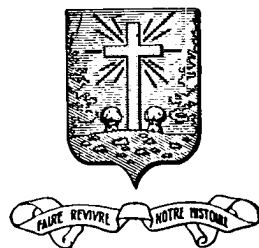


Régionale Samuel-de-Champlain, inc.
Société Franco-Ontarienne
d'Histoire et de Généalogie
Salle Whitton, 111, rue Sussex
Ottawa (Ontario) K1N 5A1
(613) 244-5300 Poste 3333

DOCUMENTS HISTORIQUES
No 74

ASPECTS DU NOUVEL - ONTARIO
AU XIX^e SIÈCLE

II



Société historique du Nouvel-Ontario
Université de Sudbury
Sudbury
1981



LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU NOUVEL-ONTARIO

CONSEIL DE DIRECTION

Président

Lucien Michaud s.j.

Vice-présidente

Huguette Parent

Présidente sortante

Monique Cousineau

Trésorier

Marcel Litalien

Secrétaire

Robert Toupin s.j.

Conseillers

Marie-Paule Forest
Gaétan Gervais
Raymonde Gervais
Denyse LeBlanc
Emile Maheu
Marguerite Raymond

Directeur

Gaétan Gervais

TABLE DES MATIÈRES

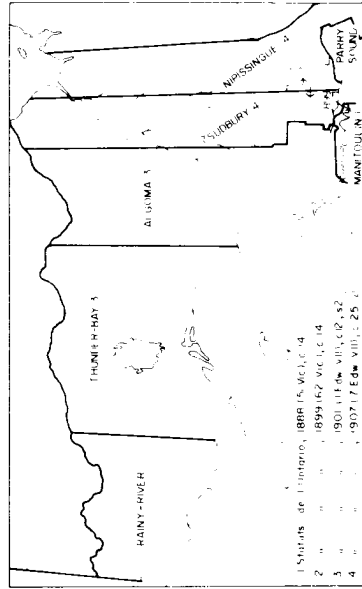
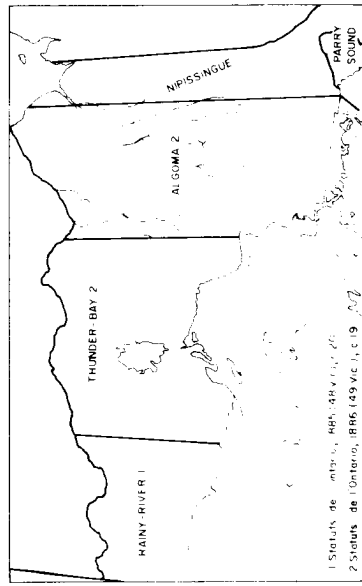
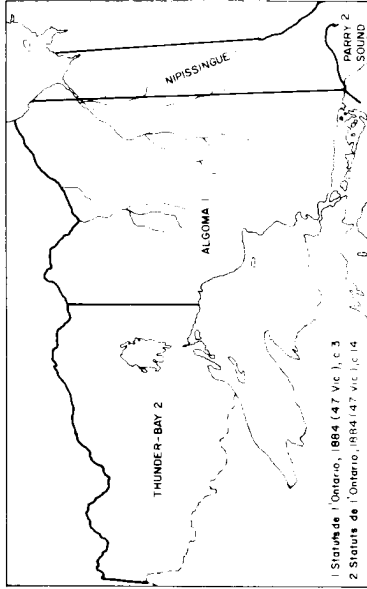
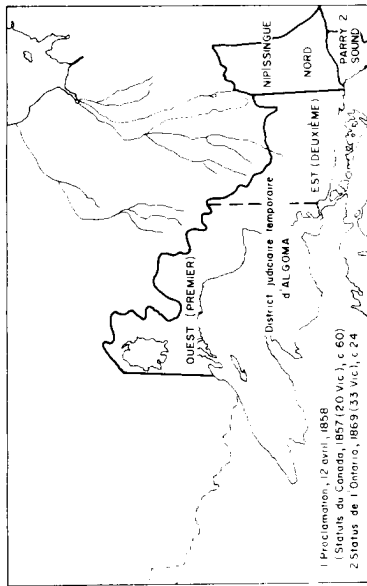
Avant-propos

L'industrie forestière dans le nord-est avant 1900 par Denis Laforge	1
Le réseau ferroviaire du nord-est avant 1900 par Denis Vigeant	17
Le nord est ontarien vers 1900: une vue statistique par Chantal Gillet	22

AVANT-PROPOS

Les numéros 73 et 74 de la collection des Documents historiques réunissent des travaux réalisés par de jeunes chercheurs de la région; ils ont collectivement voulu étudier des sujets reliés à un même thème, le nord-est ontarien au XIX^e siècle. La Société historique du Nouvel-Ontario présente ainsi les résultats de ces recherches. On trouvera d'abord, par Diane Delorme, un article sur les Indiens de la région, suivi par une liste des forts et des postes de traite préparée par Joanne Rheault. Les missionnaires ont été, avec les commerçants, les premiers Blancs à fréquenter ces régions. Daniel Cayen s'est intéressé aux missions catholiques tandis que Maurice Cabana-Proulx s'est penché sur l'histoire des missions anglicanes et protestantes. Quant au développement économique, il est abordé principalement par les deux biais du transport ferroviaire et de l'industrie forestière. Ainsi, Denis Vigeant a examiné l'histoire des chemins de fer dans le nord-est au XIX^e siècle alors que Denis Laforge a étudié l'évolution de l'industrie forestière. Enfin, Chantal Gillet présente un bilan statistique de la région à la fin du XIX^e siècle. Ajoutons finalement que Pierre Dubois a tracé les cartes qui accompagnent les articles.

ÉVOLUTION DES DISTRICTS AU XIX^e SIÈCLE



Source: Atlas Économique de l'Ontario
 Émile Labus, B.

Vertical line on the right side of the page.

L'INDUSTRIE FORESTIERE DANS LE NORD-EST AVANT 1900

par Denis LAFORGE

L'industrie forestière du nord de l'Ontario constitue, avec les mines, un des éléments explicatifs de l'ouverture de cette section de la province. Cette matière première que le bois représente demeure jusque vers la fin du XIX^e siècle un des principaux agents, avec la fourrure, du développement économique. Il faut voir comment se pratique cette exploitation du domaine sylvain.

Au plan politique, le gouvernement qui autorise ou interdit la coupe du bois joue un rôle essentiel. C'est seulement après l'établissement des systèmes de permis et de royautés qu'on procède sérieusement à la commercialisation de cette richesse.

L'industrie du bois, au XIX^e siècle, se développe dans le nord de l'Ontario selon des périodes et des axes d'exploitation régionaux. Il s'agit d'abord de définir ces phases selon des critères géographiques et chronologiques. En généralisant, on parvient à délimiter trois axes. Nous trouvons d'abord celui de la vallée de l'Outaouais après 1800, qui s'étend jusqu'au lac Témiscamingue. Un second qui comprend le littoral de la baie Georgienne, exploité surtout après 1872. Il se prolongera au tournant du XX^e siècle jusqu'aux rives du lac Supérieur et même jusque dans le Manitoba actuel, pour former le dernier axe.

Le travail en chantier devient une partie intégrante de la vie des hommes du bois. La besogne en forêt se caractérise par un train quotidien propre à une couche de la société. Il faut donc voir comment vit ce prolétariat forestier.

Bien que renouvelable, la forêt connaît des limites quantitatives, une période intérimaire de régénération étant nécessaire. C'est pourquoi la conservation prend de l'importance vers la fin du XIX^e siècle.

La conjoncture politique du XIX^e siècle:

Dès 1683, le gouvernement de la Nouvelle-France manifeste un intérêt dans les richesses forestières de l'ouest de la Nouvelle-France. La Couronne réserve dès lors le droit de coupe sur le chêne en faveur de la marine royale. Mais, l'idée de la commercialisation du bois, un produit partout présent, ne se développe pas sous le régime français.¹ Après la Conquête en 1763, le gouverneur Murray fait arpenter des comtés et met de côté des réserves forestières à l'intention de la marine britannique. La pratique se maintient et s'étend sous l'administration de Carleton qui interdit l'exploitation du pin blanc le plus accessible. Il veut ainsi que ce bois de premier choix serve à la construction de mâts. Or, la seule façon d'obtenir des permis de coupe, c'est de traiter avec les chantiers navals. Ainsi, une fois les besoins des chantiers satisfaits, le détenteur de permis en profite pour trouver d'autres liens en Grande-Bretagne, même si on doit le faire de façon illicite. Cette pratique génère beaucoup de revenus pour les agents canadiens et leurs associés en Angleterre, surtout au moment du Blocus continental de 1806.



L'imposition de tarifs protectionnistes contre le bois de la Baltique pour défrayer les coûts de la guerre, donne un essor considérable à l'industrie forestière canadienne.

Dans le Haut-Canada, les premières mesures législatives concernant le bois apparaissent en 1819, sous la forme de douanes sur le bois importé des États-Unis, qui en passant par le territoire britannique jouit alors de la préférence coloniale.

Devant les flagrants délits commis par les contracteurs des chantiers royaux, leurs activités sont circonscrites lorsqu'on abolit leurs monopoles. Désormais, la colonie ne voit plus dans l'exploitation des forêts qu'une source de revenu.

En 1826, la loi des Terres publiques (*Public Lands Act*) du Lieutenant-gouverneur Maitland autorise la coupe de sections non arpentées le long de la rivière des Outaouais. On introduit alors le système des permis et des droits à acquitter selon le nombre de souches.

Peter Robinson reçoit en 1827 le titre d'Arpenteur-général ("Surveyor General Woods and Forests in the province of Upper Canada"). Il décide quels districts contiennent du bois apte à la coupe; la vente aux enchères de ces terres s'en suit, soumise à des droits de souche. Les permis de coupe ne doivent pas excéder 2,000 pieds carrés. L'arpenteur général autorise et encourage même la violation de ce principe.

La distribution des terres de la Couronne dans le Haut-Canada subit de sérieux abus à l'époque du Family Compact. L'échange, entre amis, de parcelles de terre pour des faveurs devient une pratique courante. Pire encore, sous prétexte de colonisation, on acquiert des terres pour y faire la coupe du bois et éviter de verser les droits de souche.

La protection préférentielle continue jusqu'en 1846 quand le Secrétaire colonial, Gladstone, baisse le tarif pour qu'il ne représente qu'un différentiel dans les coûts de transport. Suite à la dépression de 1847-48, la colonie passe une loi autorisant des permis de coupe sur les terres de la Couronne. Ces permis ont une durée d'un an seulement, avec des restrictions sur le montant de bois coupé et comportant des droits à acquitter. En spécifiant que l'opérateur doit abattre 500 pieds carrés ou 20 billots par mille carré, on pense décourager la spéculation sur les terres.

En 1851, on introduit la rente sur les terres, soit deux chelins et six pence le mille carré. On adopte aussi des peines sévères contre le vol et les "squatters". Un double droit de la Couronne est imposé sur les billots exportés avant d'être transformés.

Plusieurs enquêtes du gouvernement examinent les problèmes des forêts. Plusieurs proposent la séparation des terres agricoles et forestières, on déplore le gaspillage des bois francs et on traîte des squatters et des voleurs. Néanmoins on fait peu pour remédier à la situation.

La disparition des ressources sylvaines conduit en 1863 à la création

d'un comité. Manquant de temps, le comité se dissout sans présenter de résolutions. On nomme donc un second comité qui, lui non plus, n'aboutit par à un rapport. La question de la conservation reste en suspens.

La Confédération de 1867 place sous juridiction provinciale l'administration et la vente des terres publiques appartenant à la province, ainsi que le bois et les forêts qui y poussent. Des règlements fixant un diamètre minimum de 13 pouces apparaissent en 1871. Pour empêcher le vol du bois, une loi de 1870 pour marquer les billots établit des peines sévères contre la copie des marques ou le vol du bois d'autrui.

