ils décidèrent de poser des plaques d'acier afin que la glace s'y brise.

Les années suivantes, M. John Christianson, au



**L'effondrement des tréteaux dans la rivière Missinaïbi. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).**

printemps, faisait sauter la glace à la dynamite afin de protéger le pont.

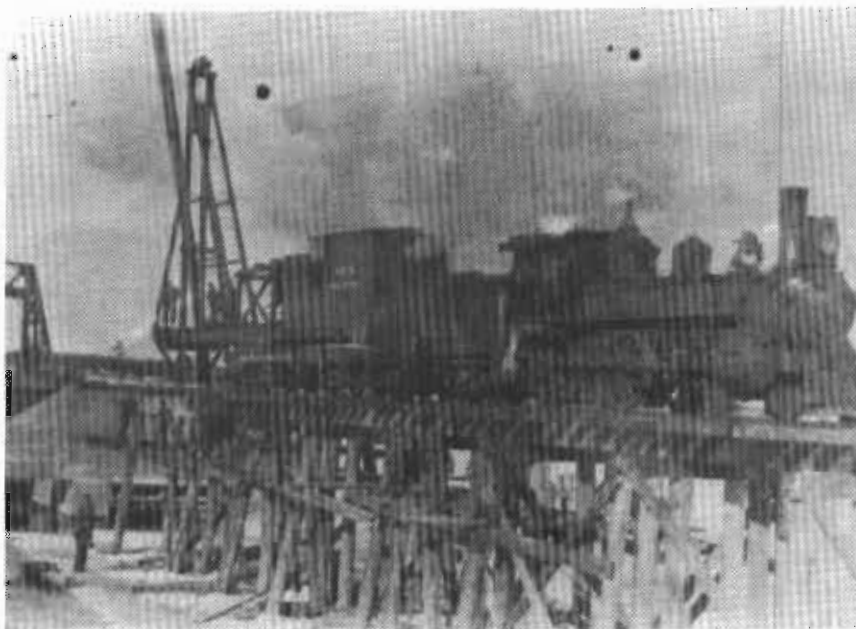
En 1935, sur le côté est du pont, l'une des cages dû être remplacée par un pilier de ciment, à cause du danger qu'elle représentait. Le 26 avril du printemps 1947, le pont à l'est de l'île fut emporté par les glaces vers six heures du soir. Durant l'été 1947, à l'eau basse, la même partie du pont fut reconstruite. En l'absence du pont, Rolland et Orlando Chabot, aidés de leurs jeunes frères, bâtirent un chaland pour traverser les automobiles et le camion à pain de M. Lessard, à \$5 le véhicule. Ils avaient un gros bateau de bois, 20 pieds de long, pour traverser les gens.

En janvier 1948, on commença la construction d'un

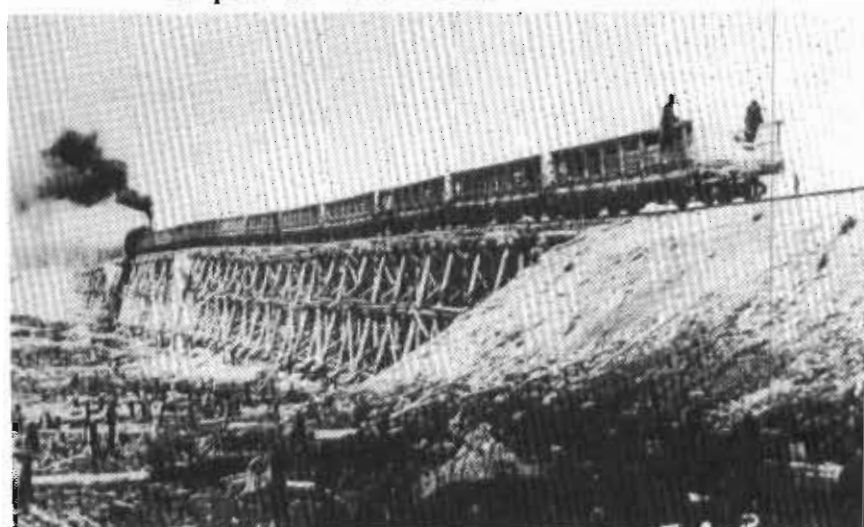
d'un deuxième pont, et ce, du côté sud du vieux pont de bois. Celui-ci fut construit d'une rive à l'autre de la rivière Missinaibi. Des piliers de fer furent plantés dans le lit de la rivière jusqu'à ce qu'ils frappent le roc. Le tout fut construit pendant l'hiver sur la glace de la rivière. On y souda des étrépillons (braces) afin de le renforcer. A l'été 1948, on y posa le pontage. Le pont fut ouvert au trafic l'automne de la même année.

C'est au début de l'hiver 1959 que la construction du troisième pont fut commencée. M. Albert Dupuis prépara les approches du bout est avec son "Bulldozer". On y travailla durant tout l'hiver 59-60 à y préparer les fondations qui allaient servir au pilier de ciment. Les travaux continuèrent jusqu'à l'automne 1961 alors qu'on y fit l'ouverture officielle le 16 octobre 1961. Irenée Carrier fut commis pour toute la durée de la construction du pont. Par la suite, plusieurs manquèrent la petite île, où ils allaient faire des pique-niques et se baigner l'été.

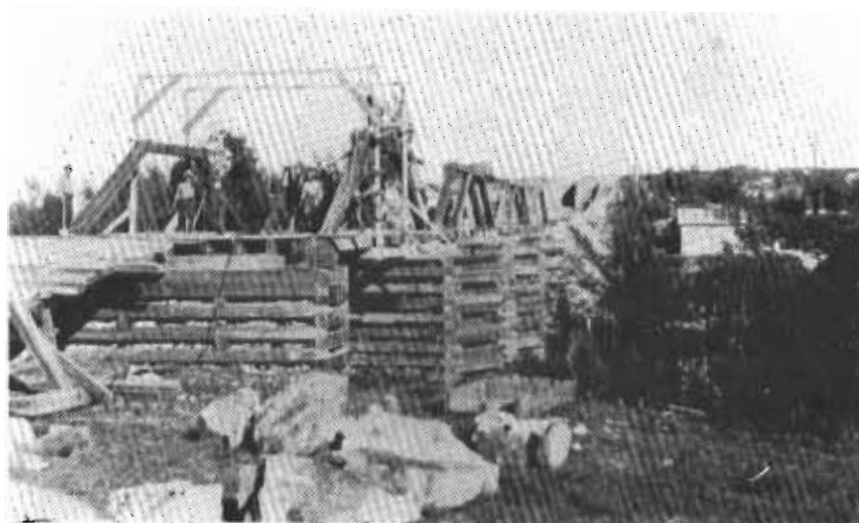
M. Albert Dupuis nous dit qu'il a travaillé neuf ans sur les ponts. Les hommes devaient souvent travailler la nuit pour réparer les ponts, afin que le transport puisse passer le lendemain.



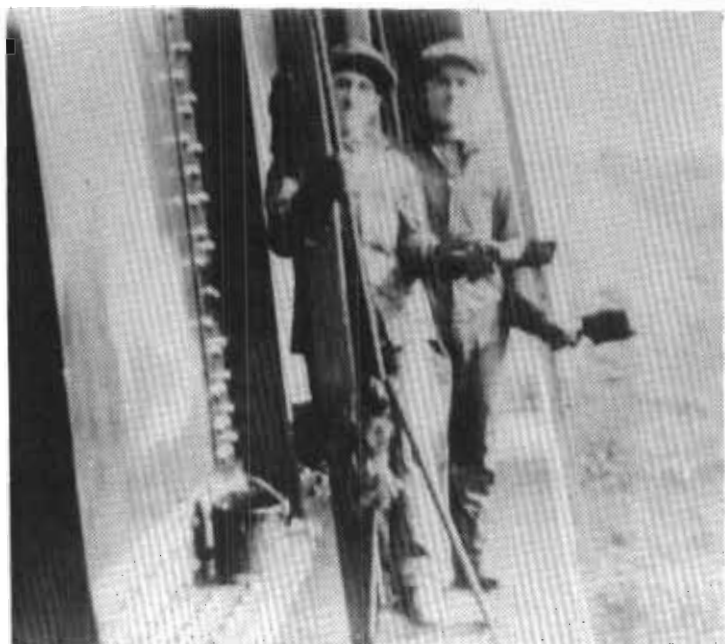
Le pont du C.N.R. construit en 1913.



