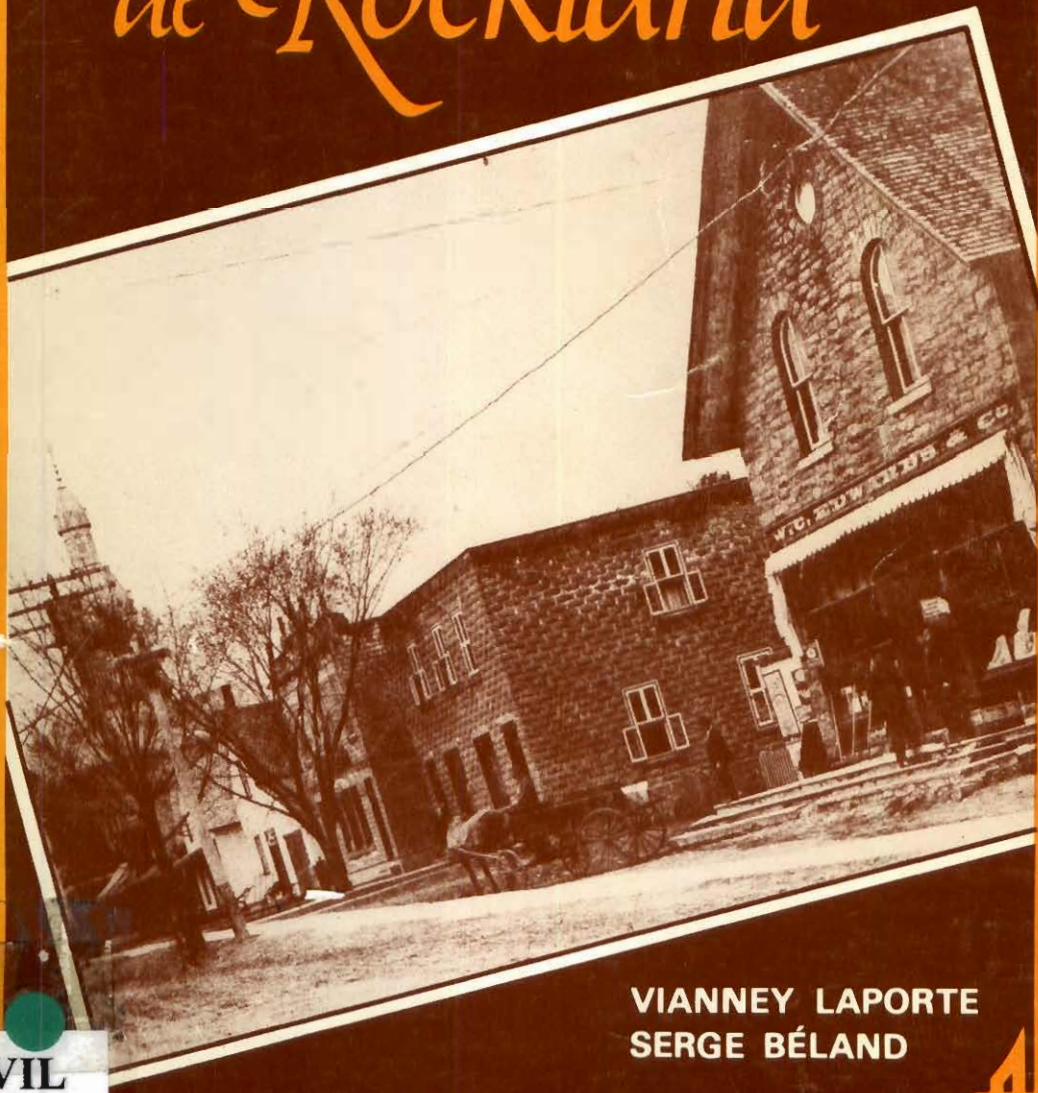


La Petite Histoire de Rockland



VIANNEY LAPORTE
SERGE BÉLAND

VIL
Rock

La
Petite Histoire
de
Rockland

Vit

V. 78

La photo de couverture représente la rue Laurier à Rockland, direction ouest, en 1911. Le magasin général de la compagnie Edwards, au premier plan, fut pour plusieurs années le seul centre d'approvisionnement des environs. Par sa grande devanture en vitrine, son large perron de bois facilitant l'accès et le chargement des voitures, ce bâtiment à pignon de deux étages fait contraste avec la résidence du notable W.C. Marion et le siège de la Banque de Nouvelle-Écosse, deux bâtiments à toiture sans comble au second plan de la photo. Comme le magasin Edwards, la charpente de ces maisons jumelées était en maçonnerie, chose rare et coûteuse à l'époque. Au troisième plan, on distingue une maison blanche qui abritait le commerce de John Dent, à la fois vendeur de machinerie et directeur de pompes funèbres, ensuite le magasin Jos Charron & fils, la pharmacie Ferguson, le presbytère et l'église dont le clocher est dissimulé derrière les toutes premières installations du service d'électricité et de téléphone à Rockland. (*Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R39-F6*)



PROPRIÉTÉ DE LA
SOCIÉTÉ FRANCO-ONTARIENNE
D'HISTOIRE ET DE GÉNÉALOGIE

La Petite Histoire de Rockland

Un siècle
de développement
1868-1968

Vianney Laporte

Vianney Laporte, auteur
Serge Béland, rédacteur

Rockland, 1982

ROCKLAND
MUNICIPALITY
1000
1000

© Municipalité de Rockland, 1982

Réalisé
pour le Comité historique de la municipalité de Rockland
par le Centre culturel *La Ste-Famille* de Rockland

Photocomposition et mise en page: Les Illustrateurs, Rockland

Cartes: Centre culturel *La Ste-Famille*

Photos: Collection *Photo-sauvetage*, du Centre *La Ste-Famille*
Archives publiques du Canada
Ministère de la Voirie de l'Ontario

Ce livre fut déposé en novembre 1982 aux endroits suivants:

- Bibliothèque Nationale du Canada
- Fondation du patrimoine de l'Ontario
- Bibliothèque des comtés-unis de Prescott et de Russell
- Bibliothèque municipale de Rockland
- Bibliothèque municipale de Cumberland
- Bibliothèque du Canton de Clarence
- Ministère des Affaires civiques et culturelles de l'Ontario

Remerciements

Écrire une histoire locale implique nécessairement une recherche intensive dans les documents, mais aussi comprend une foule d'échanges avec des gens qui ont bien connu l'histoire de notre localité.

Ces personnes sont des sources vivantes que l'historien se doit de consulter. Nous tenons à leur exprimer notre gratitude et à les remercier le plus chaleureusement de leur accueil et de leur précieuse collaboration.

C'est à partir de ces données, récits et anecdotes que nous avons découvert la tenacité, la force et la richesse du cœur de nos prédécesseurs, ainsi que la fierté qu'ils ont de leur langue, de leur culture et de leurs moeurs.

Nous désirons remercier cordialement les membres du conseil municipal de la ville de Rockland qui, par leur générosité et leur compréhension, ont rendu possible la publication de cet ouvrage. Également, un sincère remerciement au personnel de l'Hôtel de ville qui nous a fourni toute la documentation provenant des archives locales.

Le Centre *La Ste-Famille* a contribué grandement en coordonnant, pour le compte de la ville, la publication de cet ouvrage et en mettant à notre disposition les photos tirées de la collection *Photo-sauvetage*.

Les notes et les recherches tirées du livre *Histoire des Comtés-Unis de Prescott et de Russell* et de l'enquête sur l'*Évolution de la ville de Rockland* par les élèves de l'école secondaire de Rockland nous ont été précieuses.

Enfin, nous sommes infiniment reconnaissants à Thomas Girard de Rockland pour nous avoir révélé sa collection de souvenirs, à Robert Legget, auteur du livre *Ottawa Waterway* et à Jacques Grimmard, auteur du livre *L'Ontario français par l'image*.

Vianney Laporte, auteur
Serge Béland, rédacteur



L'ÉCUSSON DE LA VILLE DE ROCKLAND
adopté le 20 mai 1982

Au haut du bouclier, trois feuilles d'érable représentent notre citoyenneté canadienne.

Au premier quadrant figurent les emblèmes des deux principaux peuples fondateurs, anglais et français.

La bande au centre représente la rivière Outaouais, capitale au développement de Rockland.

Au troisième quadrant, la lyre et la hache sont des symboles de la double vitalité qui animait nos ancêtres: le travail et les loisirs. La lyre souligne également l'influence des Irlandais dans la fondation de Rockland.

Les grands pins et les bois durs, aux deuxième et quatrième quadrants, illustrent l'état du territoire à l'arrivée des fondateurs.

L'écusson est entouré de fleurons au bas desquels on retrouve le listel qui exprime les sentiments des gens de Rockland.

History of Rockland

In May 1980, the Heritage Foundation of Ontario advised the town council that there would be the unveiling of a Provincial Historical Plaque in Rockland to commemorate the late W.C. Edwards, founder of Rockland in 1868.

Our town council showed great interest in the project, and appointed a group of local citizens to form a special committee under the chairmanship of counsellor Claudette Béland to deal with this commemorating event.

The unveiling and dedication of the plaque took place on September 21, 1980 at the "Parc du Moulin". It was well appreciated by visitors with many notables attending. A reception followed at the Town Hall with a large display of photos and memorabilia at hand. On that occasion, a spokesman for the committee, Vianney Laporte, announced that the committee had been contemplating the writing of a book on the history of Rockland in order to appreciate and commemorate the contribution of our ancestors to the founding and development of our city.

The author undertook research work from a variety of verbal and written sources. Extensive references were extracted from a former book entitled *Évolution de la ville de Rockland*, a high school students project published in 1974. Many more research subjects and photos were reviewed at the Public Archives of Canada.

The book relates the history of Rockland and the surroundings before and after it was founded in 1868. It also includes maps, statistics, and numerous photos of the area, a truly heart warming glance at the past.

The story of our heritage and culture has been told in very simple words in order to reflect the lifestyle of that period. You will note that our forefathers were indeed people of great courage, wisdom, and achievement, to whom we owe sincere appreciation and admiration.

The purpose of this manuscript is to have people take pride in our heritage and support the establishment of an historical society in Rockland. The Ontario Heritage Foundation and the Ministry of Culture and Recreation has assured us of their cooperation in this matter.

An English version is unfortunately not available at this time. High costs, budget restraints and unknown demand compelled us to publish a limited first edition in French. However should a significant interest for this book arise from the English community, the editor will gladly give consideration to a second edition in English.

We sincerely apologize for the errors, omissions, and oversights the book inevitably contains. It is to be remembered that the purpose of this manuscript is to provide the reader with a general overview of the history of Rockland and hopefully entice others to carry more in-depth research into some of the areas covered by the book. Our great heritage must be preserved for all times.

Vianney Laporte, author
Serge Béland, writer

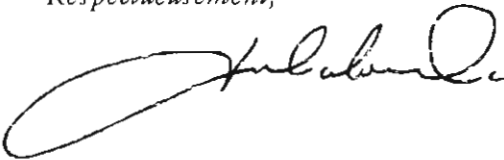
Mes chers(es) citoyens(nes),

À titre de premier magistrat de la ville de Rockland et de notre conseil de ville, il me fait un grand plaisir de remercier très sincèrement le comité historique d'avoir pris l'initiative de publier cet ouvrage intitulé La Petite Histoire de Rockland.

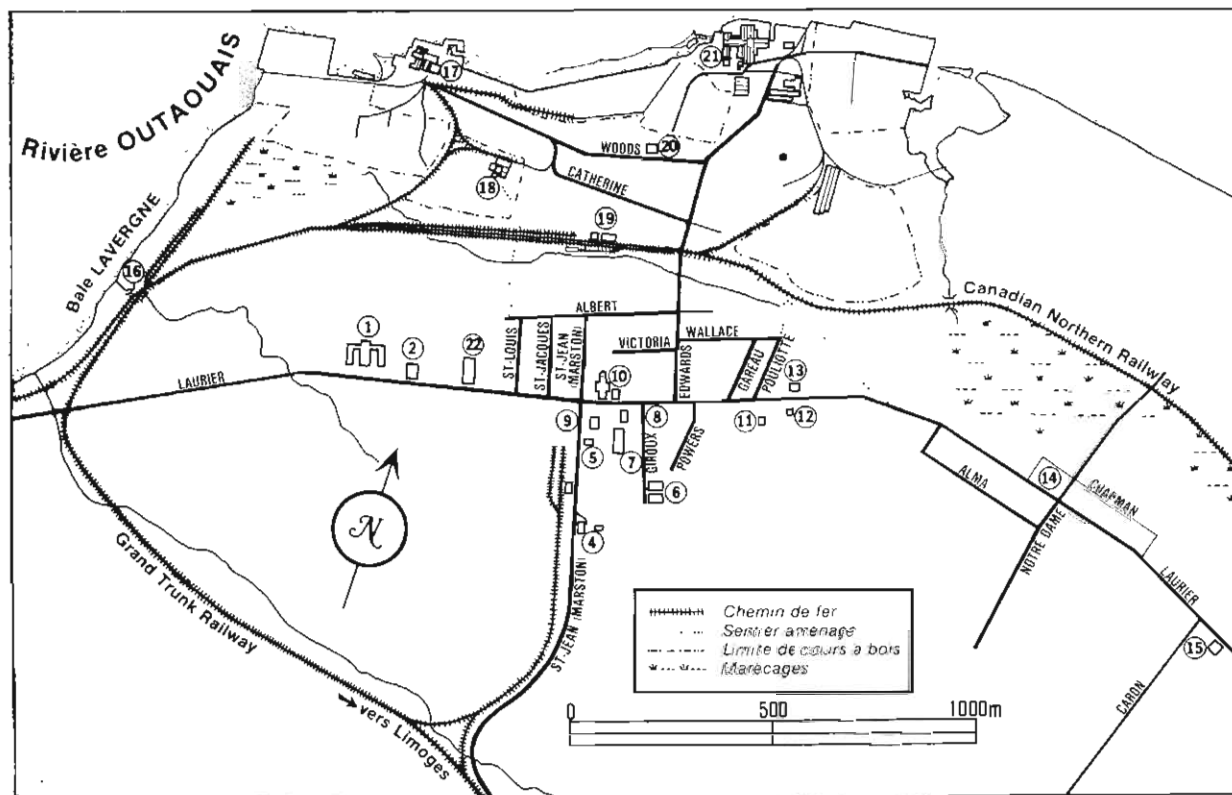
Je voudrais également rendre hommage à tous nos prédécesseurs, à ces ouvriers de la première heure qui ont fondé notre village et contribué au développement actuel de notre communauté.

J'exprime le voeu qu'on puisse retrouver ce volume dans nos foyers, nos écoles, notre bibliothèque et dans toutes nos institutions régionales, car il est une source de renseignements intéressants. Je sais que ce volume saura nous rappeler de bons moments, surtout à ceux et à celles qui ont connu ce passé et peut-être aimeraient à le revivre un peu.

Respectueusement,

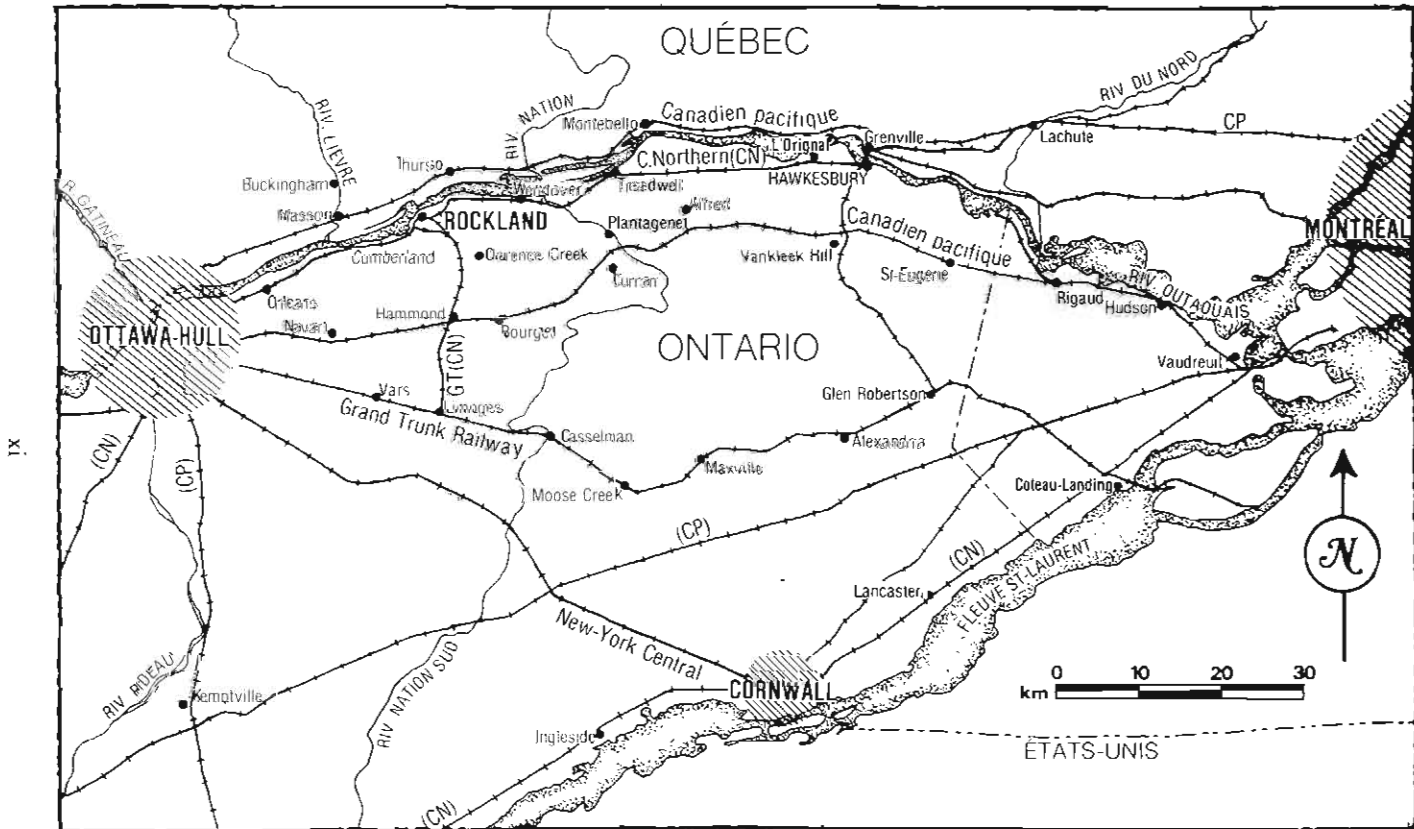
A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to read 'Jean-Marc Lalonde'.

Jean-Marc Lalonde, maire



1. Écuries
2. Collège d'agriculture
3. Gare du Grand Tronc
4. Moulin à farine
5. Église presbytérienne
6. Usine de mica
7. Aréna
8. Hôtel de ville
9. Académie du Sacré-Coeur
10. Église Ste-Trinité
11. École baptiste
12. Église baptiste
13. École secondaire
14. Cimetière
15. Ecole Ste-Famille
16. «Diamond»
17. Petit moulin
18. Usine de planage
19. Gare CN
20. Château
21. Vieux moulin
22. Grande salle d'exposition

ROCKLAND aux environs de 1915



Les chemins de fer aux environs de 1915

Topographie

La ville de Rockland est située sur la rivière Outaouais à quelques 38 kilomètres à l'est d'Ottawa. Le niveau moyen de la rivière au-dessus du niveau de la mer est de 41 mètres. Le terrain qui longe la rivière varie entre 45 et 50 mètres d'altitude pour atteindre 60 mètres sur le promontoire où se trouve la ville de Rockland.

Dans les endroits de faible altitude, le sol est constitué d'argile et de sable tandis que le terrain plus élevé se compose principalement de gisements de roches.

Introduction

Au mois de mai 1980, la Fondation du patrimoine de l'Ontario informait le conseil municipal qu'il y aurait, à Rockland, le dévoilement d'une plaque historique provinciale à la mémoire de W.C. Edwards, fondateur de Rockland en 1868.

Le conseil de ville se montra très inréréssé et chargea un groupe de citoyens, réunis en comité spécial sous la présidence de la conseillère Claudette Béland, d'organiser l'événement commémoratif.

Le dévoilement et la dédicace eurent lieu le 21 septembre 1980 au parc du Moulin en présence de nombreux visiteurs et dignitaires. Une réception fut offerte par la suite à l'Hôtel de ville où l'on pouvait admirer une collection de photos et d'objets d'époque. À cette même occasion, le représentant du comité spécial sur le dévoilement, Vianney Laporte, révéla que le comité avait exprimé l'idée d'écrire un livre sur l'histoire de Rockland afin de souligner l'apport de nos ancêtres à la fondation et au développement de Rockland.

La Petite Histoire de Rockland relate les faits d'une population mixte au début de sa fondation, qui se transforma assez rapidement et devint un peuple presque entièrement homogène, canadien-français et catholique, dont l'évolution fut étroitement liée à l'industrie du bois qui venait s'implanter chez-lui.

Cette petite histoire a une signification particulière dans notre vie locale. Elle aide à nous faire mieux comprendre le rôle important de chacun de nos prédécesseurs. Nous nous devons de préserver et de conserver tout ce qui a été fait et vécu qui, en fait, devient une partie de notre patrimoine collectif. C'est là le but que vise ce livre en présentant l'histoire de Rockland.

L'histoire n'est pas une science immuable, figée sur papier. Elle évolue au rythme des recherches et des découvertes. Il est à souhaiter que ce récit suscite chez les uns le désir de faire une recherche plus approfondie de certains sujets énoncés dans notre livre, ou encore incite les autres à donner leur appui à la création d'une société historique à Rockland.

De toute et moindre erreur qui ait pu se glisser involontairement dans ce manuscrit, nous vous prions bien sincèrement de nous excuser. Nous souhaitons avoir atteint notre but principal, celui de vous enrichir par le récit de notre petite histoire.



1

Les premiers développements de la région, 1810-1869

Les premiers explorateurs

L'histoire nous rapporte qu'en 1613, Samuel de Champlain résolut de trouver un passage vers l'ouest pour se rendre au Japon. Un aventurier de passage à Ville-Marie lui parla de la mer du Nord. C'est alors qu'il entreprit son voyage vers l'ouest sur la Grande Rivière, (rivière Outaouais) franchit les rapides du Long Sault, fit escale à l'embouchure de la rivière Nation et parvint ensuite à la Grande Chute (les chutes Chaudière) en amont d'Ottawa. Son aventure le conduisit au lac Nipissing, à la rivière des Français et à la baie Georgienne.

Tout au long de son voyage, Champlain rencontra des tribus d'indiens dont une à l'embouchure de la rivière Nation et une autre, les Algonquins, à la hauteur des chutes Chaudière. Étant explorateur, il obtenait des indiens de la région des renseignements utiles sur les dédales et impasses de cette grande rivière.

On note également qu'un peu plus tard, des missionnaires français tels Le Caron, de Brébeuf, et Marquette naviguèrent sur la Grande Rivière. De même, les trafiquants de fourrures, les aventuriers, les explorateurs dont Radisson, de La Salle et La Vérendrye, parcoururent, à la suite de Champlain, tout ce vaste territoire que constitue le bassin de la rivière Outaouais. Cette dernière, à la hauteur de Rockland, était ainsi très fréquentée dès le début de la colonisation, sous le régime français.

Les premiers colons

Bien que la vallée de l'Outaouais fut connue depuis fort longtemps par les missionnaires, les voyageurs et les trafiquants, bien peu de colons s'y étaient établis d'une manière définitive.

Les premiers établissements furent à la «Pointe-à-L'Orignac» où se trouvait un poste de fourrures. Un dénommé Joseph La Rocque-Brune avait obtenu de la Compagnie des Bourgeois du Nord-Ouest un terrain de 9 sur 20 arpents sur la rivière Outaouais. Cette compagnie avait le contrôle des terrains de la Couronne, sous le régime français, avant 1760. La première seigneurie fut établie par Emmanuel Lemoyne de Longueil un peu à l'est de l'Orignal. La Couronne accordait alors des terrains à des particuliers et ce jusqu'en 1812.

Le colon s'affairait d'abord à défricher sa terre et ensuite à bâtir une habitation pour lui et sa femme. La maison du colon était construite de billes de bois montrées l'une sur l'autre, avec les coins en queue d'aronde. On recouvrait les fentes des billes avec du mortier fait de chaux et de sable, de façon à rendre la maison plus étanche. Les planchers étaient en bois de pin varloqué sur place. Le mobilier de fabrication domestique était rustique et rudimentaire.

La qualité du sol était excellente et les récoltes très bonnes. On engrangeait les récoltes dans le grenier d'une petite étable où l'on gardait un cheval, une vache, un porc et quelques poules.

En hiver, le colon s'occupait à défricher la forêt avoisinante et faisait lui-même le transport du bois sur la neige avec des chevaux et des traîneaux pour se rendre au moulin à scie localisé habituellement à l'embouchure d'un cours d'eau.

La vie familiale était assez dure. La femme travaillait à faire la cuisine et à confectionner les vêtements de sa famille. Elle se rendait au village pour acheter des chaussures, des tissus et des ustensiles pour la maison.

Les jours de fêtes, tel qu'à Noël et au jour de l'An, c'était le temps de s'amuser en famille et de se régaler au son du violon et de l'accordéon.

La séparation des terrains

Après la conquête du Canada par l'Angleterre, il y eut une période difficile dans l'acquisition de nouveaux terrains par les colons. Ce ne

fut qu'en 1789 que le «Land Board» du Haut Canada accorda sur demande 200 acres de terre, dans la vallée du St-Laurent, à tous les sujets anglais fidèles à la Couronne d'Angleterre, dits Loyalistes, lors de la guerre contre les Américains.

À la même période, en 1796, Charles Platt Treadwell exploitait la seigneurie de la pointe de l'Orignal et accordait de nombreux terrains à ses amis venant des États du Vermont, du New Hampshire et de New York. Avec les années, ces mêmes personnes devinrent influentes et occupèrent des postes de direction. Ils ont laissé leur marque en donnant tous ces noms anglais aux comtés, cantons et villages.

En 1791 l'Acte Constitutionnel signé entre le Bas Canada et le Haut Canada fixa définitivement la frontière au centre de la rivière Outaouais à partir de Pointe Fortune. C'est alors que notre région fut décrétée partie du Haut Canada.

En 1812, lorsque la guerre éclata aux États-Unis entre le Nord et le Sud, plusieurs canadiens anglais retournèrent aux États-Unis pour défendre la cause des citoyens du Nord, et c'est à ce moment, jusqu'en 1830, que l'exode graduel des Anglais donna lieu à un autre mouvement d'immigration des Canadiens français. En effet, la population déjà nombreuse des paroisses à l'ouest de Montréal, telles que St-Eustache et St-Augustin, se déplaça en direction de la vallée de l'Outaouais.

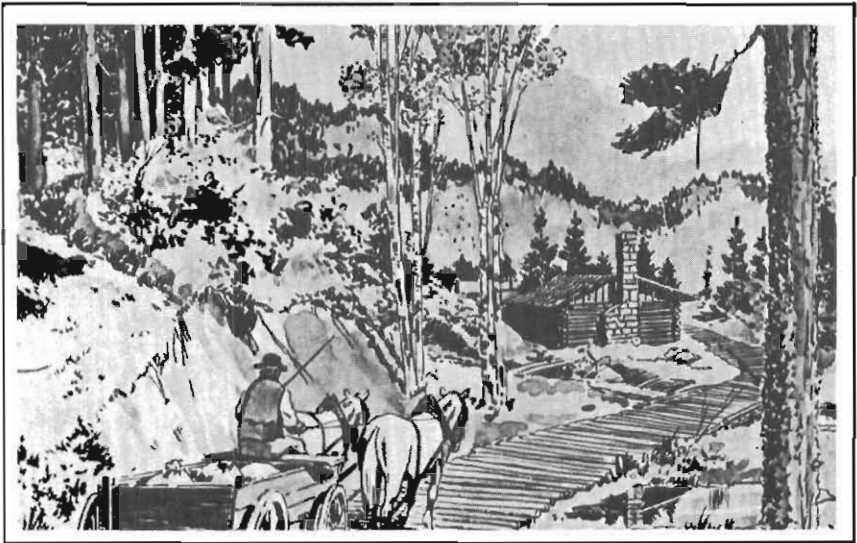
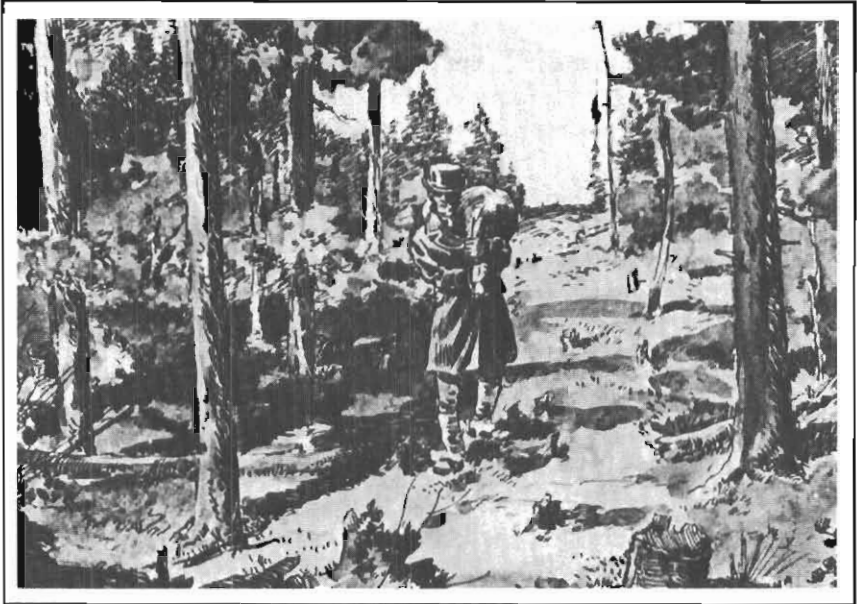
On rapporte également que Mgr Eugène Guigues de Bytown lança un programme de colonisation important et exorta ses paroissiens, en majorité des Canadiens français, à venir s'établir sur la rive sud de l'Outaouais.

Ainsi s'amorça un mouvement de colonisation de notre région qui a grandement contribué à son essor culturel, religieux et économique.