Les feux de forêt ravagent la province, souvent causés par les prospecteurs ou les fermiers. Afin de préserver les forêts de cette destruction criminelle, une loi de 1878 vise à mettre fin à ces crimes. Néanmoins ce n'est qu'en 1885 qu'une organisation de 39 gardes forestiers est mise sur pied pour faire respecter cette loi.

L'utilisation d'une même rivière par plusieurs marchands de bois mène parfois à des disputes. Certains ont entrepris des améliorations sérieuses pour permettre le flottage, telles la construction de glissoirs, pontons, ponts... etc. Le "*Stream Bill*" de 1881 prévoit pour ces entrepreneurs une rémunération établie par le Lieutenant-gouverneur pour l'utilisation de leurs services. Le "*Cullers Act*" de 1890 standardise les mesures sur le bois coupé, ce qui signifie des revenus plus justes pour l'Ontario.

On assiste pendant les années 80 à une série de mesures et contre-mesures entre les gouvernements américain et canadien touchant l'exportation du bois en grume. En raison des plaintes, des marchands de bois, surtout ceux de l'ouest de la province, le gouvernement provincial passe en 1898 une loi exigeant que tous les billots coupés dans la province y soient transformés.

Ainsi se dessine le cadre politique et les lois qui affectent l'industrie du bois en Ontario au XIX^e siècle. L'échelonnement de la législation durant le siècle témoigne d'une administration inadéquate en général, qui parvient à peine à tirer quelque peu la bride du mouvement effréné des marchands de bois qui convoitent le même trésor. Qu'en résulte-t-il? Un gaspillage à grande échelle, une absence de planification, l'enrichissement considérable d'un heureux petit groupe, et une province en partie privée d'une ressource dont elle aurait pu retirer beaucoup plus.

L'avance progressive de l'exploitation des régions boisées s'opère de paire avec la possibilité d'accès à des réseaux de transport naturels préexistants ou de création de nouveaux moyens d'entrée. On peut parler de deux types de réseaux. Premièrement on utilise les voies naturelles, les fleuves et les lacs et par la suite s'ajoutent les innovations de l'homme blanc tels les chemins de fer après 1880.

Si la vallée de l'Outaouais jouit longtemps de la réputation d'être le centre de l'exploitation du bois dans la province, cette prédominance ne relève pas du hasard. Car la rivière des Outaouais assure avec ses près de 700 milles de longueur et 60,000 milles carrés de drainage un réseau

hydraulique apte au transport du bois.²

Dès 1800, l'homme blanc manifeste un intérêt dans le bois du nord-est de l'Ontario. La coupe du pin blanc, en 1839, étend déjà son emprise de Hull jusqu'au lac Témiscamingue.

On attribue ordinairement le titre de pionnier, dans la vallée de l'Outaouais, à Philémon Wright qui la visite en 1796. Ayant constaté les richesses forestières qui s'y trouvent, il décide en 1800 de s'établir à Hull. Dès 1807, Wright conduit des radeaux de bois équarri à Québec. En 1808, il construit sa première scierie et un moulin à moudre.³ Malgré le fait que Wright se trouve du côté québécois de l'Outaouais, ses activités ne connaissent point de barrière. La demande que suscite le marché britannique cause une croissance rapide de l'exploitation le long de l'Outaouais. Divers entrepreneurs y convergent, comme des brochets avides de proie facile.

Les frères Osborne, en 1810, obtiennent une immense réserve le long de la rivière Coulonge au Québec. Ce n'est qu'en 1835 que George Bryson et Herman Coulton commencent l'exploitation sur ce même cours d'eau.⁴ En 1815, Story construit une seconde scierie sur l'Outaouais, du côté du Haut-Canada. On compte neuf scieries dans la province en 1823.⁵ D'autres villes apparaissent grâce à l'expansion de l'industrie dans le nord-est ontarien. La ville de Pembroke est fondée en 1828 par Peter White; c'est une ville dont le bois est l'activité principale.⁶

La politique britannique de libre échange affecte particulièrement la vallée de l'Outaouais. En 1846, le ministre conservateur de Robert Peel rappelle les Corn Laws qui étaient responsables d'une douane différentielle sur les céréales de la colonie; le gouvernement impérial réduit graduellement les tarifs qui protègent le bois de sorte qu'en 1846, il conserve seulement le tarif suffisant pour couvrir les coûts de transport. De plus, les lois sur la navigation sont abolies en 1849, ce qui permet l'accès des navires de toute provenance dans les ports anglais.⁷

Les Américains imposent alors un tarif sur le bois canadien, empêchant ainsi son entrée en masse dans ce pays. Il survient alors une surproduction de bois au pays, ce qui aboutit à une dépression. A l'initiative de William Hamilton Merritt, menée à bonne fin par Elgin, un traité de réciprocité est signé en 1854, ce qui donne un nouveau souffle à l'industrie canadienne.⁸

Si le réseau de l'Outaouais-Saint-Laurent est très utilisé, l'explication de ce phénomène tient à sa convergence vers deux points d'exportation. D'abord, il se rend à Québec pour les transbordements vers la Grande-Bretagne, et en second lieu il donne accès à New-York par voie du lac Champlain, ou au travers du canal Rideau et de Oswego.⁹

L'importance d'Ottawa n'apparaît qu'après 1831 et la construction du canal Rideau. Le développement de l'industrie du bois y est assuré, comme dans la plupart des cas, par des capitaux américains. Des intérêts locaux entreprennent alors la construction d'une route ferroviaire entre Bytown et le Saint-Laurent, mais cette entreprise s'avère trop coûteuse et le financement

se fait avec du capital américain à partir de 1852-53, ce chemin de fer veut relier cette ligne à la voie terminée en 1850, entre Boston et Ogdensburg.¹⁰

Le capital de Boston, qui veut s'assurer un monopole, adopte un écartement étroit de ses voies afin qu'on puisse se joindre aux lignes au sud de la frontière et surtout pour empêcher le Grand Tronc de concurrencer. Ainsi le Bytown Prescott Railroad ouvre en 1854. Mais on découvre rapidement un problème de transbordement sur le Saint-Laurent et un choix mal fait du terminus, situé à Bytown, près du canal Rideau, plutôt qu'aux scieries. Le transport par eau demeure préférable.¹¹

Bytown ne devient pas une ville de scierie, car on ne produit que du bois équarri pour le marché de Québec. L'arrivée d'Américains dans la région en 1851 assure un marché au sud, et on assiste alors au développement des scieries. D'abord en 1851, quand le capitaine Levi Young du Maine construit une scierie du côté ontarien. Son exemple est suivi peu après par O.H. Ingram et A.H. Baldwin.¹²

Les chutes Chaudières commencent à intéresser des entrepreneurs, la seule exploitation de ces dernières jusqu'alors s'étant limitée à l'entreprise Wright, qui ne les utilise qu'à une petite échelle.¹³

En 1852, le capitaine Harris, commandant d'un bateau à vapeur sur les Grands Lacs, y constate l'immense trafic de bois. Ainsi va-t-il s'informer auprès du maire de Bytown de la possibilité d'y établir une scierie. Le maire l'assure que s'il veut bien acheter des lots hydrauliques, à la condition d'utiliser le pouvoir pour ses scieries, personne ne s'y opposerait. S'associant à H.F. Bronson, Perley et Pattee, il achète les lots hydrauliques au coût très bas de £50. Vers la même époque, un autre Américain vient s'installer à Bytown: E.B. Eddy possède une fortune de \$40.00, mais malgré ses modestes moyens, il parvient à acquérir plusieurs des grandes scieries de la ville et des entreprises complémentaires à l'industrie du bois.¹⁴ Bytown connaît une période de prospérité. On construit de grandes usines sur l'île Victoria près des chutes. Les usines ont presque mis fin à la pratique d'équarrir les billes.

Toute la vallée sert à l'approvisionnement des scieries. A partir du lac Témiscamingue et de ses tributaires, un déversoir naturel se constitue.

Plus à l'ouest, plusieurs compagnies commencent avant 1870 la coupe du bois le long de la côte nord du lac Huron, s'assurant ainsi d'un moyen de transport facile. L'exploitation sérieuse du littoral nord de la baie Georgienne débute de façon systématique après 1872 avec la vente des droits de coupe sur 5,301 milles carrés de la rive nord du lac Huron. Les principaux acheteurs qui se partagent ce formidable domaine sont McArthur Bros., Rathbun & Son, Cook Bros., James Eagan, Henry Kirk, G. Green, Issac Cockburn, W.H. Gibbs et Hugh Macdonald.¹⁵

Ce démarrage rapide de 1872 atteint son apogée dès 1873. Ce succès est éphémère puisque l'industrie du Michigan prend ensuite son plein essor.

L'épuisement des ressources forestières dans les Etats du Mid-ouest

contribue à maintenir la dépendance américaine vis-à-vis le bois ontarien. Le gouvernement est tellement sûr de ce besoin qu'il hausse de 50% le tarif sur les bois en grume en les faisant passer de \$2 à \$3 le 1,000 pied.¹⁶

Dans le cadre de négociations, les autorités américaines réduisent leur tarif sur le bois scié en provenance du Canada, de \$2 à \$1 le 1,000 pied. A leur tour les Canadiens annulent le leur sur le bois en grume. L'arrivée d'un gouvernement démocrate, en 1892, coïncide avec la disparition du tarif sur le bois scié, créant ainsi une situation réciproque de libre échange sur le bois.¹⁷

Sur le littoral de la Baie Georgienne le long de la rivière Magnetawan, de la rivière des Français et de la rivière Spanish, on tire de la coupe du pin blanc de quoi alimenter les usines de Matchedash Bay et Midland, tout en profitant des cours d'eau.

Des scieries locales commencent à apparaître vers 1870, d'abord sur l'île Manitouline, pour expédier du cèdre vers Chicago, mais aussi en d'autres endroits sur le lac pour y scier le cèdre destiné aux chemins de fer. Petit-Courant compte trois grosses scieries en 1890 et en 1893 Spragge en reçoit une.¹⁸

En 1892, en vertu d'une loi de l'Ontario, les entrepreneurs peuvent seulement faire la coupe du pin blanc et rouge. Le gouvernement se réserve les autres espèces. A ces conditions, on effectue des ventes pour les droits de coupe dans les districts de Nipissingue, d'Algoma, de Thunder-Bay et de Rivière à la Pluie. Le bouleau et le frêne sont manufacturés et expédiés en grandes quantités aux Etats-Unis, tandis que l'utilisation de l'épicéa, du chêne, et de l'orme se fait localement.¹⁹

La dépression s'installe à partir de 1893, ce qui entraîne une baisse uniforme des prix du bois, chute qui dure jusqu'en 1898. Les Américains voient la source de leurs malheurs dans la concurrence canadienne. Pour remédier à cette situation, ils réintroduisent en 1898 l'ancien droit de \$2 par 1,000 pied de bois scié (le "Dingley Bill"). Cette loi américaine prévoit que si le gouvernement canadien riposte en augmentant les droits sur l'exportation de billes vers les Etats-Unis, qu'un taux équivalent serait imposé sur le bois scié importé du Canada.²⁰ Quand les marchands de bois de la baie Georgienne vont consulter le gouvernement fédéral pour s'opposer au tarif américain, on constate qu'Ottawa demeure dans l'incapacité d'agir devant cette impasse.