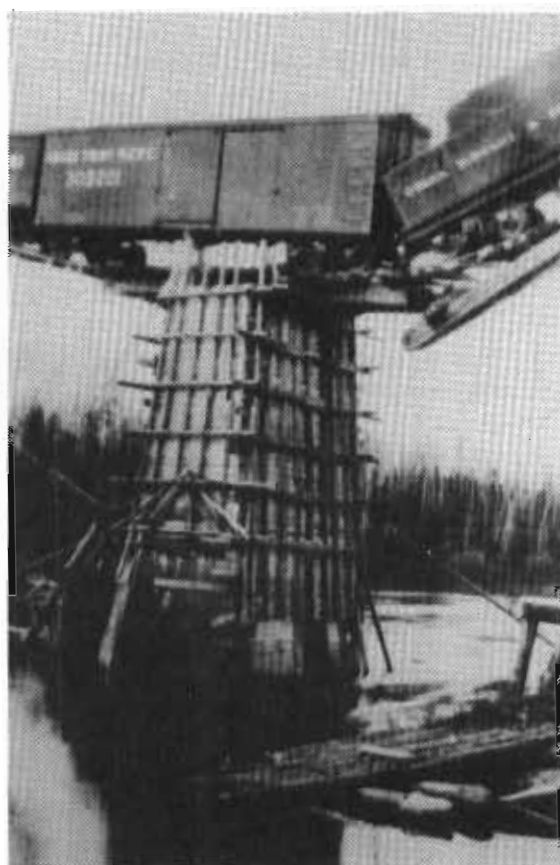
Un train de travail traversant le ruisseau Valentine sur la voie Nationale Trans-continentale près de Hearst en 1911.



Le premier pont de bois en 1929.



Peinturage du pont de fer en 1928. A gauche: Hector Tremblay et Emile Lauzon.



L'effondrement des tréteaux dans la rivière Missinaïbi. (Collection Nationale de Photographies des Archives Publiques du Canada).

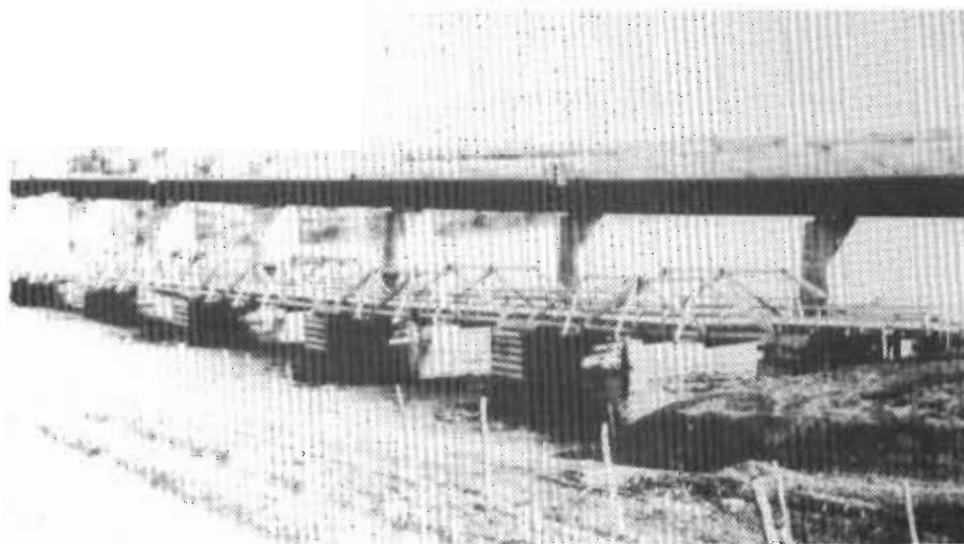


Construction du deuxième pont. (printemps 1948, les glaces descendent).



Construction du pont à Mattice en 1934. Albert Dupuis, Ovida Guenette et Louis Fillion.





Vue du jardin de John Christianson et des deux ponts au-dessus de la rivière Missinaïbi en 1930.



Le premier pont en 1929 et une vue de l'église anglicane qui fut construite en 1921.

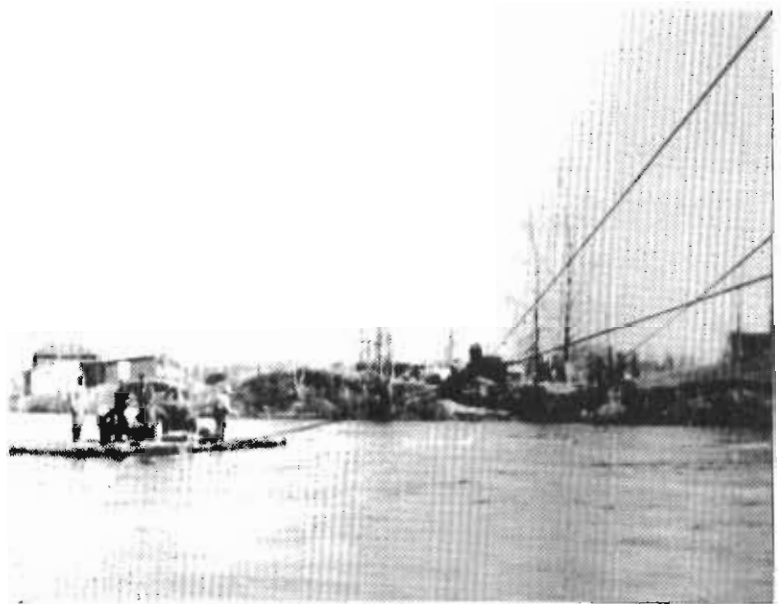


En 1935, on repousse les glaces dynamitées par M. John Christianson afin d'éviter de briser le pont. De gauche à droite: Léopold Ainsley, Rosaire Nadeau et Antoine Imbeault.





Travaux de construction.



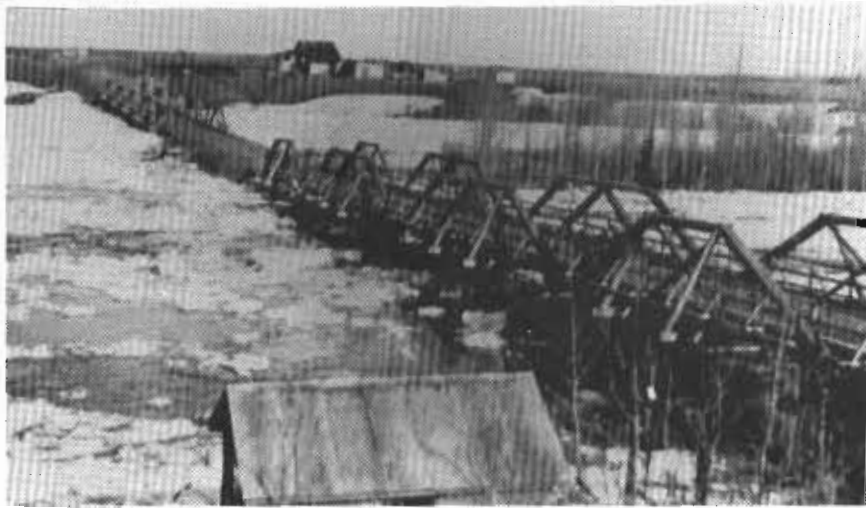
La traversée des autos à l'aide d'un chaland fait par les frères Chabot, une fois le pont amené par les glaces au printemps de 1947.



Au début de l'été 1947 après que le pont fut emporté par les glaces et que l'eau eu baissé, Orlando et Rolland Chabot ont fabriqué un chaland pour traverser les autos d'une rive à l'autre de la rivière. Il coûtait \$5.00 pour chaque voiture traversée.



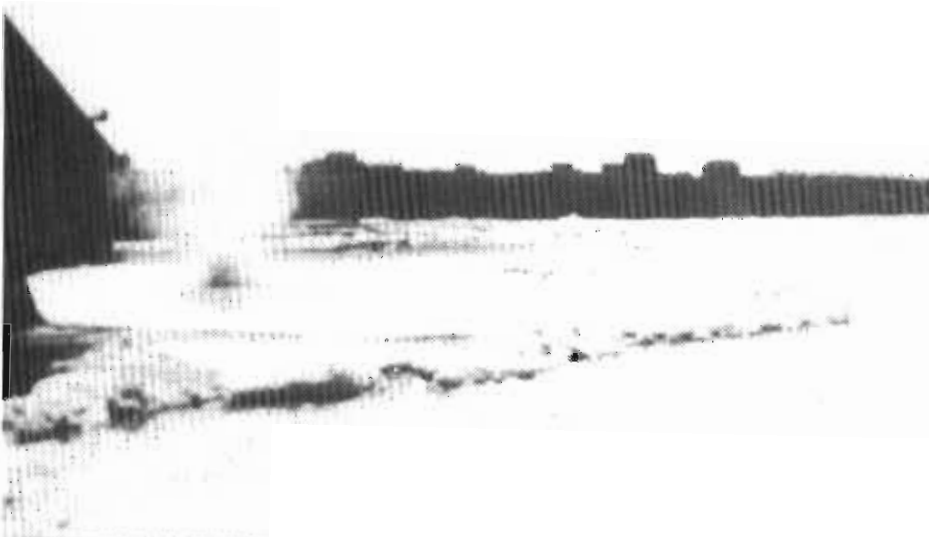
Le pont était sur le point de céder à cause des glaces en 1947.