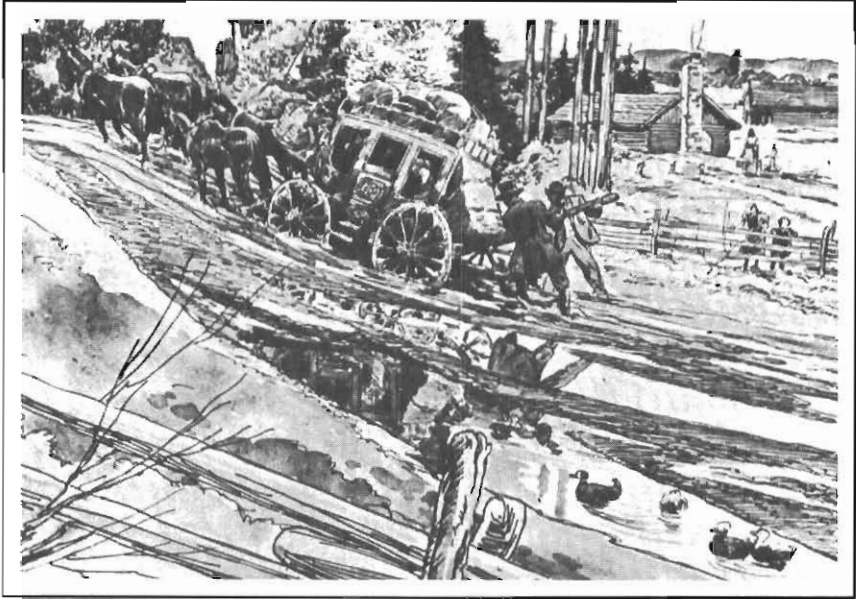
Les villages avoisinants avant la fondation de Rockland

Clarence Point:

Vers 1800, des colons s'établirent sur les bords de la rivière Outaouais en face de Thurso, à la pointe de Clarence. Ce furent James Fox, les familles Rae et William Edwards qui s'établirent les premiers à cet endroit parce qu'il regorgeait de grands pins et de bois durs et était facile d'accès par la voie des eaux.



Dessins d'artiste démontrant l'évolution dans la construction des routes



(Ministère de la Voirie de l'Ontario)

En 1825, les quelques résidents érigèrent une église anabaptiste (église qui existe encore de nos jours). Le premier bureau de poste de la région fut inauguré en 1848; le maître de poste était William Wilson. C'est à cette même date que l'on compléta les travaux de construction de la route l'Original-Bytown qui traversait le village de Clarence Point. Non loin de là, on retrouve le cimetière de l'endroit dont certaines des sépultures datent d'aussi loin que l'an 1800.

Avec le développement d'une communauté à Clarence Point et le commerce du bois toujours grandissant dans la région, on décida d'établir, vers 1890, un service de traversier entre Thurso et Clarence Point. Fait à noter, ce service de traversier existe toujours de nos jours; l'emplacement n'est plus le même, mais le besoin demeure toujours présent.

Clarence Creek:

Un commerçant influent de Clarence Point du nom de Stephen Tucker fit des concessions de terres dans la région immédiate de Clarence Point à des colons venant surtout des villages de la rive nord de l'Outaouais. On ne tarda pas à s'établir sur ces terres. Vers 1855, une petite chapelle catholique fut érigée à quelque 8 kilomètres de Clarence Point pour desservir une centaine de familles, la plupart des cultivateurs. Un missionnaire de Cumberland y célébrait la messe à chaque deux semaines. En 1880, le village appelé Clarence Creek devint paroisse et desservait toute la région contenue au sud de l'Outaouais et à l'ouest de la rivière Nation sud.

L'avènement de l'industrie du bois dans la région, le développement du commerce et la construction de la route l'Original-Bytown contribuèrent à la formation d'autres communautés dont Rockland, Bourget et Wendover.

Les cultivateurs de Clarence Creek étaient généralement prospères. Ils avaient l'occasion de vendre à profit leurs produits à l'extérieur de la région en empruntant le premier chemin de fer, le *Grand Tronc*, qui reliait Limoges (South Indian) à Rockland en passant par Clarence Creek. Clarence Creek demeure principalement, même de nos jours, un grand centre agricole.

Cumberland:

Les premiers résidents furent la famille Abijah Dunning venue en 1801 de l'état de Massachusetts. En 1807, le premier colon de langue

française fut Amable Foubert. Il acheta un terrain de la famille Dunning et ouvrit un petit commerce.

Le premier bureau de poste fut inauguré en 1848. La première église catholique fut construite à 3 milles au sud de Cumberland, où le missionnaire, l'abbé John Brady, venait célébrer la messe à certains temps durant l'année.

La paroisse connut beaucoup de difficultés en raison du faible nombre de paroissiens. Un incendie détruisit l'église en 1866 et celle-ci ne fut pas reconstruite. Les paroissiens durent se rendre à Clarence Creek pour assister à la messe. La présente église catholique française fut construite en 1954 par le curé Roger Morin.

Avec une population grandissante et un commerce accru, la région de Cumberland fut dotée, par le gouvernement fédéral, d'un service de travetsier entre Cumberland et Masson en 1921. Le premier permis du service de travetsier fut accordé à Alphonse Laflamme. Ce service n'a jamais été interrompu depuis.

L'industrie du bois à ses débuts dans la région

À l'époque de la colonisation de notre région, les colons défrichaient leur terrain en sélectionnant les plus beaux arbres de pin, d'épinette et de chêne, pour ensuite les équarrir à la hache et les amener à la rivière pour les vendre aux entrepreneurs. La demande pour le bois de construction était très grande sur les marchés de Montréal et de Québec où se faisait l'exportation du bois pour les pays d'Europe.

On transportait le bois à la rivière et on l'assemblait en radeaux, ou «cribs», d'une dimension de 6 x 12 mètres. Ces radeaux étaient mis à la flotte et groupés pour former une cage de grande dimension pouvant atteindre jusqu'à 50 mètres de largeur et 100 mètres ou plus de longueur.

On laissait ainsi le bois flotter et descendre avec le courant de la rivière. Aux rapides, principalement ceux de Long Sault, on larguait les amarres de la cage pour libérer et lancer les radeaux dans les rapides. Les rapides franchis, les radeaux étaient regroupés à nouveau pour former la cage, avant de poursuivre le trajet vers Montréal et Québec. À partir de Bytown (Ottawa) jusqu'à destination, il fallait mettre de 2 à 3 mois pour faire le trajet.

Vers les années 1825, les premiers moulins à scie apparurent dans la région d'Ottawa. C'est ainsi que l'usage du bois carré à l'état brut fut graduellement remplacé par l'usage du bois scié.

Grâce à la construction du canal Rideau et de celui de Grenville, le transport du bois de construction put se faire à bord de grandes barges et chalands. La prospérité de l'industrie du bois aux environs de 1860 incita l'entrepreneur W.C. Edwards à bâtir son propre moulin à scie.



2

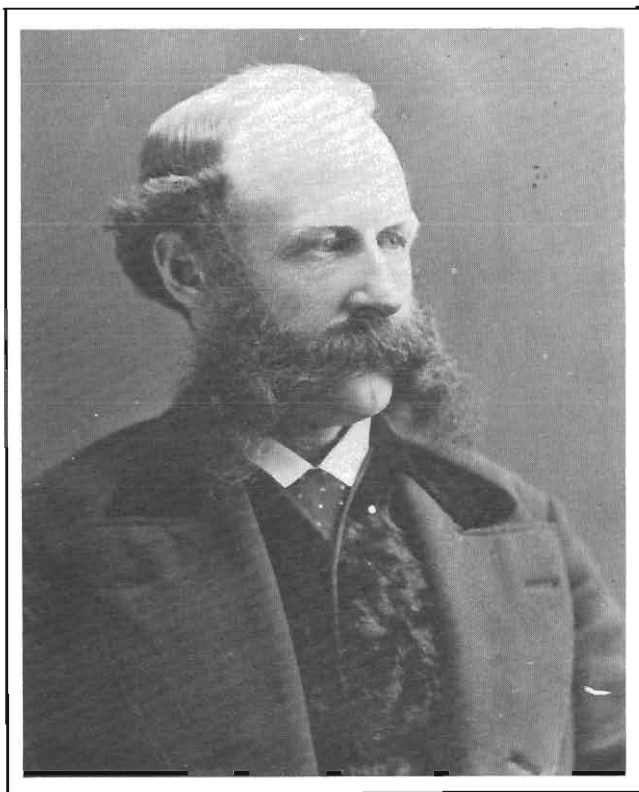
La fondation de Rockland 1868

Le développement de la région immédiate

Avant les années 1850, le développement de la région de Rockland était étroitement lié aux efforts de quelques habitants qui s'acharnaient à défricher les grands espaces boisés de la région pour s'adonner à la culture de quelques lopins de terre, leur seul moyen de survivance à l'époque.

La route l'Original-Bytown, construite en 1840 par le gouvernement du Haut-Canada, favorisa grandement le développement de la région. Renommée pour son industrie forestière et le canal Rideau, Bytown devint en 1857 le siège du gouvernement de l'Union. La région de Rockland, située entre deux centres commerciaux importants, nommément Ottawa et Montréal, devait ainsi connaître un essor d'exploitation forestière et de colonisation sans précédent.

En 1868, un jeune entrepreneur de l'industrie du bois de Thurso, du nom de William Cameron Edwards, à qui la Couronne venait d'accorder des droits d'exploitation d'une importante région de bois dans la vallée de la Gatineau, décida d'ériger un moulin à scie à quelques kilomètres en amont de Thurso, à la pointe McCaul, emplacement actuel du parc du Moulin, rue Edwards, à Rockland. Le moment et l'endroit ne pouvaient être plus opportuns. Rockland devait connaître par la suite un développement accéléré et une prospérité sans précédent pour de nombreuses années à venir.



Archives publiques du Canada No 25383;



Collection F. Laporte, Centre La Ste-Famille, R34-F6)

W.C. Edwards

Le premier moulin à scie à Rockland

Contrairement à Jacques Cartier qui, à bord de la *Grande Hermine*, gracieuseté de François I, découvrit le cap Bonavista en 1534, c'est à bord du vieux bateau *Caroline* de la compagnie *Ottawa Forwarding* que W.C. Edwards découvrit la pointe McCaul, à Rockland, le 8 novembre 1868. En réalité, il prenait possession d'un terrain de 100 acres acheté de John Cameron, et ce, pour ériger non une croix mais un modeste moulin à scie.

Robuste gaillard, W.C. Edwards creusa lui-même les fondations du moulin. Avec l'aide de deux copains de chanriers, William Way et Magloire Larivière, et du contremaître William Erskine, il érigea la charpente du moulin à scie. La machinerie parvint de Montréal par bateau.

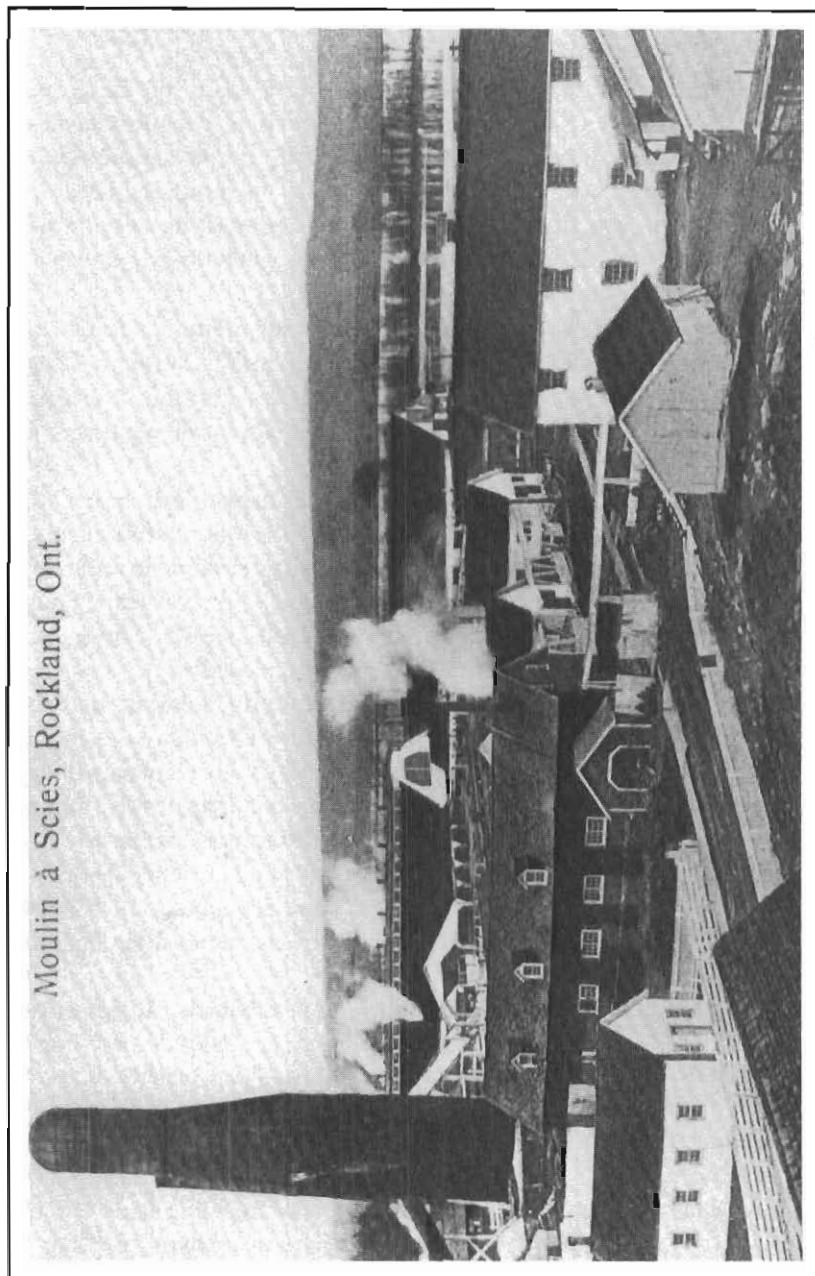
Dès la première année d'opération, la compagnie à charre W.C. Edwards de Rockland produisit plus d'un million de mètres cartés de bois scié. La deuxième année, pour satisfaire la demande grandissante de bois des marchés de Montréal et de l'Europe,—du bois franc pour la construction de navires,—on procéda à l'agrandissement du moulin, de la cour à bois et des quais d'où se faisait l'expédition.

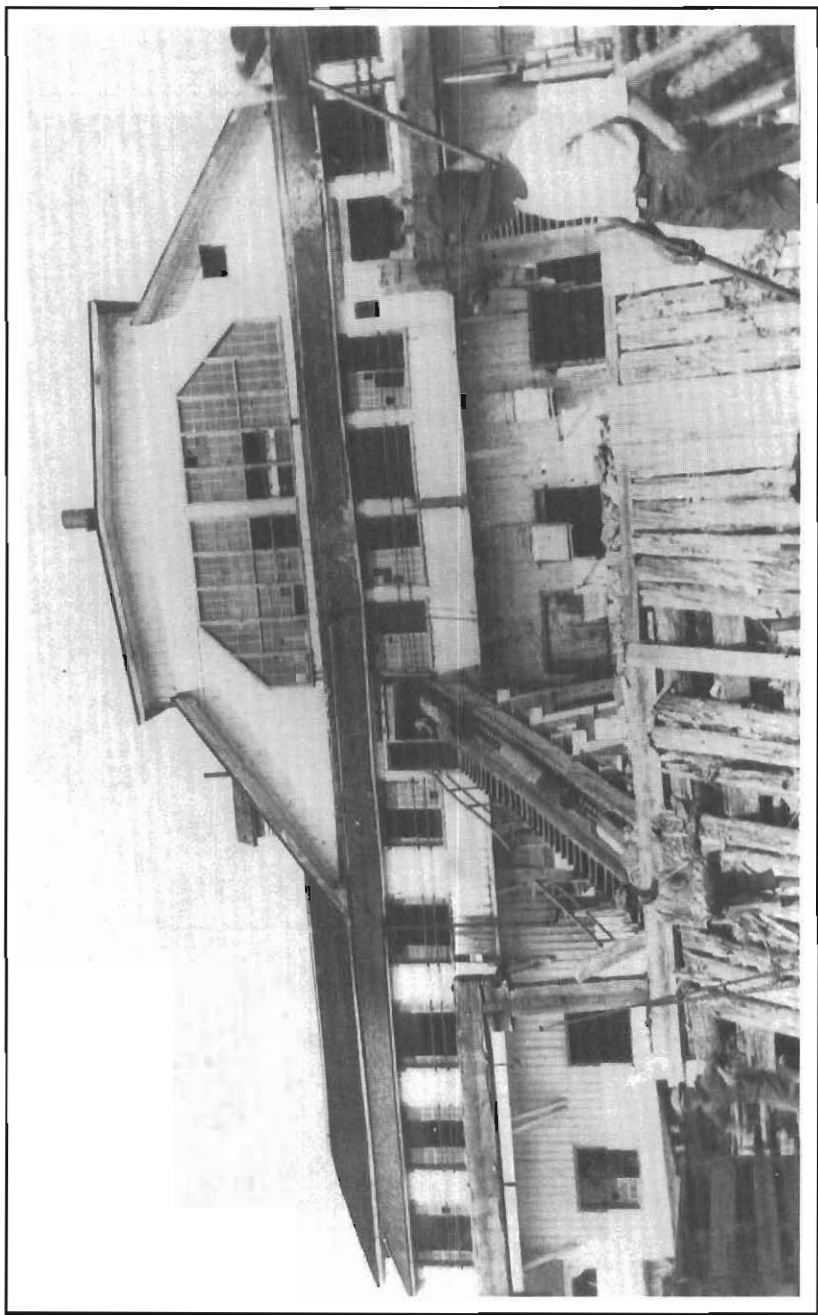
La saison de la coupe du bois au moulin s'étalait d'avril à novembre. L'hiver, avec le gel de la rivière Outaouais, le moulin fermait ses portes. Les hommes montaient alors aux chantiers dans la Gatineau pour faire la coupe des billes qui devaient approvisionner le moulin l'été suivant. À cette époque, les chantiers sur la Gatineau s'étendaient de Wakefield à Maniwaki et Mont Laurier.

Des quelques familles qui occupaient les lieux en 1868, la population de Rockland se chiffrait dans les centaines à la deuxième année d'opération du moulin.

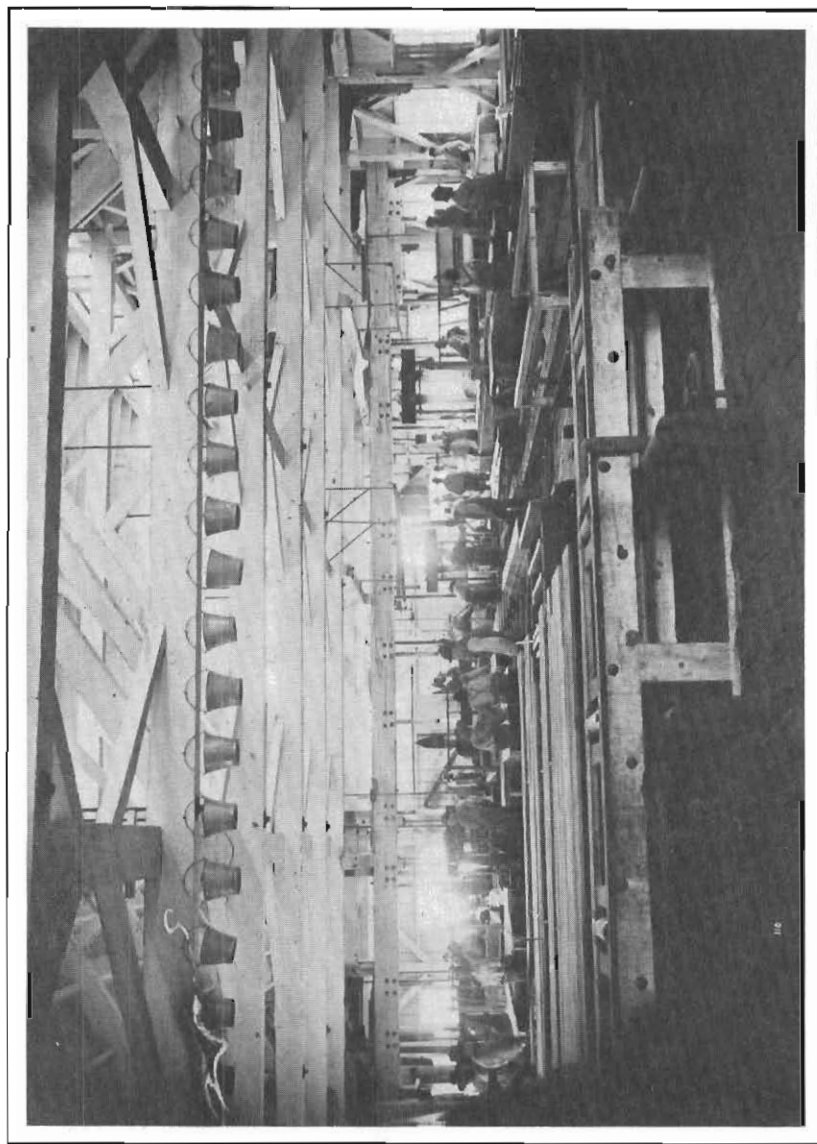
Tous étaient à l'emploi de la compagnie Edwards. Rares et très rudimentaires, les habitations se limitaient à quelques maisons et bâtiments de bois construits par la compagnie sur ses propres terrains, aux abords du moulin, sur les rues Woods, Catherine et Edwards.

Le moulin était également muni d'un château d'eau—usine de pompage et réservoir soulevé. Fait inusité, l'usine de l'époque est à nos jours intacte. Quoique désaffectée, elle représente à elle seule l'un des rares vestiges d'une ère de grande prospérité désormais révolue.

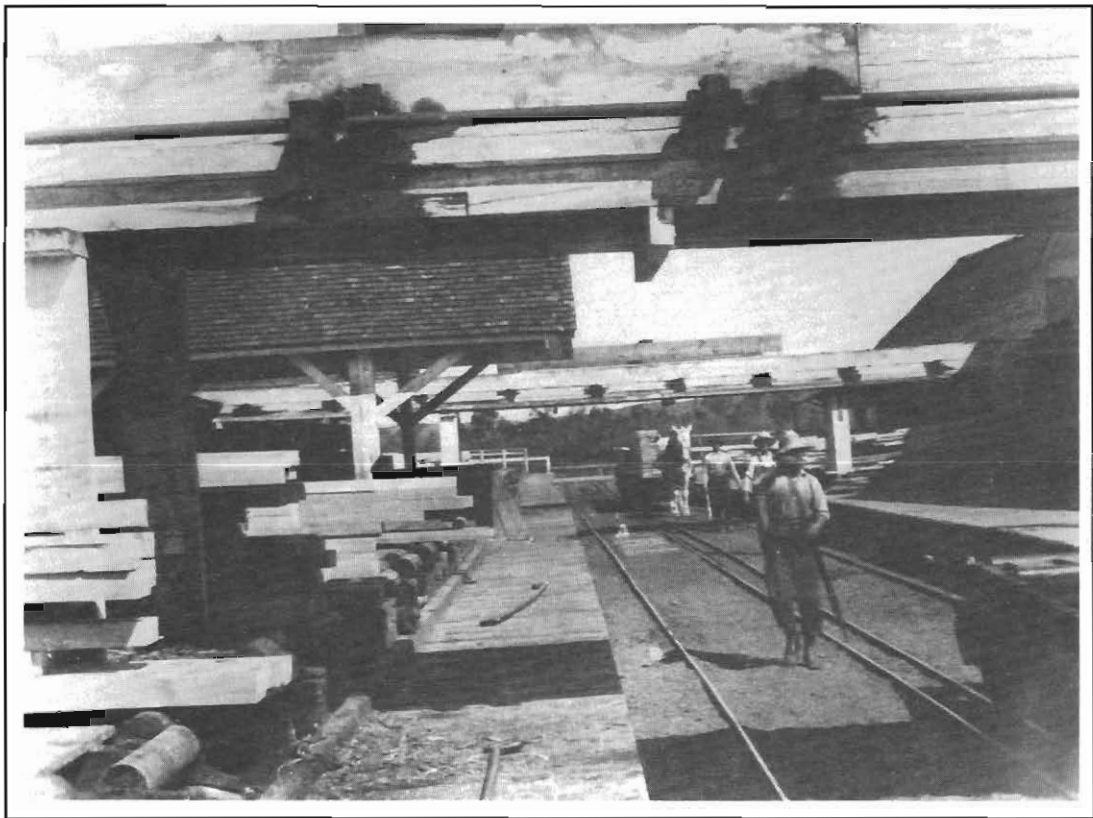




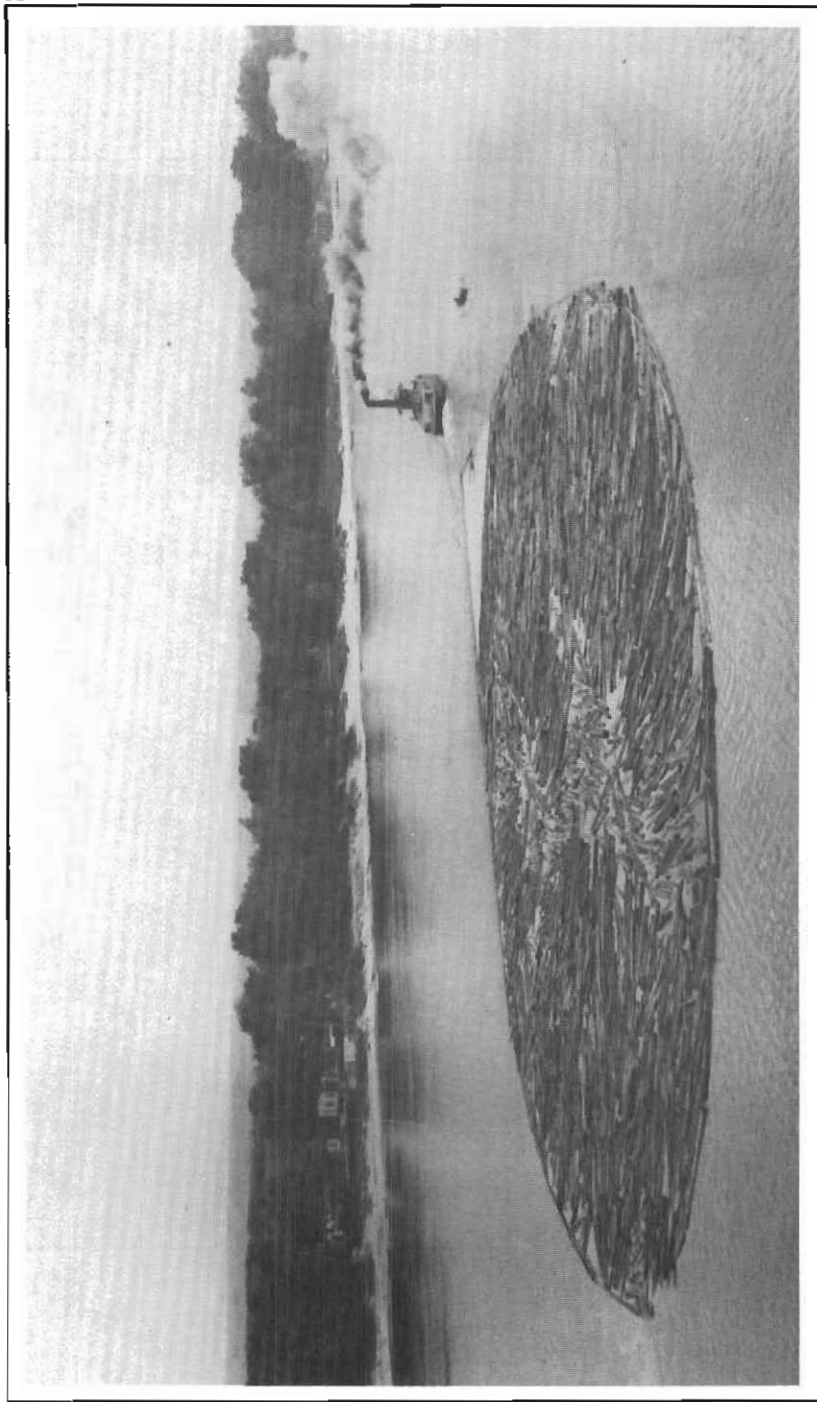
Le «gros moulin» aux environs de 1900 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R36-F3)



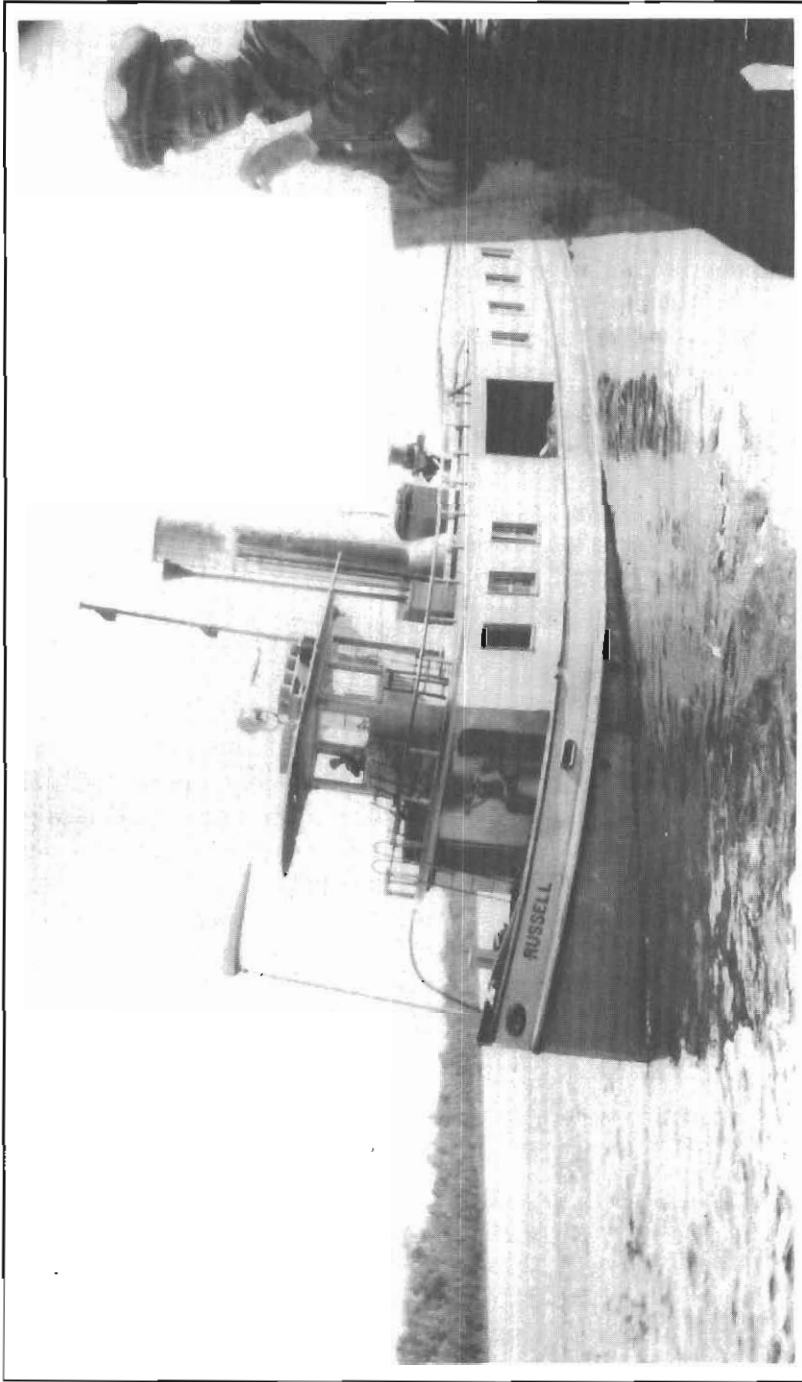
Intérieur du « gros moulin » (Archives publiques du Canada, No 8398)



Rails pour l'acheminement des planches dans les cours à bois
(Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F9)



Le Russell trainant un sac de billes (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F6)



Le remorqueur *Russell* (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R36-10)

La reconstruction du moulin

Dès la cinquième année de fonctionnement, en 1875, le moulin fut ravagé par un incendie. La compagnie W.C. Edwards, qui jouissait alors d'une renommée internationale, a pu obtenir le capital nécessaire pour aussitôt reconstruire le moulin. Les dimensions de ce dernier étaient encore plus impressionnantes: quatre chariots et scies à ruban, deux cheminées hautes de près de 50 mètres¹ et une immense fournaise² pour brûler les déchets du moulin.