Le gouvernement ontarien, lui, revient à la charge, légiférant des mesures qui visent à ce que le bois coupé en Ontario y soit manufacturé. En 1898, une loi arrête une fois pour toute le flottage de billots vers le sud. Vers 1891, les marchands de bois du Saginaw, au Michigan, importent 80,000 pieds de bois, en 1894, 300,000,000 et en 1898, 238,843,024. Désormais, ils doivent trouver ailleurs leur bois.²¹

Ainsi, les marchands de bois du Michigan qui veulent continuer leur activité devront manufacturer leur produit sur place. Après 1898, ils commencent donc à s'installer dans la province, plus spécifiquement dans la région de la baie Georgienne. La liste des arrivants comprend: Holland and

Graves, Eddy Bros & Co., S.O. Fischer, The Moulthrop Lumber Company, The William Peter Estate, McArthur Bros. Company, McEwen & Dolson, Huron Lumber Company, Saginaw Lumber & Salt Company, Cleveland-Sarnia Sawmills Company, Loveland & Stone, George L. Burtis et d'autres...²²

Avec l'épuisement des réserves de pin dans la région de Muskoka et dans la vallée de l'Outaouais, la recherche du pin se déplace davantage vers l'ouest, en direction du lac Supérieur.

La série de statistiques du tableau I, sur la répartition des permis de coupe en mille carré démontre où se déroule le plus d'activité. Le district de l'ouest (Lac Huron) dénote un phénomène d'accroissement tandis que les districts d'Ottawa (vallée de l'Outaouais) et du centre (Muskoka) sont en baisse. Ceci démontre clairement le mouvement qui s'effectue vers l'ouest dans la coupe du bois.

La série de chiffres dans le tableau II, indique le revenu tiré des permis des baux et des boni. On note que le district de l'ouest correspond à environ le huitième des revenus en 1868, tandis qu'en 1902, il constitue les cinq sixièmes du total. Ceci sert d'indice du degré d'activité dans chaque région.

Tableau 123
Permis de coupe selon les régions (en milles carrés)

Date	Ottawa district	Central district	Western district	Total
1868.....	7,678	1,889	2,015	11,582
1869.....	7,678	1,889	2,016	11,583
1870.....	7,633	1,849	2,523	12,005
1871.....	7,512	1,981	3,041	12,534
1872.....	7,542	1,809	3,007	12,358
1873.....	7,396	2,038	5,111	14,545
1874.....	7,388	1,999	6,872	16,259
1875.....	7,406	2,022	7,621	17,049
1876.....	7,342	1,344	6,295	14,981
1877.....	7,356	1,806	6,970	16,132
1878.....	7,242	1,862	6,937	16,041
1879.....	7,202	1,203	7,679	16,084
1880.....	7,228	1,456	7,256	15,940
1881.....	7,194	1,875	6,538	15,607
1882.....	7,204	1,961	8,823	17,988
1883.....	6,989	1,638	8,259	16,886
1884.....	6,730	1,748	8,362	16,840
1885.....	6,503	1,537	9,174	17,214
1886.....	6,778	1,907	9,801	18,486
1887.....	6,698	1,324	7,828	15,850
1888.....	6,305	1,751	8,878	16,934
1889.....	6,547	1,489	9,190	17,226
1890.....	4,777	1,500	7,278	13,555
1891.....	7,316	1,474	7,030	15,820
1892.....	5,051	1,435	6,101	12,887
1893.....	6,758	1,696	8,790	17,244
1894.....	7,811	1,524	8,192	17,527
1895.....	6,589	1,509	9,753	17,851
1896.....	4,289	1,422	8,011	13,722
1897.....	7,272	1,429	7,699	16,400
1898.....	6,985	972	7,062	15,019
1899.....	5,358	1,386	8,913	15,657
1900.....	6,154	975	9,603	16,732
1901.....	6,292	949	10,950	18,191
1902.....	5,957	975	10,476	17,408
1903.....	6,637	1,165	9,231	17,033

Tableau II²⁴
Revenus Ontariens provenant des permis, boni et baux

Year	Ottawa district	Central district	Western district	Total
1868.....	\$117,006	\$ 84,078	\$ 33,123	\$ 234,209
1869.....	247,303	104,388	83,709	435,397
1870.....	264,842	87,784	73,273	425,901
1871.....	219,644	65,288	165,470	453,430
1872.....	306,612	162,739	96,790	1,191,436
1873.....	202,814	63,278	87,747	643,724
1874.....	280,128	105,563	102,695	503,004
1875.....	194,248	54,976	40,069	289,294
1876.....	262,056	72,811	103,122	437,122
1877.....	203,282	62,118	161,155	426,556
1878.....	130,004	62,785	92,025	284,816
1879.....	150,257	63,291	118,164	332,014
1880.....	226,224	100,334	174,882	501,442
1881.....	269,990	88,424	159,946	*839,716
1882.....	242,176	115,364	125,199	*894,052
1883.....	250,919	110,393	144,234	505,547
1884.....	196,709	71,399	196,428	464,529
1885.....	187,114	80,716	333,507	604,338
1886.....	242,781	82,699	390,323	715,804
1887.....	258,738	94,029	638,078	990,855
1888.....	213,560	111,531	973,047	1,316,139
1889.....	380,111	158,306	540,180	1,078,598
1890.....	283,328	92,193	540,633	916,155
1891.....	256,708	72,178	693,723	1,022,619
1892.....	246,701	93,352	1,834,537	2,174,591
1893.....	178,856	65,679	1,512,469	1,757,005
1894.....	246,222	86,660	647,614	980,497
1895.....	266,765	19,261	567,152	853,179
1896.....	165,548	84,990	561,882	812,424
1897.....	393,003	64,589	869,547	1,327,140
1898.....	291,068	60,497	629,920	981,186
1899.....	186,163	111,362	795,322	1,092,848
1900.....	101,322	68,281	1,075,499	1,276,376
1901.....	221,721	40,487	1,217,638	1,479,847
1902.....	178,413	88,811	1,064,126	1,331,352
1903.....	193,535	33,049	2,080,771	2,307,356

La deuxième phase de l'exploitation, avec l'arrivée des chemins de fer, devient évidente. La pratique s'établit de bâtir des moulins là où les rivières croisent le Pacifique-Canadien. Ainsi deux scieries sont construites dans les environs de Sudbury, d'autres sur la rivière aux Esturgeons et sur la rivière Spanish.²⁵

Le tableau III contient une liste d'entreprises de la baie Georgienne, avec pour chacune leur emplacement et leur production. Ces données reflètent la situation en 1903-1904.

Tableau III²⁶
Les principales firmes en activité dans le
district de la baie Georgienne sont les suivantes:

Saginaw Lumber & Salt Co., Sandwich.....	21,000,000
Cleveland-Sarnia Sawmills Co., Sarnia.....	27,500,000
Sarnia Bay Company, Sarnia.....	16,000,000
Charlton Sawmill Co., Collingwood.....	13,784,000
Eddy Bros. & Co., Blind River.....	28,000,000
Dolsen & McEwan.....	16,000,000
Moulthrop Lumber Co., John Island.....	17,000,000
Playfair & Co., Midland.....	21,000,000
Smith Bros., South River.....	16,000,000
Chew Bros., Midland.....	14,000,000
Estate William Peter, Parry Sound.....	18,000,000
Parry Sound Lumber Company, Parry Sound.....	17,000,000
Conger Lumber Company, Parry Sound.....	13,000,000
G. G. Gladman, Parry Sound.....	6,000,000
Loveland & Stone, Cutler.....	33,000,000
Ontario Lumber Co., French River.....	8,000,000
Victoria Harbor Lumber Co., Victoria Harbor.....	46,000,000
John Bertram, Collins Inlet.....	5,000,000
Georgian Bay Lumber Co., Waubaushene.....	28,000,000
C. F. Beck & Co., Penetanguishene.....	11,000,000
W. & A. McArthur Co., Limited, Little Current.....	25,000,000
Conlon Bros., Little Current.....	7,000,000
George L. Burtis, Thessalon.....	17,541,929
N. & A. Dymont, Little Current.....	8,000,000
Huron Lumber Co., Spanish River.....	16,000,000
Nipissing Lumber Co., Spanish River.....	7,000,000
Holland & Graves, Byng Inlet.....	40,000,000
Total.....	495,825,929

Le Pacifique-Canadien ouvre en 1883-5 le territoire vierge du nord du lac Supérieur à l'exploitation du pin blanc qui y abonde. En 1879, le moulin, situé à l'extrémité ouest de Rat-Portage (Kenora actuel), propriété de la Cie Keewatin Lumber, fournit 8 millions de pieds de bois annuellement au Pacifique-Canadien. Une fois le chemin de fer construit, on achemine le bois vers les marchés des provinces de l'Ouest jusqu'à ce que l'industrie locale prenne la relève.²⁷

L'industrie de pâte et papier apparaît vers la fin du siècle. Grâce à de nouveaux développements techniques et chimiques, les méthodes de fabrication de la pâte à papier deviennent viables. Dans ce processus, l'utilisation de l'épicéa et du sapin baumier est préférable. Devant le manque de pin, on assiste ainsi à la transition nécessaire de l'industrie du bois de sciage à la production de pâte à papier. En 1851, on compte cinq usines dans le Haut-Canada, mais on n'en trouve aucune avant le siècle suivant dans la partie septentrionale de la province.²⁸

Que dire des ouvriers des chantiers sans mêler la légende aux faits. D'abord, pour être de la même étoffe qu'un bûcheron typique, son nom peut être autre chose que Jos Montferand. Néanmoins des dangers constants les guettent.

Distinguons ici les groupes principaux d'ouvriers. D'abord, c'est le bûcheron qui fait la coupe des arbres, surtout pendant la période de l'hiver. On trouve ensuite les draveurs qui s'occupent du transport des billes, une fois le printemps arrivé et les cours d'eau libérés de glace. En dernier lieu, les "cageux", qui construisent des radeaux pour descendre les fleuves et lacs majeurs. Le salaire, par rapport aux activités quotidiennes, s'avère même assez modeste.

La vie des hommes de chantier demeure difficile et ardue, ils oeuvrent toute la journée, du lever du soleil à son coucher. La main-d'oeuvre, on doit le dire, connaît peu de répit, dans un système machinal, d'inspiration militaire. Les patrons et les contre-maîtres doivent savoir tirer le maximum de leurs équipes. Pourquoi dont s'exposer à une telle existence? Contester n'apporte qu'une chose: le congédiement dans un environnement social qui offre peu d'autres ouvertures. Tel a toujours été le sort du travailleur manuel.

Les conditions des "chantiers" varient d'un endroit à un autre, mais on n'y trouve que les strictes nécessités de la vie, une place pour dormir et un peu de chaleur, où l'on sert des repas.

La marche irréversible des légions de bûcherons contre les richesses forestières du nord de l'Ontario commence déjà à faire connaître ses effets néfastes avant même la fin du XIX^e siècle. Les forêts qu'on croit inépuisables arrivent aux limites de leur productivité. Ainsi, des plans pour protéger ces richesses contre le feu et gaspillage s'imposent.

En 1849, l'Assemblée législative du Canada-Uni nomme un comité spécial pour enquêter sur la protection des forêts. L'idée de conservation, cependant, ne s'affirme pas avant que les marchands de bois n'aient résolu d'autres questions étudiées par le comité.³⁴ Le comité examine la pratique d'équarrir le bois, ce qui a pour effet de créer des situations favorables au feu, en plus du gaspillage du bois. Aucune mesure n'est prise néanmoins dans la loi de 1849.