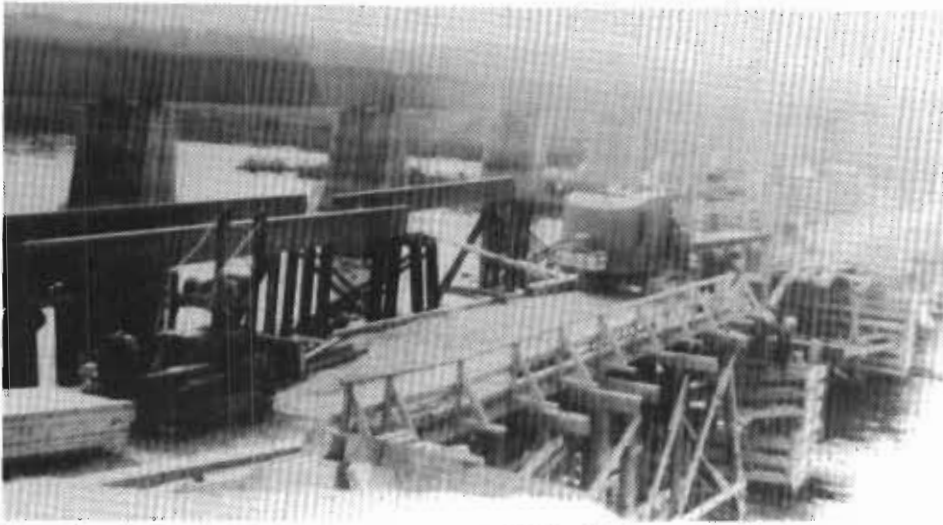
La débâcle de 1929-30, alors qu'on a dut remplacer un pilier qui avait été endommagé. On a aussi solidifié le pont avec des lames d'acier.



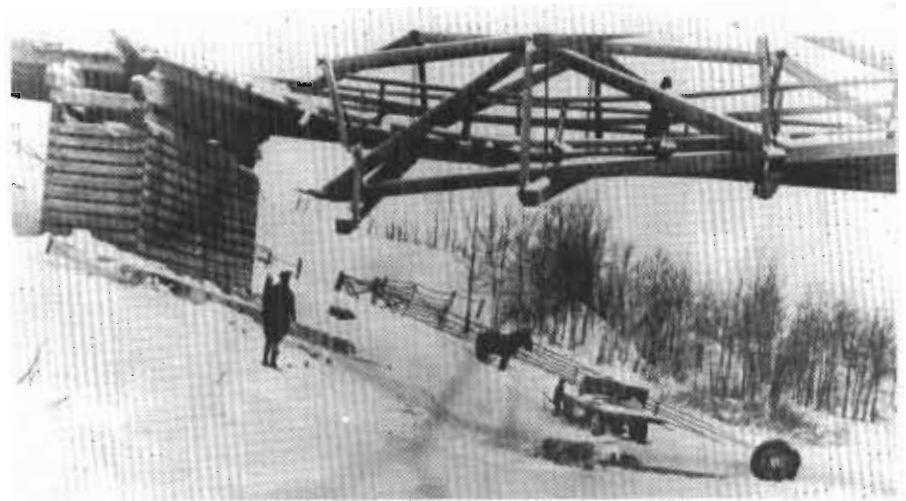
Pont amené par les glaces en 1946.



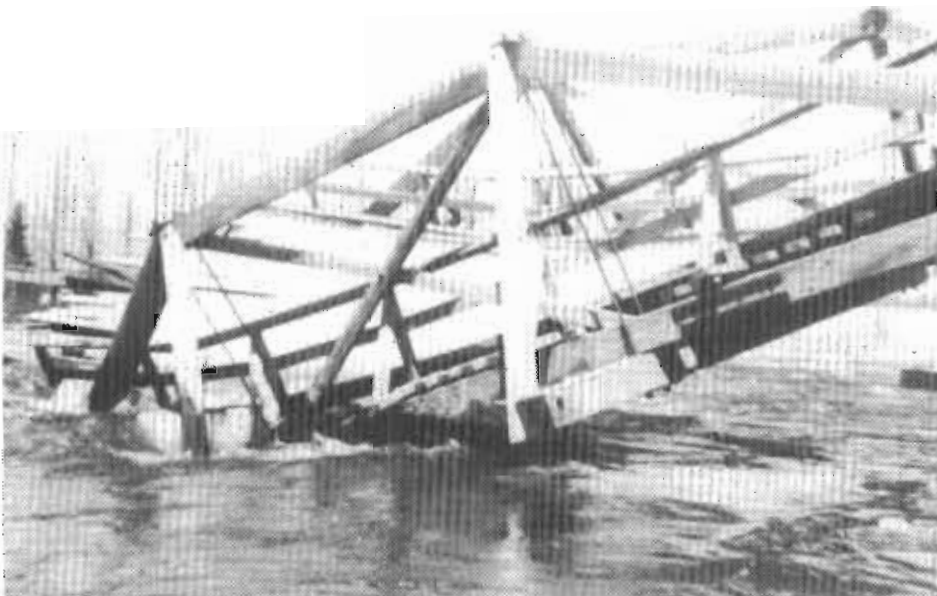
Le dynamitage des glaces près du pont en 1930 par M. John Christianson.



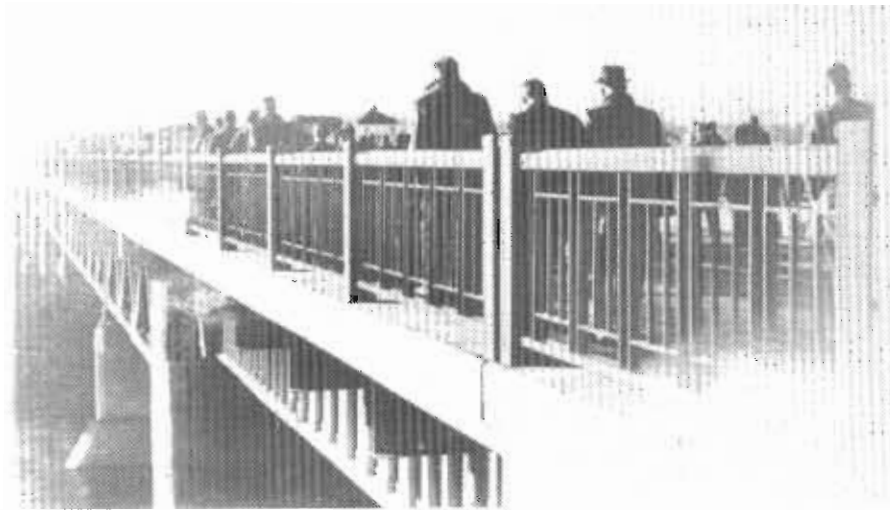
Vue des trois ponts lorsqu'une partie du premier avait été amenée par les glaces et que la construction du deuxième avait commencé.



Lorsque le camion White Rose a passé à travers le pont en 1930.



Une partie du pont amenée par les glaces au printemps de 1947.



L'ouverture officielle du pont de Mattice en 1961.

## Les chemins

Puisqu'au début, à Reesor, il n'y avait aucun chemin, la communication était établie par d'étroits sentiers marqués à l'aide de coches sur les arbres. Pendant plusieurs années, beaucoup de pionniers n'avaient d'autres accès à leur maison que par ces sentiers tortueux.

Le travail sur le tronçon de chemin entre Cochrane et Hearst fut entrepris aux environs de 1921, par le Département des Terres et Forêts du nord de l'Ontario. C.H. Fullerton était le directeur de ce projet. Il est devenu plus tard sous-ministre du



La rue King de Mattice vers 1923. On peut voir la petite cabane des moteurs pour le chemin de fer.



La construction du chemin entre Mattice et Reesor en 1927.

Département de Développement du Nord, qui a pris la relève de ce travail en 1925.

Durant l'année fiscale finissant le 31 octobre, il y eut beaucoup de travail de fait sur le tronçon de chemin à l'est de Hearst. Ceci comprenait: couper le bois, brûler, essoucher et couper les branches au ras du sol, niveller, creuser les fossés et passer la drague. Il y eut aussi la construction de huit "calvettes" et de deux ponts.

En 1924, l'autoroute 11, fut essouchée par Placide Poulin du 106 au 109 et par "Roadhouse" du millage 103 au 106 à Parthia. Les travailleurs étaient: Hervé Plamondon, Albert Dupuis, Jos Roy, Arthur Croteau, Dosithé Plamondon et Amédée Coulombe. Ils demeuraient dans un "shack" de Jos Stevens et couchaient par terre sur la paille.