La chaufferie consistait en 4 immenses chaudières qui alimentaient en vapeur «l'engin» principal pouvant développer au-delà de 500 chevaux-vapeurs, en plus d'assurer le fonctionnement des chariots pour le sciage des billes.

La coupe du bois, principalement le pin blanc, le pin rouge et l'épinette se faisait en différentes grandeurs. Le bois de charpente mesurait 15cm x 15cm, 20cm x 25cm, 10cm x 30cm, 8cm x 39cm.³ La longueur de la coupe variait et pouvait atteindre 6 mètres au besoin. On obtenait également des sous-produits tels que la planche, la latte, les barreaux et les bardeaux.

Une fois le bois scié et trié, il était placé sur des chariots roulants sur rails et tirés par des chevaux vers les cours à bois qui s'étendaient à perte de vue. On y rangeait le bois en cordes et en piles, prêt pour l'expédition. Les cours étaient munies d'un réseau de rues pour faciliter l'accès, de même qu'un système de numérotage des cordes et des piles en fonction de la sorte et de la quantité de bois.

Les nombreuses cages de billes, en provenance de la Gatineau, étaient rassemblées et retenues par des amarres au abords du moulin et même dans la baie Lavergne.⁴ Le remorqueur *Russell*,⁵ bateau puissant chauffé au charbon, tirait les cages jusqu'au moulin, et cela, jour et nuit.

¹ La cheminée principale était de briques et avait un diamètre de 3 mètres à la base, et une hauteur de 49 mètres.

² La seconde cheminée avait 10 mètres de diamètre, 55 mètres de hauteur et était munie, au sommet, d'un épais grillage pour retenir les tisons à l'intérieur.

³ Communément du bois, 6"x6", 8"x10", 4"x12", 3"x16".

⁴ La grande baie se situe à l'ouest de Rockland en amont de la rivière Ouraouais.

⁵ Il fut la proie des flammes en 1925. Lionel Gamache, un des membres de l'équipage, y périt.

Il y eut également le *Aid*, bateau à fond plat et muni d'une roue à aube,¹ qui faisait le remorquage des cages logées dans les eaux peu profondes des baies avoisinantes.

La très forte demande pour le bois de construction vers les années 1900 incita la compagnie Edwards à bâtir un deuxième moulin, au bout de la rue Woods, qu'on surnomma le petit moulin. À la même période, on décida de construire un moulin de planage, spécialement pour préparer le bois de finition. Ce moulin était situé du côté sud de la rue Woods, et on peut apercevoir encore de nos jours le dernier vestige de ce moulin, soit une structure de ciment où on entreposait les copeaux. Ces deux moulins pouvaient ainsi répondre aux demandes de bois pour des usages très variés.

Étappé par la foudre, le petit moulin fut la proie des flammes à l'été de 1924. Il ne fut jamais reconstruit.

En période de prospérité, on pouvait compter 1000 à 1200 employés² travaillant de longues heures, six jours par semaines, avec des salaires touchant de 10 à 15 dollars par semaine.

Les gens de l'époque étaient relativement heureux. Les uns s'affairaient au moulin, les autres à élever des familles nombreuses. En somme, tous avaient une même raison d'être, le moulin, et c'était bien.

En 1888, W.C. Edwards, entrepreneur influent auprès des politiciens provinciaux et fédéraux, obtint des autorités gouvernementales la construction d'un chemin de fer nord-sud entre Rockland et Limoges, point de jonction avec la ligne ferroviaire Ottawa-Montréal. Ainsi le *Canada Atlantique*, qui plus tard devint le *Grand Tronc*, s'amena à Rockland avec sa gare sur la rue St-Jean (la charpente de la vieille gare est toujours en place) et ses voies de service pour le chargement et l'expédition du bois du moulin. Une fourche dans la voie ferrée (à la hauteur des côtes Laviolette) séparait le tronçon de la gare du tronçon de service vers le moulin et les cours à bois.

¹ La roue à aube, située à l'arrière du bateau, assure la locomotion en surface contrairement à l'hélice conventionnelle qui tourne dessous la surface de l'eau.

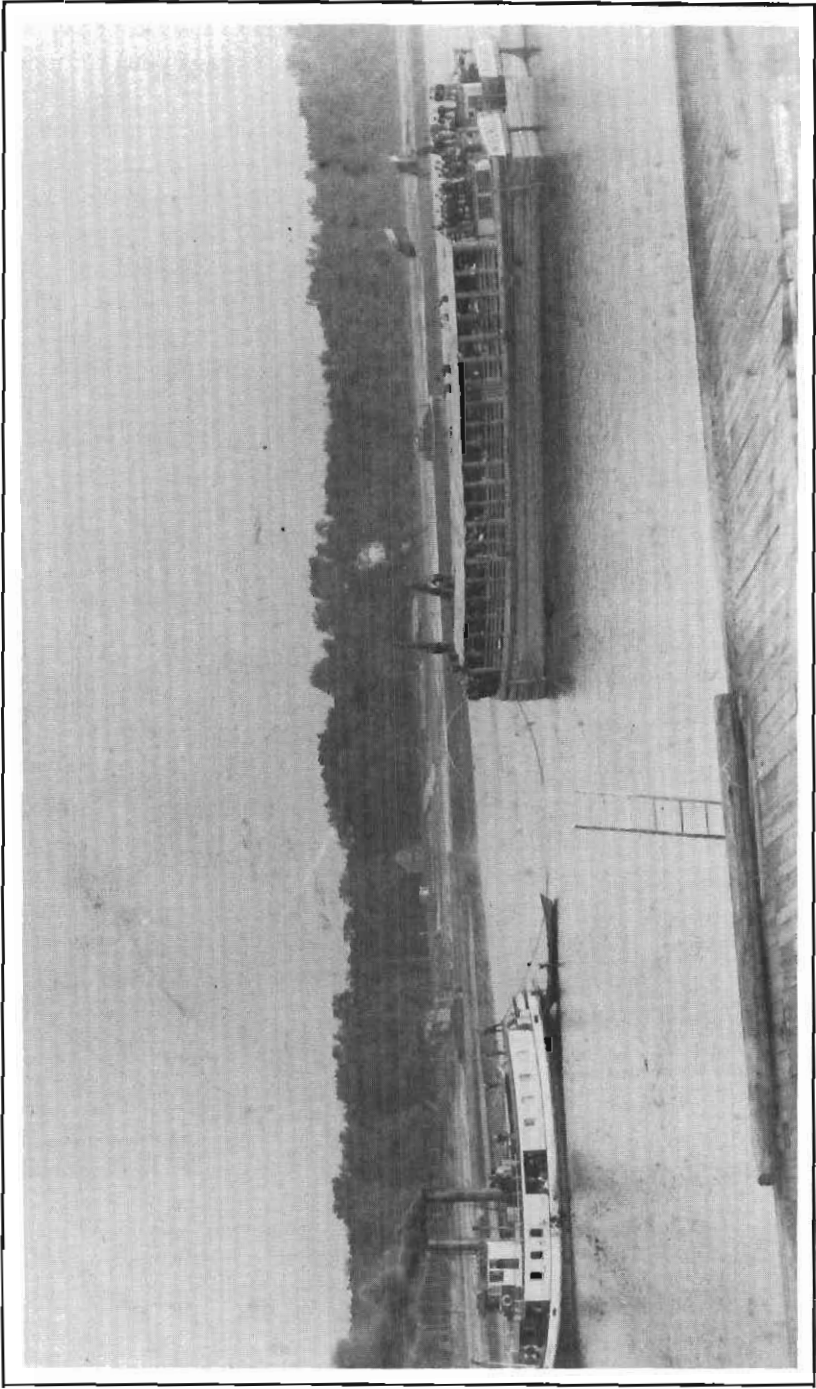
² Comparaison du déploiement de main-d'oeuvre de nos moulins à ceux d'Ottawa-Hull:

Moulin Gilmour Hull, 400 employés

Moulin J.R. Booth Ottawa, 450 employés

Moulin Perley, Pattie and Brown, 800 employés

Moulin W.C. Edwards Rockland, 1 150 employés



Barges quittant le quai (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F8)

L'avènement du chemin de fer à Rockland est très significatif, car il permit dorénavant l'expédition du bois vers les grands marchés douze mois par année.

La compagnie construisit son propre réseau secondaire de voie ferrée à l'intérieur de ses cours à bois. Une petite locomotive à vapeur rassemblait les fourgons en train complet prêt pour l'expédition.

Le quai

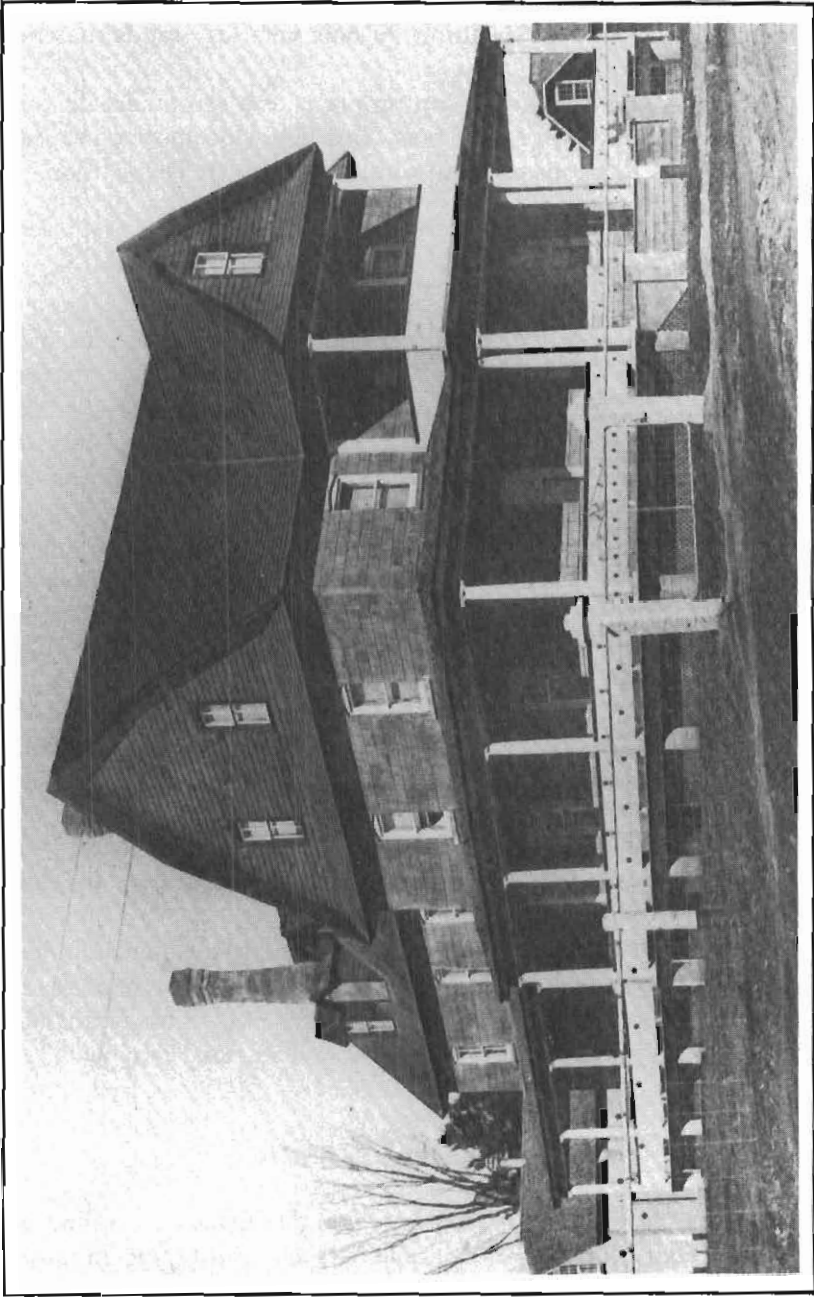
Le quai du moulin s'étendait sur une longueur de plus d'un kilomètre. On y trouvait régulièrement des dizaines de barges amarrées, en voie de chargement du bois coupé. Les barges étaient des embarcations-remorques avec un tirage d'eau allant jusqu'à 2.5 mètres. La largeur normale était de 6 mètres sur 18 mètres de longueur.

Il y avait le quai à ciel ouvert pour le chargement du bois et également le débarcadère pour les marchandises et les passagers. C'était une construction à pignon de deux étages de 9 mètres de hauteur, 12 mètres de largeur et 18 mètres de longueur. Le printemps, à l'eau haute, on se servait de l'étage supérieur pour débarquer les marchandises. En autre temps, ce même plancher servait d'entrepôt pour entasser plusieurs tonnes de cordes d'attache goudronnées pour la latte et les bardeaux. Dès que le niveau de l'eau baissait suffisamment au mois de juin, on se servait de l'étage du bas, au centre duquel se trouvait une passerelle pour les passagers allant et venant du *Victoria* ou encore de *l'Empress*, tous deux de luxueux bateaux de croisière voyageant entre Ottawa et Grenville.

Arthur Béland et Jack Wilson furent pendant de longues années surintendants du quai, préposés au commerce des marchandises et agents de liaison entre la compagnie Edwards et l'Ottawa Transportation qui assurait le transport de marchandises sur l'Outaouais.

Le village s'agrandit

Lors des années 1860-1880, la région de l'Outaouais connut un développement économique, politique et social très rapide en raison de la prospérité de l'industrie du bois, de l'avènement de la Capitale



Collège d'agriculture (Collection L. Wilson, Centre La Ste-Famille, R17-F8)

nationale à Ottawa et de l'immigration accrue de Britanniques et de Canadiens français.

À Rockland, dans les premiers temps du moulin Edwards, on comptait à peine quelques maisons aux alentours du moulin (rue Woods), la plupart habitées par les principaux dirigeants de la compagnie dont les Edwards, Pouliorre et Campbell. Les premiers ouvriers logeaient à la «cookerie», sorte de maison-dortoir que la compagnie mettait à leur disposition, l'été, tandis qu'à l'hiver, ces mêmes ouvriers montaient aux chantiers.

La croissance rapide de la population ouvrière nécessita la construction d'installations plus permanentes pour les familles. La compagnie entreprit alors la construction d'une centaine de maisons unifamiliales en bois à deux étages sur ses propres terrains. Ces terrains, répartis en lots de 50 pieds sur 150 pieds, étaient situés au sud du moulin et s'étendaient jusqu'au bas de la côte de Rockland. Les maisons étaient louées à prix modique aux employés et à leurs familles. Bientôt le développement domiciliaire franchit les limites des terrains de la compagnie et gravit la côte de la rue Edwards pour se concentrer principalement dans la région à l'est, le long de la route de comté l'Original-Byrown (l'actuelle rue Laurier).

À l'ouest, il y avait les grandes écuries de la compagnie (toujours visibles à l'entrée ouest de la ville de Rockland). L'on constate à cette époque un phénomène de ségrégation démographique propre à tout mouvement rapide d'urbanisation et qui est à l'origine de Rockland Est ou «taro», et de la référence aux gens du bas de la côte et aux gens du haut de la côte.

Au début, il ne s'y trouvait que quelques commerçants très modestes dont une boucherie au bas de la côte, rue Edwards. À vrai dire, l'alimentation c'était l'affaire de chaque famille qui, à la belle saison, cultivait son propre jardin potager et faisait l'élevage d'un bovin, d'un porc ou de volailles selon ses moyens et besoins. Quant à l'approvisionnement d'épices, vêtements et quincaillerie, les gens dépendaient surtout du magasin général de la compagnie, situé à l'intersection des rue Edwards et Laurier.

Le village se développa rapidement en haut de la côte. D'autres commerçants vinrent s'établir le long de la rue Laurier. Les villageois devenaient de plus en plus aisés. Bientôt, le village comptait son bureau de poste, son église, son école, son hôtel et son service de diligence. Plus tard, il y eut la gare du *Grand Tronc* et le service d'eau.

Le service d'électricité, conçu d'abord pour alimenter la ferme Edwards, servait également à éclairer l'église, les rues et quelques résidents privilégiés.

À la suite de tous ces développements, Rockland devait compter, vers les années 1890, plus de 1 500 habitants dont la majorité était d'origine canadienne française.



3

La fondation de la paroisse, juin 1889

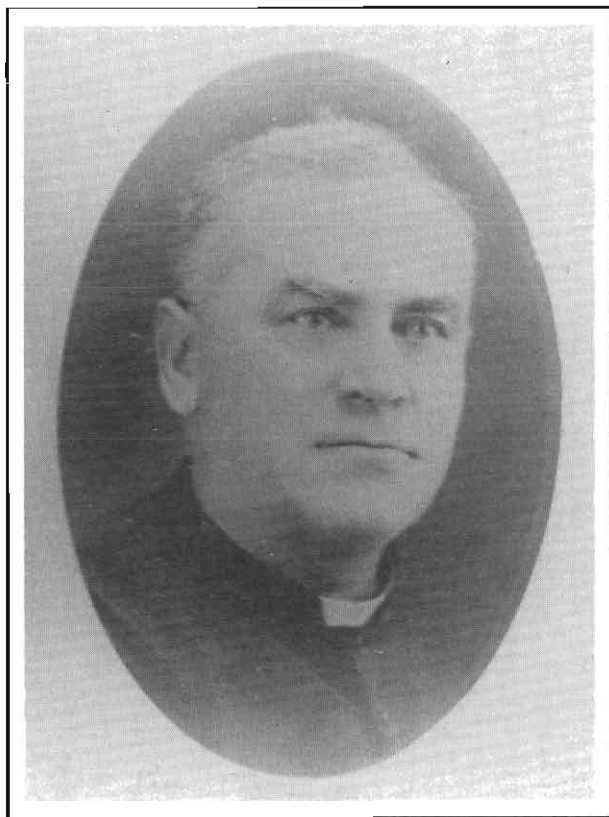
La paroisse et son église

La nouvelle industrie de bois établie à Rockland attirait un nombre toujours grandissant de résidents. Jusqu'en 1885, les fidèles, en majorité des catholiques, devaient se rendre à Clarence Creek pour assister aux offices religieux. Cette même année, l'évêque du diocèse d'Ottawa, Mgr Duhamel, suite à la demande répétée des résidents de l'endroit, autorisa la construction d'une église (érigée sur un promontoire, au même emplacement que l'église actuelle, rue Laurier). Elle était construite de briques et de bois, longue de 23 mètres, large de 12 mètres et logeait près de 450 personnes. Sous le patronage de la Sainte-Trinité, elle fut inaugurée par Mgr Duhamel le 5 juin 1886.

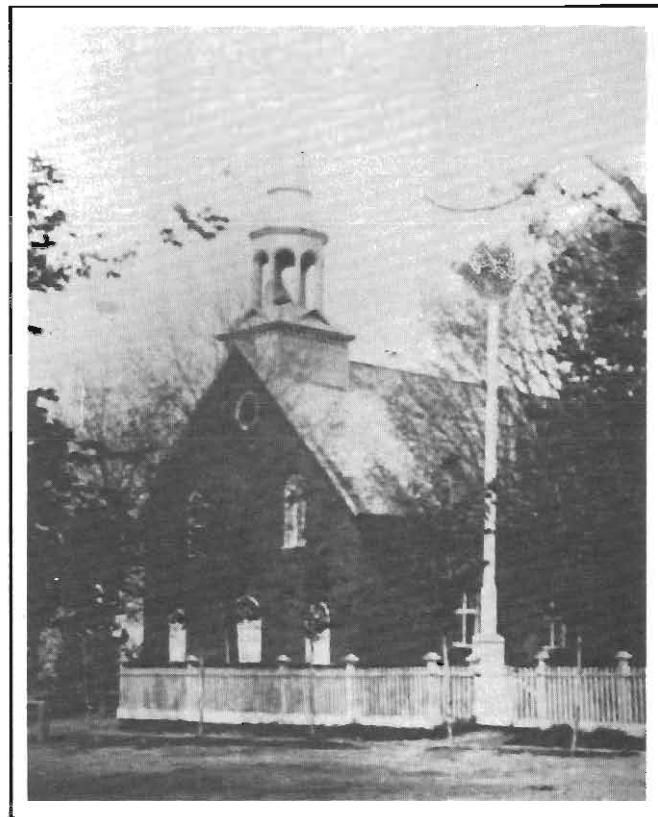
Il fallut toutefois attendre quelques années avant que Rockland, une mission alors desservie par le curé Caron de Clarence Creek, soit élevé au rang de paroisse. L'évêque d'Ottawa nomma alors à Rockland un jeune curé originaire de Québec, l'abbé Siméon Hudon. C'était le 31 mai 1889. Ce dernier allait marquer profondément la destinée de la paroisse et ses paroissiens pour quarante années à venir.

On décida d'agrandir l'église dès 1894 afin de répondre aux besoins de la population toujours croissante. Comme c'était le cas à l'époque pour beaucoup de ces bâtiments de bois, le risque d'incendie était toujours présent, surtout l'hiver, lorsqu'il fallait chauffer ces grands espaces. Ainsi, à peine 13 années après son inauguration, l'église fut rasée entièrement par les flammes le 17 janvier 1899.

Avec l'appui du curé, de ses paroissiens, du diocèse d'Ottawa, de la maison d'architectes Ray et Gauthier, et de la compagnie Edwards, l'on



Pierre-Siméon Hudon, curé de Rockland, 1930
(Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F4)



Première église de Rockland, 1887
(Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F1)

mit sur pied un projet de reconstruction de l'église au même emplacement; celle-ci, plus grande que la précédente, était revêtue de pierres. Pour comble de malchance, également treize années après son inauguration, la nouvelle église fut la proie des flammes le 23 décembre 1916, à la grande consternation de tous. Au lendemain de la tragédie, il ne restait de l'église que ses murs de pierre lourdement endommagés. Heureusement, aucune perte de vie n'a été enregistrée lors de ces deux incendies consécutifs.

Privés d'église après le premier sinistre de 1889, les gens de Rockland assistaient aux offices religieux à l'hôtel de ville situé en face du site de l'église, rue Laurier: il s'agissait d'un bâtiment en bois d'une seule pièce qui servait en autre temps de salle communautaire et de réunions publiques. À la seconde occasion, en 1916, les cérémonies religieuses avaient lieu à la «grande salle» de la rue Giroux, au coin de Laurier: c'était un édifice de bois, le seul assez grand pour accueillir une foule de 300 personnes, qui servait principalement de lieu de rencontres sociales, publiques et culturelles.

De pleins pieds et bon courage, on entreprit d'ériger une autre église à même les cendres et pierres calcinées. Cette fois-ci, on s'assura que les matériaux employés étaient non-inflammables. Une voûte de béton représentait en soi un défi d'ingénierie à l'époque. Avec une jetée en arcade de 17 mètres, elle reposait sur deux murs de béton structurés d'acier de 10 mètres de hauteur.

Longue de 47 mètres, haute de 53 mètres avec son clocher en pointe et ses cinq cloches, l'église dominait toute la région. Elle s'impose encore aujourd'hui comme un chef-d'oeuvre d'architecture romane et rivalise avec les plus grandes cathédrales par le faste de ses murailles et de sa voûte intérieure ornées de tableaux d'art figuratif, les parements stylisés de son sanctuaire, sa chaire, ses autels et balustrades taillés de chêne massif du pays. Elle n'a d'égal pour la richesse et beauté de ses grands vitraux latéraux et de ses rosaces de nefs et de façade, ses colonnes de marbre encavées, son parquet de céramique et la splendeur de ses grandes orgues.

Le curé Hudon, que l'on disait à la fois architecte, ingénieur et artisan, avait également prévu au sous-sol de son église, l'aménagement d'une grotte dédiée à Ste-Anne avec la traditionnelle source d'eau, et un petit autel où à chaque année, le 14 juillet, il y célébrait la messe. Le sous-sol servait également de classe pour l'enseignement du catéchisme aux enfants d'école. Plus tard, on en fit une salle paroissiale



Incendie de la 2e église de Rockland le 23 décembre 1916
(Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F2)

où l'on se rassemblait à l'occasion de fêtes religieuses, académiques et récréatives.

À la même occasion, le curé Hudon fit construire un presbytère, parachevé en 1919. Il s'agit d'une construction en pierre taillée, comme l'église, haute de trois étages avec toiture en mansarde et tourelles de coin, deux grands salons, une salle à manger, une cuisine et 17 chambres à coucher. Son intérieur spacieux avec plafond élevé, couloir et escalier central, plancher de céramique, boiseries et mobiliers stylisés, lui donnait une allure de château normand plus que celle d'une résidence de séminaristes en vacances d'été ou de prêtres en visite à l'occasion des grandes cérémonies liturgiques. Le curé Hudon y vécut jusqu'à sa mort en 1934. Le curé René Chéné, son successeur, y demeurera pour au-delà de 26 ans, soit jusqu'en 1960.

Le premier mariage fut celui de Georges Bécharde et de Georgiana Fauteux, en date du 18 juillet 1887, et signé Thomas Caron ptre. Le premier baptême fut celui de Onésime Charton, fils de Joseph Charron et de Arthémise Hamelin, le 22 juillet 1889, et signé P.S. Hudon, ptre curé. Le cimetière actuel date de 1887.

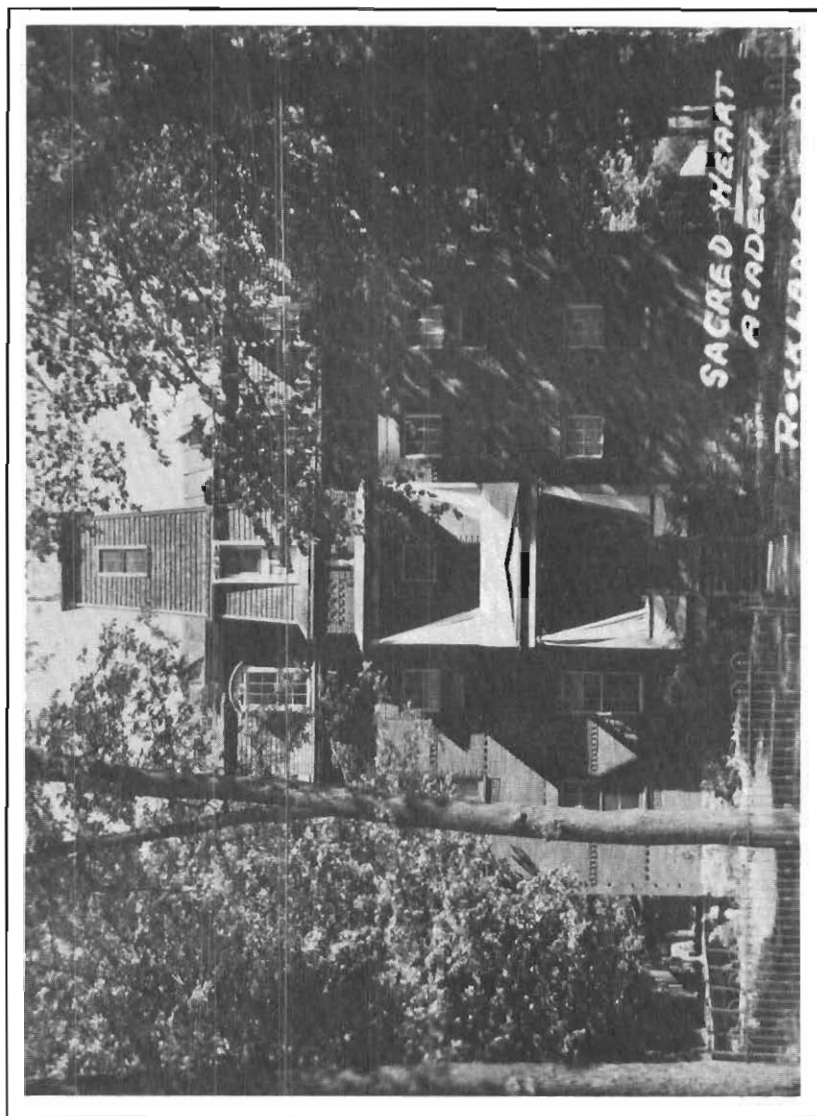
Après cinquante ans d'existence, la paroisse comptait 510 familles, 2 537 âmes dont 2 195 communiants. Parmi eux, 2 412 étaient de langue française et 125 de langue anglaise.

Les enfants de la paroisse qui ont reçu le sacerdoce sont les suivants:

Tableau no 1

Isaïe Godin, prêtre, le 13 juin 1908
Adrien Brosseau, prêtre, le 19 décembre 1914
Ernest Bécharde, prêtre, le 20 juin 1916
Donat Duhamel, prêtre, le 2 juin 1920
John Tague, dominicain, le 30 mai 1920
René Bergeron, prêtre, le 2 mai 1922
Gérard Marchand, prêtre, le 15 juin 1935
Jean-Paul St-Germain, sous-diacre, 1940
Marcel Paquette, prêtre, le 22 juillet 1954
Fernand Serrurier, prêtre, le 21 novembre 1958
Paul-Émile Levesque, O.M.I.
Roméo Lalonde, étudiant clerc, Trappiste

On retrouve plus de 60 religieux et religieuses appartenant à 8 différentes congrégations depuis la fondation de la paroisse.