En 1855, on s'occupe enfin du problème du feu. Les marchands de bois semblent penser que cette situation existe à cause des colons et des squatters et il en résulte une politique de ségrégation des terres agricoles et des forêts.³⁵ Quand Vankoughnet devient Commissaire des terres de la Couronne en 1858, il entreprend avec le Surintendant des forêts, Partridge, une évaluation de l'état des forêts, et constate le problème des incendies. Mais, le Commissaire préfère envoyer une délégation de vendeurs en Europe, plutôt que de prendre des mesures correctives.³⁶

Lorsqu'en 1867 Alexander Campbell remplace le Commissaire, Partridge soumet de nouveau son rapport en l'orientant vers les développements récents dans le domaine minier. Il y déplore les pratiques des prospecteurs et des camps miniers qui brûlent parfois la broussaille. A cause d'un conflit personnel avec Campbell, il est démis de son poste et rien ne se fait.³⁷

Après la Confédération, le premier Commissaire ontarien, Stephen Richards, resserre les pratiques sur le bois en employant de 20 à 30 surveillants pour s'assurer qu'on suive les directives.³⁸

Le Commissaire Pardée est nommé en 1873. Il s'attaque à la pratique d'équarrir le bois, qui fait perdre le quart de la valeur potentielle de l'arbre. Le gouvernement adopte enfin, en 1878, une loi contre le feu, et on assiste alors à la création de districts de feu et d'un personnel de surveillance.³⁹ Suite à la disparition progressive de beaucoup de forêts, on pense conserver des endroits où l'on pourrait jouir des beautés de la nature. Ainsi choisit-on des terres où l'agriculture serait marginale afin d'y établir de telles réserves. Le parc Algonquin est ainsi formé en 1893.⁴⁰

Dans le domaine de la conservation, on a peu fait au XIX^e siècle, mais on commence à constater la nécessité de le faire au tournant du siècle.

On introduit parfois le mythe dans la vie du bûcheron. Les exploits qu'on chante servent surtout au divertissement et à valoriser l'esprit viril de ces gens que les patrons exploitent pour augmenter la production. Néanmoins certains incidents violents se sont produits et tirent leur origine des excès de boisson. Les bûcherons lors de la paye, se livrent à des excès, ce qui est la contre-partie de leur dur travail.

Conclusion

Dans le développement économique du nord de l'Ontario au XIX^e siècle, le bois occupe une place de premier ordre. Il génère toutes sortes d'activités humaines et industrielles, créant ainsi des retombées importantes sur la société en général. La présence providentielle de cette richesse garantit sa mise en valeur éventuelle. Malgré les bénéfices que procure l'industrie, l'exploitation effrénée a parfois manqué de raison. C'est pourquoi on assiste aux feux, au gaspillage, à des concessions presque gratuites du patrimoine boisé et en général à une mauvaise administration de cette richesse.

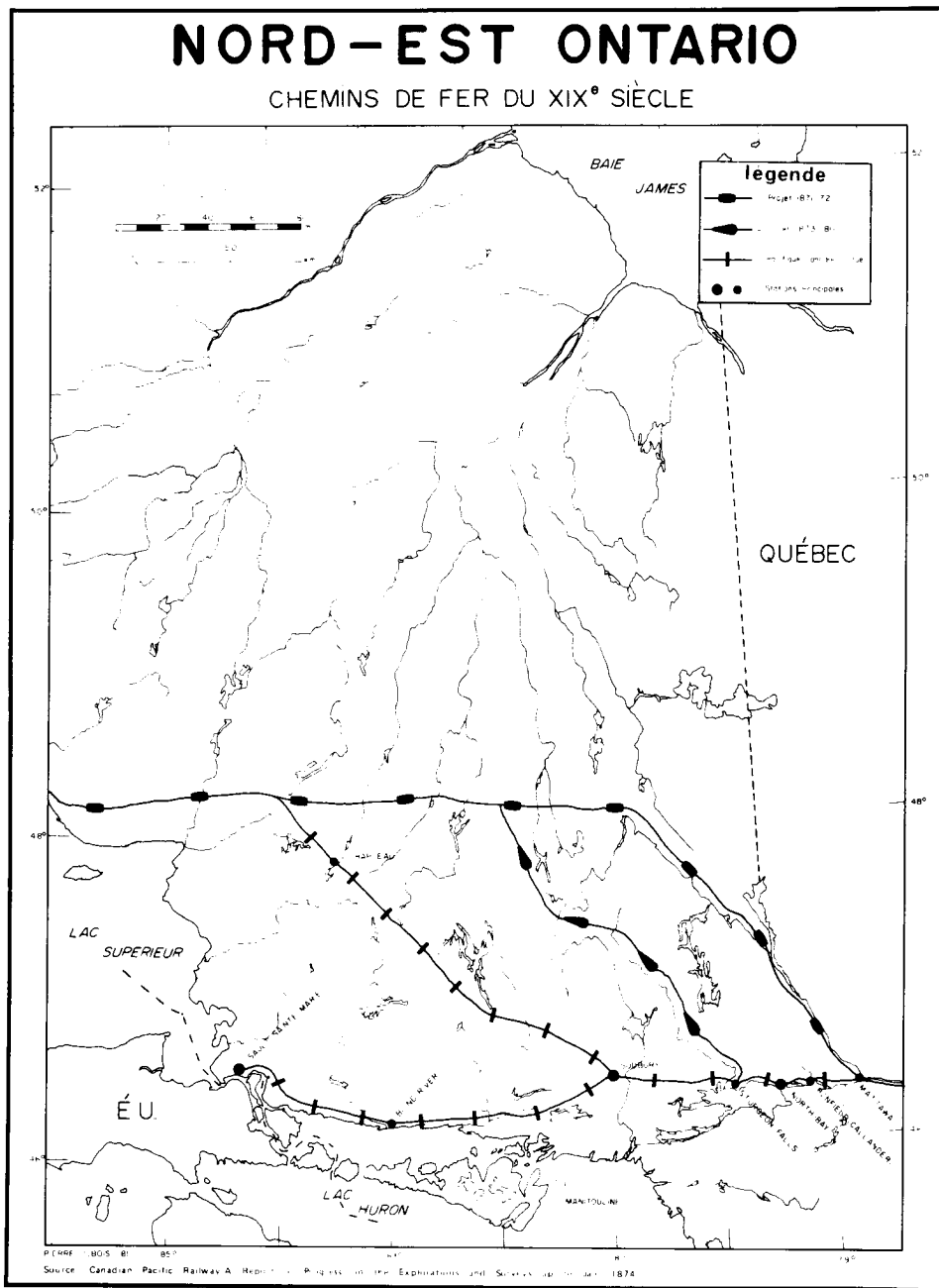
Notes

1. Kennedy, Howard, *Royal Commission on Forestry*, 1947, abrégé de pp. 1-6.
2. Lower, A.R.M., *The North American Assault on the Canadian Forest*, p. 11.
3. Defebaugh, James, *History of the Lumber Industry of America*, pp. 155-157.
4. Greening, William, *The Ottawa*, pp. 96-97.
5. Defebaugh, James, *op. cit.*, p. 157.
6. *Ibid.*, pp. 158.
7. Lower, A.R.M., *op. cit.*, pp. 103-104.
8. *Ibid.*, pp. 105-107.
9. *Ibid.*, p. 109.
10. *Ibid.*, p. 110.
11. *Ibid.*, pp. 110-111.
12. *Ibid.*, pp. 112-115.
13. *Ibid.*, p. 112.
14. *Ibid.*, p. 113.
15. Defebaugh, James, *op. cit.*, pp. 158-159.
16. *Ibid.*, p. 175.
17. *Ibid.*, p. 176.
18. *Ibid.*, pp. 176-177.
19. Lower, A.R.M., *op. cit.*, p. 177.
20. Defebaugh, James, *op. cit.*, p. 179.
21. *Ibid.*, p. 177.
22. *Ibid.*, p. 178.
23. *Ibid.*, p. 178.
24. *Ibid.*, p. 183.
25. *Ibid.*, p. 189.
26. Lower, A.R.M., *op. cit.*, p. 180.
27. Defebaugh, James, *op. cit.*, p. 187.
28. Lower, A.R.M., *op. cit.*, pp. 180-182.
29. Lind, Carol, *Big Men, Big Timber*, p. 12.
30. Lambert Richard, *Renewing Nature's Wealth*, p. 36.
31. *Ibid.*, pp. 129-130.
32. *Ibid.*, p. 38.
33. *Ibid.*, p. 43.

34. *Ibid.*, p. 156.
35. *Ibid.*, p. 156-157.
36. *Ibid.*, p. 157.
37. *Ibid.*, pp. 157-158.
38. *Ibid.*, p. 158.
39. *Ibid.*, p. 161.
40. *Ibid.*, p. 172.

Bibliographie

- Defebaugh, James, *History of the Lumber Industry of America*, Chicago: American Lumberman, 1906.
- Desjardins, J.A., *Le bûcheron d'autrefois*, Société Historique du Nouvel-Ontario, no 72, 1980.
- Greening William, *The Ottawa*, Toronto: McClelland and Stewart, 1978.
- Kerr, D., *Historical Atlas of Canada*, Don Mills: Nelson, 1975.
- Lambert, R.S., *Renewing Nature's Wealth: A Centennial History*, Toronto: Hunter Rose, 1967.
- Lind, Carol, *Big Men, Big Timber*, Saanichton: Hancock House Publishing, 1978.
- Lower, A.R.M., *Great Britain's Woodyard*, Toronto: McGill-Queen's University Press, 1973.
- Lower, A.R.M., *North American Assault on Canadian Forests*, Toronto: Ryerson Press, 1938.
- Nelles, H.V., *The Politics of Development*, Toronto: Macmillan, 1974.
- Schull, Joseph, *Ontario since 1867*, Toronto: McClelland and Stewart, 1978.
- Zaslow, *The Opening of the Canadian North 1870-1914*, Toronto: McClelland and Stewart, 1971.
- Background and Approach Information to Policy Northeastern Ontario*, Toronto: Imprimeur de la reine, 1974.
- Background and Approach Information to Policy Northwestern Ontario*, Toronto: Imprimeur de la reine, 1974.
- Davis, J., et Best, A., *Les perspectives de l'industrie forestière du Canada*, Hull: Imprimeur de la reine, 1957.
- Kennedy, Howard, *Report of the Ontario Royal Commission on Forestry* Toronto: Imprimeur de la reine, 1947.



LE RÉSEAU FERROVIAIRE DU NORD-EST

AVANT 1900

par Denis VIGEANT

Le développement du réseau ferroviaire du Nord-Est de l'Ontario au XIX^e siècle s'est fait par la construction du Pacifique-Canadien dont la ligne principale est terminée en 1885.

Cependant, le réseau que l'on connaît aujourd'hui s'est surtout érigé au début du XX^e siècle (1900-31).

Je traiterai du Pacifique-Canadien, de ses embranchements et aussi des principaux projets non réalisés durant le siècle.

Le Pacifique-Canadien: le tracé

Déjà en 1871, l'équipe d'arpenteurs du Pacifique-Canadien était formée. On engage Sandford Fleming comme ingénieur-en-chef, fonction qu'il occupait déjà dans l'Intercolonial. Les autres membres sont choisis durant l'année 1872.¹

En 1874, le gouvernement passe le Canadian Pacific Railway Act.² Par ailleurs, Fleming en 1858 fait paraître une brochure où il préconise une première ligne ferroviaire pan-britannique.³ Il aura l'occasion de publier plusieurs rapports dont certains intéressent la région du Nord-Est de l'Ontario.⁴

Avant que le tracé ne soit définitivement fixé, il est à plusieurs reprises modifié. Dans la région, trois principaux tracés sont proposés par les ingénieurs et c'est par le livre: *Canadian Pacific Railway, A Report of Progress on the Explorations and Surveys up to January, 1874*, qu'il nous les fait découvrir. En ce qui nous concerne, le C.P.R. préconisera le chemin le plus au sud (sud du lac Nipigon) des 3 chemins possibles qui lui avaient été proposés. Ceci permet à la compagnie de sauver des milles et de se rapprocher des populations et de plus de faire passer le chemin sur des terrains à pente plus douce que les chemins du nord.

On propose un chemin au sud de la rivière Abitibi pour longer le lac Témiscamingue et se terminer à Mattawa et de là projeter sur la rive québécoise longeant l'Outaouais vers Montréal.