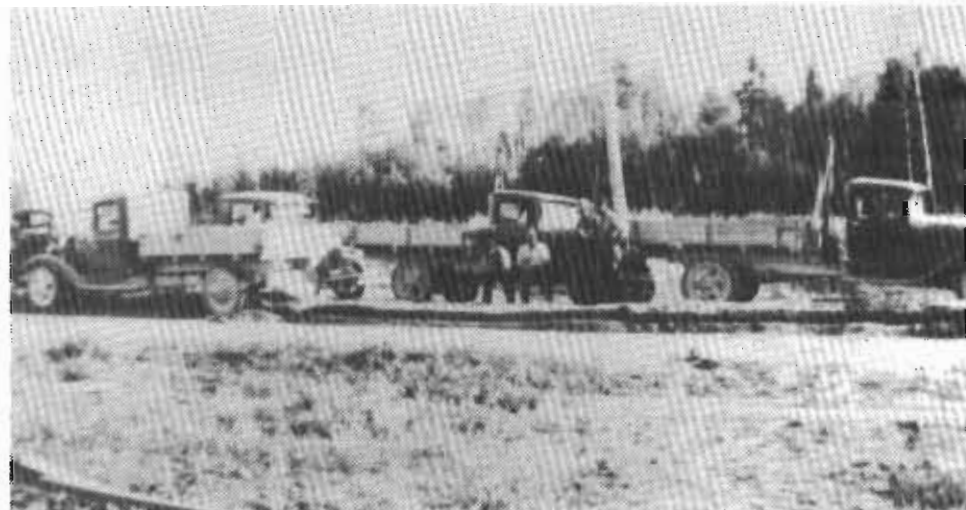
Leur salaire était de \$2.50 par jour, nourris. Ils voyageaient en voiture traînée par des chevaux. Ils essouchaient la terre avec des boeufs et des chevaux et charroyaient ensuite la "pitoune". Ils firent une longueur de trois milles au cours de l'été.

En 1925, le chemin de fer était le seul moyen de transport traversant Reesor. Le chemin de gravier allant vers l'ouest de Kapuskasing ne se rendait que jusqu'à Opatatika et celui allant vers l'est de Hearst n'allait pas plus loin que Mattice, laissant une distance de dix-neuf milles sans route.

Pendant l'été 1926, le gouvernement entreprit la construction des routes des cantons. Au cours de la première année, il s'agissait principalement de nettoyer les arbres et les repousses sur le droit de passage de soixante-dix pieds. Les arbres étaient coupés à la hache ou au "bucksaw", empilés solidement et brûlés. Trois sections de chemins dans les cantons et le droit de passage de l'autoroute, le long de la voie ferrée, furent nettoyés de cette façon en un été, un total de huit milles. On nettoya aussi, de ses souches, une distance d'environ un mille et demi sur le dit "chemin

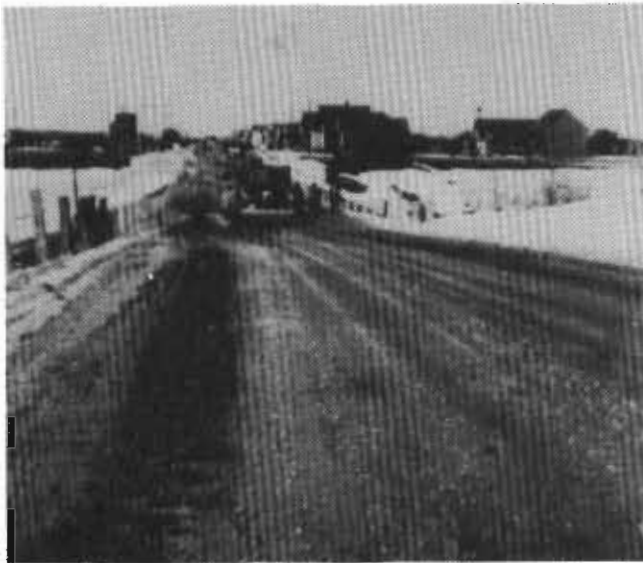


La construction du chemin dans les années 30.



Construction du chemin de Mattice à Parthia en 1930. De gauche à droite: Eugène Lussier, Tom Hatch, Florian Chevrier, Joseph Vaillancourt, Elof Christianson et Rosaire Nadeau.





Le côté est du village. Le camion transporte le corps d'un défunt suivi du cortège vers le cimetière. La première maison sur le haut de la colline est celle de M. Adélard Imbeault (grand-père de M. Emile Filion).



Construction du chemin à Reesor entre les lots 6 et 7, concession II et III.

d'école", entre les lots 6 et 7, dans les concessions I et II, du canton d'Eilber. Les hommes travaillaient dix heures par jour, sous la surveillance de l'entrepreneur du Département des Chemins, et étaient payés 30c l'heure. Un homme avec une "team" de chevaux gagnait \$6.00 par jour. Ainsi, au cours de l'été, un colon pouvait gagner un autre \$100.00 ou \$150.00 au travail des chemins, portant son revenu annuel à environ \$600.00 ou \$650.00.

En ce qui concerne les chemins des concessions en 1927, ils se faisaient par groupe. Les particuliers qui voulaient y travailler étaient payés et le gouvernement déboursait une somme équivalente (en guise d'octroi). En 1928, il n'y avait aucune route au lac. Les gens passaient à travers le bois pour venir au village et traversaient la rivière sur le pont de fer.

Vers 1934-35, ils commencèrent l'entretien des



La rue King en 1925. Remarquer les souches et le chemin non déblayé.



Rue King du village de Mattice en 1923.

chemins de concessions. Les gens creusèrent leur fossé à la petite pelle. Ils fauchaient, coupaient les aulnes et plaçaient le gravier avec le râteau. C'est en 1936, que l'autoroute 11 fut enregistrée dans les rapports annuels, pour la première fois. A cause des lourdes dépenses accrues à la suite d'un printemps tardif, une réduction dans les dépenses s'avéra nécessaire. On se limita à un minimum d'entretien durant l'automne et le déblaiement de la neige fut éliminé cet hiver-là dans un rayon de 90 milles, afin de déterminer quelles seraient les prochaines dépenses servant à améliorer l'alignement, les rebords de la route et le drainage des fossés.

En 1939, il y avait si peu de circulation sur l'autoroute 11 que l'herbe poussait entre les roulières.

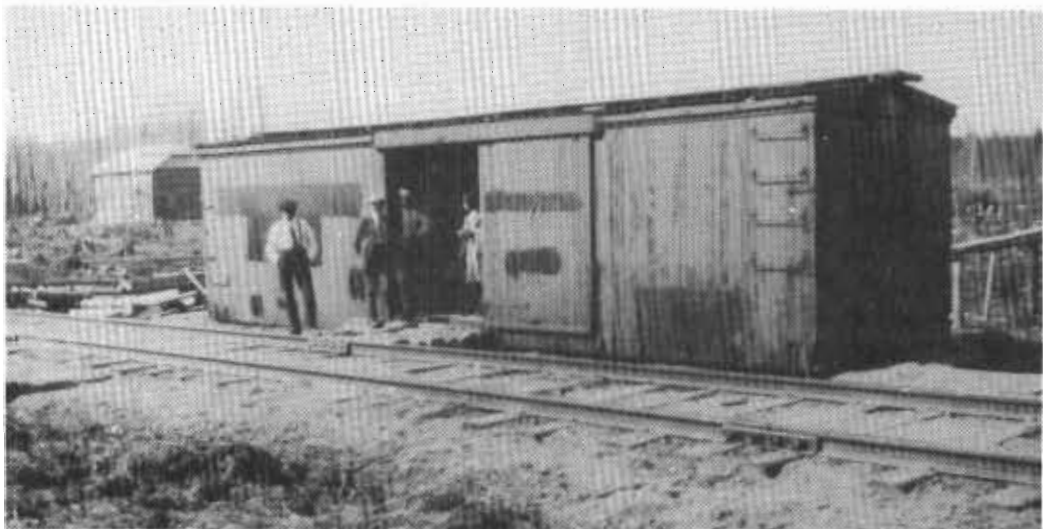
C'est durant les premières années de la guerre 1939-45 que le gouvernement canadien fit construire la route Transcanadienne ce qui intéressa de plus gros camions à passer par ici à compter des années 48-50.

En hiver, 1946-47, l'autoroute 11 n'était pas encore ouverte par le Département des Chemins, lorsqu'enneigée. M. Zacharie Fontaine de Hearst avait un moulin à scie à Val Côté à la Concession I, et, une fois les tempêtes de neige terminées, il faisait ouvrir le chemin avec un "bulldozer" de Hearst à Val Côté. D'autre part, M. Napoléon Gagnon de Mattice, ouvrait l'autoroute 11 de Mattice à Val Côté avec son "bulldozer". De cette façon les gens de Mattice pouvaient se rendre à Hearst en auto.