Académie du Sacré-Coeur (Collection I. Lafontaine, Centre La Ste-Famille, R158-F6)

L'école paroissiale

Devant la nécessité d'envoyer leurs enfants à l'école de Clarence Creek, les habitants de Rockland eurent vite fait de convaincre le curé Caron de Clarence Creek de construire une école à Rockland, ce qu'il fit en 1875.

Il s'agissait d'un local à quatre classes, situé en face de l'église, au coin de la rue St-Jean. W.C. Edwards avait fourni, volontiers et gratuitement, tout le bois de construction nécessaire, puisque cette école venait s'ajouter au grand plan de développement du village tel qu'il l'envisageait.

L'enseignement en français et en anglais était assuré par quatre personnes bénévoles: les premières institutrices furent Mathilda Tremblay, Zoé Bertrand, Angéline Paiement et Brigitte Séguin, directrice. Ces personnes oeuvraient dans des conditions difficiles et avec des moyens très rudimentaires; mentionnons seulement l'entretien de l'école, surtout en hiver, et l'absence de programmes d'études et de manuels de classe. Déjà, à cette époque, les enfants catholiques recevaient un enseignement religieux à l'école.

L'Académie du Sacré-Coeur

En 1885, quelques classes avaient été ajoutées à la petite école du village pour satisfaire à la demande. À son arrivée en 1889, le curé Hudon prit les choses en main et institua une commission scolaire; les premiers membres de la commission scolaire furent Thomas Guindon, Stephen Bédard, Napoléon Deshaître, Pierre Lalonde, Joseph Breyer et le curé Hudon. Ensemble, ils entreprirent de construire une toute nouvelle école pour accueillir les quelque 270 élèves, français et anglais, du village. L'Académie du Sacré Coeur fut donc construite à côté de la première école sur le même terrain. C'était une construction imposante, de briques, à trois étages, contenant 8 classes. On y faisait de l'enseignement général. On y aménagea également une résidence pour les six enseignantes religieuses de la Congrégation des Soeurs Grises d'Ottawa à qui la commission scolaire avait confié la charge de l'école.

Le 2 septembre 1896 avait lieu l'inauguration officielle de l'Académie du Sacré Coeur, ainsi nommée par le curé Hudon qui avait une dévotion particulière pour le Sacré-Coeur de Jésus.

La Ste-Famille

Avec les années, l'Académie du Sacré-Coeur ne suffisait plus aux besoins. Le développement résidentiel à Rockland se faisait surtout en direction est, le long de la rue Laurier. À cet époque, Rockland Est était physiquement séparé du village principal. La distance à parcourir pour se rendre à l'école était démesurément grande.

Les autorités scolaires se sont alors entendues pour construire une école dans l'est de la ville, sur la rue Laurier, à la hauteur de la montée Caron. Inaugurée en 1909, l'école Ste-Famille était un bâtiment de deux étages qui abritait quatre classes, réunissant ainsi tous les élèves de Rockland Est sous un même toit.

L'enseignement en français et en anglais était assuré au départ par les religieuses auxquelles se joignirent, au cours des années, un nombre grandissant de laïques: les principaux enseignants étaient, au début, Brigitte Séguin, 1^{re} principale, Georgiana Séguin, J. Aspeck, A. Marier et Irène Deshaître.

L'école Ste-Famille desservit la population de Rockland Est pour au-delà de soixante ans, soit jusqu'en 1968.

La vie communautaire de ses paroissiens

Dès sa nomination à la nouvelle paroisse de Rockland, le curé Hudon entreprit d'organiser des associations de paroissiens afin d'assurer certains services essentiels au bon maintien de la paroisse. Il s'avère que plusieurs de ces associations à caractère religieux ont joué un rôle primordial dans le développement social et politique de la communauté de Rockland.

Certains de ces mouvements existaient déjà à l'échelle du diocèse. C'est le cas de la société *St-Jean Baptiste* qui s'établit très tôt à Rockland. Une association fondée sur la religion catholique et le nationalisme canadien français, elle regroupait les hommes influents de l'endroit.

Il y eut plus tard un mouvement moins connu dit *Les Artisans* qui, en plus de promouvoir la religion et le nationalisme culturel, procurait aux gens de Rockland un service d'aide financière et d'assurance. Le curé Hudon ne négligea pas la formation d'associations féminines dont les *Dames de Ste-Anne* qui étaient appelées à jouer un rôle

important, un peu comme la *St-Jean Baptiste*. Elles contribuaient étroitement aux cérémonies liturgiques de la paroisse et organisaient les parties de cartes, la vente d'oeuvres d'artisanat et encore faisaient les préparatifs des grandes fêtes religieuses telles que la procession de la *Fête Dieu* et les *quarante-heures*.

D'autre part, les *Enfants de Marie* avaient pour but le développement de principes religieux, chez les jeunes filles, en s'appuyant sur les valeurs traditionnelles de la famille, de la culture et de la race.

La fête de La St-Jean Baptiste

La fête de *La St-Jean Baptiste* était autrefois l'événement le plus célébré de l'année à Rockland. Elle était organisée par l'association du même nom, avec l'appui et le bénévolat de tous les groupements de la paroisse et de la municipalité. La journée de *La St-Jean* avait lieu un dimanche, celui le plus rapproché du 24 juin, date commémorative du grand prophète au calendrier liturgique.

Tous les gens des environs étaient de la partie. La fête commençait d'abord par la grand'messe à l'église, célébrée fièrement par le curé dans tout le déploiement, pompe et faste digne de l'occasion. À la sortie de la messe, on se rassemblait près de l'église, rue Giroux, pour assister au grand défilé traditionnel de la *St-Jean*. On déployait pour l'occasion tous ses plus beaux attraits, des chars allégoriques de toutes sortes garnis de fleurs saisonnières, de drapeaux, fleurdelisés, de bannières et d'affiches commanditées, tirés par de beaux chevaux bouclés aux attelages polis. La célèbre fanfare de Rockland ouvrait la marche suivie des chars allégoriques. Tenue en haleine pendant tout le défilé, la foule acclamait le passage, en dernier, du symbolique petit Jean-Baptiste aux cheveux blonds frisés.

Tous suivaient le défilé jusqu'au terrain de *La St-Jean-Baptiste* (site actuel de l'école publique anglaise, accès par la rue Giroux) pour le pique-nique organisé par les *Dames de Ste-Anne*. Elles ne ménageaient rien pour l'occasion. Les tables garnies de fleurs étaient apprêtées avec goût et soin. On se régalaît de fèves au lard, — cuites dans des grands chaudrons enfouis dans le sable au-dessus duquel on alimentait un feu de bois pendant de longues heures — de six-pâtes, — plat consistant de patates, de lard, de boeuf, de volaille intercalés de pâtes — de petits pains et de pâtisseries de la boulangerie locale.



Ancienne église baptiste (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R37-F8)

Après le dîner, les dignitaires, — hommes politiques et religieux, orateurs d'occasion et de profession — prenaient la parole et prononçaient des discours souvent axés sur le thème de la fierté nationale. La réputée fanfare présentait par la suite un concert en plein air. Pour plusieurs, l'attraction de la journée était la joute de balle, une classique, qui mettait aux prises des adversaires coriaces devant une foule parfois très partisane. Les gens se plaisaient également à fréquenter les kiosques de jeux de fortune, d'artisanat et les comptoirs de rafraîchissements: crème glacée, chocolats, boissons gazeuses; enfants et adultes avaient fort à faire toute la journée. Dès la tombée du jour, on allumait un immense feu de joie dit *Feu de la St-Jean* autour duquel se rassemblaient jeunes et moins jeunes, et l'on chantait, riait, et dansait gaiement. La soirée se terminait aux éclats d'un grand feu d'artifices — le *Feu de la St-Jean* et le feu d'artifices étaient la responsabilité du service des pompiers de Rockland. Parents et amis repartaient et l'on rentrait chez soi fier et heureux d'avoir été de la fête.

Les églises anglaises

L'Église baptiste

En 1885, la population anglophone de Rockland était principalement de l'Église baptiste. Les fidèles devaient se rendre à Clarence Point pour assister aux offices religieux. Ce n'est qu'en 1890 que les anglophones, alors plus nombreux, décidèrent de construire leur propre église à Rockland (édifice maintenant occupé par la Légion Canadienne). Ce fut d'assez courte durée. La fermeture des moulins en 1926 entraîna une forte baisse de la population anglaise et l'église dû fermer ses portes. Il est intéressant de noter que l'Église baptiste de Clarence Point, fondée en 1825, est toujours active de nos jours.

L'Église presbytérienne

À la même époque, soit vers l'année 1900, un petit groupe de Presbytériens érigea alors sa propre église sur la rue Matston (la rue St-Jean actuelle). Contrairement à l'église catholique, les offices religieux s'y tenaient le dimanche après-midi ou le soir. L'église était une mission desservie par les pasteurs de Cumberland et d'Ottawa. Cette même église deviendra par la suite St. Andrew United Church et est toujours active de nos jours.



Église presbytérienne (Collection L. Wilson, Centre La Ste-Famille, R17-F5)

L'école publique

Le développement rapide des moulins Edwards contribua à l'accroissement rapide d'une population anglophone. Or, en 1880, les dirigeants de la compagnie Edwards, la plupart des anglophones, ainsi que certains hommes influents de la région décidèrent de former une commission scolaire et de construire une école publique pour assurer l'enseignement à leurs propres enfants. Érigée au centre ville (situé sur la rue Laurier, voisin de la salle de la Légion Canadienne, le bâtiment est toujours en place et sert aux paroissiens de St. Andrew United Church) elle abritait deux classes et recevait une soixantaine d'élèves. Deux institutrices donnaient l'enseignement de la première à la huitième année.

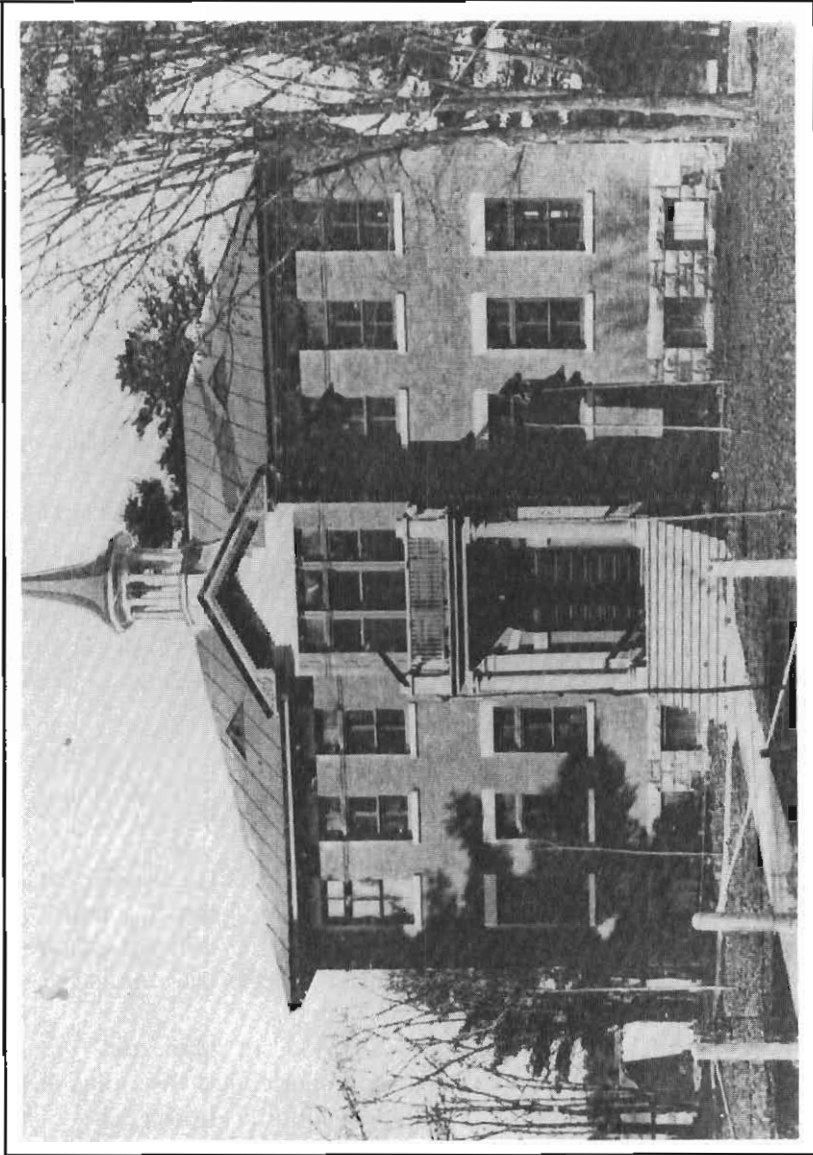
Il fallut attendre quelques années pour que l'école publique de Rockland soit reconnue par le ministère ontarien de l'Éducation qui alors se chargea d'améliorer les programmes d'étude, les services et le matériel scolaire.

La population écolière anglophone, réduite de beaucoup à la fermeture des moulins, continua toutefois à fréquenter cette même école jusqu'en 1966. Alors que le faible nombre d'élèves et l'état des installations firent en sorte qu'on envoya alors les élèves à l'école publique de Cumberland.

La première école secondaire

Un fait unique dans les annales de la région fut l'établissement, en 1905, d'une école secondaire pilote à Rockland, grâce aux multiples démarches entreprises par le curé Hudon, W.C. Edwards, Laurent Pouliotte et le docteur Martin Powers auprès du ministère de l'Éducation à Toronto.

On y aménagea trois classes, un modeste laboratoire et une bibliothèque. L'école donnait l'enseignement en anglais à plus de 90 élèves de la région, de la 9^e à la 12^e année, dont le «Lower School» (9^e et 10^e) et le «Middle School» (11^e et 12^e). Chacun des deux niveaux donnait lieu à l'obtention d'un diplôme reconnu par le ministère de l'Éducation de l'Ontario.



École secondaire (Collection L. Wilson, Centre La Ste-Famille, R17-F6)

De 1905 à 1932, les directeurs qui se succédèrent étaient tous anglophones. Un premier directeur de langue française fut nommé en 1932 et cette pratique s'est maintenue jusqu'à nos jours.

Tableau no 2

R. Sidley	1905-1906
H. Honiland	1907-1908
T. O'Hagan	1909-1910
M. Eby	1911-1912
J.C. Walsh	1913-1917
C.W. Harrison	1918-1919
W.W. Smith	1920-1921
C. Clark	1922-1923
M. Yarwood	1924-1925
F.O. McMahon	1926-1932
J.A. Lajeunesse	1933-1939
J.O. Proulx	1940-1948
Eugène Huot	1949-1971



4

Le commerce, la communauté anglophone, les soins médicaux

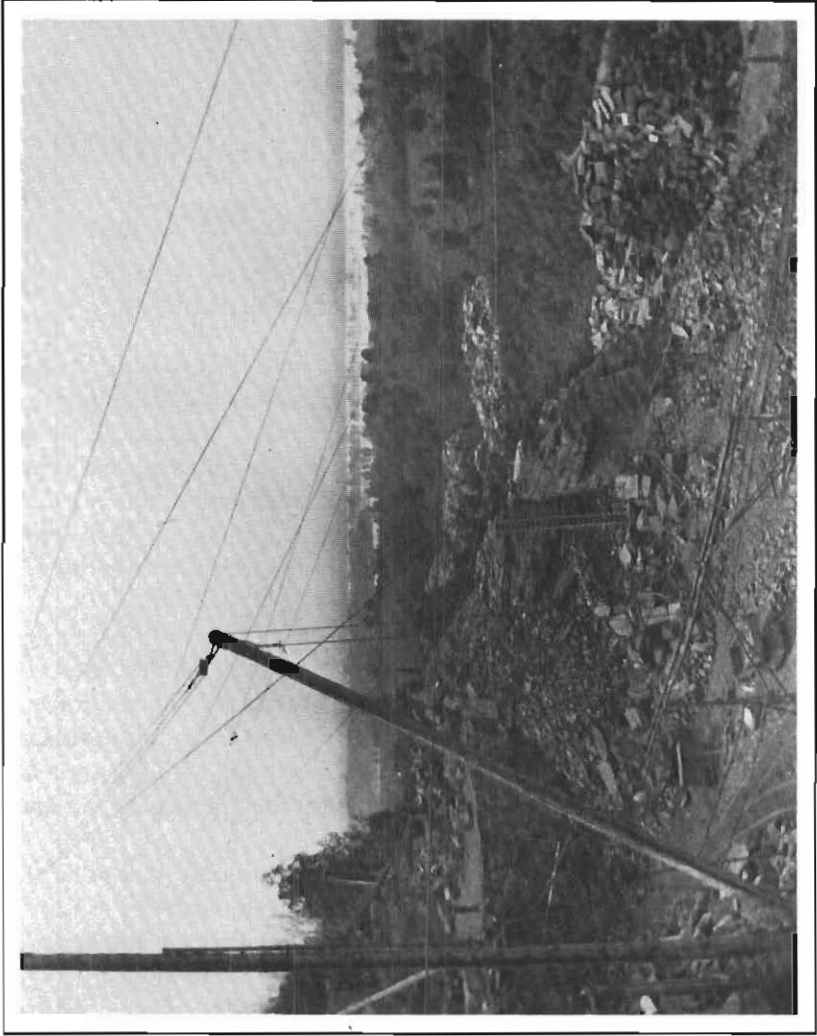
L'industrie et le commerce autrefois

L'industrie du bois s'est développée dans l'Outaouais vers les années 1820 alors que Bytown fut fondée. Bytown était situé sur la rivière Outaouais à l'embouchure de deux grands cours d'eau: la rivière Gatineau et la rivière Rideau. Cette ville devint vite un centre commercial et industriel d'envergure. Le gouvernement du Canada de l'époque reconnut l'importance de l'endroit et autorisa successivement la construction du canal Rideau sur la rivière du même nom et du canal de Grenville.

Le canal Rideau commençait au lac Dow et se terminait près de la colline du Parlement où sept écluses assuraient la descente vers l'Outaouais. Il fut construit en 1832 pour établir la communication et le ravitaillement par voie du nord des troupes anglaises cantonnées sur les rives du fleuve St-Laurent entre Morrisburg et Kingston. Ces troupes assuraient la défense de nos frontières contre les attaques possibles de soldats américains.

Le canal de Grenville, long de 18 km, commençait au village de Grenville et se dirigeait en aval de l'Outaouais de façon à contourner les rapides du Long Sault. L'objectif était de favoriser le transport du bois et des marchandises entre Bytown et Montréal.

Vers les années 1800, l'Angleterre et la France achetaient de grandes quantités de pin, d'épinette et de chêne pour la construction de bateaux. Le bois carré, en provenance de la vallée du St-Laurent, était transporté sur le fleuve jusqu'à Québec, chargé et acheminé vers le marché européen.



Carrière, vue ouest (Archives publiques du Canada, No 51318)

Vers 1800, Philemon Wright, un Américain, remonta la rivière des Outaouais et s'établit aux chutes Chaudière. Il ne tarda pas à exploiter la forêt en haut des chutes et d'expédier les plus beaux arbres de pin et de chêne par la voie des eaux vers la ville de Québec où la vente en était assurée. La durée du voyage des *cages* de bois sur l'Outaouais à partir des chutes Chaudière dépendait du vent et du courant de la rivière; il fallait en moyenne de trois à cinq mois pour atteindre Québec.

Quoique la plus forte demande de bois carré provenait des pays d'Europe, le commerce régional du bois carré s'accrut à l'occasion de la construction du canal Rideau.

Les commerçants d'autrefois

La liste suivante des commerçants n'est pas nécessairement exacte et exhaustive. Il est toutefois intéressant de nommer les principaux commerçants. Le même commerce était souvent transmis de père en fils. La plupart des commerçants résidaient soit à l'arrière de leur magasin ou à l'étage supérieur.

Tableau no 3

Épiciers	Zéphirin Chénier, Alfred Noël, Alda Dumas, Jacques Ayotte, Adélar Pilon, Isaïe Labonté, Cléophas Méloche, Eugène Robiraille, H.O. Wait, Camille Raymond, Stephen Pilon
Hôteliers	John Tague, Xavier Ménard, F.X. Deshaître, Jean-Baptiste Bourgeon
Bouchers	George Gaumond, Napoléon Desjardins, Armand Guindon, Alberr Therrien, René Rochon, Oscar Forger
Magasins généraux	W.C. Edwards, J. Onésime Charron, Stephen Pilon, Xavier Giroux
Restaurateurs	Marc Payer, A. Morissette, Elzéar Lafleur, Hervé St-Jacques, H. Duchesschi, un propriétaire chinois, Félix Rochon
Barbier	A. St-Jacques, Thomas Girard, A. Charon, C. Beauchamp, C. Laviolette



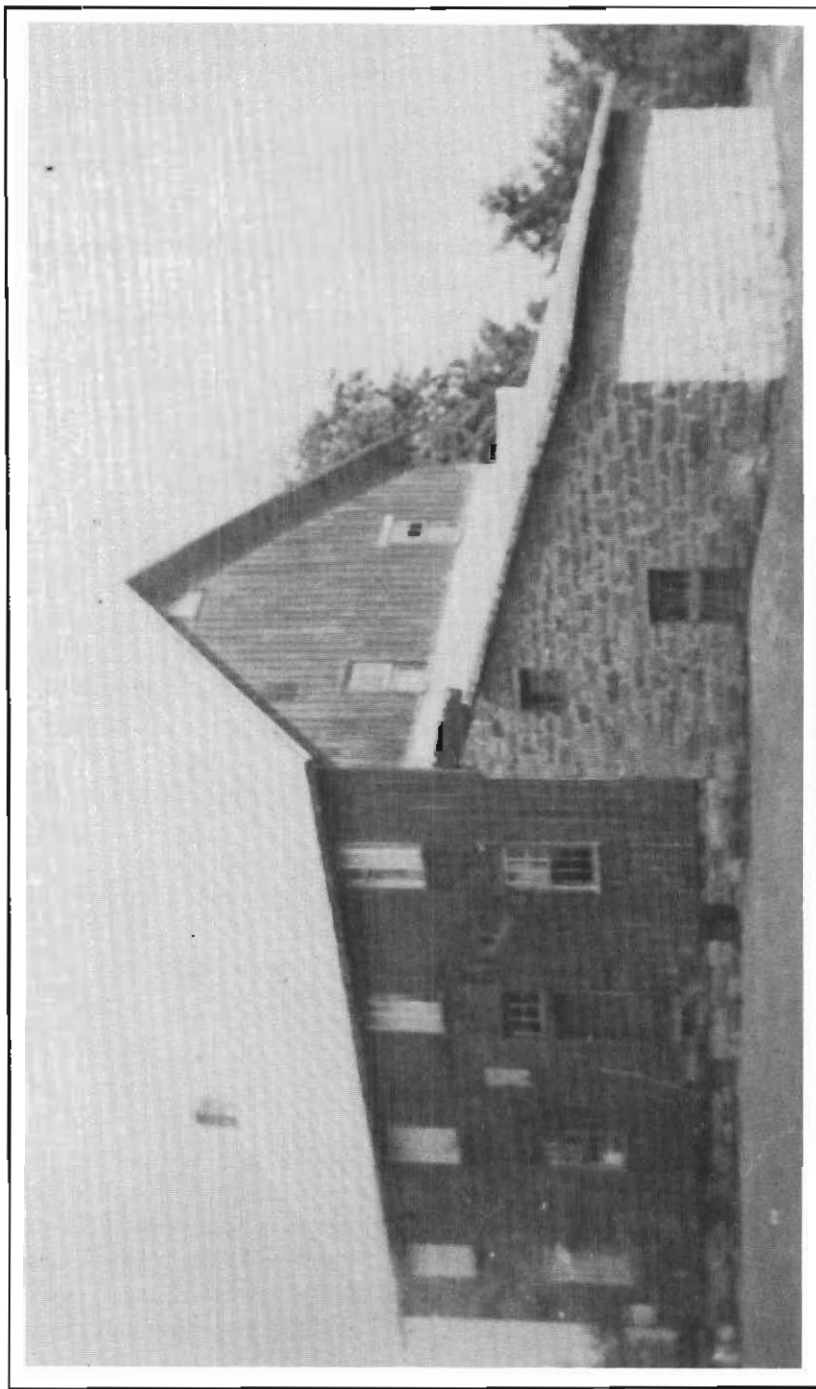
Rue Laurier, direction est (Collection I. Lafontaine, Centre La Ste-Famille, R154-F4)

Boulangers	Camille Raymond, Téléphore Viau, Lucien Bisson, Oscar Laporte
Vêtements	Sam. Mayerrovitch, A. Mattar & fils
Tailleurs	Palma Lafleur, Lucien Lafleur, F. Vi- geant, Ernest Pirre
Photographes	P. Beauvais, E. Paul
Banques	Banque Provinciale, Banque de Nouvelle Écosse
Bijoutiers	Armand Pommier, Alfred Lachance, Horace Régnier
Pharmacistes	Cécile Ferguson, A. Brisson
Cordonniers	A. Legault, Xavier Bougie, J. Boyer
Ferblantiers	N. Philibert, Willie Lalonde
Magasin de peinture	Donat Dion, Auguste Charron
Grossiste	Léo Lafleur
Forgetons	Alexis Legault, Zoël Labelle, Henri Ménard
Garagistes	James Shane, Jos Rousson, Willie Cham- berland, H. Rupar, Joseph Houle, Eugè- ne Désormeaux, Ferdinand Houle
Porres et châssis	Ferdinand Houle, Pierre Lauzon, René Castonguay
Magasins de meubles	Hervé Lalonde, Raymond Lalonde, Fer- nand Boucher
Laitiers	Eugène Laviolette, Jack Devine
Marchands de glace	Victor Deshaître, Oscar Allard
Marchand d'arrelage	Honoré Gauthier
Vendeurs d'huile	A. Young, A. Gagnon, Réal Séguin
Chapellerie pour dames	A. Dumas

Le mica

En 1910, un dénommé Slatery fondait une compagnie pour l'exploitation du mica, produit minier provenant de la vallée de la Garineau, qui servait d'isolant dans les premiers appareils électriques.

La guerre 1914-1918 n'a fait qu'accroître la demande de mica surtout sur le marché européen. L'usine de Rockland employait au-delà de 60 personnes, principalement des femmes, dont les tâches



Moulin à farine, rue St-Jean (Collection L. Simoneau, Centre La Ste-Famille, R301-F7)

consistaient à émincer les échantillons de mica. Le marché du mica périclita dès l'après-guerre et l'usine dut fermer ses portes en 1924.

Le moulin à farine

Le premier moulin à farine fut construit sur la rue St-Jean, tout près de la gare du *Grand Tronc*, par John Sheriff en 1899. Avant cette date, les cultivateurs de notre région devaient faire moudre leurs grains soit à Clarence Creek ou à Cumberland.

Actionner au début par un «engin» à vapeur, on eut tôt fait d'installer un moteur électrique de 25 ch. v. afin d'augmenter la production du moulin à farine tout en assurant son fonctionnement à l'année longue. Le moulin était muni d'une machine à moudre, d'un crible, de divers plateaux pour séparer les sous-produits, dont, entre autres, le son. Le meilleur blé à farine provenait de l'ouest canadien mais il était très dispendieux à l'achat de sorte qu'on employait surtout du blé de la région.

Une co-opérative formée par les cultivateurs de la région se porta bientôt acquéreur du moulin de John Sheriff en 1935. Les nouveaux propriétaires continuèrent l'opération du moulin tout en faisant également le commerce d'une quantité de produits pour la ferme et l'industrie de la construction. M. Léo Simoneau fut le dernier propriétaire.

La vie communautaire chez les anglophones

La vie de tous les jours était la même pour les anglophones et les francophones de Rockland: tous mettaient de longues heures de travail au moulin, six jours par semaine. On note que, très tôt, les postes d'importance et d'influence dans l'industrie et dans l'administration civile et politique étaient généralement accordés à des anglophones, n'était-ce qu'en raison de l'ascendance anglaise très marquée qu'exerçaient W.C. Edwards et son entourage. Dans le monde des affaires, l'anglais primait partout. Toutefois, bien que minoritaire dans une majorité francophone à Rockland, la population anglophone se prêtait assez bien à parler le français. Les membres de la communauté anglophone de Rockland étaient étroitement liés entre eux et très actifs à développer leurs propres institutions: deux églises protestantes, une école publique et une école secondaire.

À part la chasse, la pêche et les randonnées sur la rivière auxquelles tous s'adonnaient, les anglophones aimaient organiser des courses de chevaux et parader leurs voitures; ce sont eux qui entretenaient les plus belles écuries de l'endroit.

On comprair beaucoup d'anglophones dans les sports organisés tels le hockey, la crosse, le curling. Les dirigeants de la compagnie Edwards construisirent une salle de curling à trois glaces et leur équipe obtenait beaucoup de succès contre les équipes de l'extérieur, dont celles de Thurso, Cumberland, Buckingham et Ottawa.

Les soins médicaux à l'époque

Les premiers soins médicaux à Rockland furent prodigués par le docteur C. Ferguson qui résidait à Cumberland. On peut s'imaginer la lenteur à obtenir les services d'un médecin en songeant à la distance à parcourir et aux moyens primitifs de transport.

Le docteur C. Ferguson élut résidence à Rockland en 1880 dans une maison voisine du presbytère, rue Laurier. Le médecin à l'époque devait prodiguer tous les soins lui-même, car les hôpitaux d'Ottawa ne traitaient que les cas d'une extrême gravité. Deux hôpitaux desservaient seuls la région d'Ottawa au début du siècle: l'hôpital Civique et l'hôpital Général.

En 1890, son fils Cecil, un pharmacien, ouvrit la première pharmacie dans le bureau de son père. Lorsque celui-ci prit sa retraite le docteur Desrosiers assura la relève pendant une quinzaine d'années.

En 1902, le docteur Martin Powers vint s'établir à Rockland, sur la rue Laurier. Il eut trois enfants et, fait inusité, tous trois devinrent médecins comme leur père. Arthur Powers pratiqua la médecine à Ottawa et à Hull. Maurice Powers, médecin légiste, était au service de la Gendarmerie Royale. Annie Powers prit la relève de son père et a pratiqué la médecine à Rockland depuis lors.

Natif de Rockland, le docteur C. Tweedie établit également son bureau à Rockland, sur la rue Edwards, en 1922. On raconte que, vers les années 1930, il s'était procuré une sorte de moto-neige, montée sur une carrosserie Ford, qu'il employait pour aller soigner les malades à la campagne l'hiver. Il pratiqua la médecine à Rockland jusqu'à son décès en 1966.