Un second chemin longerait la rivière aux Esturgeons jusqu'au lac Nipissingue pour se terminer à l'est du lac.

Un troisième chemin (celui qui sera finalement adopté) passe encore plus au sud. Il longe le lac Supérieur, passe au nord de Michipacoten puis à l'endroit où est situé aujourd'hui Chapleau vers Biscotasing, emprunte la rive de la rivière Spanish, pour traverser Sudbury et se diriger vers North Bay.⁵

Il faut par la suite attendre le rapport du ministre des chemins de fer et des canaux en 1879 pour avoir plus de précision sur les dernières données

des explorateurs de Fleming.

On propose plus exactement que la ligne passe à l'angle sud-est du lac Nipissingue et en s'étendant à la fois vers l'ouest et le nord en direction du lac Supérieur.⁶

Le rapport souligne que les équipes explorent la région entre la rivière aux Esturgeons et la rivière Spanish et la région à l'est de Thunder Bay.⁷

Malgré tous les plans tracés, la construction du chemin de fer n'aura pas toujours suivi les recommandations des ingénieurs et l'exemple frappant de cet état de chose fût l'accident de parcours où la voie a passé au nord du lac Ramsey au lieu du sud mais cela a permis de découvrir d'importants gisements miniers dans la région de Sudbury.⁸

En 1872, la lutte se corse entre les financiers de Montréal et de Toronto pour savoir qui profiterait du terminus. En 1874, sous Alexander Mackenzie, le gouvernement fédéral, pour ne déplaire ni aux uns ni aux autres, décide que le terminus sera à Callander (Bonfield). C'est plus tard que la Canadian Pacific Ry. Co. prend forme par une loi fédérale passée sous John A. Macdonald en 1881.⁹

Les dirigeants ne lésinent pas. Dès la même année, ils achètent la Canada Central Ry. Co. qui est un amalgame du North Shore Ry. Co.; The Vaudreuil Ry. Co.; The Montreal and Bytown Ry. Co.; The Bytown and Pembroke Ry. Co.; et du Brockville and Ottawa Ry. Co.¹⁰

Le chemin existant comprenait une ligne d'Ottawa à Pembroke. Le C.P.R. termine l'engagement du Canada Central (1874) en finissant le chemin de fer jusqu'à Bonfield en 1882.

En 1883, on construit jusqu'à Sudbury soit 100 milles à l'ouest de Bonfield de même que l'embranchement de Sudbury à Algoma-Mills. En 1885, la ligne entre Sudbury et Thunder Bay est terminée, donnant la distance de 650 milles.¹¹ Le gouvernement donne une subvention de \$15,384.61 et 9,615.36 acres par mille de Bonfield au lac Supérieur.¹² On rapporte qu'il y avait entre 10,000 à 15,000 hommes sur le chantier à l'été 1884 ce qui nous renseigne sur l'ampleur des travaux.¹³ En 1888, on ouvre finalement la section entre Algoma-Mills et Sault-Sainte-Marie.

Les terminus

Au réseau du Pacifique-Canadien, il faut bien ajouter les gares qui se greffent à différents endroits. Nous savons que le Grand-Tronc s'est buté à toujours demander de prolonger son réseau vers l'ouest en passant par le sud des Grands-Lacs, soit aux Etats-Unis, au lieu de promouvoir une ligne pan-canadienne. L'histoire nous a montré que ce choix était inacceptable.

Pour réparer sa gaffe, la compagnie du Grand-Tronc décide de rallonger une de ses voies qui s'arrêtait originellement à Gravenhurst, au nord du lac Simcoe, jusqu'à North Bay et construit par la Northern, Northwestern and Sault-Sainte-Marie Ry. Co. La ligne ouvre en 1886.

Le Grand-Tronc a l'intention ensuite de prolonger sa ligne jusqu'à Sault-Sainte-Marie et de là de se raccorder aux lignes américaines. Le Pacifique-Canadien qui avait vu le jeu s'est alors empressé de terminer le prolongement entre Algoma-Mills et Sault-Ste-Marie, coupant l'herbe sous le pied au Grand-Tronc encore une fois, rendant donc superflue et non rentable la construction d'une deuxième ligne.¹⁴ C'est là que se terminent les dernières constructions au XIX^e siècle. Mais la guerre continue au XX^e siècle entre le C.P.R. et le Grand-Tronc.

Le Pacifique-Canadien utilise la route Nipissingue-Toronto du Grand-Tronc qu'il doit payer à gros prix. Il décide alors de faire le détour par ses propres lignes en passant de North Bay via Smiths Falls pour se rendre à Toronto. Ce détour est peu rentable pour la compagnie et elle entreprend de construire sa propre ligne entre Sudbury et Kleinburg, terminée en 1909.

Si au XIX^e siècle, les chemins de fer du Nord-Est de l'Ontario ne représentaient pour les compagnies qu'un passage vers l'ouest, la découverte d'importants gisements miniers leur a fait changer d'avis et l'on assiste à la construction d'autres chemins de fer au XX^e siècle: le Témiscamingue-Nord-Ontario (North Bay à Moosonee); l'Algoma-Central (Sault-Sainte-Marie à Hearst); l'Algoma-Eastern (Sudbury à Petit-Courant); et les transcontinentaux: le Canadien-Nord (Thunder Bay à Caprèol, puis de Caprèol à Toronto, et Caprèol à Montréal); et le transcontinental qui traverse tout le nord de l'Ontario à la hauteur de Cochrane.

Conclusion

Somme toute, l'arrivée du chemin de fer a sonné le réveil aux gens que le Nord-Est de l'Ontario regorge de vastes ressources, notamment le bois. L'agriculture se développe au rythme où les colons s'installent mais la grande découverte, comme il a été signalé plus tôt, est celle des gisements miniers qui en fait aujourd'hui l'une des plus prolifiques régions d'extraction minière.

Appendice: les projets

On ne se trompe pas en disant qu'il y a eu plus de projets non-réalisés que de chemins effectivement construits. Je reproduis ici par ordre chronologique ces projets qui préconisaient soit la traversée complète de la région ou simplement les terminus que l'on voulait y implanter:

ANNÉE	COMPAGNIE	TRACÉ
1867	Toronto and Nipissing Ry. Co.	Toronto au lac Nipissingue.
1871	Sault-Sainte-Marie Ry. and Bridge Co.	Sault-Sainte-Marie au lac Nipissingue.
1871-2	Hamilton and North Western Ry. Co.	Hamilton à Tay avec prolongement au lac Nipissingue.
1875	Québec and Lake Huron direct Ry. Co.	Québec au lac Nipissingue.
1879	Atlantic and Northwest Ry. Co.	Lac Mégantic à Ottawa à la rivière aux français.
1880	Sault-Sainte-Marie Ry. Co.	Sault-Sainte-Marie au lac Nipissingue

1882	Lake Superior and James Bay Ry. Co.	Michipicoten à la Baie d'Hudson.
1884	Lake Nipissing and James Bay Ry. Co.	Callander à Moose Factory (tracé du T-N-O).
1884	Brockville, Westport and North-Western Ry. Co.	Brockville à la baie Georgienne à Sault-Sainte-Marie
1886		Transcontinental Pacifique-Athlantique.
1888	Belleville and Lake Nipissing Ry. Co. et la Central Ontario Ry. Co.	Belleville au lac Nipissingue à Sudbury.
1890	Ontario, Hudson's Bay and Western Ry. Co.	Sault-Sainte-Marie à Moose Factory.
1891	Peterborough, Sudbury and Sault-Sainte-Marie Ry. Co.	Cobourg à Peterborough à la rivière aux Français à Sudbury et au Sault-Sainte-Marie.
1891	Atikokan Iron Range Ry. Co.	District de Thunder Bay à Sturgeon Falls.
1893	Sudbury and Nipissing Ry. Co.	Humboldt à Sudbury au lac Wahnapiatae.
1893	Lake Superior and Algoma Colonization Ry. Co.	proche de Thunder Bay à Dowling à Balfour ou Rayside.
1893	Atlantic and Lake Superior Ry. Co.	Gaspé au district d'Algoma.
1895	Lindsay, Haliburton and Mattawa Ry. Co.	Haliburton à Mattawa.
1895		Trans-Canada. (Roberval à Moosonee à l'océan Pacifique).
1895	Canadian Northern Ontario Ry. Co (Mackenzie et Mann)	Toronto à Parry Sound à la rivière aux français au lac Wahnapiatae à la rivière Moose.
1898	Toronto and Hudson Bay Ry. Co.	Toronto à l'embouchure de la rivière Moose ou Albany ou Churchill avec embranchement à North Bay, à Sudbury et au lac Wahnapiatae.
1899	Lake Huron and Northern Ontario Ry. Co. (Bruce Mines and Algoma Ry. Co.)	Bruce Mines à Rock Lake Copper Mines
1899	Haliburton, Whitney and Mattawa Ry. Co.	Haliburton à Mattawa

Notes

1. P. Berton, *The national dream*, Toronto, 1970, p. 391.
2. P. Berton, *The national dream*, Toronto, 1970, p. 252.
3. G. Gervais, *Le réseau ferroviaire du Nord-Est de l'Ontario, 1881-1931*, publié dans la *Revue de l'Université Laurentienne*, vol. XIII, no 2, fév. 1981, p. 35-64.
4. Voici quelques unes des publications de Sandford Fleming: "Progress Report on the Canadian Pacific Railway Exploratory Survey", Ottawa, 1872; "Report on Surveys and Preliminary Operations of the Canadian Pacific Railway up to January, 1877", Ottawa, 1877; "Reports and Documents in Reference to the Location of the Line and a Western Terminal Harbour", Ottawa, 1878; "Report and Document in Reference to the Canadian

Pacific Railway”, Ottawa, 1880; “Memorandum addressed to the Honourable, The Minister of Railways and Canals by the engineer-in-chief of the Canadian Pacific Railway”, Ottawa, 1880.

On retrouve plusieurs de ces publications dans la bibliographie de P. Berton, *The national dream*, Toronto, 1970, p. 416

5. S. Fleming, *Canadian Pacific Railway, Maps and Charts to accompany report on the explorations and surveys up to January 1874*, Ottawa, 1874.
P. Berton, *The last spike*, Toronto, 1971, p. 280.
6. Sessions Papers, “Annual report of the minister of Railways and Canals for the fiscal year 1st July 1878 to 30th June 1879...” Ottawa, 1879, vol. 10, no 187-188.
7. Sessions Papers, “Annual report of the minister of Railways and Canals for the fiscal year 1st July 1879 to 30th June 1880...” Ottawa, 1880, vol. 4, no 6.
8. P. Berton, *Le grand défi: le chemin de fer canadien*, Montréal, 1975, p. 172.
9. P. Berton, *The national dream*, Toronto, 1970, p. 398.
10. R. Dorman, *A statutory history of the steam and electric railways of Canada, 1836-1937. Department of transport*, Ottawa, 1938.
11. P. Berton, *Le grand défi...* Montréal, 1975, p. 172.
12. H.A. Innis, *A history of the Canadian Pacific Railway*, E.U., 1923, p. 98.
13. P. Berton, *Le grand défi...*, Montréal, 1975, p. 165.
14. G. Gervais, *Le réseau ferroviaire...*
15. R. Dorman, *A statutory history...*, Ottawa, 1938.

Note sur les sources bibliographiques

Les publications de Pierre Berton nous sont d'un grand secours pour la bonne compréhension des événements politiques et la formation de la compagnie du Pacifique-Canadien. Le livre: *The national dream*, Toronto, 1970 repris dans l'édition française sous: *Le grand défi: le chemin de fer canadien*, Montréal, 1975, sont ceux qui nous intéressent le plus pour la période 1871-1881 nous démontrant le jeu de coulisse des politiciens. *The last spike*, Toronto, 1971, se rapporte à la période de construction en mettant l'accent sur l'ouest du pays.