A compter de l'hiver 1947-48, le Département des Chemins commença à déblayer la route principale avec un "grader" seulement. Il y eut bien des fois que, durant ou après une tempête, le "grader" ne réussissait à déblayer le chemin jusqu'à Mattice que très tard. Il fallait attendre ou



Le premier ouvrage fait pour la construction de la route 11 à Reesor entre les lots 6 et 7 durant l'été de 1929. Les travailleurs, de gauche à droite: John Janzen, John Enns (travaillant à la pelle), Franz Janzen, Jacob Ediger (faisant du labour), Gerbard Bergen (conduisant la charrue) et Elof Christianson (contremaitre).



Un vieux wagon, au millage 103, servant de dépôt de marchandises pour Reesor. A gauche on peut voir la maison de bois rond à deux étages, faite par la famille Rempel en 1926. En avant de la station, de gauche à droite: M. Cornelius Tows, M. Gerhard Martens, M. et Mme Gerhard Enns.

bien rouler dans la neige épaisse. La route fut pavée d'asphalte en 1960, et depuis ce temps, l'autoroute 11 est toujours bien déblayée l'hiver, même durant les grosses tempêtes.

Depuis l'établissement de la Corporation Mattice-Val Côté les routes secondaires sont entretenues par la Municipalité, c'est-à-dire depuis 1975.



L'arrachage des souches pour la construction du chemin entre les lots 6 et 7 de la concession XII. L'arrache-souche appartenait à M. Jacob Ediger. A gauche: John Newfeld et John Enns.

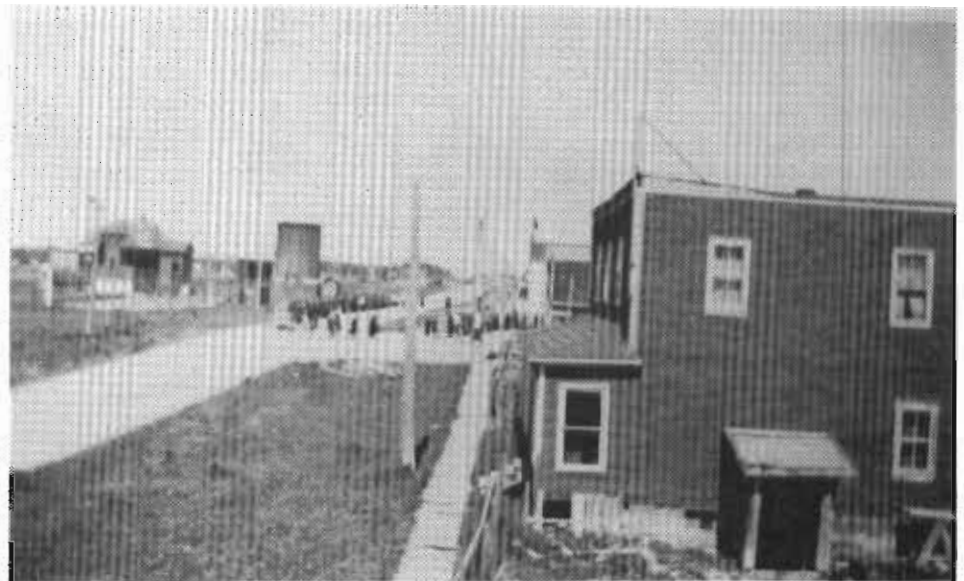
## Les trottoirs

Mme Bernadette Lessard nous dit que les premiers trottoirs étaient en bois. Il y avait un grand trottoir devant l'église qui partait du chemin.

Plus tard, soit en 1953-54, le "Statute of Labour Board" fit faire des trottoirs à condition que chaque particulier paie son ciment. M. Albert Dupuis nous rappelle cependant qu'avant tout cela, chacun faisait son bout de trottoir.

Les trottoirs furent d'abord faits devant les places d'affaires et s'allongèrent peu à peu. Parmi les premiers à avoir leur trottoir, on note J.H. Dallaire, Emile Lauzon, Herménégilde Lachance et Léopold Lachance. Le trottoir de ciment partant de la maison d'Aldée Ayotte jusqu'au pont fut fait en 1960. Cinq à six hommes travaillaient à la construction des trottoirs de ciment. Rolland Chabot était contremaître. Donat Tanguay y a travaillé ainsi que plusieurs paroissiens puisqu'il y avait rotation.

A Val Côté, au cours des années, chacun faisait son trottoir en bois.



Procession de la Fête Dieu. Maison de M. J.H. Dallaire et trottoirs de bois.

# L'INDUSTRIE FORESTIERE

## Les moulins à scie

En 1924, Gédéon et Philippe Buteau eurent un moulin à scie portatif sur le lot 24, concession IV, canton d'Eilber. Ce moulin fut déménagé au lac puis ensuite, dans la concession X à l'est de la rivière Missinaïbi et plus tard, au bord de la rivière, près du lot 27, concession III, canton d'Eilber.

A Mattice, le premier moulin à scie fixe appartenait à M. Cléophas Dupuis. En 1924, les Dupuis le transportèrent par voie ferrée de Ste-Lucie, comté de Montmagny dans un "box car" jusqu'à Mattice au coût de \$400.00. Le moulin fut bâti à l'automne et ils ont tout préparé afin de commencer à scier au printemps de l'année 1925.

Lors du décès de M. Cléophas Dupuis, en 1939, ses fils Albert et Armand héritèrent du moulin à scie. Ils formèrent "Dupuis Lumber". Ce moulin servit à scier le bois pour toutes les premières constructions à Mattice: l'église, l'école et la plupart des premières maisons.

M. Bernard Dupuis devait chauffer, faire la vapeur. Albert montait les billots et Armand mesurait le bois. Ils travaillaient dix heures par jour, six jours par semaine. Plus tard, à quatre employés, ils sciaient de sept à huit milles pieds de bois.

Les outils principaux étaient des clefs anglaises, des mèches, des vilebrequins, c'est-à-dire des outils manuels.

Vers 1940, ils déménagèrent le moulin au lac et l'opérèrent pendant six ans. C'est vers 1945, qu'Armand vendit sa part à ses frères. Le moulin fut déménagé une autre fois à Mattice, car le chemin était plus loin pour les gens résidant dans les concessions VI et



Le premier moulin à scie à Mattice appelé "Dupuis Lumber" situé dans la courbe de la rivière au sud de chez M. Réginald Nadeau. Les propriétaires étaient Cléophas Dupuis et ses fils Albert et Armand.



Le premier moulin de M. Cléophas Dupuis en 1925, sur le lot 28, concession III, canton d'Eilber.

VII à l'est de la rivière Missinaïbi vu qu'il n'y avait pas de pont pour traverser la rivière Missinaïbi. Sa troisième location fut près du lot 27, concession III, canton d'Eilber. En 1965, le moulin fut la proie des flammes.

En 1932, M. Fontaine eut son premier moulin à scie dans la concession IV. C'était un moulin portatif qui fut déménagé plusieurs fois. M. Noé Fontaine opéra un moulin à scie dans les concessions VI et VII en 1933. Le planeur était au 109. Les employés y travaillaient pour 30¢ l'heure. Le moulin fonctionna pendant quelque temps et fut ensuite déménagé à Calstock.

Le gouvernement fit don à la communauté de Reesor d'un moulin à scie et d'un vieil engin à vapeur. Le moulin fut opéré pendant plusieurs années, à l'est du "siding" du chemin de fer, sciant le bois que les colons y amenaient. Ce moulin ne servait que quelques semaines chaque année et fut déménagé au canton de McGowan, où il servit encore pour quelques saisons.

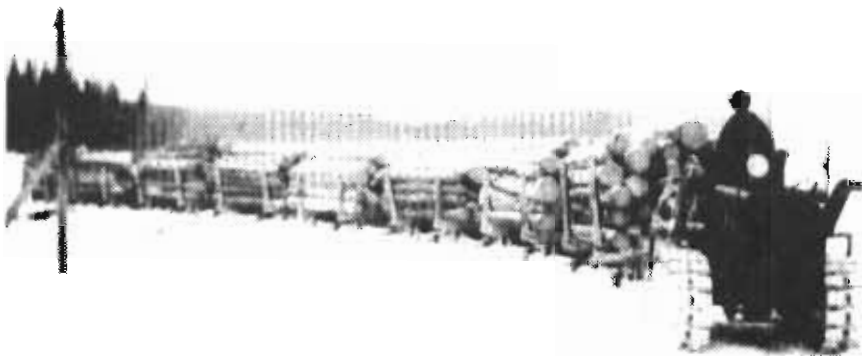
M. Félix Saulnier eut aussi un moulin à scie au "grand étang" (la couette), sept milles au sud-ouest de Val Côté.