5

Services publics et communications 1860-1930

La navigation sur la rivière Outaouais

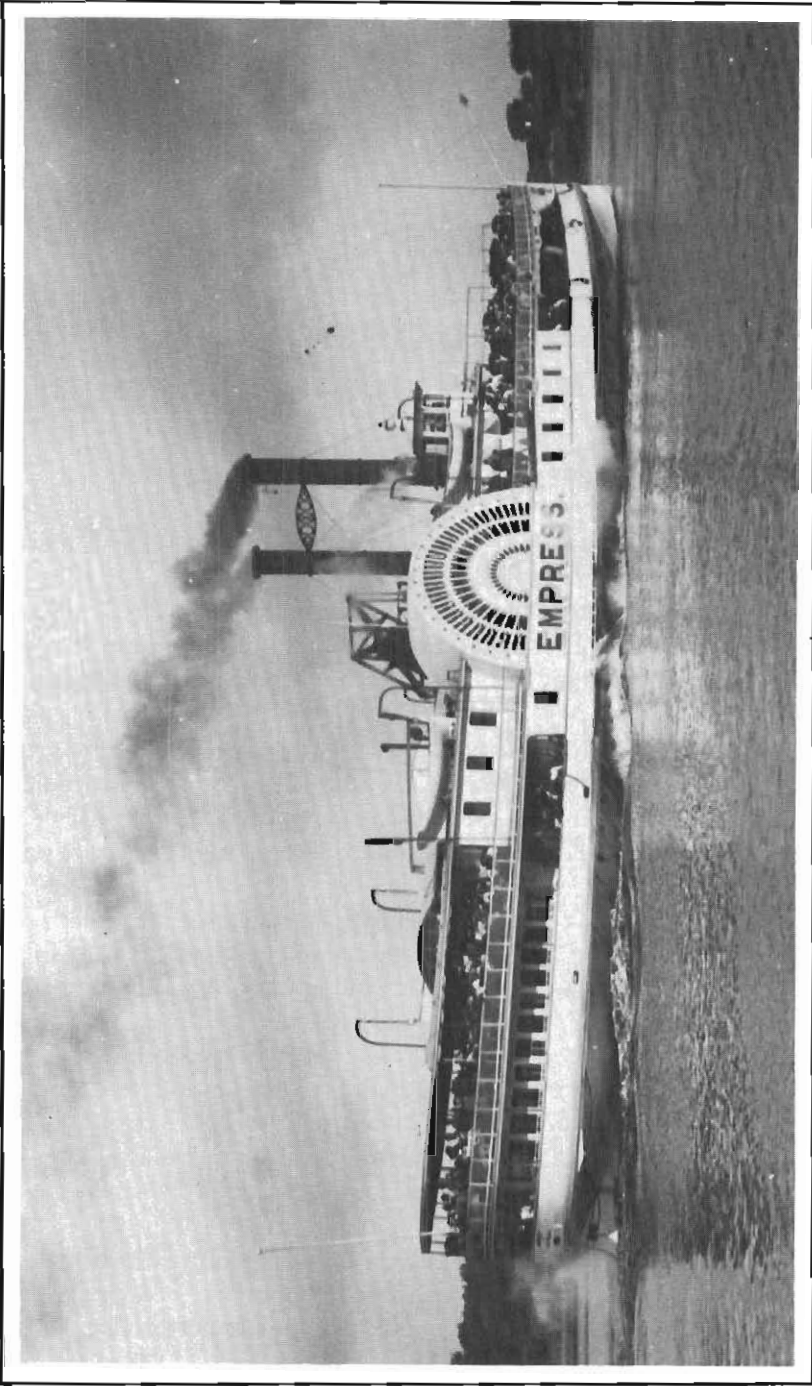
Au début de la colonisation, les rivières étaient le seul moyen pratique de voyager dans nos régions.

Le premier bateau à vapeur, le *Union*, fut construit à Hawkesbury en 1819 par Thomas Mears pour le compte de Philemon Wright, fondateur de Hull et lui-même un grand entrepreneur de l'industrie du bois.

En 1830, John Molson de Montréal forma la première compagnie de transport, du nom de *Ottawa and Rideau Forwarding*, assurant le transport de marchandises sur la rivière Outaouais et la rivière Rideau. Les bateaux du nom de *Union* et *Shannon* demeurèrent en service pour une période de plus de cinquante ans.

En 1880, une compagnie formée par George A. Harris de l'Original offrait le service pour les voyageurs avec ses deux bateaux, le *Harry Bates* et le *Olive*. À cette même époque, la compagnie *The Ottawa Steamer Co.*, sous le capitaine Robert Simpson et Robert Shefford, fit concurrence aux autres compagnies existantes. Cette dernière s'occupait principalement des voyageurs sur une grande échelle. Sa flotte comprenait de luxueux bateaux: le *Prince of Whales*, le *Queen Victoria* et l'*Empress*. Ce dernier pouvait recevoir plus de 500 voyageurs à la fois et atteindre une vitesse de 20 à 24 kilomètres à l'heure.

Pour faire le trajet normal entre Ottawa et Montréal, le bateau de passagers quittait son quai à Ottawa à 7:30 pour arriver à Grenville à 12:50, ayant parcouru une distance de 96 kilomètres. De là, les



L'Empress (Archives publiques du Canada, No 8889)

passagers montaient à bord d'un petit train de voyageurs qui longeait le canal de Grenville et s'arrêtait à Carillon à 13:30, 19,3 kilomètres plus loin. On remontait ensuite à bord d'un autre bateau qui arrivait au débatcadère de Lachine à 17:25. Le même bateau continuait alors son trajet en sautant les rapides de Lachine et atteignait le quai de Victoria à Montréal à 18:30.

Le coût du voyage était de 4\$ aller et retour et les repas 50 cents. Ce service disparut en 1910, mais le service pour les voyageurs entre Ottawa, Rockland, Thurso et Grenville fut maintenu encore quelques années. À Rockland, la compagnie Edwards n'avait aucun intérêt dans ces compagnies de transport sinon que d'imposer des frais d'amarrage à ses quais et d'expédition des marchandises entreposées.

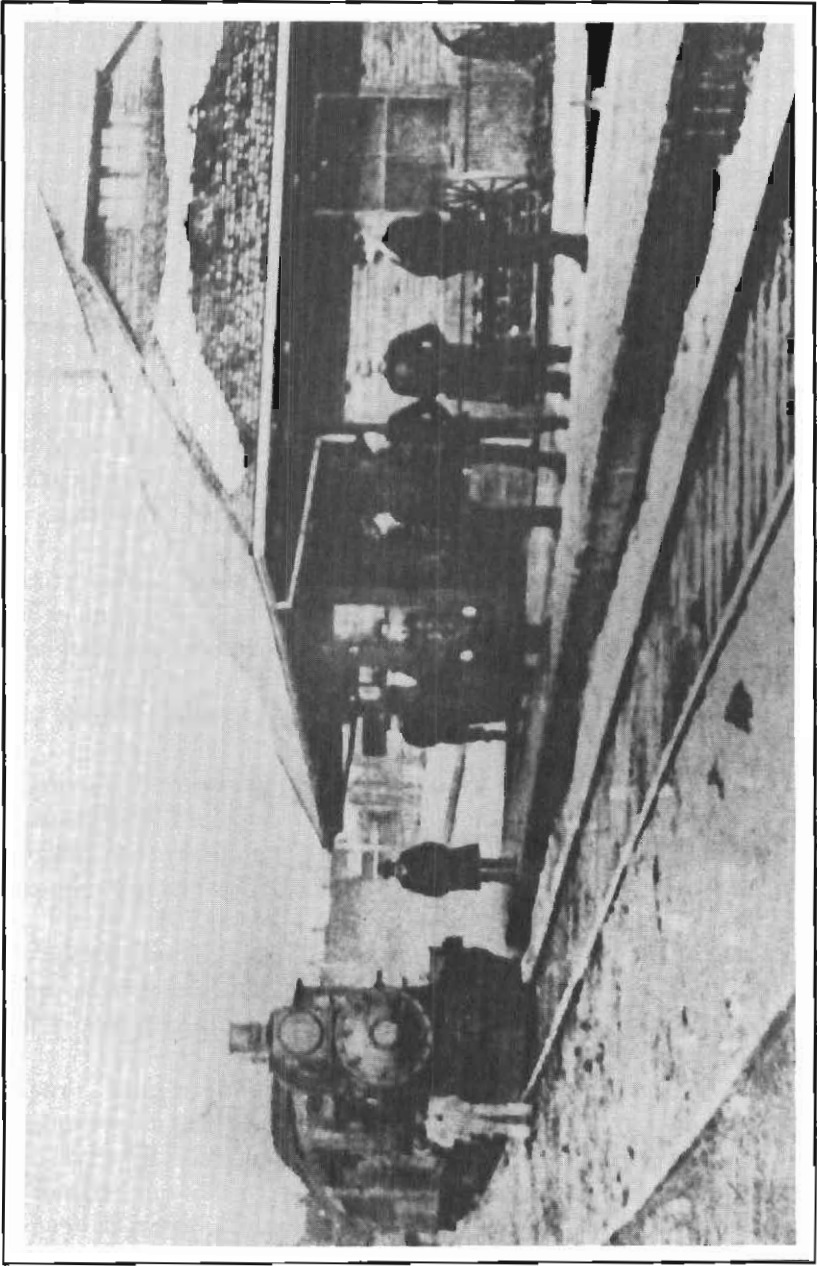
En 1914, l'entreprise de Denis Murphy, qui possédait plusieurs barges et remorqueurs à Ottawa, se fusionna aux compagnies Harris et William Hall pour former la compagnie *Ottawa Transportation Ltd* à laquelle vinrent s'ajouter les bateaux *Ottawan*, *Denis Murphy*, *Hall*, *Wilfrid Laurier* et *Scotsman*, qui servaient au transport des marchandises entre Ottawa et Montréal.

En 1925, l'ère de la navigation commerciale sur l'Outaouais tirait à sa fin en raison du déclin de l'industrie du bois, du développement des routes et du service ferroviaire, et de l'avènement de l'automobile.

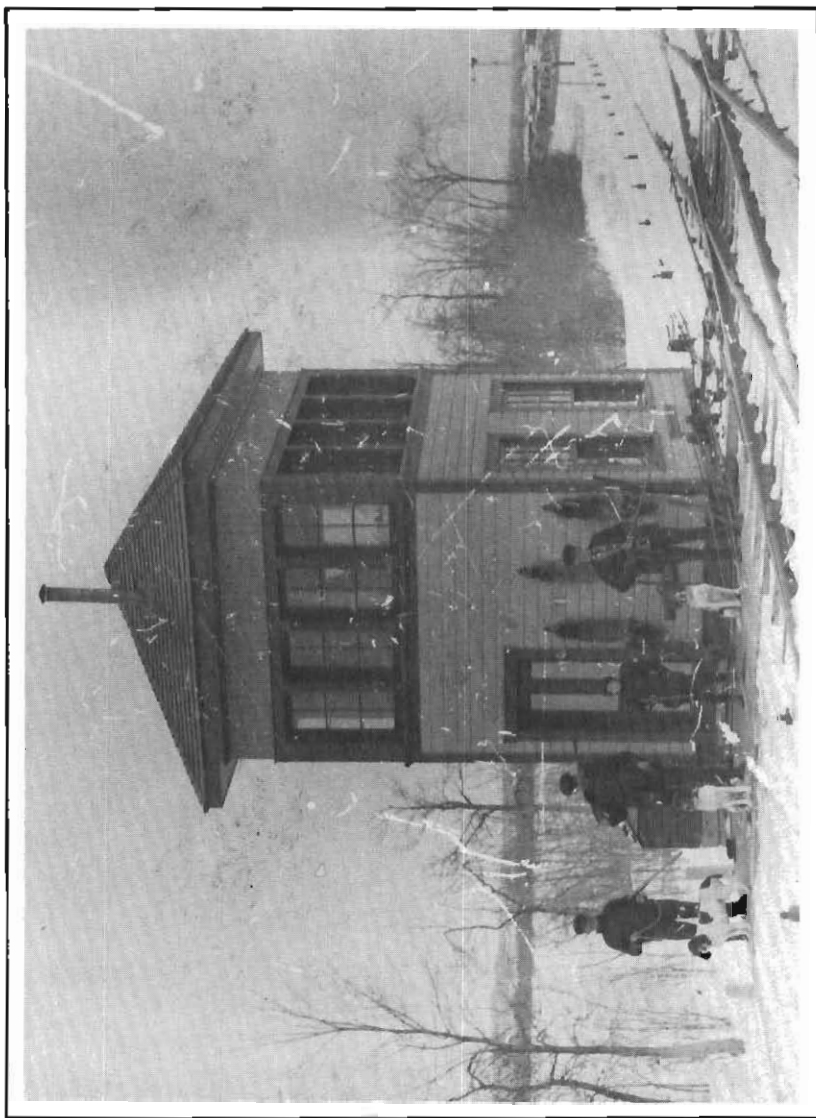
Le premier chemin de fer à Rockland: 1888

Au début, Rockland profitait du service ferroviaire du *Canadien Pacifique* qui reliait Ottawa et Montréal par la rive nord de l'Outaouais (voie toujours en service de nos jours). Il y avait une petite gare, du nom de Lochaber Bay, pour le service de la poste ainsi que celui des marchandises et des passagers. Il est à noter que le service de marchandises et de passagers n'était possible qu'à l'hiver lorsqu'un pont de glace permettait la traversée de la rivière. Autrement, cette voie ferrée n'était pas pratique pour la compagnie Edwards et les résidents de Rockland.

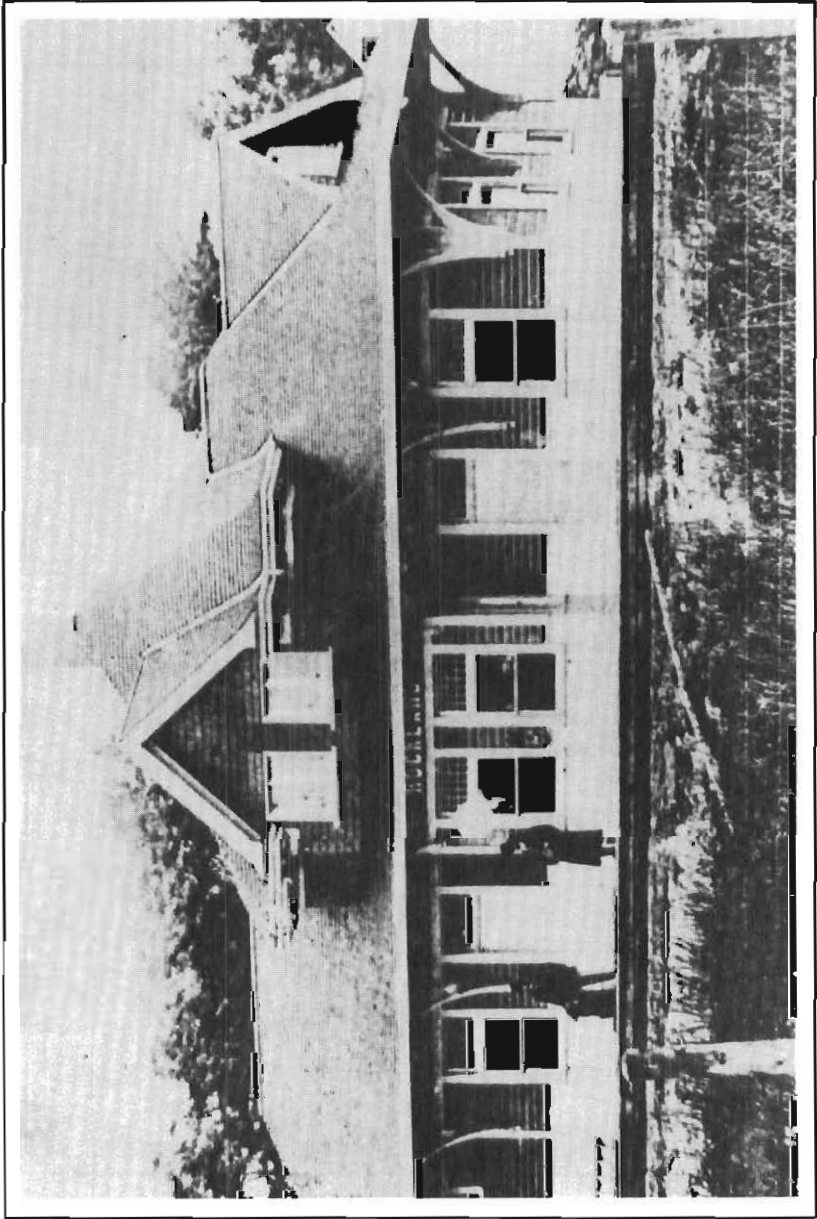
Alors que la ville d'Ottawa prenait de l'importance, principalement en raison de la construction des édifices du parlement canadien, il fut décidé de construire une voie ferrée vers le sud reliant Ottawa au grand circuit ferroviaire Montréal-Toronto qui longeait le fleuve St-Laurent. À cette fin, une compagnie de chemin de fer fut incorporée en 1871 sous le nom de *Montreal and City of Ottawa*



Gare du Grand Tronc (Collection A. Quernel, Centre La Ste-Famille, R163-F4)



Le «Diamond», 1903 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R92-F3)



Gare du Canadian Northern (Collection T. Girard, Centre La Vie-Famille, R92-F4)

Junction. On entreprit les travaux à partir d'Ottawa, rue Sussex, en direction sud-est en passant par Casselman puis Alexandria pour rejoindre la voie principale, Montréal-Toronto, à la hauteur de Coteau-Landing sur le fleuve St-Laurent (voie toujours en service et propriété du Canadien National). Le tronçon fut terminé en 1883, permettant ainsi à la région d'Ottawa d'expédier ses produits vers les grands marchés canadiens et américains.

On raconte que les premières locomotives à vapeur devaient s'arrêter à intervalles plus ou moins réguliers le long du parcours pour s'approvisionner en eau et en bois. Les passagers en attente descendaient alors visiter les lieux.

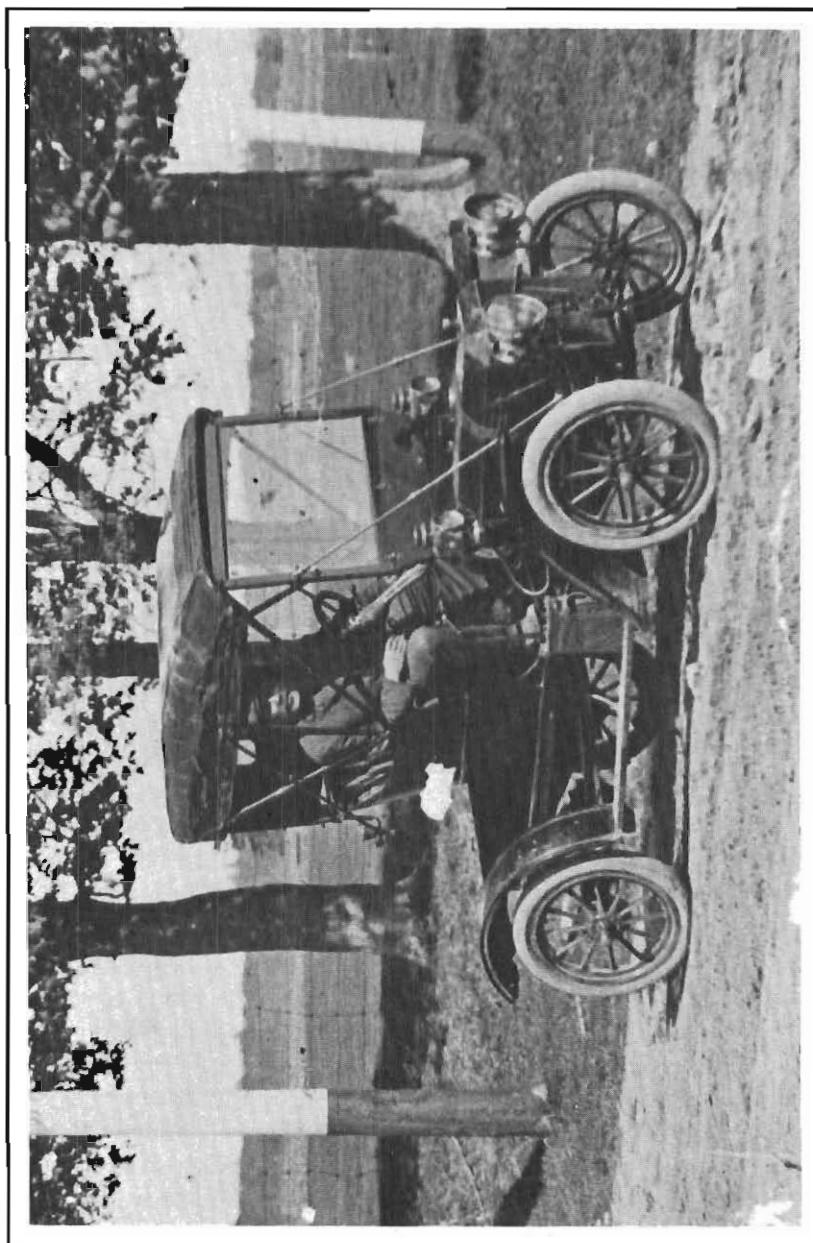
La compagnie Edwards qui, pour expédier son bois, voyait de très grands avantages à ce nouveau réseau ferroviaire, présenta en 1886 une demande aux autorités des chemins de fer ainsi qu'aux gouvernements d'Ottawa et de Toronto, afin d'établir une jonction à *South Indian* (aujourd'hui Limoges) et ainsi prolonger le chemin de fer en direction de Rockland.

La compagnie *Montreal and City of Ottawa Junction* consentit à bâtir ce chemin de fer qui fut mis en service en 1888. En 1895, cette compagnie fut amalgamée à la *Canada Atlantic Railway* qui fut à son tour amalgamée à la *Grand Trunk Railway Company* (appelée le *Grand Tronc*) en 1914. Le Canadien National prit cette ligne à charge en 1923 jusqu'à sa fermeture en 1936.

Au début, on faisait seulement le transport de marchandises et du bois. On ne tarda pas à établir un service pour les passagers en ajoutant quelques wagons et un service dans les deux directions une fois par jour. Rockland obtenait ainsi son propre chemin de fer, le *Grand Tronc*, et sa gare sur la rue St-Jean.

Le service des passagers ne connut qu'un succès mitigé en raison de la distance et du temps qu'on mettait à parvenir à la voie principale à *South Indian*, des délais de correspondance des trains en plus du temps qu'il fallait pour se rendre à destination d'Ottawa ou de Montréal. À cette époque de chevaux et de calèches, le train était tout de même un moyen très sûr de voyager, surtout à l'hiver.

Le chemin de fer *Grand Tronc* contribua à l'exploitation des carrières en haut des côtes de Rockland. Cette pierre servit à bâtir, vers les années 1898, le deuxième canal de Soulanges sur le fleuve St-Laurent (entre Beauharnois et Valleyfield). L'église actuelle de Rockland fut construite avec cette même pierre.



Première automobile, 1908 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R301-F5)

En 1908, la compagnie du Nord Canadien, qui sera amalgamée plus tard au Canadien National, obtint le contrat de bâtir un chemin de fer entre Ottawa et Hawkesbury qui permettait ainsi d'aller rejoindre la ligne existante de Hawkesbury-Montréal. Cette voie passait, à Rockland, au nord de la rue Edwards, et suivait le parcours de la route 17 actuelle. Ce nouveau service améliora considérablement l'expédition de marchandises et le transport de passagers, si bien qu'on établit un service de train de passagers deux fois par jour et un troisième pour les marchandises. Rockland était alors doté de deux réseaux ferroviaires, dits le *Grand Tronc* et le *Grand Nord*, et de deux gares, l'une sur la rue St-Jean (au coin de la rue Raymond actuelle) et l'autre à quelques 50 mètres à l'ouest de la rue Edwards (sur la présente route 17).

Le train favorisa grandement la population de Rockland. Lorsqu'on voulait se rendre à Ottawa pour faire des emplettes à des occasions spéciales, on prenait le train le matin pour revenir le soir; le coût du passage aller et retour était de 75 cents.

Il y avait toujours une grande affluence au débarcadère. Les voyageurs étaient nombreux. D'autres gens venaient rencontrer parents et amis en visite, alors que d'autres encore venaient simplement voir l'arrivée du train.

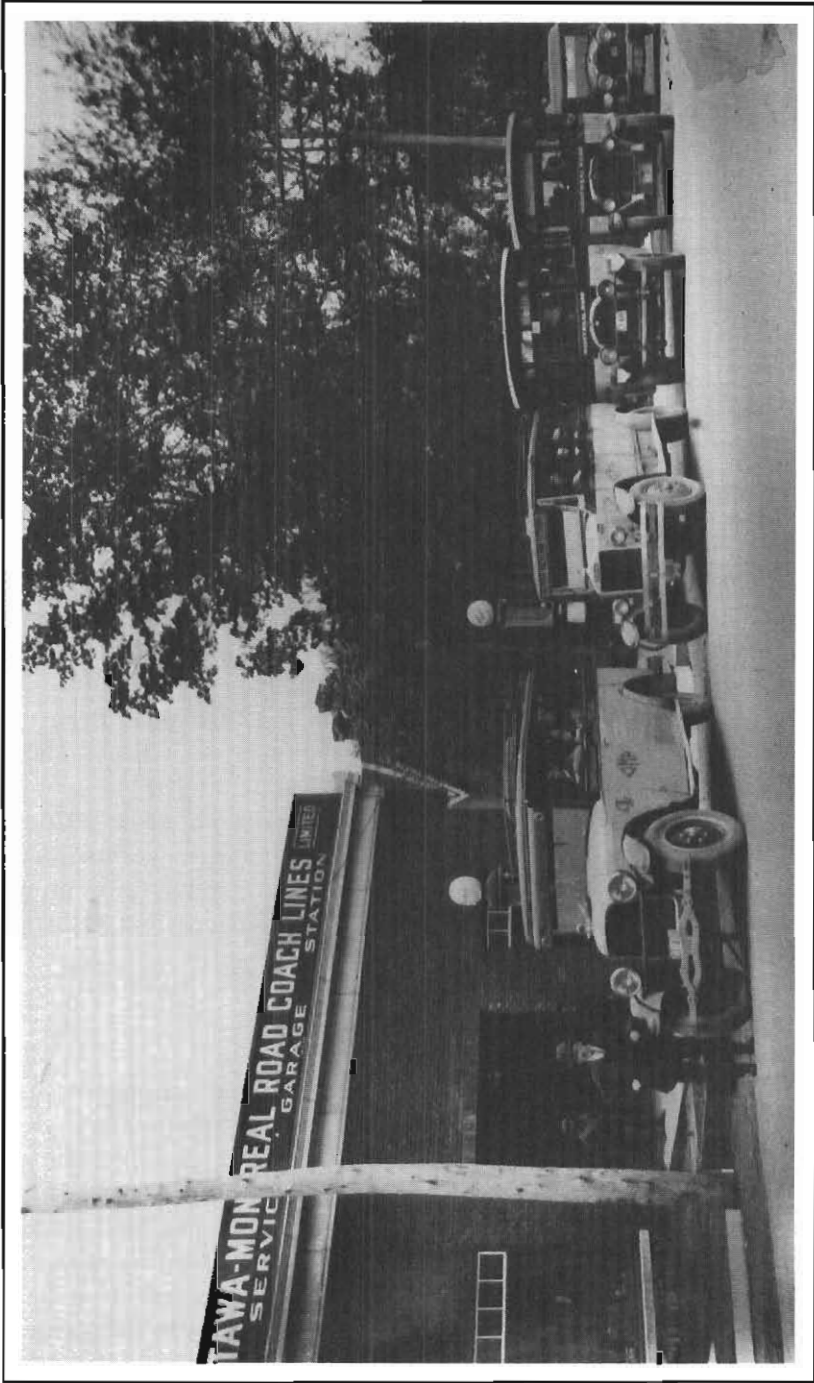
Un service de diligence assurait, à chaque arrivée et départ de train, le transport des voyageurs aux hôtels du village: l'hôtel Deshaître et l'hôtel John Tague.

Lorsque les moulins à scie fermèrent leurs portes en 1926, un ralentissement du transport ferroviaire s'ensuivit presque aussitôt. Le service de train pour passagers fut d'abord interrompu puis, un peu plus tard, en 1936, on supprimait en permanence tout transport ferroviaire pour céder la place à l'automobile.

Les routes

Il est intéressant de noter que les routes que nous connaissons actuellement ont été tracées il y a 150 ans par les arpenteurs de la province, au moment de la séparation des terrains à l'échelle des comtés. À cette époque, notre territoire n'était qu'une épaisse forêt.

C'est en 1852 qu'on inaugura la grande route l'Original-Bytown — dite Post Road — pour le service des Postes et l'usage des voyageurs d'occasion. Son parcours était presque identique à celui de la vieille 17 actuelle. Cette route de terre battue devenait très cahoteuse à



Premier terminus d'autobus, 1924 (Collection T. Ginard, Centre La Vie-Famille, R38-F7)

l'automne, saison des pluies, et également au printemps, à la fonte des neiges. Plus tard, une compagnie d'Ottawa fut chargée de l'entretien de la route et y ajouta de la pierre et du gravier pour la rendre plus carrossable. Les voyageurs qui l'empruntaient devaient payer, à certains endroits, un droit de passage. En 1927, le ministère de la Voirie d'Ontario prit possession de la route l'Orignal-Bytown et y aménagea une surface d'asphalte de 7 mètres de largeur. Cette même route, reconstruite en 1945, fait maintenant partie d'un réseau routier dit la Transcanadienne.

Les automobiles

La première automobile fut introduite à Rockland en 1908. Son propriétaire était M. Touchette. Petite voiture munie d'une seule banquette, haute sur pneus durs et étroits, bruyante par surcroît, elle semait l'émoi partout sur son passage. Quelques années se sont écoulées avant que l'usage de l'automobile ne se répande dans la ville.

Ce n'est réellement qu'après la guerre de 1914-1918 et surtout le développement rapide de la technologie mécanique que la voiture unifamiliale fit son entrée sur le marché canadien. La vitesse maximum était, bien entendu, dépendante des conditions des routes et pouvait atteindre environ 45 à 60 kilomètres à l'heure. M. James Shane fut le premier concessionnaire *Ford* de la région en 1922. L'expédition des autos se faisait par chemin de fer au CN de la rue Edwards. Sans roues ni parhocs et combien d'autres accessoires, il fallait assembler la voiture sur place avant de pouvoir s'en servir. À cette époque, on comptait deux garagistes situés sur la rue Laurier, Ferdinand Houle et Albert Rousson. Les pannes de moteur étaient fréquentes. À défaut de pneu de secours, on devait réparer les crevaisons occasionnelles sur place avant de reprendre la route.