Le livre de J.L. McDougall, *Le Canadien-Pacifique*, Montréal, 1968 nous donne sensiblement les mêmes résultats.

Sandford Fleming, ingénieur-en-chef du pacifique-Canadien à partir de 1871, nous livre des rapports extrêmement intéressants concernant les taux de dénivellation des chemins proposés et de multiples autres informations. Fleming publie tout près d'une dizaine de publication et j'ai retenu les “Sessional Papers”, *Annual report of the minister of Railways and Canals for the fiscal year 1st July 1878 to 30th June 1879 on the works under his control*, Ottawa, 1879, ainsi que l'année suivante; et *Canadian Pacific Railway, A report of Progress on the Explorations and Surveys up to January 1874*, Ottawa, 1874, ainsi qu'un feuillet comprenant les cartes publiées la même année.

H.A. Innis compose une oeuvre dans le genre de Berton: *A history of the Canadian Pacific Railway*, E.U., 1923, qui fait surtout état de l'évolution des états financiers de la compagnie.

Pour ce qui est de faire l'inventaire des projets de construction et des constitutions des compagnies, Robert Dorman publie pour le département des transports: *A statutory history of the steam and electric railways of Canada 1836-1937*, Ottawa, 1938.

G.R. Stevens dans: *History of the Canadian National Railways*, Toronto, 1973, porte son attention sur l'autre grand chemin de fer canadien. La ligne Gravenhurst à North Bay est celle qui nous intéresse plus particulièrement.

En dernier lieu, une source synthèse de ces ouvrages se retrouve dans l'article de Gaëtan Gervais, professeur d'histoire à l'Université Laurentienne, “Le réseau ferroviaire du nord-est de l'Ontario, 1881-1931” dans *Revue de l'Université Laurentienne* vol. XIII, no 2, fév. 1981, p. 35-63.

LE NORD-EST ONTARIEN VERS 1900:

UNE VUE STATISTIQUE

par Chantal GILLET

L'objet de cette recherche est de présenter un éventail de ce que l'on peut trouver en statistique sur le Nord-Est de l'Ontario, et des applications que l'on peut en tirer.

Des deux secteurs principaux envisagés, le premier s'attardera sur des données démographiques qui permettent d'évaluer la progression de la colonisation, les caractéristiques de la population etc..., tandis que le second, se basant sur des données économiques, illustrera des domaines tels que l'agriculture, l'industrie du bois, des mines etc...

Les sources principales émanent de documents officiels tels le *Recensement du Canada*, le "*Report of the Registrar General of Ontario*", le "*Report of the Commissioner of Crown Lands*".

Aspects démographiques et sociologiques

1. Pyramides des âges

Par l'analyse de ces pyramides (voir tableaux 1.1 à 1.13), deux phases de colonisation émergent. La première, de 1860 à 1870, se caractérise par une population encore inférieure à 5000 personnes et par des groupes d'âges (par sexe) qui atteignent moins de 500 personnes en effectifs.

Pour le district d'Algoma, dans l'ensemble, la composition par sexe est assez équilibrée, surtout en ce qui concerne Algoma Centre en 1870, avec toutefois une avance des éléments masculins âgés entre 20 et 40 ans, soit la population active par excellence, qui se consacre essentiellement aux travaux de chantiers ou miniers.

La composition par âge, par le faible nombre de personnes âgées, fait penser à une immigration récente, idée renforcée par un groupe de jeunes adultes assez important et qui influence directement le taux de natalité. A ce sujet, une certaine hausse des naissances (en-dessous de 10 ans) peut se vérifier, surtout dans Algoma Centre en 1870 où le taux de natalité est élevé.

Le district de Nipissing présente d'autres caractéristiques. En effet, la première pyramide (1860) est remarquable par la disproportion entre les deux sexes, la population masculine étant sur-représentée avec 89.2%. Le faible nombre de femmes ne peut évidemment pas permettre un accroissement normal de la population à ce stade (les pyramides suivantes confirment cette idée).

Ce décalage est significatif en ce sens qu'il indique une population d'immigrants récents, non encore installés en famille et la plupart travaillant dans des camps de bûcherons. La décennie suivante va estomper ce déséquilibre par l'élément féminin qui prend proportionnellement plus d'importance et par la population de moins de 20 ans qui régularisera la situation par son équilibre.

Quant au district de Manitoulin, de par sa composition par âge, il indique que la population de jeunes adultes est très importante et que l'équilibre des sexes presque parfait est influent au niveau de la nuptialité et de la natalité.

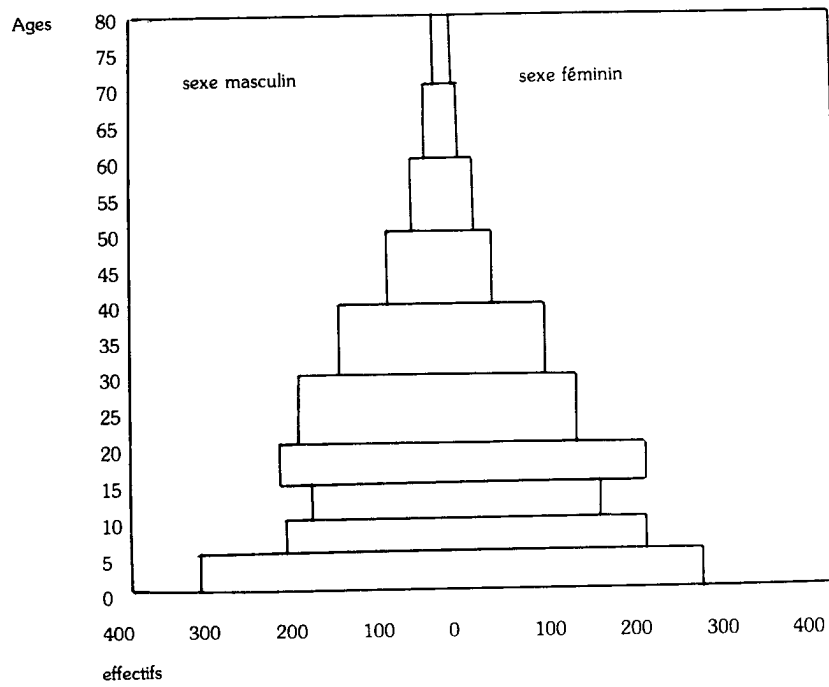
Cette première phase de colonisation illustre donc le début d'un mouvement qui s'amplifie par une population jeune et peu de vieillards, et par une augmentation sensible de la natalité.

La deuxième période, de 1880 à 1900, témoigne d'une colonisation désormais bien établie. Les pyramides des âges montrent successivement un élargissement de la base, soit des taux de natalité croissants, et un élargissement progressif des adultes et vieux, soit une population qui, faible au début, se normalise de plus en plus.

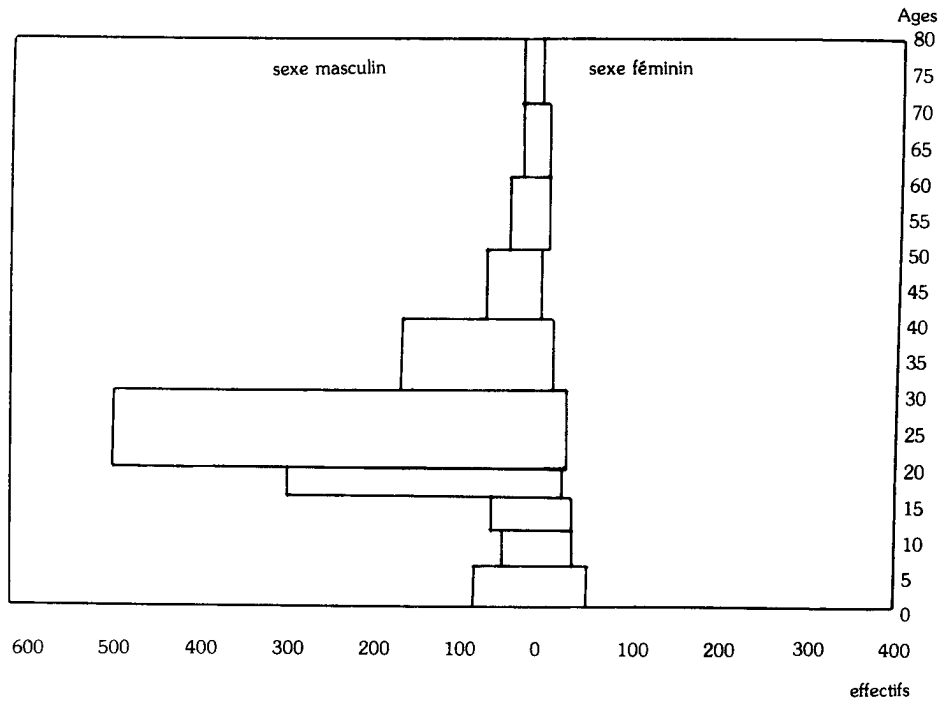
Les compositions par sexe et par âge sont équilibrées avec toutefois une caractéristique d'importance qui confirme la première phase: dans chaque cas, un excédent de la population masculine entre 20 et 35 ans apparaît, ce qui correspond toujours à une immigration d'ouvriers qui se destinent à l'industrie forestière ou minière.