A Val Côté durant l'hiver 1945-47, il y avait un petit moulin à scie portatif, appartenant à M. Fontaine, mais opéré par M. Villeneuve. M. Donat Boutin eut un moulin à scie dans le chemin 2. Il fut en opération, pendant approximativement deux ans. Le bois des colons était scié à Mattice.

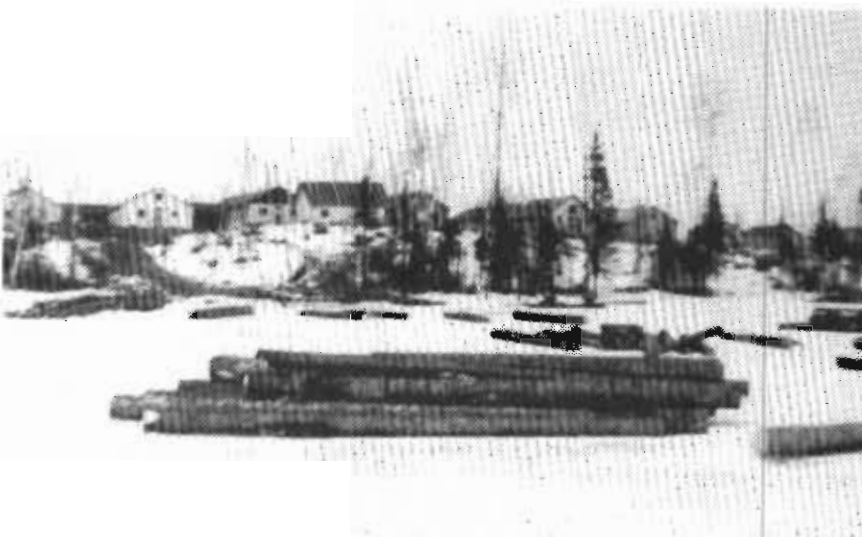
M. Hector Guilmette opéra un petit moulin portatif à Parthia pendant quelque temps.

M. Christianson acheta d'abord le bois des colons, pour ensuite obtenir en 1951, sa propre limite au nord de Mattice. En 1951, M. Henri-Louis Gosselin bâtit un moulin à scie sur la limite de M. Elof Christianson. Il opéra à compter de janvier 1952 jusqu'en 1957, alors qu'il fut obligé de démanteler ce moulin.

Les fils d'Elof et d'Alma Christianson bâtirent un moulin à scie du côté ouest du pont de la rivière Missinaïbi en 1971. Ce moulin ne fut en opération que peu de temps et fut vendu avec la limite de bois à Lévesque Lumber de Hearst en 1974.



Transport des billots pour bois de sciage au camp de Fontaine en 1939. Le conducteur, Jos Vaillancourt.



Les camps sur la limite à bois de M. Elof Christianson.



Le moulin Sprucedale de la famille Christianson.



# Les bûcherons

A leur arrivée à Mattice, presque tous les pionniers exercèrent le métier de bûcheron. Ils défrichèrent les terres et bûchèrent leurs permis de colon à chaque année, octroyés par le gouvernement.

La plupart des bûcherons marchaient de six à neuf milles avec un havresac afin de se rendre à leur camp où ils passaient la semaine. Les lits étaient faits avec des pôles recouvertes de branches de sapin en guise de matelas.



Ecorceurs de bois à Fryatt en 1932. A l'avant, de gauche à droite: Arsène Lacasse, Delphis Venables, Alexandre Lacasse, Anselme Venables. A l'arrière: Joseph Lacasse et Joseph Ruel.



Messieurs Théodore Gaudreault (à gauche) et Armand Vaillancourt avec les outils utilisés pour la coupe du bois.



M. Antonio St-Pierre sortant un voyage au siding à Parthia en 1941.

L'habillement se composait de culottes en étoffe. L'été, ils portaient des bottes de caoutchouc et des mocassins l'hiver. La journée ordinaire du bûcheron pendant l'été était de sept heures le matin à dix heures le soir. L'hiver c'était du lever au coucher du soleil.

A Val Côté, les bûcherons amenaient et chargeaient le bois de pulpe à Glenomo. En 1924-25, quelques-uns des premiers, soient Messieurs Côtés, Charrette, Saulnier et Provençal firent une "siding" afin d'y passer leur voyage de "pitoune". Cette "siding" fut nommé "Côté Siding" pour être changé plus tard à Val Côté.

En 1931, les bûcherons coupaient le bois pour \$1 la corde après avoir abattu l'arbre à la hache. Après avoir fait une coupe à la hache en forme de "V", l'arbre est ensuite abattu avec un "bucksaw" ou avec un gallendar manié par une ou deux personnes. Ils ébranchaient et chargeaient sur les traîneaux tirés par les chevaux. A cette époque les jeunes garçons quittaient l'école afin d'aller aider leur père dans le bois.

Après l'invention de la scie mécanique, les bûcherons ont vu leur travail et production grandement améliorés. En plus du fait que tout soit mécanisé, ils bénéficient de bonnes méthodes de sécurité.



Un camp de bûcherons alors éclairé à la lampe à l'huile. Remarquez la vaisselle du temps tout en aluminium émaillé de granit. Deuxième à droite: Louis Fillion.



M. Sam Miller déchargeant le bois de M. Morin à la station de Parthia.

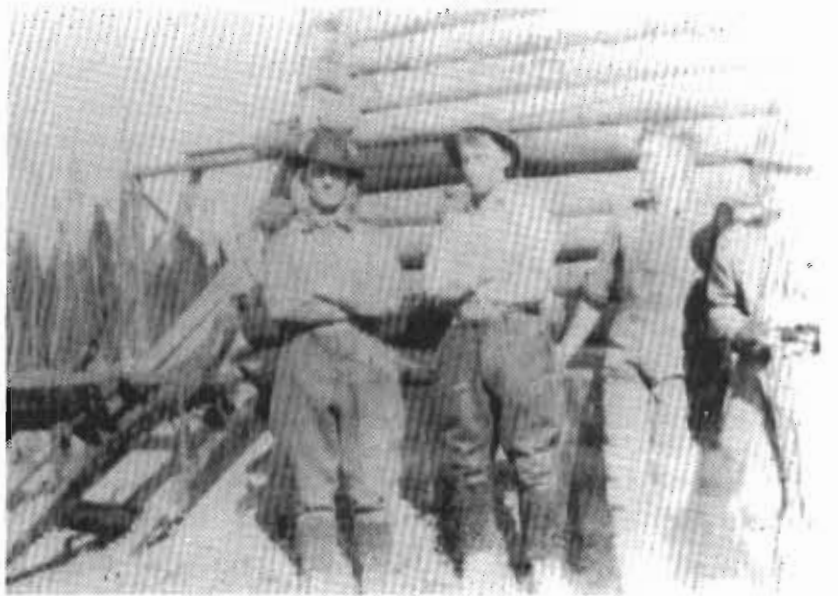


Tracteur à roues sur skis. Conducteur: Victor Nolet en 1952.

**Le premier camp (#1) à Val Côté, lorsque la Spruce Falls à ouvert.**



**Au camp de M. Georges Côté en 1924, on reconnaît de gauche à droite: M. Jos Côté, M. Jos Lemieux, M. Edmond Comeau et M. Léo Bouley.**



**En 1949, tracteur d'Hervé Plamondon pour le charroyage. La cabine a été faite par M. Alphonse Breton.**



Du bois de poêle fait par une scie ronde. De gauche à droite: M. Joseph Gosselin, M. Henri Trépanier, M. Maurice Gagnon et M. François Gosselin.



## La tragédie de Reesor

Chronologie de la grève de Kapuskasing  
du 12 janvier au 11 février 1963

La grève illégale (wildcat strike) par à peu près 1,150 bûcherons de la région de Kapuskasing est entrée dans sa 29<sup>e</sup> journée aujourd'hui le 11 février 1963, sans aucun projet de conciliation en vue. Les hommes travaillent pour la Compagnie des Pâtes et Papiers Spruce Falls dans huit différents camps. L'arrêt de travail a commencé le 14 janvier après que les négociations pour un nouveau contrat de travail furent rompues à Port Arthur la semaine précédente. Ce qui suit est une table chronologique des événements survenus du 12 janvier au 10 février tel que traduit du texte "The Reesor Crossing Tragedy" de Michael Kuiack:

**Samedi, le 12 janvier:** Les efforts de conciliation entre la Compagnie Spruce Falls et Kimberley Clark et les unions du local 2995 et 2693 des travailleurs dans le bois et des scieries ont échoués.

**Dimanche, le 13 janvier:** Des rumeurs non confirmées affirment que les bûcherons quitteront le travail lundi le 14 janvier.

**Lundi, le 14 janvier:** Les bûcherons ont commencé une grève illégale dans huit camps. Le nombre des travailleurs affectés est estimé à plus de 1,000.