Les autobus

La fin des années 1920 entraîna la diminution lente et certaine des activités de la compagnie Edwards à Rockland ainsi que la réduction de son effectif, en raison d'une baisse très accentuée de la demande du bois sur les marchés américains et européens. Plusieurs durent se chercher de l'emploi ailleurs. D'autre part, l'horaire des trains permettait difficilement le transport quotidien des gens de Rockland qui s'étaient trouvés de l'emploi à Ottawa, Hull et Gatineau.

Ferdinand Houle, garagiste et marchand local de pottes et châssis construisit deux autobus et mit en service un transport de voyageurs. L'autobus prenait les passagers à domicile et les menait à Ottawa. Le parcours Rockland-Ottawa était d'une heure et coûtait 25 cents.

Ce service fut de courte durée. Le ministère de la Voirie de l'Ontario qui, en 1927, complétait les travaux de pavage de la route Ottawa-Montréal, accorda un permis de transport de passagers à une firme nouvellement formée, la *Ottawa-Montreal Coach Line Ltd.* Cette compagnie assura le transport de passagers de Rockland pendant de nombreuses années. Le prix d'un voyage par autobus entre Ottawa et Montréal était de 2\$ et prenait environ quatre heures.

Le service des Postes

Le premier service des Postes entre l'Original et Bytown fut établi en 1840 et suivait la route de terre dite *Post Road No 17* sur les bords de la rivière Outaouais. Vers les années 1843, on entreprit la construction d'une route plus carrossable pour chevaux et voitures qui allait rejoindre les villages de Caledonia Springs, Plantagenet, Clarence Point, Cumberland, Green's Creek et enfin atteindre Ottawa aux chutes Rideau, où l'on venait de construire un pont pour traverser la rivière Rideau. Rockland n'existait pas encore à cette époque. Inutile de dire que voyager était très difficile: en hiver alors que toute navigation sur l'Outaouais cessait; à l'automne à cause des tempêtes; et au printemps avec les pluies, la boue et les inondations.

Le service des Postes s'améliora avec la venue du chemin de fer qui assurait la livraison du courrier. Lorsque le chemin de fer disparut, les autobus prirent la relève pendant de nombreuses années. Par la suite, on accorda à des particuliers les contrats de livraison du courrier.

Tableau no 4

<i>Maîtres de poste</i>	<i>Période de service</i>
W.C. Edwards	1867-1887
Mlle Jennie Dent	1887-1889
Mlle Mathe Lytter	1889-1901
Alex Marion	1901-1912
Mme Herminie Régnier	1912-1945
Hector Régnier	1945-1968

Le service d'eau

Lorsque le premier moulin à scie fut construit à Rockland, W.C. Edwards y construisit une usine de pompage sur les bords de la rivière Outaouais, principalement pour combattre les incendies au moulin. Munie de pompes à vapeur, l'usine apportait l'eau de la rivière à un réservoir d'acier localisé sur un promontoire à quelque 150 mètres du moulin. La reconstruction, en 1900, du réservoir en pierre et ciment aux dimensions plus grandes améliora sensiblement la pression d'eau. Par la suite, on installa deux filtres à sable à l'usine de pompage et on ajouta du chlore à l'eau de sorte que les résidents de Rockland disposaient dorénavant d'eau potable.

Au début, le système d'aqueduc desservait la plupart des résidents de Rockland, et même la ferme de W.C. Edwards à l'ouest du village. L'aqueduc comprenait des tuyaux principaux de 5 cm, 10 cm et 15 cm, ce qui s'avéra bientôt trop petit pour satisfaire à la demande. Cet aqueduc assurait tout de même une protection en cas d'incendie.

La compagnie Edwards exigeait une somme nominale de 4\$ par année pour le service d'eau potable. Lorsque le moulin cessa ses opérations, la municipalité de Rockland, dès lors constituée, se porta acquéreur du système d'eau et transforma l'usine des pompes à l'électricité. On prolongea ensuite le système d'eau jusqu'à Rockland-Est et on construisit un nouveau réservoir en acier d'une hauteur de 30 mètres à l'emplacement même de l'ancien. C'est ce même réservoir qu'on aperçoit présentement à l'approche de la ville.

La télégraphie

Le service de la télégraphie fut introduit à l'avènement du premier chemin de fer, le *Grand Tronc*. Il servait d'abord aux opérations du chemin de fer puis ensuite comme moyen de communication pour les particuliers. Les télégrammes étaient transmis par fils suspendus à des poteaux qui longeaient la voie ferrée. Les messages parvenaient ainsi aux gares respectives et étaient remis aux destinataires. Il n'en coûtait que 25 cents pour envoyer un message. C'était à l'époque un moyen de communication très rapide et surtout très accessible. Aussitôt introduit, le téléphone supplanta le télégraphe, mais ce dernier demeura au service des usagers du chemin de fer pour bon nombre d'années.

Le téléphone

Le service téléphonique fit son apparition dans la région d'Ottawa vers les années 1888. En 1910, un système fut installé pour desservir les cantons de Gloucester et de Cumberland. À la demande de W.C. Edwards, on raccorda la ville de Rockland à ce réseau, ce qui permit aux résidents de communiquer facilement avec les gens de l'extérieur.

Le premier téléphone consistait en une boîte de bois fixée au mur, munie d'un récepteur et d'un écouteur amovible suspendu à une gachette. Il suffisait de soulever le récepteur et d'actionner une manivelle pour entrer en communication avec une téléphoniste à la centrale qui dirigeait alors l'appel selon le numéro de destination cité. La communication ainsi transmise par fils suspendus exigeait l'installation de tout un réseau de téléphones. Il était fréquent d'entendre, lors d'une communication, plusieurs usagés sur le même circuit. Il en coûtait 1,25\$ par mois pour la location de service d'un téléphone. La centrale de téléphone de Rockland a été pendant longtemps sous la gérance du docteur Martin Powers et de Victor Simoneau.

C'est en 1944 que la compagnie Bell, nouvellement acquéreur du réseau de la région, installa les premiers téléphones à cadran qui permettaient ainsi une communication directe sans l'assistance d'une centrale.

L'électricité

En 1915, la compagnie W.C. Edwards installa un premier générateur électrique à l'intérieur de l'usine de pompes d'eau dans le but de fournir, pour son propre usage, de l'électricité au moulin, à ses bureaux et à sa ferme. Plus tard, le service d'électricité fut étendu à l'église, au presbytère, aux bâtisses municipales, à l'aréna et à certaines maisons privées. Le soir à 23 heures, trois brèves interruptions successives annonçaient l'arrêt du service d'électricité jusqu'au lendemain soir.

On sait que l'électricité était d'abord et avant tout un moyen d'éclairage. Quoique la lumière était un peu jaunâtre et scintillante, c'était tout à fait émerveillant. Ce même service fut amélioré sensiblement en 1922 alors qu'on résolut de s'alimenter d'une nouvelle

centrale électrique à Thurso. Un barrage hydroélectrique avait été construit sur la rivière Blanche dans le but de desservir à la fois Thurso et la ville de Rockland. (On peut observer les ruines de la centrale électrique en amont de la rivière Blanche à 4 kilomètres de Thurso).

Une entreprise locale sous la direction de F.X. Simard, Palma Lafleur, Martin Powers, Alex Marion et le curé Hudon émit des actions dans le but d'installer un câble sous l'Outaouais qui amènerait l'électricité à la ville de Rockland. C'est ainsi que la commission des Utilités publiques vit le jour à Rockland. Plus tard, en 1942, la commission décida de se joindre au réseau de l'Hydro d'Ontario afin d'offrir un meilleur approvisionnement d'électricité à la population.

La radio

La guerre de 1914-1918 occasionna de grandes découvertes dans le domaine des communications. Il y eut la télégraphie sans fils, puis la radio en 1918. Au début, soit vers 1920, il y eut la radio à cristal, c'est-à-dire la réception d'ondes radiophoniques par le mouvement d'une petite aiguille sur un cristal de quartz relié à des écouteurs. La transmission était à courte distance, très faible, et ennuyée par de nombreuses interférences statiques.

Le docteur Tweedie et Victor Houle furent les premiers à Rockland à avoir un poste récepteur de radio alimenté à l'électricité en 1922. Les premiers amateurs de la radio passaient des veillées entières à tenter de capter des émissions de radio.

Puis vint la radio à pile dont le rendement était supérieur mais qui nécessitait toujours l'usage d'écouteurs. En 1928, la radio munie de hauts parleurs fit son apparition. On écoutait surtout le poste émetteur CKAC en provenance du journal La Presse, et les quelques émissions populaires: *Le curé du village* et *Nazaire et Barnabé*. La radio s'est avérée une source de renseignements très efficace pour la population sur les développements de la guerre 1939-1945. Avec la venue de la télévision en 1952, la radio perdit quelque peu la vedette, et s'est par la suite grandement perfectionnée et diversifiée.

La télévision

Radio Canada, une société de télévision nouvellement formée par l'État, présentait à ses débuts, en 1952, une brève émission de variétés

de deux heures qu'elle transmettait dans la soirée à partir de son studio de radio à Ottawa. La technologie de pointe de la télévision ne permettait alors qu'une faible réception des ondes et ce, à des distances d'à peine quelques kilomètres du poste d'émission. Les résidents de Rockland, à 38 kilomètres, devaient se munir d'antennes extérieures assez élevées pour capter une image souvent imprécise et blafarde. Inutile de dire que la télévision était en blanc et noir à cette époque. Avec les années, on érigea des postes de relais de transmission, on émit un signal de transmission plus puissant, et enfin en 1967, la télécouleur et le câble permirent de regarder une multitude d'émissions couleurs télévisées canadiennes et américaines.

Les journaux

Les quotidiens de l'époque nous provenaient d'Ottawa, de Montréal et de Toronto. Ceux d'Ottawa parvenaient à Rockland par le courrier de 17 heures. Presque tous les résidents étaient abonnés au journal *Le Droit*, le porte-parole des Canadiens français de toute la région dont deux des fondateurs furent le curé Hudon et Téléphore Rochon (ce dernier allait devenir le premier inspecteur d'écoles de langue française de l'Ontario). Les quotidiens de langue anglaise étaient le *Ottawa Journal* et le *Ottawa Citizen*. Il y avait également les journaux de Montréal, dont *La Presse*, *La Patrie*, *Le Devoir* et *The Gazette*, qui ne parvenaient à Rockland qu'au lendemain en raison de la correspondance du courrier de nuit à Ottawa.

Les publications

Parmi les hebdomadaires de langue française, on comptait: *Le Ralliement* de Clarence Creek, fondé en 1895, sous la tutelle de Téléphore Rochon; *Le Moniteur* de Hawkesbury, fondé en 1906, qui deviendra *Le Carillon* en 1947; et *Le Francario*, sous la tutelle d'Antonio Lalonde de Bourget. Chacun avait à sa manière l'objectif de promouvoir la culture française, l'épanouissement de la langue et le développement de la société franco-ontarienne.

On pouvait lire également des revues humoristiques dont *Le Canard* de Montréal, plein d'histoires, de contes et de blagues. Il y avait les journaux de fin de semaine tels le *Montreal Star* et le *Toronto Star* avec un supplément en couleur, ainsi que les périodiques à caractère

religieux: les *Annales de Ste-Anne*, l'*Oratoire*, *Notre-Dame-du-Cap*, le *Messenger de Marie*, le *St-Antoine*, les *Missions étrangères*. Parmi les périodiques de langue anglaise, on note le *Liberty*, le *Maclean's*, et le *Saturday Evening Post*. Enfin, toutes ces publications soulevaient autant d'intérêt, à l'époque, pour leurs pages publicitaires que pour les sujets traités.

Les banques

La Banque Provinciale fut la première banque et institution financière à s'établir à Rockland. Située à l'intersection de la rue Laurier et Edwards, elle eut comme premier gérant F. X. Simard, suivi d'Arthur Laniel en 1935.

En 1928, la Banque Provinciale ouvrit ses nouveaux bureaux dans son propre immeuble situé à l'intersection des rues Giroux et Laurier.

Afin de répondre aux besoins et à la demande, on ne tarda pas à établir une deuxième banque, la Banque de Nouvelle-Écosse, dont les capitaux, épargnes et crédits provenaient surtout de la communauté anglaise tandis que la Banque Provinciale était reconnue pour ses capitaux canadiens français. La Banque de Nouvelle-Écosse fut gérée par Émile Marchand pendant de longues années. À sa retraite, il fut remplacé par Adrien Duhamel qui assura la gérance jusqu'à la fermeture de la banque en 1955.

La Caisse Populaire de Rockland Ltée

Après la guerre de 1939-1945, il y eut une période de prospérité pendant laquelle le mouvement des caisses populaires d'Ottawa-Hull et des environs prit beaucoup d'ampleur. Un groupe de citoyens de Rockland, sous la direction de Adolphe Brunet, formèrent un comité d'étude sur la mise en place et le fonctionnement d'une caisse populaire à Rockland.

L'étude dura six mois. Une vingtaine de personnes signèrent un billet d'une valeur de 500\$ afin d'établir un fond monétaire pour assurer les opérations de la caisse et satisfaire aux exigences du gouvernement de l'Ontario. Avec l'appui de la Fédération des caisses populaires de l'Ontario Ltée, la caisse obtint sa charte le 31 octobre 1957 sous le nom de *Caisse populaire Ste-Trinité Ltée* et ouvrit son premier comptoir dans les bureaux du notaire A. Brunet, sur la rue

Laurier. Elle ne tarda pas à améliorer ses opérations. En novembre 1958, la Caisse populaire avait un actif de 11 181,13\$ et 180 sociétaires. Elle continua de progresser pour atteindre 47 624,96\$ et 366 sociétaires en novembre 1961.

Au début, les sociétaires y avaient accès trois soirs par semaine. La caisse acheta en 1964 un petit immeuble sur la rue Giroux, au coût de 7 500\$ et ouvrit ses portes 5 soirs par semaine. Cette même année, elle atteint un actif de 127 863,22\$ et 700 sociétaires. Mme Janine Danis fut la première employée à plein temps de la caisse. Se succédèrent à la gérance Paul Laplante, Philippe Limoges, Jos Bédard et Hector Régnier.



6

La politique, la justice

La politique autrefois

Sous l'Union, avant la Confédération, l'on votait ouvertement lors des élections de sorte que son choix était connu de tous. Les candidats s'employaient à toutes sortes de manoeuvres pour s'attirer des votes: le trafic d'influences et pots-de-vin étaient monnaie courante. Cette pratique était d'usage autant sur la scène politique fédérale que provinciale. Les assemblées politiques attiraient les foules. On organisait des pique-niques familiaux pour promouvoir ses programmes électoraux. Promesses sur promesses, les candidats — de même que certains partisans trop zélés — se livraient de belles luttes à l'occasion des débats publics. Le jour de la victoire, on oubliait tout, et il y avait une grande célébration et des réjouissances qui duraient jusqu'aux petites heures du matin.

Tableau no 5

Nos députés à la Législature ontarienne 1867-1967

<i>Députés</i>	<i>Parti</i>	<i>Dates d'élection</i>
William Craig	lib.	1867-1872
William Craig	cons.	1872-1875
Adam J. Baker	cons.	1875-1886
Alex Robillard	lib.	1886-1898
Onésime Guibord	lib.	1899-1905
Damase Racine	lib.	1905-1922

Alfred Goulet	lib.	1922-1923
Aurélien Bélanger	lib.	1923-1926
Charles Séguin	cons.	1929-1934
Arthur Dérosiers	lib.	1934-1937
Roméo Bégin	lib.	1937-1948
J. Daniel Nault	cons.	1948-1955
Roger Lavergne	cons.	1955-1963
A.B.R. Lawrence	cons.	1963-1967

Tableau no 6

Nos députés à la Chambre des Communes 1867-1967

<i>Députés</i>	<i>Parti</i>	<i>Dates d'élection</i>
James Grant	lib.	1867-1874
Robert Blackburn	lib.	1874-1878
John O'Connor	cons.	1878-1882
M.K. Dickinson	cons.	1882-1887
W.C. Edwards	lib.	1887-1903
David Wallace	lib.	1903-1904
Norman Frank Wilson	lib.	1904-1908
Charles Murphy	lib.	1908-1925
Alfred Goulet	lib.	1925-1945
J. Omer Gour	lib.	1945-1959
Paul Tardif	lib.	1959-1967

La justice

Un premier district judiciaire fut établi en 1816 à l'Original, dès lors un chef-lieu. Il fallut attendre jusqu'en 1826 pour que l'Original soit doté d'un palais de justice et d'une prison. Les premiers juges furent, de 1816 à 1936: George Hamilton, John MacDonell, Peter Friel, James Daniels, Louis-Adolphe Oliver (1887), Peter O'Brian, J.A. Constantineau et Colin G. O'Brian. En 1936, Camille Marion, un résident de Rockland, fut nommé juge et a siégé jusqu'en 1961 au moment où Omer H. Chartrand lui succéda.

Le district judiciaire comprenait les comtés unis de Prescott et de Russell, et les cantons d'Osgoode et de Gloucester. Le juge itinérant siégeait une journée ou plus dans une localité pour entendre les différentes causes et régler les recouvrements de petites dettes. La cour siégeait à Vankleek Hill, Plantagenet, Hawkesbury, Osgoode, et Cumberland.

L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique de 1867 accordait aux tribunaux provinciaux les causes civiles tandis que le gouvernement fédéral conservait la juridiction du code criminel.

Le premier palais de justice fut construit en 1826 à l'Original sur un site choisi par la législature provinciale. Le terrain fut un don d'un résident du chef-lieu. Construit de pierre, il fut rénové en 1860 par un entrepreneur d'Ottawa du nom de S. Mathews. Chose étonnante, ce même bâtiment, bien que rénové, sert encore aux mêmes fins après plus d'un siècle et demi.

Dès le début du vingtième siècle, ce furent des juges et des magistrats de langue française qui siégèrent à cette cour.

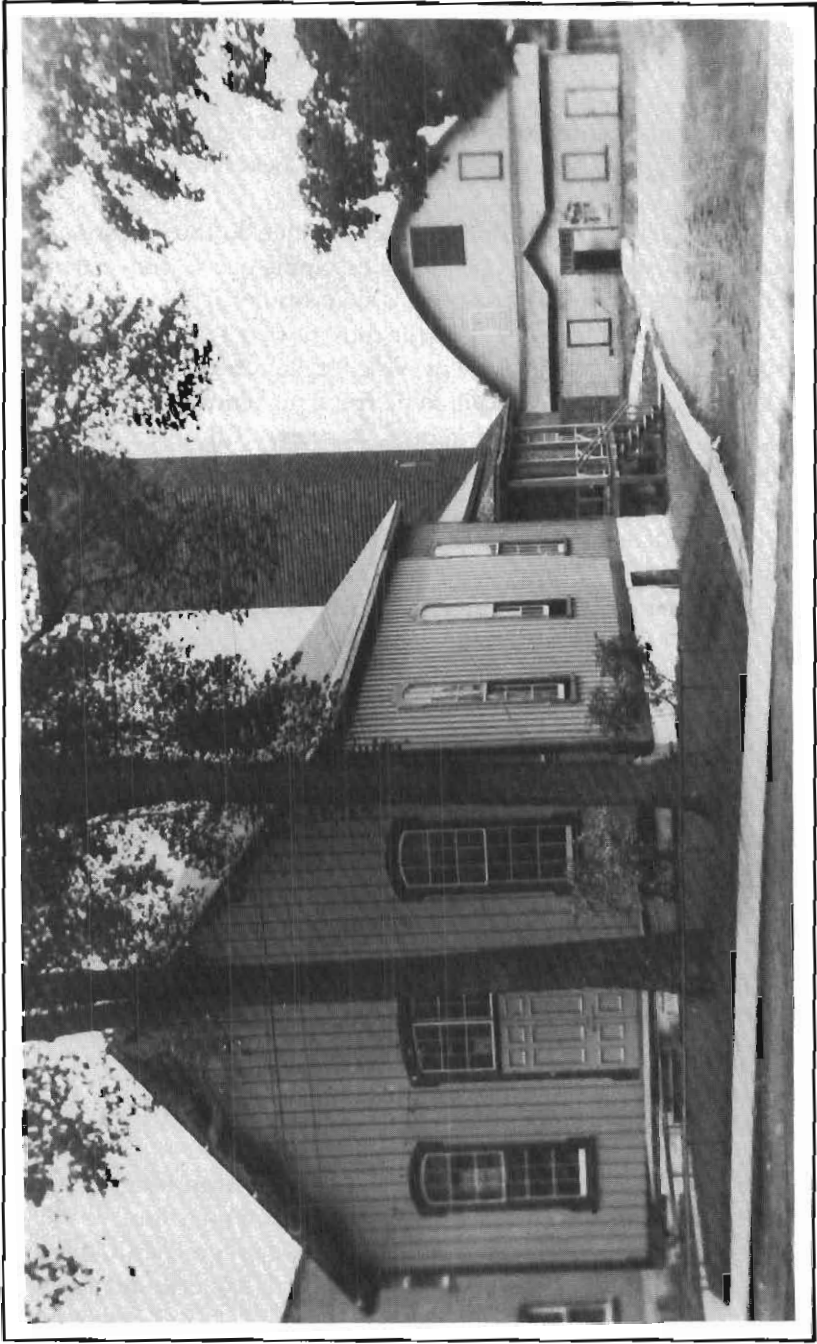
Vers les années 1900, on nomma à Rockland un juge de paix, N. Lagrois, suivi de James Erskine, Raoul Labrosse, Omer Chartrand et Marcel Houle. Les causes entendues étaient surtout les infractions au code de la route, le vol, et les règlements de dettes.

Après l'incorporation, le conseil de ville, en 1908, engagea des policiers, soient Albert Ouimet, Arthur Desjardins, Arthur Deshaître, Harold Dent, Henri Lalande, Adélarde Descôtes, Jacques Prudhomme, Henri Provost et René Rochon.

Un agent de sécurité faisait la patrouille des rues de la ville et était responsable de maintenir la paix, surtout lors des grands événements. On avait aménagé deux cellules à l'arrière de l'hôtel de ville où l'on gardait les détenus en attendant leur procès à la cour. Cette pratique fut abandonnée en 1960.

L'administration municipale d'autrefois

Vers 1890, alors que la population était d'environ 1400 habitants, on retrouve dans les archives locales la présence d'un conseil de village composé d'un maire, de quatre conseillers et d'un greffier. On y note également un poste d'évaluateur qui faisait la collecte des taxes et émettait les permis.



Ancien Hôtel de ville et aréna (Collection I. Lafontaine, Centre La Ste-Famille, R159-F2)

Une taxe foncière municipale de 4\$ à 6\$ était imposée à chaque propriétaire et une taxe de base dite «Poll Tax» à chaque citoyen n'ayant aucune propriété. Ces taxes défrayaient les coûts des services scolaires et l'entretien des rues du village.

En 1895, le premier hôtel de ville fut construit sur la rue Laurier, en face du presbytère, avec l'appui de W.C. Edwards. Le conseil du village ne tenait ses réunions qu'à la demande du maire ou d'un préfet. L'administration municipale de l'époque était relativement bien établie et Rockland se comparait assez bien aux autres villages des environs.

Le siège de l'administration municipale fut aménagé en 1962 dans l'édifice de la première école secondaire de Rockland, rue Laurier.

Certaines particularités de l'administration municipale avant l'incorporation retiennent l'attention. Pour établir un commerce, il fallait savoir combien de personnes seraient embauchées avant de recevoir l'autorisation du conseil. Le surveillant des chemins lui-même décidait à quelle distance de la rue une nouvelle maison devait être construite. Un gardien s'occupait des chiens errants. Nombre de taxes spéciales, de permis d'immatriculation étaient en vigueur à l'époque. Mentionnons les permis d'hôtel 25\$, taverne 50\$, épicerie 50\$, restaurant 6\$, salle de billard 10\$, permis pour concert ou spectacles 5\$, taxe pour la garde de chien 10\$. Un certain procès-verbal fait mention d'une directive à l'effet d'enrayer des livres de comptes des taxes arriérées entre 1898 et 1905 au montant de 62,32\$.

L'examen annuel des livres de comptes de la municipalité coûtait 8\$, et des livres des commissions scolaires 4\$.

Le greffier recevait 100\$ par année alors que le trésorier en recevait 25\$ et l'évaluateur 50\$.

Tableau no 7

<i>Budget</i>	1895	1900	1910	1920	1930
Municipal	960\$	1 502\$	1 985\$	9 026\$	15 200\$
École publique	600	1 120	975	1 793	2 300
École séparée	900	1 749	4 318	7 521	11 400
École secondaire	-----	-----	1 800	2 500	5 600



Construction du chemin «entre les deux villages» (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R38-F4)

Le maire, le préfet et les conseillers du conseil du village ne recevaient aucune rémunération avant 1908. À partir de 1909, le maire était rémunéré 4\$ par assemblée, les membres du conseil 1,50\$ par assemblée. La carte électorale de la ville était divisée en deux: le scrutin n^o1, le grand village et le scrutin n^o 2, Rockland Est.

Tableau no 8

Premier conseil de ville de Rockland 1908

Maire	W.C. Edwards
Préfet	Dr. N. Desrosiers
Conseillers	Elie Bergeron, Alexandre Marion, Stephen Pilon, Delphis Pitre, John Beaton, Camille Labrosse
Greffier	J.N. Lagrois
Trésorier	William Erskine
Comité de finances	Dr. N. Desrosiers, Alex Marion, C. Labrosse
Comité des chemins	Elie Bergeron, Stephen Pilon
Feu et éclairage	Stephen Pilon
Police	Elie Bergeron
Indigents	C. Labrosse, J. Beaton
Bureau de santé	Dr. N. Desrosiers, Dr. M. Powers
Chef des pompiers	Armand Guindon
Évaluateur et percepteur	Honoré Gauthier

Mentionnons les noms des personnes qui se sont dévouées pendant de longues années au service de la municipalité.

Tableau no 9

Maire	Hervé Lalonde	10 ans
Préfet	Alex Marion	37 ans
Greffier	Camille Marion	22 ans
	Amédée St Denis	30 ans
Trésorier	William Erskine	15 ans
Évaluateur	Honoré Gauthier	30 ans

Tableau no 10

Les conseils de ville successifs après l'incorporation en 1908

<i>Date</i>	<i>Maire</i>	<i>Préfet</i>	<i>Greffier</i>
1908-1909	W.C. Edwards	N. Desrosiers	J.M. Lagrois
1910-1914	N. Desrosiers	A. Marion	J.N. Lagrois
1915-1919	Olivier Parent	A. Marion	J.M. Lagrois
1919-1920	N. Deshaître	A. Marion	J.M. Lagrois
1921-1924	C. Raymond	A. Marion	J.M. Lagrois
1925-1932	Z. Chénier	A. Marion	J.M. Lagrois
1932-1934	Z. Chénier	N. Desrosiers	J.M. Lagrois
1935-1936	Frédéric Pigeon	A. Marion	J.M. Lagrois
1937-1938	J.C. Ryan	A. Marion	J.M. Lagrois
1939-1947	Herbert W.C. Edwards	A. Marion	J.M. Lagrois
1948-1949	N. Desrosiers	A. Marion	C. Marion
1950-1951	O. Parent	A. Marion	C. Marion
1952	N. Deshaître	A. Marion	C. Marion
1953	O. Parent	A. Marion	C. Marion
1954	N. Deshaître	A. Marion	C. Marion
1955	O. Parent	A. Marion	C. Marion
1956	C. Raymond	A. Marion	A. St-Denis
1957	Z. Chénier	A. Marion	A. St-Denis
1958	J. Schirreffs	A. Marion	A. St-Denis
1959	F. Pigeon	A. Marion	A. St-Denis
1960	J.C. Ryan	A. Marion	A. Campe
1961	H. Lalonde	O. Allard	
1962	J.C. Ryan	L. Laffleur	
1963	J.P. Tierney	L. Laffleur	
1964	H. Lalonde	F. Boucher	
1965	J.L. Raymond	F. Boucher	
1966	J. Ayotte		
1967	E. Laviolette		
1968	G. Martin		

Les pre. s'étendirent ve Laurier. La com₁ devait également l'entretien d'usage. l'entretien des trottoirs en bois pour le après la formation du pr Edwards continua à faire la construction et l'entretien des rues et trottoirs jusqu'en 1920, le tout aux frais de la ville qui en absorbait le coût.

Le premier hôtel de ville comprenait, en plus de la salle de réunion et d'un bureau en retrait, l'étable, la remise d'outillages et le poste d'incendie. Dès l'annonce d'un incendie, jour ou nuit, le préposé de la ville courait à l'église de l'autre côté de la rue et donnait l'alerte

1908-1909	W.C. Edwards	N. Desrosiers	J.M. Lagrois
1910-1914	N. Desrosiers	A. Marion	J.M. Lagrois
1915-	O. Parent	A. Marion	J.M. Lagrois
1916-	N. Deshaitre	A. Marion	J.M. Lagrois
1917-1918	O. Parent	A. Marion	J.M. Lagrois
1919-	N. Deshaitre	A. Marion	J.M. Lagrois
1920-	O. Parent	A. Marion	J.M. Lagrois
1921-1923	C. Raymond	A. Marion	C. Marion
1924-1932	Z. Chenier	A. Marion	C. Marion
1933-1934	J. Schirreffs	A. Marion	C. Marion
1935-1936	F. Pigeon	A. Marion	C. Marion
1937-	J.C. Ryan	A. Marion	C. Marion
1938-1947	H. Lalonde	A. Marion	C. Marion
1948-1949	J.C. Ryan	O. Allard	A. St-Denis
1950-	J.P. Tierney	O. Allard	A. St-Denis
1951-1954	H. Lalonde	L. Lafleur	A. St-Denis
1954-1955	J.L. Raymond	L. Lafleur	A. St-Denis
1956-1960	J. Ayotte	L. Lafleur	A. St-Denis
1961-1966	E. Laviolette	F. Boucher	A. Campeau
1967-1972	G. Martin	F. Boucher	A. Campeau

Le maire, le préfet et les conseillers du conseil du village ne recevaient aucune rémunération avant 1908. À partir de 1909, le maire était rémunéré 4\$ par assemblée, les membres du conseil 1,50\$ par assemblée. La carte électorale de la ville était divisée en deux: le scrutin n^o1, le grand village et le scrutin n^o 2, Rockland Est.