PYRAMIDES DES ÂGES

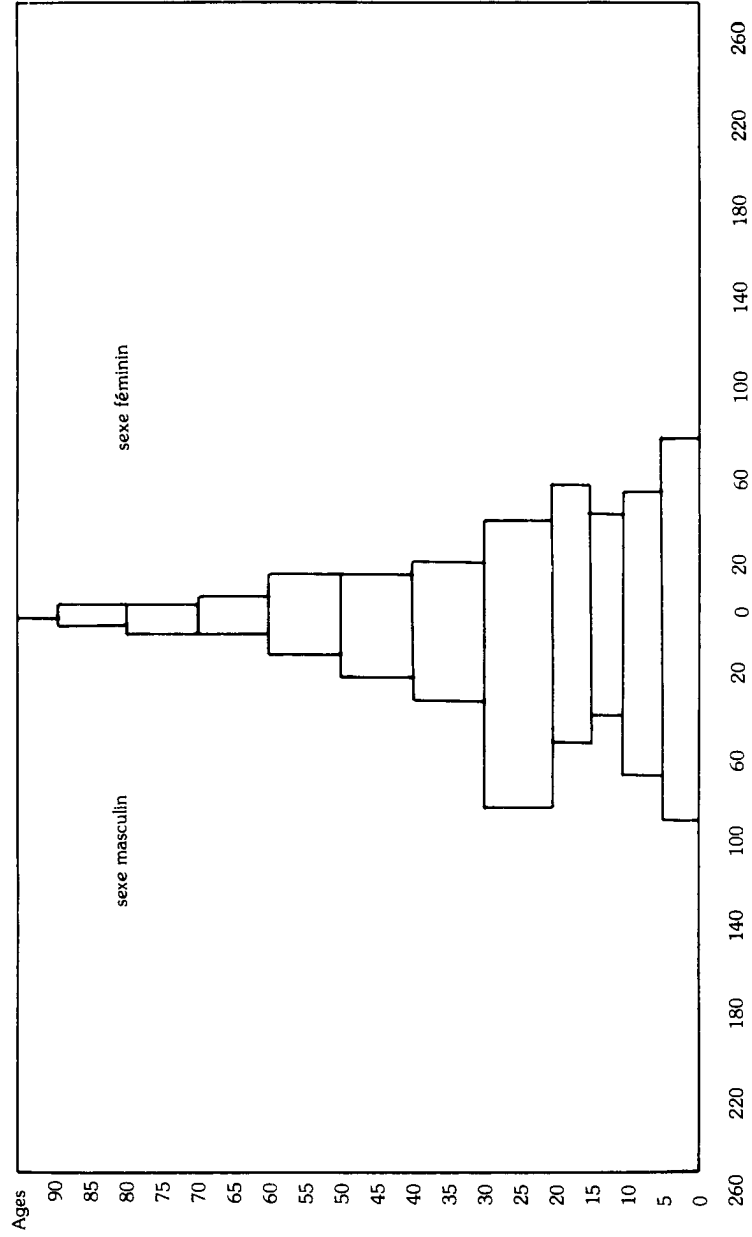
Tab 1.1 1860-1861: comté d'Algoma



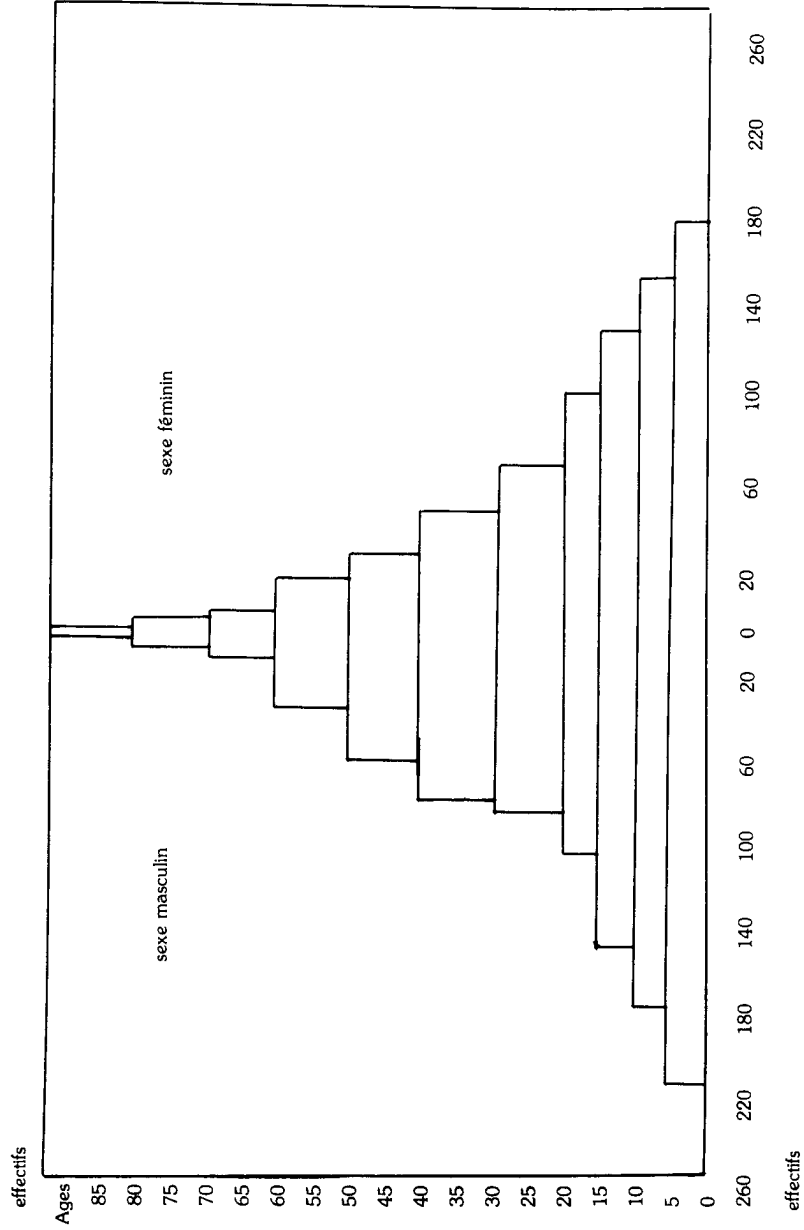
Tab 1.2 1860-1861: comté de Nipissing



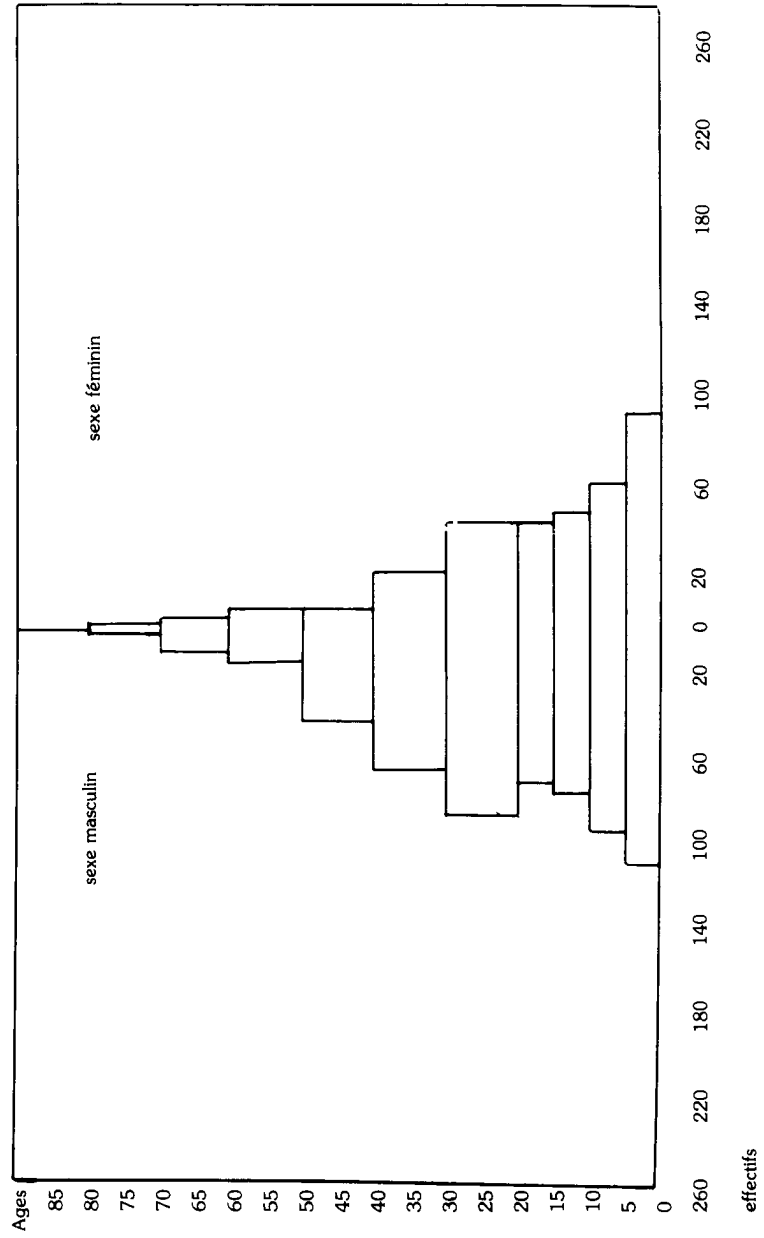
Tab 1.3 1870-1871: District d'Algoma Est



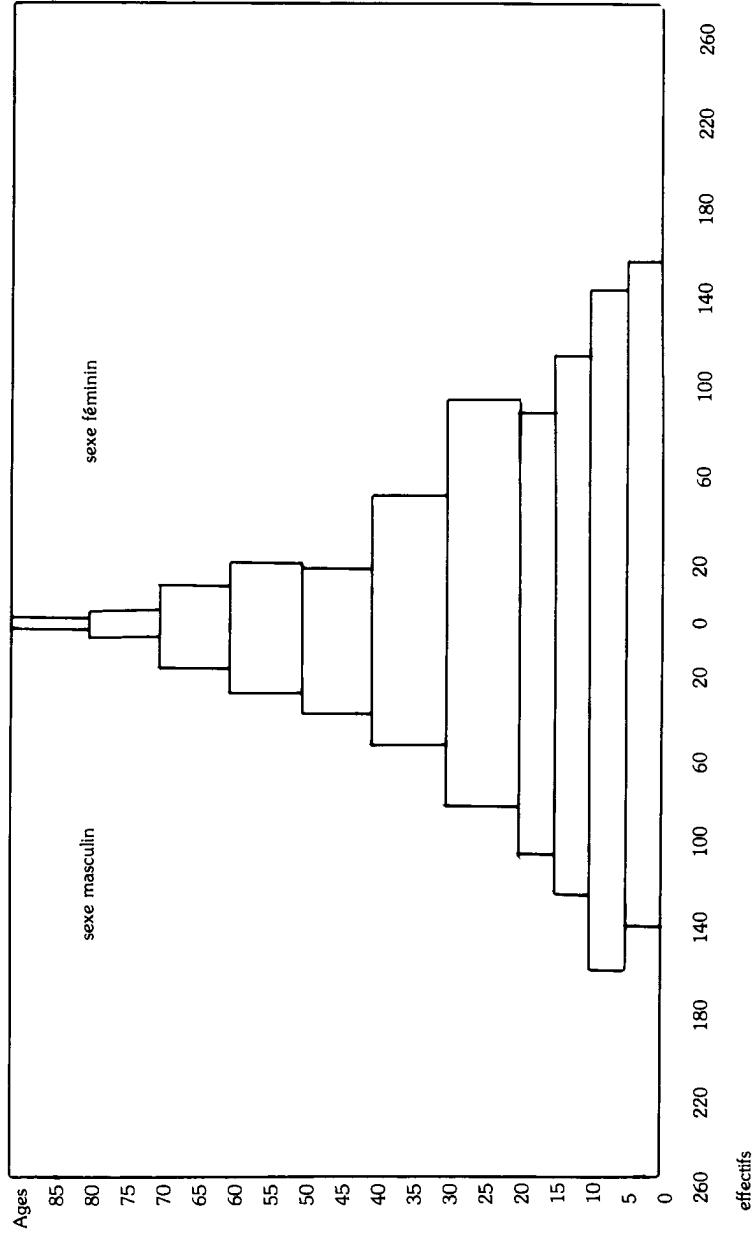
Tab 1.4 1870-1871: District d'Algoma Centre



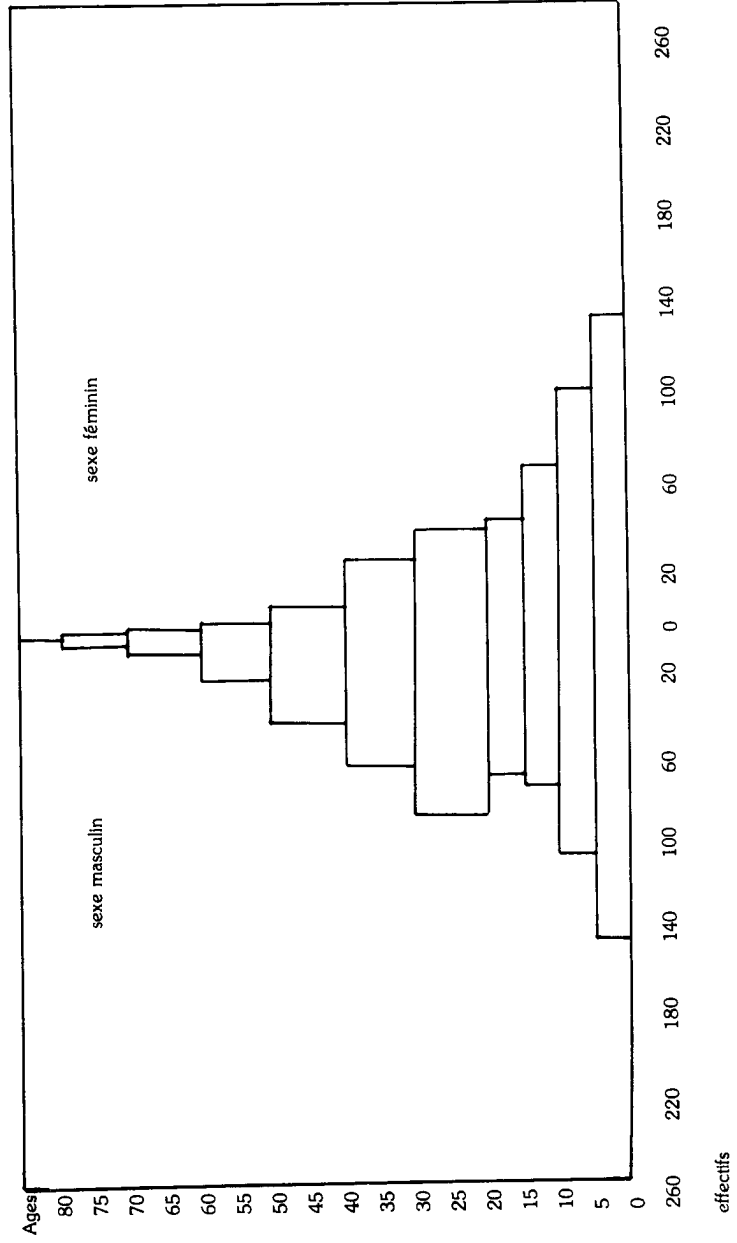
Tab 1.5 1870-1871: District d'Algoma Ouest