**Mardi, le 15 janvier:** Des représentants des deux locaux se sont rencontrés pour élaborer une stratégie de leur arrêt de travail contre la Compagnie des Pâtes et Papiers Spruce Falls.

**Mercredi, le 16 janvier:** Une escouade de 20 policiers de la province de l'Ontario, spécialisée dans les grèves est

arrivée à Kapuskasing. Les travailleurs indépendants continuent de charroyer leur bois au moulin.

**Jeudi, le 17 janvier:** D'autres mesures économiques ont été prises par la Compagnie Spruce Falls en diminuant les heures de travail des employés du moulin, à cause de la grève des imprimeurs à New York.

**Vendredi, le 18 janvier:** Les grévistes sont accusés d'avoir menacé de faire usage de violence et d'intimidation en vue d'arrêter les travailleurs indépendants d'envoyer leur bois au moulin. Pas un seul camionneur indépendant n'a pu se rendre au moulin avec son voyage de bois de pulpe.

**Samedi, le 19 janvier:** Une entrevue avec les grévistes a révélé que les hommes ne retourneraient pas au travail avant d'avoir un contrat de travail signé.

**Dimanche, le 20 janvier:** La scène de la grève a été tranquille sans autres développements.

**Lundi, le 21 janvier:** La Compagnie Spruce Falls a annoncé qu'elle regarderait dans les régions extérieures pour obtenir du bois de pulpe.

**Mardi, le 22 janvier:** La Compagnie Spruce Falls annonce qu'elle n'a eu aucune chance de discuter d'un nouveau contrat avec l'union avant que les travailleurs commencent cette grève illégale. Le conseil de la ville de Kapuskasing a envoyé un télégramme au gouvernement demandant une enquête sur la situation de la grève.

**Mercredi, le 23 janvier:** Les polices provinciales

spécialisées dans les grèves disent que tous les rapports d'intimidations sont sujets d'enquête, mais elles ne peuvent pas faire de charge, faute de preuves concluantes. René Brunelle M.P.P. de Cochrane Nord dit que le gouvernement est très inquiet et peiné par cette grève.

Jeudi, le 24 janvier: Le maire N.S. Grant dit que dans plusieurs cas, les colons indépendants forcés à ne pas travailler s'inquiètent de ne pas pouvoir nourrir leurs familles.

Vendredi, le 25 janvier: Les policiers spécialisés disent que la situation de la grève devient malsaine. Un camionneur de Cochrane rapporte qu'à cause de la grève, il perd \$5,000.00 par jour parce que son équipement est sans travail.

Samedi, le 26 janvier: Plusieurs membres de l'union, mais qui ne supportent pas l'union, voudraient retourner au travail. Plusieurs petits magasins desservant la région rurale rapportent que les crédits ont été réduits, et qu'ils pourraient être obligés de fermer si la situation continue.

Dimanche, le 27 janvier: Une cavalcade de 80 automobiles contenant des colons et des travailleurs indépendants ont fait une parade pour attirer l'attention du public à leur condition. Ces hommes ont rencontré René Brunelle M.P.P. de Cochrane Nord pour qu'il demande au gouvernement d'intervenir dans le règlement de cette grève.

Lundi, le 28 janvier: L'union dit que le règlement de la grève dépend de la Compagnie Spruce Falls. Le département des Terres et Forêts estime que 250,000 cordes de bois resteront dans la forêt.

Mardi, le 29 janvier: Les grévistes ont commencé à remplir des applications pour obtenir de l'aide de l'union. Le département des Terres et Forêts nie que des permis de 100 cordes de bois ont été vendus à des contremaîtres. Les contremaîtres indépendants accusent les grévistes de ne pas laisser la grève suivre son cours normal.

Mercredi, le 30 janvier: La ville de Kapuskasing et la Chambre de Commerce du district répudient les charges que plusieurs crédits ont été coupés à cause de la grève. La Spruce Falls annonce que cette grève a coûté aux personnes concernées, approximativement \$550,000.00 en deux semaines. La Spruce Falls promet de s'asseoir à une table de conciliation avec l'union, si les grévistes retournent au travail dans les huit camps, si l'interférence des colons manoeuvrant le bois arrête et si l'union accepte de rencontrer séparément la Spruce Falls et Kimberly Clark.

Jeudi, le 31 janvier: Plus de 400 cordes de bois empilées furent renversées enterrant 22 traîneaux au camp d'un entrepreneur indépendant. A peu près 290 automobiles avec 750 grévistes organisent une parade pour montrer que l'union fait la force.

Vendredi, le 1er février: L'union déclare avoir une preuve formelle que des permis de 100 cordes ont été vendus

à des contremaîtres. Aucun événement a déploré, aucune plainte ne fut portée par la police.

Samedi, le 2 février: Un médiateur a été demandé pour intervenir dans la situation de la grève. Les femmes et les filles des grévistes ont organisé une parade dans les rues de la ville de Kapuskasing pour démontrer leur support pour la grève. Le chef libéral de l'Ontario John Wintermeyer a critiqué le manque d'empressement du gouvernement de l'Ontario dans ses efforts de conciliation.

Dimanche, le 3 février: Vingt-huit boxcars de bois de pulpe sur la voie d'évitement de Hunta et Driftwood furent déchargés. Une partie de ce bois semblait être destiné vers le moulin de Kapuskasing

Lundi, le 4 février: Le scène de la grève est tranquille. Il n'y a aucun événement à signaler.

Mardi, le 5 février: La scène de la grève est tranquille.

Mercredi, le 6 février: La scène de la grève est tranquille.

Jeudi, le 7 février: Les églises locales ne rapportent aucun effets perceptibles sur les assistances à cause de la grève. La campagne de la "Marche des dix sous" a été discontinuée à cause de la grève.

Vendredi, le 8 février: Les grévistes ont "piqueté" l'entrée principale du moulin de la Spruce Falls pour la première fois. Les colons et les travailleurs indépendants ont commencé à envoyer du bois de pulpe et papier à "Reesor Crossing", 37 milles à l'ouest de Kapuskasing pour l'empiler en vue de la faire charroyer au moulin dès la fin de la grève.

Samedi, le 9 février: Des piqueteurs sont encore à l'entrée du moulin. Il a été rapporté que la Spruce Falls avait commencé des procédures d'injonction pour faire renvoyer les grévistes se trouvant à l'entrée du moulin. Les grévistes et les colons étaient en bon terme de camaraderie à "Reesor Crossing".

Dimanche, le 10 février: Tout est tranquille sur la scène de la grève. Les piqueteurs sont encore à l'entrée du moulin.

Lundi, le 11 février: Trois hommes sont tués, neuf blessés à "Reesor Crossing" et dix-neuf sont arrêtés.

Deux cent cinquante-six grévistes furent accusés globalement d'insistance à l'émeute. Quand les cas vinrent en cours, dans un théâtre local pour pouvoir accommoder tout le monde, chaque gréviste reçu une amende de \$200.00 qui fut payée par "United Brotherhood of Carpenters And Joiners" de Washington qui envoya \$50,000.00 pour couvrir les frais de cours de chaque gréviste trouvé coupable.

Les colons dans un procès remplis de confusion furent libérés à cause d'ordre technique légale sur la manière qu'ils furent accusés. Leur avocat, Gérard Cloutier, a prouvé à la cours que dix-neuf hommes ne peuvent pas être accusés individuellement pour les trois meurtres, parce que la cours ne pouvait pas prouver qui avait appuyé sur la gachette.

Quatre jours après la tragédie, l'union signa un



nouveau contrat avec la Spruce Falls.

L'union place le blâme de cette tragédie sur le Département du Travail, parce qu'il n'a pas nommé une table de conciliation, bien qu'il connaissait la situation explosive qui régnait à Kapuskasing.

Aujourd'hui tout ce qui reste de cet incident malheureux est un simple monument érigé sur l'emplacement de la fusillade avec les noms des grévistes morts et quelques mots à leur mémoire.

## La prospection minière

Les compagnons de prospection de Daniel Filion étaient Charlie Ellis et Tom Johnson de Hearst. Les frères Labine de Cobalt, Ont. étaient aussi de grandes connaissances. Tom fit la découverte de "Little Long Lac" et devint riche. Les frères Labine devinrent multi-millionnaires. Ils furent surtout connus pour la première découverte d'uranium dans le nord de l'Amérique qui devint la mine "Eldorado" à Great Bear ou Slave Lake.

En 1935, Daniel Filion acheta les "claims" de la découverte d'or de la succession d'Oscar Peterson. Oscar fut découvert mort dans son camp, par Albert Dupuis, Louis Fillion, Rolland de Denus et Daniel Filion qui s'étaient mis à sa recherche quand il manqua à l'appel.