Tableau no 8

Premier conseil de ville de Rockland 1908

Maire	W.C. Edwards
Préfet	Dr. N. Desrosiers
Conseillers	Elie Bergeron, Alexandre Marion, Stephen Pilon, Delphis Pitre, John Beaton, Camille Labrosse
Greffier	J.N. Lagrois
Trésorier	William Erskine
Comité de finances	Dr. N. Desrosiers, Alex Marion, C. Labrosse
Comité des chemins	Elie Bergeron, Stephen Pilon
Feu et éclairage	Stephen Pilon
Police	Elie Bergeron
Indigents	C. Labrosse, J. Beaton
Bureau de santé	Dr. N. Desrosiers, Dr. M. Powers
Chef des pompiers	Armand Guindon
Évaluateur et percepteur	Honoré Gauthier

Mentionnons les noms des personnes qui se sont dévouées pendant de longues années au service de la municipalité.

Tableau no 9

Maire	Hervé Lalonde	10 ans
Préfet	Alex Marion	37 ans
Greffier	Camille Marion	22 ans
	Amédée St Denis	30 ans
Trésorier	William Erskine	15 ans
Évaluateur	Honoré Gauthier	30 ans

Tableau no 10

Les conseils de ville successifs après l'incorporation en 1908

<i>Date</i>	<i>Maire</i>	<i>Préfet</i>	<i>Greffier</i>
1908-1909	W.C. Edwards	N. Desrosiers	J.M. Lagrois
1910-1914	N. Desrosiers	A. Marion	J.N. Lagrois
1915-1919	Olivier Parent	A. Marion	J.M. Lagrois
1919-1920	N. Deshaître	A. Marion	J.M. Lagrois
1921-1924	C. Raymond	A. Marion	C. Marion
1925-1932	Z. Chénier	A. Marion	C. Marion
1932-1934	Z. Chénier	A. Marion	C. Marion
1935-1936	Frédéric Pigeon	A. Marion	C. Marion
1937-1938	J.C. Ryan	A. Marion	C. Marion
1939-1947	Hervé Lalonde	A. Marion	C. Marion
1948-1949	J.C. Ryan	Oscar Allard	A. St Denis
1950-1951	J.C. Turner	Oscar Allard	A. St Denis
1952-1954	H. Lalonde	Lucien Lafleur	A. St Denis
1955-1961	Jacques Ayotte	Lucien Lafleur	A. St Denis
1961-1967	E. Laviolette	F. Boucher	A. St Denis

Les services municipaux à l'époque

Les premiers développements domiciliaires autour du moulin s'étendirent vers la grande route en haut de la côte, actuellement la rue Laurier. La compagnie Edwards, qui bâtissait ses propres maisons, se devait également de faire des rues, des trottoirs en bois, et d'en faire l'entretien d'usage. À l'hiver on se servait de quatre chevaux pour faire l'entretien des trottoirs et des rues. Ceci consistait à tirer un gros rouleau en bois pour aplatir la neige, à défaut de la déblayer. Même après la formation du premier conseil de village en 1890, la compagnie Edwards continua à faire la construction et l'entretien des rues et trottoirs jusqu'en 1920, le tour aux frais de la ville qui en absorbait le coût.

Le premier hôtel de ville comprenait, en plus de la salle de réunion et d'un bureau en retrait, l'étable, la remise d'outillages et le poste d'incendie. Dès l'annonce d'un incendie, jour ou nuit, le préposé de la ville courait à l'église de l'autre côté de la rue et donnait l'alerte

pour rassembler les pompiers volontaires, en faisant sonner en toute hâte la grosse cloche de l'église. On attelait les chevaux au chariot de pompiers, se précipitait au lieu de l'incendie, et raccordait les boyaux à la borne-fontaine la plus rapprochée. Initialement, le service d'incendie n'avait que des moyens de fortune pour éteindre les incendies. Souvent, les sapeurs-pompiers, impuissants à enrayer les flammes qui dévoraient si vite les charpentes de bois, ne pouvaient que contenir les flammes pour éviter qu'elles ne se propagent aux maisons avoisinantes.

Les premiers préposés aux services de la municipalité furent Isidore Hamelin au service d'eau et Napoléon Deshaître à l'entretien des rues, des trottoirs et au déblayage de la neige.

Harry Taylor fut le préposé au service d'électricité jusqu'en 1928. Henri Lalonde suivi d'Adélarde Descôtes s'occupèrent de l'entretien des bâtiments et du service de l'hôtel de ville. Plus tard, Jos Charron eut la charge du service d'eau et d'électricité, et ce, pendant près de quarante ans.

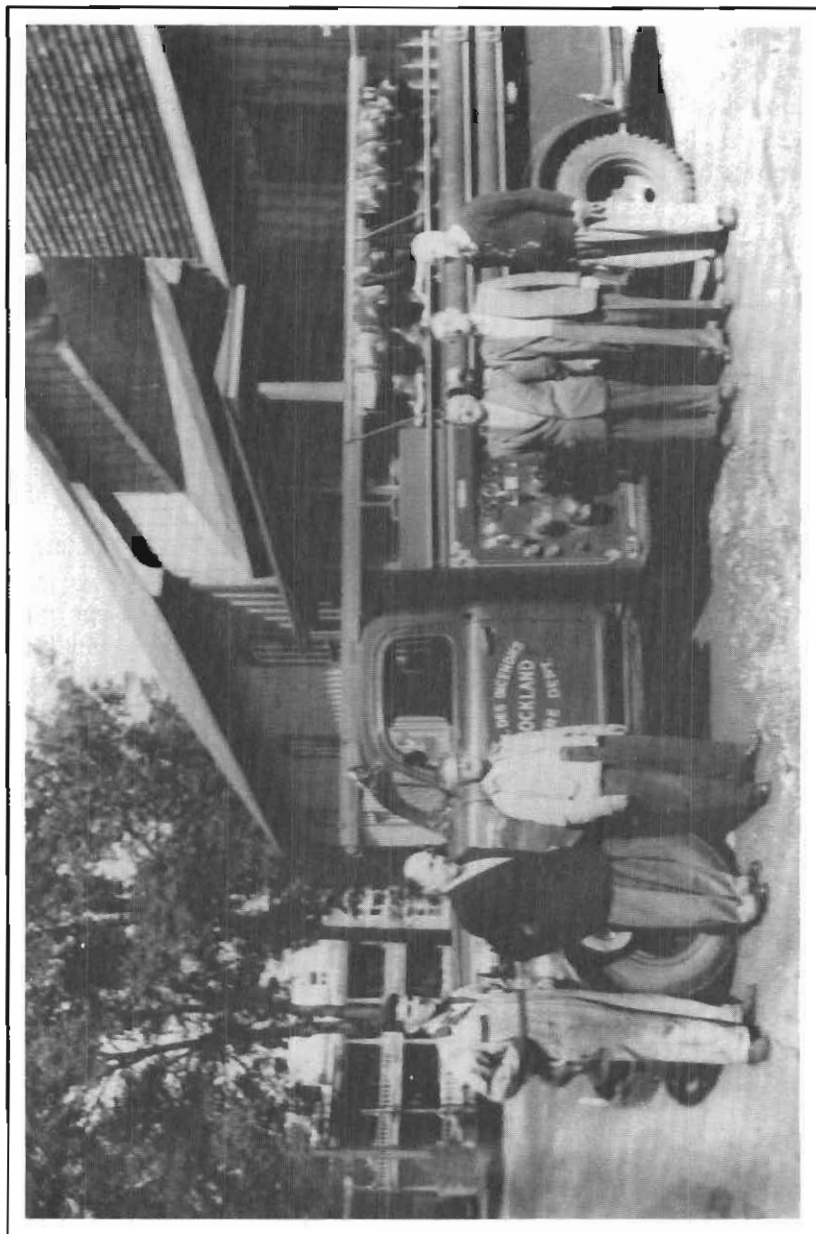
Le tout premier camion motorisé, mis en service en 1946, était un camion d'une tonne acheté de l'armée. Il servait de chasse-neige pour déblayer les rues, de camion à incendie, et camion tout usage pour l'entretien des rues. En hiver, on pouvait apercevoir monsieur Descôtes, bien emmitoufflé au volant du camion à cabine ajourée sans chaufferette, qui déployait toute sa forme à manier le train avant du chasse-neige.

Pendant les gros froids d'hiver, il n'était pas rare d'apercevoir à plusieurs endroits sur le sol des feux de bois qui brûlaient jour et nuit afin de dégeler les tuyaux d'eau.

La commission des Utilités publiques

Bien avant que la commission des Utilités publiques soit établie, la ville de Rockland était desservie en eau et électricité par la compagnie Edwards. Le service d'eau coûtait de 2\$ à 5\$ par année. L'électricité provenait d'un générateur activé à la vapeur à l'usine des pompes et éclairait le moulin, les maisons et les rues.

En 1922, des citoyens de Rockland et du village de Thurso fondèrent la *Compagnie d'électricité de Rockland Ltée*. Celle-ci s'engageait à fournir l'électricité à la ville de Rockland au coût de 8 000\$ par année pour deux cents chevaux-vapeur. Une charge additionnelle de 3 000\$



Camion à incendie, 1955 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R37-F9)

était ajoutée pour chaque 100 chevaux-vapeur additionnels jusqu'à concurrence de 800 chevaux-vapeur, ce qui représentait la capacité de l'usine. On devait interrompre le service d'électricité pour en faire l'entretien. C'était habituellement le dimanche entre 9 heures et 15 heures. À cette occasion, la ville imposait à la compagnie une amende de 10\$ pour chaque interruption. M. Jos Charron, premier employé à temps plein de la compagnie, recevait 80\$ par mois. Plus tard, la compagnie décida de vendre ses actions à la ville de Rockland. Une commission spéciale, la commission des Utilités publiques de Rockland, fut établie en 1924 pour administrer les services d'électricité et

Tableau no 11

La commission des Utilités publiques

<i>Présidents</i>	<i>Commissaires</i>	<i>Secrétaires</i>
Dr M. Powers (1924-1930)	A. Pommier (1924-1931)	C.W. Marion (1924-1943)
L. Lafleur (1931-1934)	Z. Chénier (1924-1931)	A. St-Denis (1944-1950)
O. Laporte (1935-1937)	F. Pigeon (1935-1936)	L. Régnier (1951-1968)
C.W.C. Tweedie (1937-1965)	J.C. Ryan (1967)	
I. Béland (1967-1968)	F. Pigeon (1935-1936)	
	H. Lalonde (1938-1948) (1951-1956)	
	J. Houle (1942-1966)	
	J. Amyotte (1956-1960)	
	E. Laviolette (1961-1966)	
	G. Martin (1967-1968)	
	U. Lavigne (1967-1968)	
	G. Boucher (1967-1968)	
	L. Blondin (1967-1968)	

d'eau. Le docteur Martin Powers en fut le premier président appuyé de deux commissaires, Zéphyrin Chénier et Armand Pommier, et d'un secrétaire, Camille Marion. Ils étaient mandatés pour deux ans.

Le service d'eau, d'abord assuré par la compagnie Edwards puis par le CIP, passa aux mains de la municipalité, en 1930, qui chargea la commission des Utilités publiques d'en effectuer le service. La commission fit alors une étude du système d'eau et décida d'apporter certaines améliorations qui s'imposaient dont l'installation des conduits d'eau principaux dans les rues Giroux, St. Jean, St. Jacques, St. Louis et Albert. En 1940, l'aqueduc fut prolongé en direction de Rockland Est. On installa de plus un nouveau réservoir en acier près de l'usine des pompes. Tous ces travaux s'effectuaient par émission d'obligation («débenrures»). La main d'oeuvre était locale, la plupart des sans-emploi à qui on versait un faible salaire.



7

Événements marquants de l'époque

L'incorporation de la ville de Rockland, 1908

La population du village se chiffrait à 1 465 en 1891, 2 000 en 1901 pour atteindre 3 400 en 1911.

En 1900, le conseil du village était composé d'un maire, d'un préfet, de quatre conseillers et d'un greffier pour gérer les affaires municipales. Le conseil prélevait une taxe foncière basée sur l'évaluation des propriétés domiciliaires et commerciales pour défrayer ses dépenses et celles des commissions scolaires locales.

Tableau no 12

Population de Rockland

1871	350
1881	1 310
1891	1 465
1901	1 998
1911	3 397
1921	3 496
1931	2 118
1941	2 040
1951	2 348
1961	3 037
1966	3 513

Une partie du canton de Clarence fut annexée à Rockland en 1963.

En 1907, le conseil résolut d'incorporer le village de Rockland. Un plan de cadastre préparé par l'ingénieur Andrew Bell fut remis et accepté par le conseil de la municipalité. Une demande d'incorporation fut envoyée par la suite au ministère des Affaires municipales à Toronto qui acquiesça à la demande, et Rockland reçut sa charte la même année, soit 1908.

À partir de cette date, le nom du village de Rockland devient *La Corporation de la Municipalité de Rockland Inc.* Dorénavant, la municipalité formulera ses propres règlements, et dès que ratifiés par Toronto, les mettra en application elle-même. Toutes les transactions, de terrains et autres, devaient être enregistrées au bureau d'enregistrement du chef-lieu de comté soit Russell, Ontario.

Le cinquantième anniversaire de la compagnie W.C. Edwards, 1919

Les dirigeants de la compagnie Edwards préconisaient de fêter le cinquantième anniversaire de la compagnie par différentes manifestations au cours de l'année. Le 23 août 1919, lors d'une adresse que faisaient les représentants de la compagnie à son endroit et son épouse à l'occasion du cinquantième anniversaire de la compagnie, le sénateur* s'empressa de répondre au personnel de la compagnie et à tous les employés de ses moulins.

Le sénateur Edwards rappela à ses employés le début des activités de la compagnie, suivi des développements que Rockland avait connus. Il mentionna le nom de ses premiers collaborateurs soient Laurent Pouliotte, Louis Lamoureux, Dillie Lépine, Napoléon Deshaître, Xavier Giroux et plusieurs autres. C'est grâce aussi à l'ardeur et à la ténacité de tous ses ouvriers de la première heure que la compagnie

*William Cameron Edwards est né le 7 mai 1844 dans le canton de Clarence. Ses parents étaient William Edwards et Ann Cameron. Il fit ses études à l'école "Ottawa Grammar School" et en 1863, devint commis à la compagnie "Cameron and Edwards", une scierie située à Thurso, Qué. W.C. Edwards s'associa à un parent, James Wood, un entrepreneur de l'industrie du bois de la région, et forma la compagnie "W.C. Edwards & Co." le 1 octobre 1868. Il épousa Catherine M. Wilson de Cumberland en 1885. Chef d'une entreprise très prospère, W.C. Edwards se lança en politique et devint député libéral fédéral de 1887 à 1903. En guise de reconnaissance de ses grandes qualités d'homme d'affaires et de politicien, le Premier Ministre Sir

progressa aussi rapidement. Il remercia alors tous les employés à plusieurs reprises, toujours en reconnaissant leur grand cœur et le bon travail qu'ils accomplissaient, qui parfois était fort pénible en raison du labeur de six jours par semaine et dix heures par jour. Il remercia tout spécialement le bon curé Caron et Siméon Hudon, fondateur de la paroisse, ainsi que les autorités civiles. Il fit mention également du plan Bell qui déterminerait les grandes lignes de la nouvelle corporation municipale de Rockland. Il en profita pour annoncer les nouveaux propriétaires de la compagnie, Messieurs Gordon Edwards, W. Humphry, John Cameron, E. Bremmer et Norman Wilson, tout en leur souhaitant le plus grand des succès. Le sénateur Edwards n'hésita pas à manifester certaines craintes en faisant allusion à la crise économique qui sévissait. Il incita les dirigeants et tous les employés à continuer leur bon travail afin d'accroître la production et le commerce, et ainsi redonner à l'économie de chez-nous la prospérité qu'elle avait connue dans les années antérieures.

La fermeture de nos moulins, 1926

Après la première grande guerre, en 1918, l'économie en général a connu une période inflationniste sans précédent. Les marchandises s'empilaient dans les entrepôts en raison d'une baisse de la demande et des prix exorbitants.

La construction avait cessé de beaucoup, si bien qu'on se retrouva avec des réserves excédentaires sur les bras. La production du bois de sciage s'arrêta complètement. Entre-temps, les marchés canadiens étaient envahis par le bois de construction en provenance de Russie et ce, à des prix beaucoup plus bas que les nôtres. La compagnie décida de liquider ses intérêts en vendant ses actions à la compagnie *Riordon*.

Wilfrid Laurier le nomma alors sénateur. Dès 1898, W.C. Edwards devenait président de l'Association Forestière Canadienne du Ministère de l'Intérieur, et participa à l'élaboration d'un programme pour la conservation de nos forêts. Propriétaire des moulins situés aux chutes Rideau, il se porta bientôt acquéreur de la résidence de Joseph Menill Courrier au 24 rue Sussex. Il devint le premier maire de la corporation de la ville de Rockland, à son incorporation en 1908. L'après-guerre de 1914-1918 fut une période de recession très difficile. W.C. Edwards décida alors de vendre les intérêts dont il disposait à la Compagnie Canadienne Internationale de Papier à Gatineau en 1921. Il mourut la même année, le 17 septembre, à Ottawa.

L'International Pulp and Paper se porta acquéreur de la compagnie *Riordon* l'année suivante lui permettant ainsi d'exploiter de plus grandes réserves de bois dans la vallée de la Gatineau pour ses moulins à papier à la ville de Gatineau.

Une grande partie de notre population se dirigea du côté québécois où certains avaient pu se trouver de l'emploi dans les moulins de *Gilmour & Hughson* à Hull et de la *CIP* à Gatineau. Un certain nombre demeura à Rockland tout en espérant trouver du travail dans les environs et à Ottawa. Les quelque 150 maisons de la compagnie furent vendues aux anciens employés de W.C. Edwards pour la modique somme de 400\$.

La dépression économique, 1929

La période qui précéda la fermeture de nos moulins fut très pénible pour les résidents de Rockland. Plusieurs événements malheureux se produisirent successivement. Mentionnons la disparition du commerce de marchandises par bateau sur l'Outaouais et l'arrêt du service du chemin de fer à Rockland. La situation ne s'aggravait pas seulement chez nous à Rockland mais partout ailleurs.

L'inflation qui sévissait après la guerre 1914-1918 avait simplement diminué et presque arrêté tout genre de commerce. Cette période difficile et instable dans le monde des affaires fit chuter, le 3 octobre 1929, la bourse de New York qui contrôlait les marchés mondiaux. Les premiers investisseurs à la bourse furent complètement ruinés du jour au lendemain. C'était la catastrophe, c'était la grande dépression. Tous les citoyens furent touchés, particulièrement ceux qui étaient en chômage. Cette crise économique devait sévir pendant presque dix années.

Pour palier à ce fléau, le gouvernement canadien apporta un secours direct aux personnes les plus démunies par une distribution surveillée de coupons pour l'achat de denrées et de choses essentielles comme les vêtements, les chaussures, le bois de chauffage et le logement. Ceux qui avaient un emploi devaient se contenter de très petits salaires, c'est-à-dire 5\$ à 6\$ par semaine pour un chef de famille. Le journalier célibataire se trouvait bien payé quand il recevait 50 cents par jour. Cette période dura jusqu'en 1939 alors que l'Angleterre et le Canada entraient en guerre contre l'Allemagne, sous le régime d'Hitler.

Le Canada dut mettre à profit toutes ses ressources et tous ses effectifs pour la guerre. Une telle concentration d'énergie et d'effort devait progresser et avoir raison du marasme économique de la dépression.

La région d'Ottawa connut une croissance assez constante pendant et après la guerre, ce qui contribua au plein emploi pour les citoyens de Rockland et à la remontée de l'économie locale en dépit de la dépression et de la guerre.

Le cinquantième anniversaire de la paroisse, 1939

Depuis quelque temps déjà, on se préparait à commémorer le cinquantième anniversaire de la paroisse en 1939. M. le curé Chéné invita toutes les associations religieuses, culturelles et civiles à y prendre part. Un comité des fêtes du cinquantenaire fut organisé sous la présidence de Onésime Charron. Plusieurs autres comités s'y ajoutèrent: les comités de réception, du banquet, de publicité, de décorations, d'amusements, de finance et de la parade.

La fête se déroula pendant 3 jours complets soit les 1, 2 et 3 juillet 1939. Le samedi 1er juillet, il y eut l'ouverture des festivités au champ de la St-Jean-Baptiste, avec les discours de circonstance. Des divertissements de tout genre étaient à l'affiche y compris un concert par la fanfare, un repas, et un feu d'artifice en fin de soirée.

Le dimanche 2 juillet, une messe pontificale fut célébrée par l'Archevêque d'Ottawa, Mgr. Guillaume Forbes, suivie d'un dîner à la salle paroissiale située au sous-sol de l'église.

L'après-midi, on récita une oraison funèbre, puis fit une visite au cimetière présidée en français par le curé Ernest Béchard et en anglais par le père John O'Neil. Le soir, à 20 heures, on présenta une pièce de théâtre à la salle paroissiale, un drame en trois actes intitulé *La chambre mauve* dirigé par Yvette Rochon, et une présentation en anglais intitulée *The Gifts of St. Patrick* dirigée par Mme J.C. Ryan. La soirée se termina par les félicitations d'usage et un mot de remerciement prononcé par le curé Chéné aux organisateurs et aux participants de la fête.

Le lundi 3 juillet, les élèves des diverses écoles présentèrent des pièces de théâtre dont un sketch intitulé *l'Histoire de Rockland* par un

groupe de l'école St-Joseph, un autre intitulé *Maître Zara* par l'école Ste-Famille, *Shepherds Song* par l'école no 9 de Cumberland, et le dernier intitulé *Le Coeur de Suzel* par l'Académie du Sacré-Coeur.

Le succès éclatant des fêtes du cinquantenaire de la paroisse dépassa toute attente.

Le cinquantenaire de la ville de Rockland, 1958

Le cinquantenaire de la ville de Rockland fut célébré le 3 et 4 août 1958 au parc Simon — parc public municipal au centre de la ville, rue Laurier. On lança l'invitation à plusieurs personnes influentes de la région, aux représentants des gouvernements, ainsi qu'à de nombreux citoyens de Rockland et des environs.

Un comité spécial fut organisé pour l'occasion. Les fêtes débutèrent par une messe solennelle célébrée en plein air, au parc Simon, par Monseigneur Lemieux d'Ottawa. L'autel érigé au kiosque central — estrade de la fanfare — était un emplacement idéal pour l'occasion. Une très grande foule y prit place pour assister à la messe. On y retrouvait les dignitaires, les invités d'honneurs et des visiteurs d'un peu partout.

Vers 11h30, après la messe, un grand défilé se mit en marche, à l'entrée ouest de la ville, avec la fanfare de Rockland en tête, des chars allégoriques, des corps de clairons, des majorettes, des représentants de différentes associations, et enfin les voitures des invités, du maire et des conseillers qui clôturaient la parade. Le défilé se dirigea vers Rockland-Est pour revenir au parc Simon où un dîner du bon vieux temps était servi. On y aménagea toutes sortes de jeux, des courses pour les enfants, des restaurants ainsi qu'une partie de baseball importante. Au centre du parc, la fanfare jouait des airs familiers. Un souper fut également servi sous la tente. Ensuite, il y eut la danse en soirée au son de la musique entraînante des violoneux. La fête se termina vers 23 heures par un grand feu d'artifice.

L'urbanisation et les services publics

À la fin de la guerre 1939-1945, au retour de nos soldats à la recherche de résidences et d'emplois, il y eut une période de réajustement économique et démographique dans toute notre région. La

population de Rockland connut une légère augmentation vers les années 1946. La route trans-canadienne, qui venait d'être construite allait faciliter la correspondance entre Rockland et Ottawa, dorénavant réduite de 50 minutes à 30 minutes.

Rockland connut alors un grand essor, surtout dans la construction domiciliaire. La municipalité dut étendre les services d'eau et d'électricité et établir un premier réseau d'égouts sanitaires en 1964. Le projet domiciliaire Laviolette entraîna la construction de plus de cent maisons et le développement des rues Laviolette, Marion, Ste-Anne, Juliette, Raymond, Patricia et Iberville. Dans les autres secteurs de la ville, les rues Chéné, St-Laurent et l'avenue du Parc surgirent à la même époque. Le projet de développement du parc Simon, déjà amorcé, se poursuivait pour atteindre une superficie de plus de 15 acres.

La municipalité se porta acquéreur de plusieurs nouvelles obligations pour réaliser le nouveau développement urbain. En 1960, on procéda à la construction de la nouvelle école secondaire, avenue du Parc. La municipalité fit l'acquisition de l'édifice de l'ancienne école secondaire et y aménagea ses bureaux et ses ateliers en 1961.



8

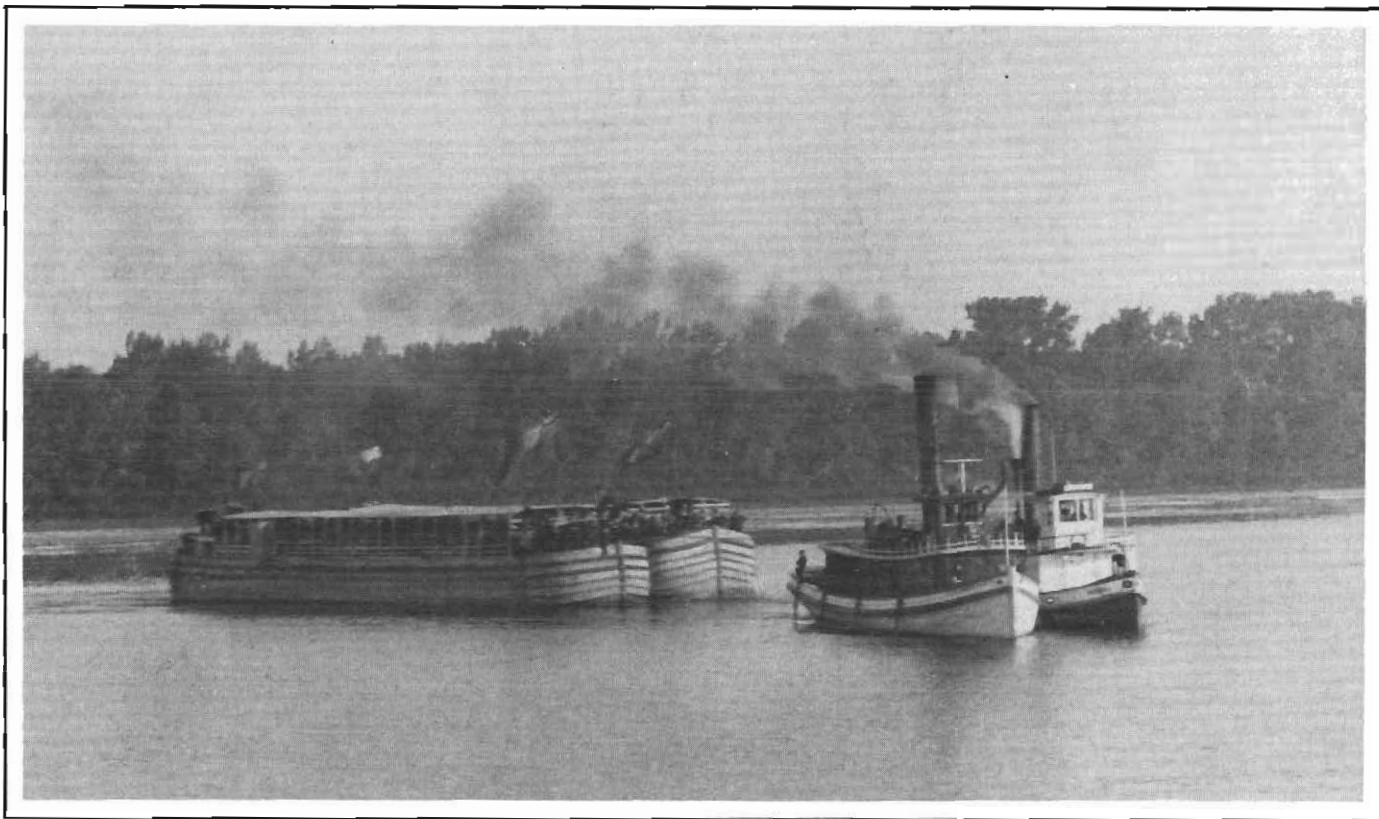
La culture, les loisirs, et les sports d'autrefois

Les loisirs de l'époque

Autrefois, il y avait les ballades sur les quais où presque toute la population se rendait les beaux dimanches après-midi d'été. On passait de belles heures à se ballader, rencontrer des amis, fraterniser, discuter des sujets d'actualité, du commerce sur la rivière et de la politique. On observait les bateaux de la compagnie, les remorqueurs, les barges attachées aux quais prêtes à recevoir leur cargaison de bois. On retrouvait quelques journaliers qui se reposaient en attendant le lundi pour reprendre le travail. Il y avait les tournées en bateaux de plaisance et des gens qui étaient à la pêche. On se rendait aux quais du petit moulin, rue Woods, pour voir arriver les bateaux de voyageurs, le *Victoria* et l'*Empress*, tous deux de gros bateaux luxueux, à deux ponts, aux couleurs vives.

À l'occasion de la foire annuelle d'Ottawa—dire exposition centrale—la compagnie Edwards accordait une journée de congé aux employés pour qu'ils puissent y participer. On s'embarquait pour Ottawa sur deux barges attachées côte à côte et tirées par deux remorqueurs. Le départ se faisait à 6 heures pour arriver à Ottawa vers 9 heures. Le retour à Rockland se faisait entre 17 et 20 heures. C'était à chaque année une expérience mémorable.

En hiver, il y avait les courses de chevaux sur la glace près des quais et les randonnées en raquette. La glissade en traîneau sur la côte de la rue Albert amusait les petits et les grands. D'autres se livraient à la chasse au lièvre et au renard ou encore aux fameuses parries de cartes à domicile ou chez les parents.



Remorqueurs et barges amenant les ouvriers à l'exposition d'Ottawa
(Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R35-F7)

La fanfare de Rockland

La fanfare de Rockland fut créée en 1893 par le curé Hudon, avec la collaboration de quelques gens intéressés du village de Rockland et du village voisin de Clarence Creek. M. Téléphore Rochon, premier directeur musical, réussit à se procurer à Ottawa tous les instruments de musique pour les quelque 28 membres de la nouvelle fanfare. L'année suivante la fanfare donna son premier concert et rapportait la jolie somme de 55 dollars, un montant très important à cette époque. La fanfare se faisait un honneur de participer à tous les grands événements religieux, culturels et civils. Les responsables de l'aréna* s'empressèrent de retenir les services de la fanfare pour faire les frais de musique à l'occasion du patinage, des mascarades et des parties de hockey. Vers 1900, la fanfare s'est vu accorder l'administration de la parinoire. Les actionnaires recevaient leurs parts de profits et une quote-part était versée à la fanfare. C'était alors une entreprise assez florissante à Rockland. Grâce à la générosité du curé Hudon, la fanfare acquit 80% des parts de l'aréna. Ceci permit à la fanfare de s'autofinancer pendant plus de 50 ans par la suite.

Tableau no 13

Les anciens directeurs musicaux de la fanfare furent:

Téléphore Rochon
 A. Blanchard
 Henri Giroux
 Ernest Pirre
 Honoré Gauthier
 Oscar Laporte
 Hector Régnier
 Sylvio Gauthier

M. René Rochon a été président du comité de la fanfare de 1940 à 1980.

* L'ancien aréna était une structure de bois avec parinoire intérieure, assez rare à l'époque, située à l'arrière de l'ancien hôtel de ville, en face de l'église.



Première fanfare, 1896 (Collection R. Lavigne, Centre La Ste-Famille, R44-F4)

La fanfare de Rockland demeura toujours une partie intégrante de l'évolution de Rockland et symbole vivant de son histoire. C'est le seul corps musical de la région qui a fonctionné sans interruption depuis sa fondation.

Le théâtre

De mémoire d'homme, les premières pièces de théâtre furent présentées dans la paroisse vers les années 1905, dans *la grande salle*, construite à l'intersection des rues Giroux et Laurier. Elle était conçue spécialement pour y faire du théâtre et présenter des spectacles. Cette salle pouvait contenir au-delà de 300 personnes. Le grand rideau du théâtre consistait en une immense toile sur laquelle était peinte une image du gros moulin de la compagnie Edwards. Il va sans dire que ce dessin reflétait bien le caractère de l'époque.

La troupe de théâtre de Rockland se composait d'acteurs locaux et d'artistes visiteurs qui venaient se joindre à la troupe à diverses occasions. Il y avait même un petit orchestre de concert formé d'une trompette, d'une clarinette, d'un violon, d'un violoncelle, d'une flûte et d'un piano, sous la direction d'Ernest Pitre. On présentait deux à trois pièces de théâtre par année.

La grande salle fut démolie en 1927, pour permettre la construction du premier bureau de poste. En conséquence les activités théâtrales diminuèrent de beaucoup. Il y eut plusieurs petites pièces organisées par les religieuses et les écoliers à différentes occasions lesquelles suscitaient toujours beaucoup d'intérêt. Vers les années 1940, on aménagea une estrade au sous-sol de l'église où la troupe *Les Copains* présentait une à deux pièces par année. Cette troupe, composée d'élèves de l'école secondaire, jouait surtout de la comédie bouffonne.

Le cinéma

Le cinéma a fait ses débuts à Rockland vers les années 1918, au cinéma St-Jacques, situé sur la rue Laurier en plein centre de la ville. On montrait des films silencieux, accompagnés d'un piano, pour y mettre un peu plus d'ambiance. Le billet d'entrée était de 10 cents. Un film était présenté le lundi, mardi et mercredi et un autre le jeudi, vendredi et samedi. Les films parlants firent leurs apparitions en 1920. En 1930,



Troupe de théâtre, 1917 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R39-F4)

on produisait les films en couleur à des salles combles d'auditeurs. Le cinéma St-Jacques dut fermer ses portes en 1934 lors de la période de crise économique.

Un peu plus tard, la fanfare de Rockland projeta des films, à l'été seulement, dans l'ancien aréna. Les représentations se faisaient le vendredi et le samedi soir au coût d'entrée de 25 cents. Quand il y avait des films de type western on s'amusait à piétiner le sol de la patinoire pour faire de la poussière. Un nouveau cinéma, le théâtre Cartier, fut construit sur la rue St Joseph en 1952 par Albert Lévesque, et géré un peu plus tard par Isaïe Béland.

Un cinéma de quelque 400 places, on y présentait des films récents en français et en anglais. Le cinéma demeura une attraction de premier ordre surtout pour les jeunes pendant nombre d'années. Avec l'avènement de la télévision, l'entreprise éprouva de plus en plus de difficultés si bien que le cinéma dut fermer ses portes au début des années 1970.

Les sports d'autrefois

Le curling

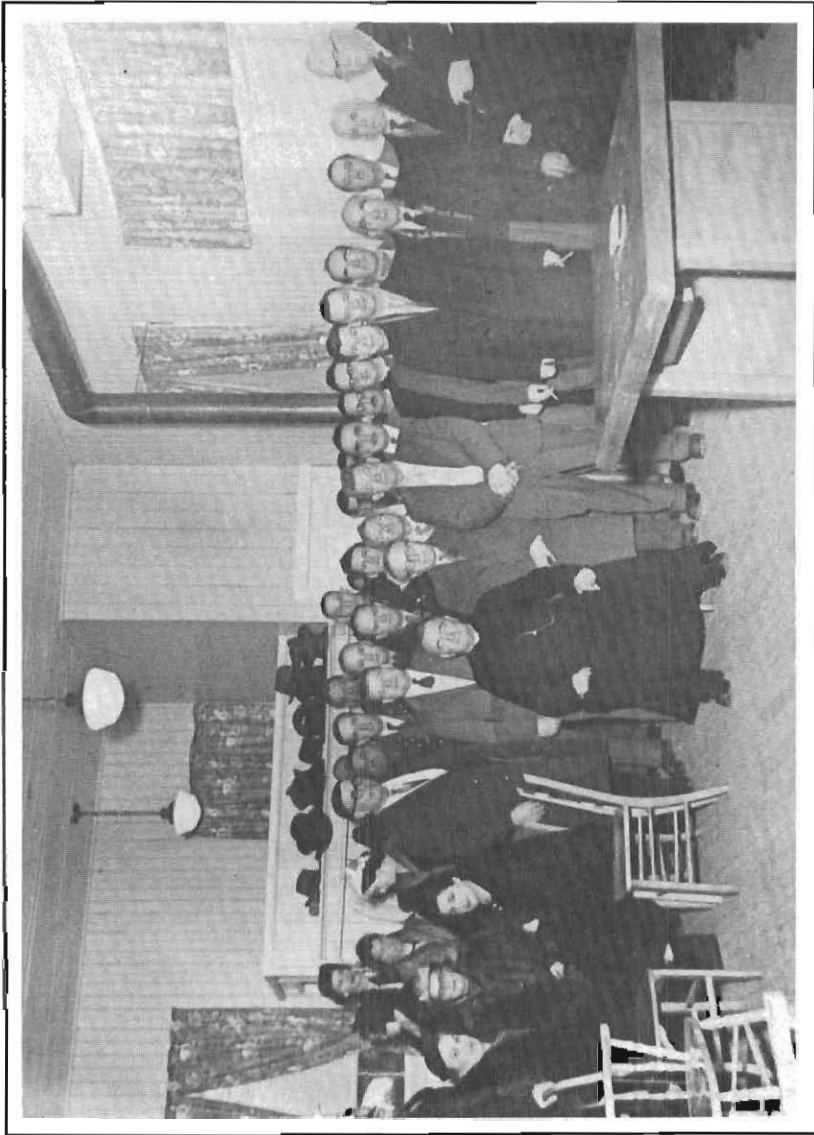
Le curling a débuté à Rockland vers les années 1880, une initiative des ditigeants de la compagnie Edwards, principalement d'origine anglaise, pour qui ce sport était traditionnel.

On ne tarda pas à ériger un édifice, recouvert et pourvu d'une surface de glace, sur la rue Woods. Dans la région, ce sport était assez répandu et très compétitif. On retrouvait plusieurs surfaces de glace à Ottawa, Hull, Buckingham et même Cumberland.

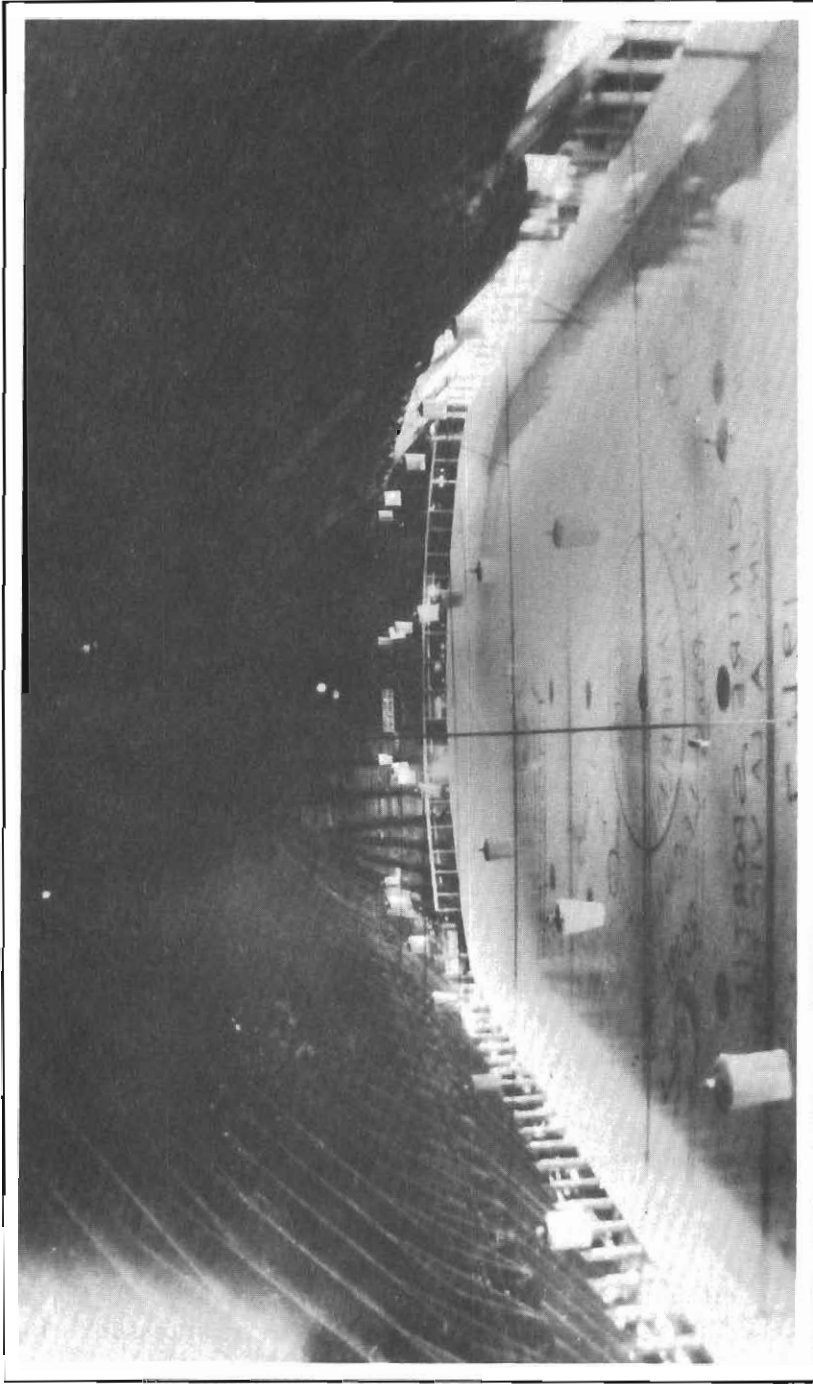
Le club de Rockland, à cette époque, réussissait très bien. Membre d'une ligue formée entre autres de Buckingham et Cumberland, Rockland a été vainqueur de la coupe McClaren-Wilson, don de J. McClaren et N. Wilson, en 1905, 1908 et 1910.

À la fermeture des moulins en 1926, le club de curling cessa toutes ses activités et on ne tarda pas à fermer l'aréna de curling. La pratique de ce sport suscita à nouveau beaucoup d'intérêt vers 1945. Un groupe imposant de personnes recommencèrent à jouer au curling provisoirement dans l'ancien aréna sur la rue Laurier.

Mentionnons les noms du docteur C. Tweedie, de Camille Marion, Thomas Girard, James Ryan, Albert Thérien et plusieurs autres ardents de ce sport. Quelques années plus tard, on aménagea des surfaces



Ouverture du «Curling», 1953 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R301-F4)



Intérieur de l'ancien aréna (Collection R. Rochon, Centre La Ste-Famille, R64-F4)

de glace dans l'ancienne école St-Joseph sur la rue Giroux; deux glaces artificielles permettaient de pratiquer ce sport jusqu'au mois de mai. En 1965, le club de curling de Rockland se regroupa à nouveau dans les locaux du Club de Golf Outaouais où on y trouve 3 superbes glaces artificielles. Ce sport connaît aujourd'hui de nombreux adeptes.

Le baseball

Le baseball à Rockland était au début sous la tutelle du cercle St-Louis, un organisme paroissial établi pour promouvoir les sports locaux. Le premier club de baseball fut organisé en 1920, et disputait ses parties au champ St-Jean-Baptiste, rue Giroux.

On forma trois équipes locales, le *Cercle St-Louis*, le *Rockland*, et *Albert Charron*. La compétition entre ces clubs était assez vive. Le choix des joueurs se faisait au début de la saison et de façon à maintenir un certain équilibre entre les équipes. On avait aménagé à Rockland-Est un champ de baseball à l'arrière de la rue Alma où les joueurs se pratiquaient.

Tableau no 14

Quelques joueurs de baseball d'autrefois

Receveur	Isaïe Perron
Lanceur	Jos Bécharé
1er but	Onésime Charron
2e but	Yves Schryer
3e but	Siméon Pilon
Arrêt court	Omer Payer
Voltigeur droit	Adélaré Descôtes
Voltigeur centre	Jos Samson
Voltigeur gauche	Albert Groulx

L'intérêt pour le baseball organisé diminua vers les années 1930 au point de disparaître complètement de la scène locale.

La crosse

Le jeu de la crosse apparut dans notre région vers les années 1910. C'est un jeu assez rude et épuisant où les joueurs se déplacent presque constamment entre les deux buts aux extrémités d'un champ

de balle. Le jeu et les règlements ressemblent beaucoup au jeu de hockey sur glace.

L'équipement consiste en un bâton, un casque protecteur, des coussins aux jambes et aux genoux, et une paire de gants.

La compagnie Edwards avait aménagé un terrain de 60 mètres sur 20 mètres sur la rue Laurier (à la portière actuelle du parc Simon). Deux clubs locaux se disputaient les honneurs à Rockland. La compétition demeurait assez vive, allant jusqu'à une certaine rivalité.

Un trophée avait été donné par la compagnie Edwards pour encourager la pratique de ce sport mais, à défaut d'une ligue pour permettre une saine compétition, la pratique de ce sport disparût vers les années 1920.

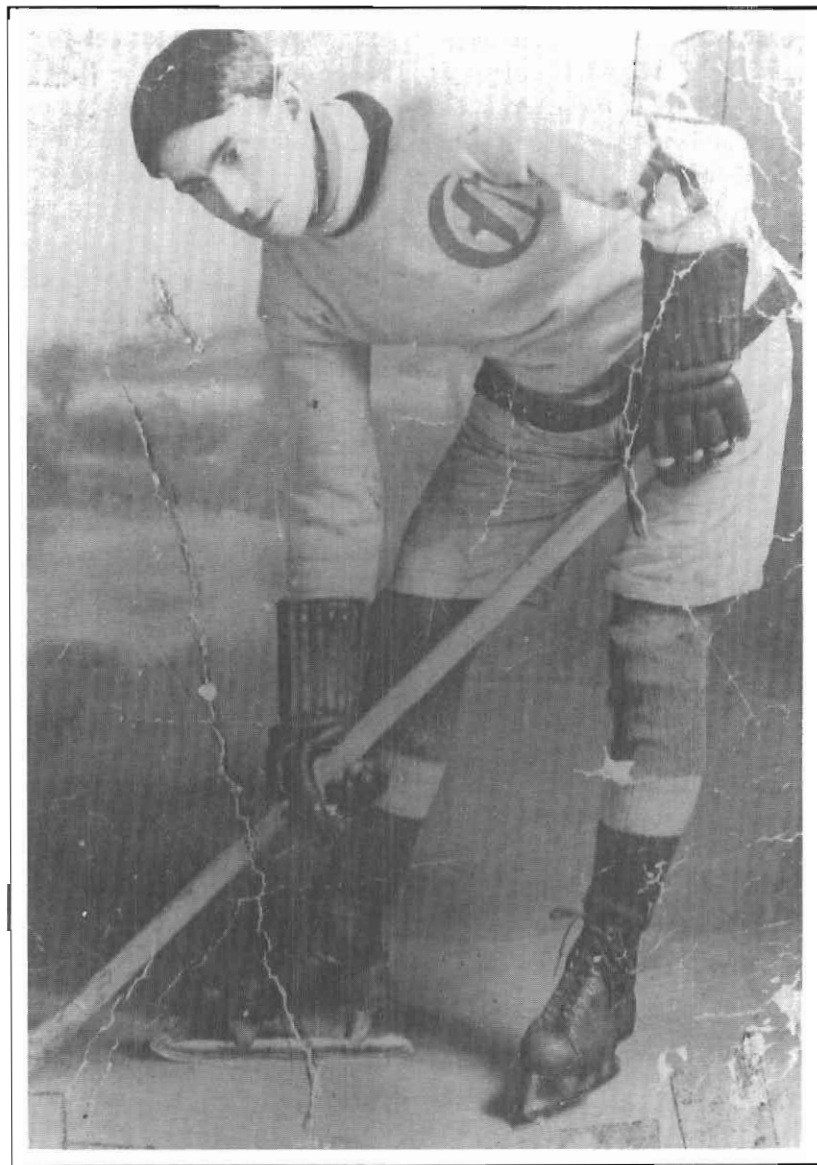
Mentionnons le nom de certaines étoiles de l'époque: Zéphyrin Sarazin, Arthur Schryer, Jos Samson, Q. Bédard et A. Quenneville.

Le hockey

Dès 1890 le hockey se pratiquait à Ottawa et les environs. Ce sport d'équipe devint populaire rapidement à Rockland si bien que les autorités du temps décidèrent de construire une patinoire couverte. W.C. Edwards procura la main d'œuvre ainsi que les matériaux et l'on entreprit la construction de l'aréna. Un peu plus tard, on y installa un système d'éclairage électrique, ce qui permit de pratiquer ce sport le soir.

Au début du siècle, le club de hockey de Rockland évolua dans plusieurs ligues de hockey et produisit de très bons joueurs dont Hector Dallaire qui joua pour le *Canadien* de Montréal pendant les saisons 1916, 1917 et 1918. Il y eut aussi Sammy Godin qui joua pour le *Canadien* en 1925 et 1926. Rockland évolua dans la ligue *The Lower Ottawa Citizen Shield*, entre autres, et remporta la coupe en 1926 et 1930. On se rappelle les joueurs étoiles du nom de Dallaire, Godin, Payer, Laroche, Lafleur, Girard, Marion, Hurtibise et combien d'autres.

Dans les années 30, on forma une ligue comprenant quatre clubs locaux, sous le nom de la *Ligue de la Cité* qui regroupait les clubs *Le National*, *Le Voltigeur*, *Les Stars*, et *Les Canadiens*. Cette ligue dura une dizaine d'années. Une autre ligue se distinguait également, regroupant les clubs de Buckingham, Thurso, Papineauville et Rockland. Lors de la guerre en 1939, les activités sportives talentèrent beaucoup. Plus tard, le hockey se pratiqua surtout chez les plus jeunes



Hector Dallaire, 1912 (Collection T. Girard, Centre La Ste-Famille, R38F5)

de 6 ans et plus et groupés en différentes catégories telles que *Atôme*, *Pee Wee*, *Midget*, *Bantam* et *Junior*.

En 1962, le club de la catégorie *Pee Wee* de Rockland et son entraîneur, Jean-Marc Lalonde, remportait dans sa catégorie les grands honneurs du tournoi international de Québec.

Le croquet

Des rémoins racontent qu'en 1920 on avait aménagé un jeu de croquet chez Albert Charron, rue Giroux, où un bon groupe de joueurs s'en donnèrent à cœur joie pendant plusieurs années. En 1924, un nouveau jeu de croquet fut appréché chez Oscar Allard, rue Laurier (actuellement le commerce Safeway).

Nouvellement formé, le club de croquet de Rockland se joignit à la *Ottawa Croquet City League*. Cette ligue comprenait Ottawa, Eastview, St-Charles, Laval, Val-Tétreau et Rockland. Le club de croquet de Rockland gagna la coupe *Ottawa Valley Croquet Cup* en 1926 et 1928. Le jeu perdit un peu de sa popularité et l'on dut abandonner la ligue en 1932.

Mentionnons les joueurs étoiles du temps: Oscar Allard, Donat Allard, Hervé Lalonde, Philias Gauthier, Splendien Cayer, Lucien Lemay, Hervé St-Jacques, Eddy Proulx, Joseph Houle et Jean-Marcel Pilon.

Un peu plus tard, on aménagea un nouveau jeu de croquet sur les terrains de l'église, et le *Cercle St-Louis* se chargea d'y regrouper les joueurs et d'en faire un centre d'activités pour les moins jeunes. Des compétitions avaient lieu entre les paroisses avoisinantes, soient Clarence Creek, St-Isidore, Casselman et Bourget. Ce jeu se pratiqua encore pendant une dizaine d'années pour enfin disparaître à la fin des années 1940.

Le tennis

Le tennis connut ses premiers fervents à Rockland en 1922. À ce moment, le *Cercle St-Louis* décida d'aménager un terrain pour le tennis tout près de l'église. La pratique de ce sport fut néanmoins assez limitée. La crise économique de 1929 mina l'essor du club de tennis qui cessa toute activité en 1930.

En 1934, F.X. Simard, Théobald Régnier et Camille Marion réorganisèrent le club de tennis et construisirent un tout nouveau court, sur la rue Giroux. Le sport prit alors de l'ampleur; on organisa



Club de hockey, 1927 (Collection R. Rochon, Centre La Ste-Famille, R67-F8)

des tournois de tennis. Le club de tennis de Rockland ne tarda pas à s'affirmer auprès des clubs des environs.

Mentionnons le nom de plusieurs étoiles à cette époque. Chez les hommes: Gaétan St-Denis, Jean-Charles Mattar, Jean Lafleur, Harry Mattar. Chez les femmes: Simone Henrie, Géraldine Chambetland, Anne-Marie Charron, Agnès Lafleur.

Le tennis prit un nouvel essor lorsque le Parc Simon fut aménagé au centre de Rockland en 1954. On y installa deux courts pavés. Le club de tennis connut de grands succès pendant une dizaine d'années en remportant plusieurs des tournois régionaux qui mettaient aux prises Bourget, Clarence Creek, Plantagenet, Buckingham et Rockland.

Conclusion

L'histoire de Rockland se résume à quatre grandes phases. La première est l'implantation d'une scierie à Rockland à l'instar d'Ottawa et de Hull, qui jouissaient alors d'une renommée internationale dans l'industrie du bois.

La deuxième phase est le développement après 1875 d'un petit moulin en une industrie de grande envergure. La compagnie Edwards a su profiter de la grande demande de matériaux de construction et construisit un moulin moderne d'une très grande capacité. C'est ainsi que Rockland devint une ville industrielle.

La troisième phase est celle du temps de la première guerre, 1914-1918, celle marquée d'inquiétude pour la population de Rockland. D'abord, la conscription qui obligeait nos jeunes garçons à se joindre à l'armée pour la défense du Canada, et ensuite l'inflation qui sévissait partout au pays.

La quatrième phase, c'est la fermeture des moulins, la dépression et la guerre 1939-1945. Heureusement, l'après-guerre apporta un regain de vie pour les citoyens et l'économie en général. Après 1950, l'urbanisation bien planifiée de Rockland ne tarda pas à donner à notre ville un nouvel éclat et une nouvelle vigueur.

L'avenir

La ville de Rockland devra connaître un avenir des plus prometteurs en raison du développement et de l'expansion économique que connaît la région de la Capitale nationale dont l'histoire et celle de Rockland sont étroitement liées.

Le ministère provincial de l'Environnement accorde de plus en plus de subventions pour établir de meilleurs services municipaux à Rockland. Le plan d'urbanisation de la ville prendra forme d'une façon plus évidente sous peu. Il apportera une planification à longue échéance qui va sûrement donner à Rockland un caractère progressif et en faire une communauté où il fait bon vivre.

FIN

Sources des manuscrits et de références

- Archives de la Corporation de la municipalité, Rockland
L. Pilon, H. Murphy, P. Corbeil, L. Pagé, *Enquête sur l'évolution de Rockland et de ses environs*, Rockland, projet SPICE, 1974.
Cinquantième anniversaire de la ville de Rockland, album-souvenir, 1958.
Cinquantième anniversaire de la paroisse, album-souvenir, 1939.
Cinquantième anniversaire de la compagnie Edwards, album-souvenir, 1918.
Thomas Girard, collection privée.
- Centre culturel *La Ste-Famille*, collection *Photo-sauvetage*.
Archives de la paroisse Très Sainte Trinité, Rockland.
Soeurs grises de la Croix, chroniques, Rockland.
Caisse populaire de Rockland Lrée.
- Lucien Brault, *Histoire des Comtés-Unis de Prescott et de Russell*, L'Original, Conseil des Comtés-Unis, 1965.
G. Sunderland, *Rapport sur la restructuration des Comtés-Unis de Prescott et de Russell*, 1976.
Le Carillon, Hawkesbury, 1950-1967.
Le Droit, Ottawa, 1925-1967.
The Citizen, Ottawa, 1900-1967.
Robert Legget, *Ottawa Waterway, Gateway to a Continent*.
Jacques Grimmard, *L'Ontario français par l'image*.
Centre de recherche en civilisation canadienne-française de l'Université d'Ottawa.
History of Ottawa and District, 1949.
Ottawa Directory, 1900-1950.
Archives publiques du Canada.
Ministère de l'Énergie, Mines et Ressources du Canada.
Chambre des communes, *Débats*, 1867-1967.
Statutes of the Province of Ontario, 1900-1960.
R. Choquette, *L'Ontario français, historique*, éditions Études vivantes, 1980.
E. McInnis, *Canada, a Political and Social History*, édition Holt, Rinehart and Winston, 1961.
F. Bourgie, J.P. Proulx, *Histoire d'Embrun*, 1981.

Table des cartes, photos et tableaux

Cartes

Rockland aux environs de 1915	x
Les chemins de fer aux environs de 1915	xi

Photos

Évolution dans la construction des routes	6,7
W.C. Edwards	12
Moulin Edwards	14
Le «gros moulin»	15
Intérieur du «gros moulin»	16
Rails pour le transport du bois	17
Le <i>Russell</i> et un sac de billes	18
Remorqueur <i>Russell</i>	19
Barges quittant le quai	22
Collège d'agriculture	24
Curé Hudon	28
Première église	28
Incendie de la 2e église	30
Académie du Sacré-Coeur	32
Ancienne église baptiste	36
Église presbytérienne	38
École secondaire	40
Carrière	44
Rue Laurier	46
Moulin à farine	48
<i>L'Empress</i>	52
Gare du <i>Grand Tronc</i>	54
Le «Diamond»	55
Gare du Canadian Northern	56

Première automobile	58
Premier terminus d'autobus	60
Ancien Hôtel de ville et aréna	72
Construction du chemin	74
Camion à incendie	78
Remorqueurs et barges	90
Première fanfare	92
Troupe de théâtre	94
Ouverture du «Curling»	96
Ancien aréna	97
Hector Dallaire	100
Club de hockey	102

Tableaux

1. Ordinations sacerdotales	31
2. Directeurs de l'école secondaire	41
3. Commerçants	45
4. Maîtres de poste	62
5. Députés provinciaux	69
6. Députés fédéraux	70
7. Répartition des taxes	73
8. Premier conseil de ville	75
9. Service à la municipalité	75
10. Conseils de ville	76
11. Utilisés publiques	79
12. Population de Rockland	81
13. Directeurs de la fanfare	91
14. Joueurs de baseball	98

Table des matières

Introduction	1
1 Les premiers développements de la région	3
• Les premiers explorateurs • Les premiers colons • La séparation des terrains • Les villages avoisinants avant la fondation de Rockland: Clarence Point, Clarence Creek et Cumberland • L'industrie du bois à ses débuts dans la région.	
2 La fondation de Rockland	11
• Le développement de la région immédiate • Le premier moulin à scie à Rockland • La reconstruction du moulin • Le quai • Le village s'agrandir	
3 La fondation de la paroisse	27
• La paroisse et son église • Les écoles: l'école paroissiale, l'Académie du Sacré-Coeur, la Ste-Famille • La vie communautaire de ses paroissiens • La fête de La Sr-Jean-Baptiste • Les églises anglaises: l'église baptiste, l'église presbytérienne • L'école publique • La première école secondaire	
4 Le commerce, la communauté anglophone, les soins médicaux	43
• L'industrie et le commerce autrefois: les commerçants d'autrefois, le mica, le moulin à farine • La vie communautaire chez les anglophones • Les soins médicaux à l'époque	

5	Les services publics et communications	51
	<ul style="list-style-type: none"> • La navigation sur la rivière Outaouais • Le premier chemin de fer à Rockland • Les roures • Les automobiles • Les autobus • Le service des Postes • Le service d'eau • Le télégraphe • Le téléphone • L'électricité • La radio • La télé-vision • Les journaux • Les publications • Les banques • La Caisse populaire de Rockland Ltée 	
6	La politique, la justice	69
	<ul style="list-style-type: none"> • La politique autrefois • La justice • L'adminis-trarion municipale d'aurrefois • Les services municipaux de l'époque • La commission des Utilités publiques 	
7	Événements marquants de l'époque	81
	<ul style="list-style-type: none"> • L'incorporation de la ville de Rockland, 1908 • Le cinquantième anniversaire de la compagnie Edwards, 1919 • La fermeture de nos moulins, 1926 • La dépression économique, 1929 • Le cinquantième anniversaire de la paroisse, 1939 • Le cinquanrenaire de la ville de Rockland, 1958 • L'urbanisarion et les services publics 	
8	Les loisirs et les sports autrefois	89
	<ul style="list-style-type: none"> • Les loisirs de l'époque • La fanfare de Rockland • Le théâtre • Le cinéma • Les sports d'aurrefois 	
	Conclusion	103

Ce texte a été photocomposé
en Garamond, 11 points de corps,
sur un interligne de 13 points.
Les originaux ont été préparés
chez *Les Illustrateurs*, à Rockland,
et le livre a été imprimé à l'Imprimerie
Le Droit-Leclerc, à Ottawa.