Il travailla d'arrache-pied sur ses "claims" pour une trentaine d'années. Il s'encouragea dans le domaine de prospection et s'instruisit beaucoup.

Ses connaissances géologiques étaient appréciées par plusieurs géologues et ingénieurs miniers de différentes compagnies. Grâce à ses contacts dans le monde minier, il réussit à fonder deux compagnies de mines, soit "Val Rita Gold Mine" et "Filion Gold Mine". Ses "claims" sont encore enregistrées et appartiennent à sa succession.



Le pompage du silica à Alгоцен Mines à environ 45 milles au nord de Mattice. Pour s'y rendre, il fallait passer par le chemin de la limite à Napoléon Gagnon. Visiteurs: Joseph Fauchon, Rosa Brunelle, Irène Fauchon et Mme Laflamme, l'épouse du gardien.



Le premier camp de l'Alгоцен Mines.

# Les artisans et corps de métiers

## Les forgerons

M. Amédée Coulombe fut le premier forgeron à Mattice, en 1924. Sa boutique de forge était située sur le lot 106 de la rue King. M. Coulombe ferrait les chevaux, fabriquait les "sleighs", faisait les crochets à pulpe et d'autres travaux de forge.

En 1934, M. Edouard Plourde, assisté de M. Léo Leclerc, remplaça M. Coulombe. M. Leclerc nous dit qu'il en coûtait \$8.00 la "team" de chevaux ferrés en neuf, tandis que c'était 75c le fer à cheval usagé. Il faisait aussi les crochets à pulpe à \$1.50 le crochet; ça lui prenait une heure à une heure et demie pour en faire un. Un affilage au feu coûtait 10c. Ils achetaient les fers, les formaient selon la forme du sabot du cheval, posaient les crampons et les pinces. Il en coûtait \$2.50 pour faire un bacul.

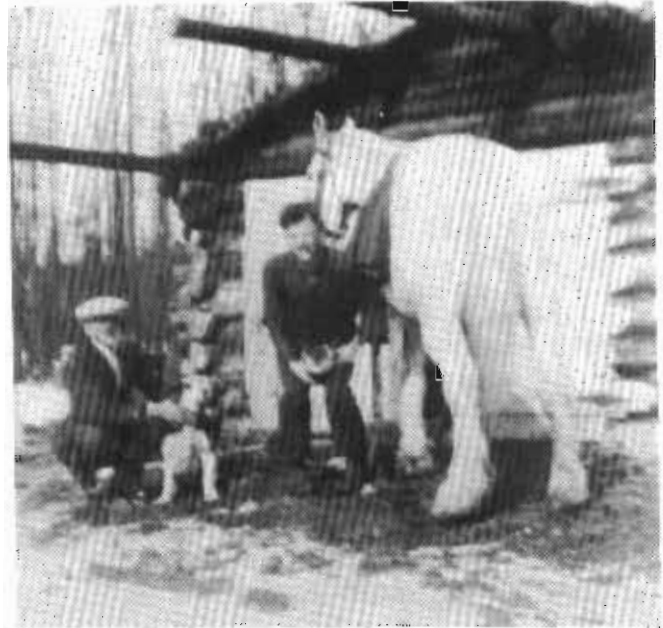
M. Leclerc qui travaillait comme assistant avait un salaire de 25c par jour, logé, nourri et habillé.

Ils opérèrent cette forge de 1934 à 1944. Pendant les dernières années, ce fut sur le lot 26, concession III, canton d'Eilber. Ils disposaient pour tout équipement d'un feu à main, d'une enclume, d'un vilebrequin et d'un "rack" pour ferrer les chevaux. Ils pouvaient entrer trois "teams" de chevaux à la fois dans la boutique.

M. Lucien Cloutier fut le premier et le seul forgeron à Val Côté. Ayant débuté dans les années 1930, M. Cloutier pratiqua ce métier durant une vingtaine d'années. Selon Mme Provençal, il ferrait les chevaux, arrangeait les sleighs et réparait les crochets à pulpe. Au début des travaux de la Spruce Falls en 1944 à Val Côté, M. Cloutier s'occupait, à la forge de la compagnie, à réparer leurs sleighs et crochets. M. Maxime Brisson l'aidait en ce qui concernait les travaux de menuiserie. René Cloutier l'aida aussi dans sa tâche.

M. Adélar Lacasse a fait le métier de forgeron à Fryatt durant les années 1935-43. Il ferrait les chevaux, faisait des sleighs, etc.

M. Alphonse Breton bâtit sa boutique de forge en 1940, sur le lot 206, avenue Balmoral, où est aujourd'hui le garage de M. Henry Rempel. Il eut des débuts modestes, mais avec le temps, il modernisa son équipement. En



M. Gédéon Morin ferrant un cheval, accompagné de M. Adélar Lacasse à Fryatt.



M. Alphonse Breton et son employé dans sa boutique de forge.

1946, il construisit une plus grande boutique. Son fils Armand et lui fabriquaient et réparaient les "sleighs à tracteur" (pour le charroyage du bois), ferraient les chevaux, faisaient les crochets à pulpe, fabriquaient et réparaient des berceaux et des chaises berçantes.

M. Breton y travailla presque jusqu'à sa mort en 1972.

En 1929, M. Franz Janzen Jr. ouvrit une boutique de forge sur le lot 3 ouest, concession XII, canton de Barker, sur le côté nord de l'autoroute 11. M. Janzen dut, plus tard, déménager sur un lot dans le canton de McGowan.

M. Heinrich Bergen succéda à M. Janzen alors qu'il ouvrit sa boutique de forge sur le lot 2 ouest, concession XII, canton de Barker, également du côté nord de l'autoroute 11. Il opéra sa boutique au cours des années trente puis à temps partiel jusqu'en 1942, alors qu'il quitta Ressor.



Vers 1952, Alphonse Breton dans sa boutique de forge.

## Les cordonniers

Le premier cordonnier à Mattice fut Paddy (Pat) O'Shawnessey, un Irlandais, qui fit ce métier une vingtaine d'années tout en bûchant. Il avait sa cordonnerie sur le lot 151 de la rue Queen. Il faisait du très bon travail à un prix minime.

Georges Rancourt (fils) fut cordonnier à Mattice au début des années 1940. Il était installé dans une bâtisse appartenant à Eugène Breton, sur le lot 127, rue King. Il

n'exerça son métier que très peu de temps.

M. Jos Villemaire, qui était professeur d'école, fit ce métier à Mattice, quand il n'avait pas de travail comme enseignant. Il était installé en bas de la côte sur le lot 1 de la "River Street". M. Antonio Fillion travailla quelque temps comme cordonnier à son retour de l'armée.

M. René Cloutier de Glenomo fait ce métier depuis plusieurs années.

## Les garagistes

En 1922, le premier garage à Mattice, propriété de M. Rosario Nolet, était situé sur le lot 114 de la rue King. M. Nolet faisait un peu de réparations avec les quelques outils qu'il avait à sa disposition. Il vendait aussi des pneus mais ne faisait pas de soudure. L'essence était servie au moyen de pompes à bras et elle se vendait trois gallons pour \$1 et 35¢ le gallon en 1937.

En 1934, Rosario vendit son garage à M. Herman Lepps. Ce dernier l'opéra plusieurs années, avec l'aide d'un mécanicien nommé Johnson.

M. Léopold Lachance eut une pompe à essence durant les années 1930. Un peu plus tard, M. Philippe Lessard eut lui aussi une pompe à essence pour approvisionner ses camions lors de la livraison du pain pour la boulangerie.

Vers 1924, M. J.H. Dallaire opéra quelques pompes à essence, alors qu'il tenait son magasin général.

En 1935, M. Adélarde Ruel construisit son petit garage sur le lot 113 de la rue King. Il n'y faisait pas de réparations, mais il vendait des tracteurs, des machines

agricoles et de l'essence. M. Ruel bâtit son deuxième garage en 1943, sur le terrain du chemin de fer. Il y vendait de l'essence et beaucoup de morceaux de rechange pour automobiles et tracteurs. M. Liguori Ruel y faisait un peu de mécanique.

M. Victorin Plamondon en fut le propriétaire de 1965 à 1984. Bien que n'étant pas mécanicien licencié, M. Plamondon faisait la mécanique générale, les changements de pneus et la vente de l'essence. Les morceaux nécessaires à la réparation y étaient aussi disponibles. Ce garage fut opéré sous le nom de "Vic's Gulf Service".

En 1949, M. Antonin Chabot acheta le garage de M. Herman Lepps. Au début, M. Chabot n'y travaillait que l'été, et se spécialisait dans la soudure. Il était aussi distributeur pour la compagnie d'instruments aratoires "Case". Les morceaux de rechange pour ces instruments étaient disponibles à son établissement.

C'est en 1953, que le vieux garage fut défait pour faire place à un bâtiment beaucoup plus moderne. Jusqu'à