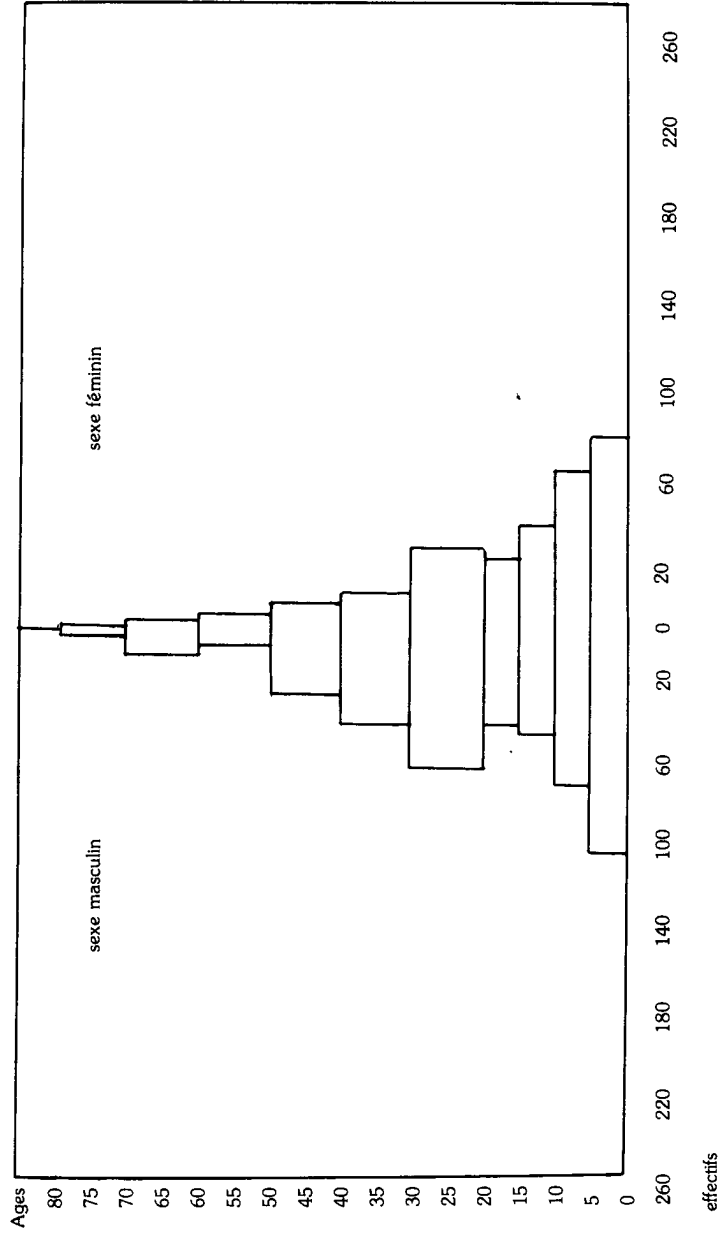
Tab 1.6 1870-1871: District de Manitoulin



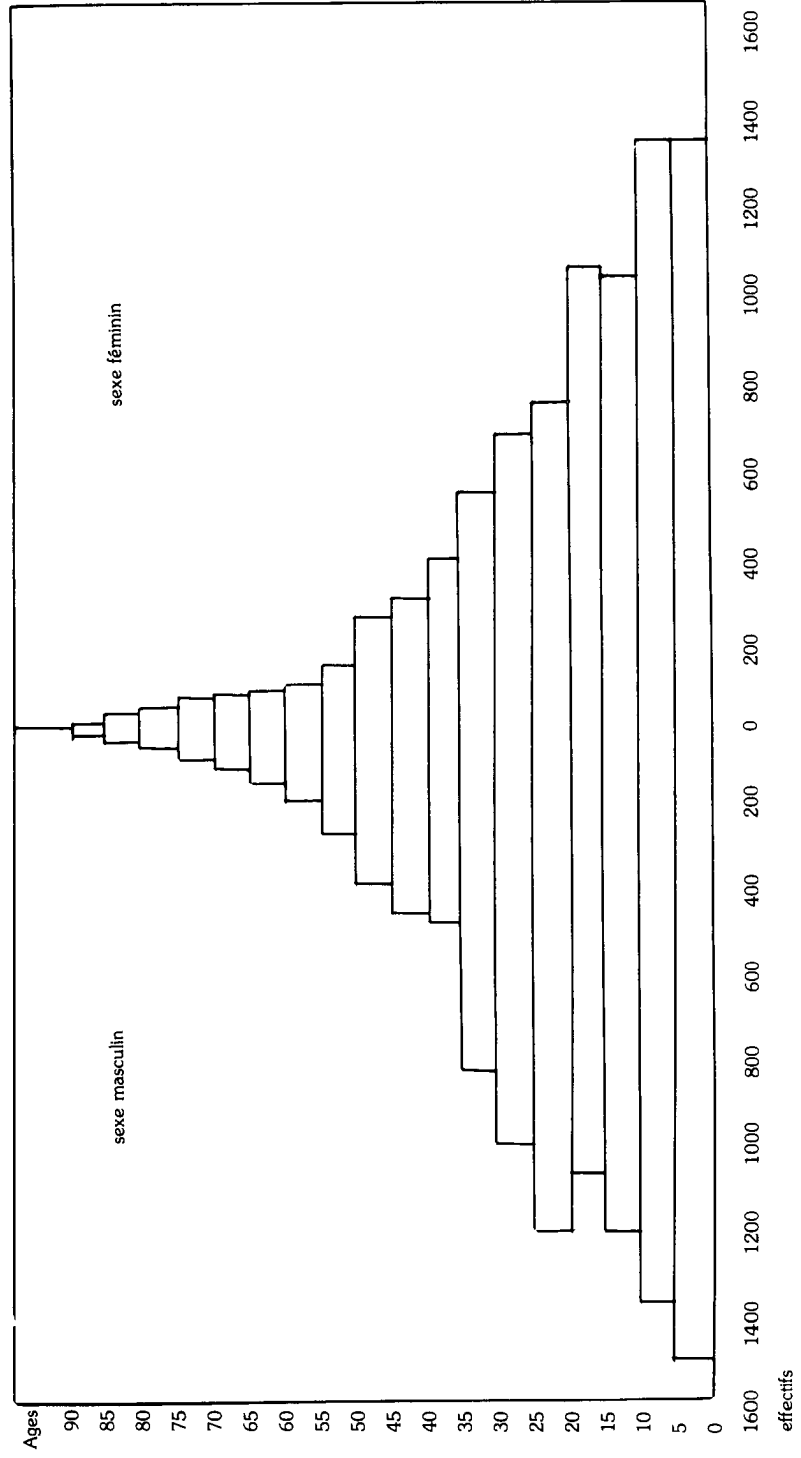
Tab 1.7 1870-1871: district du Nipissing sud



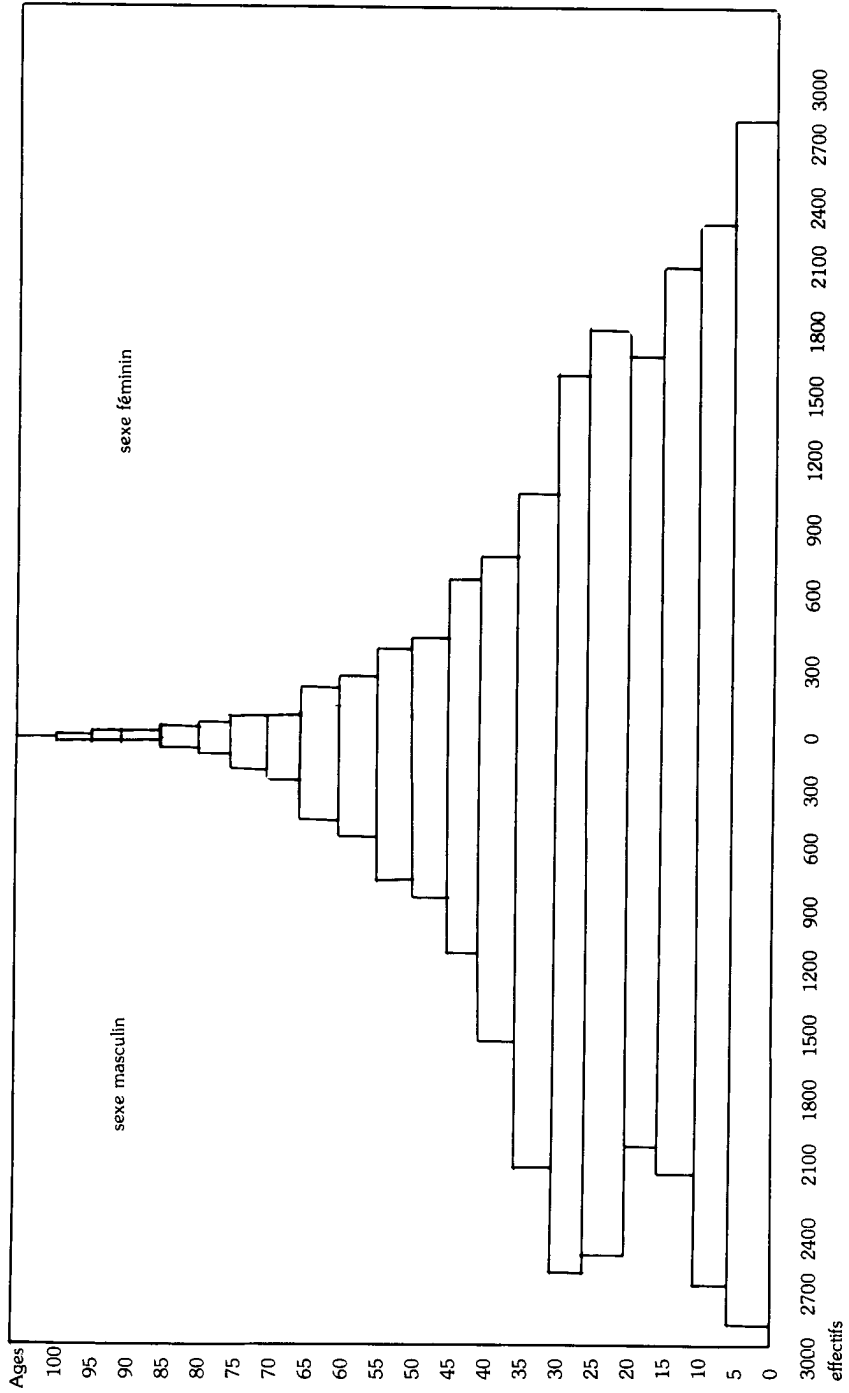
Tab 1.8 1870-1871: district du Nipissing nord



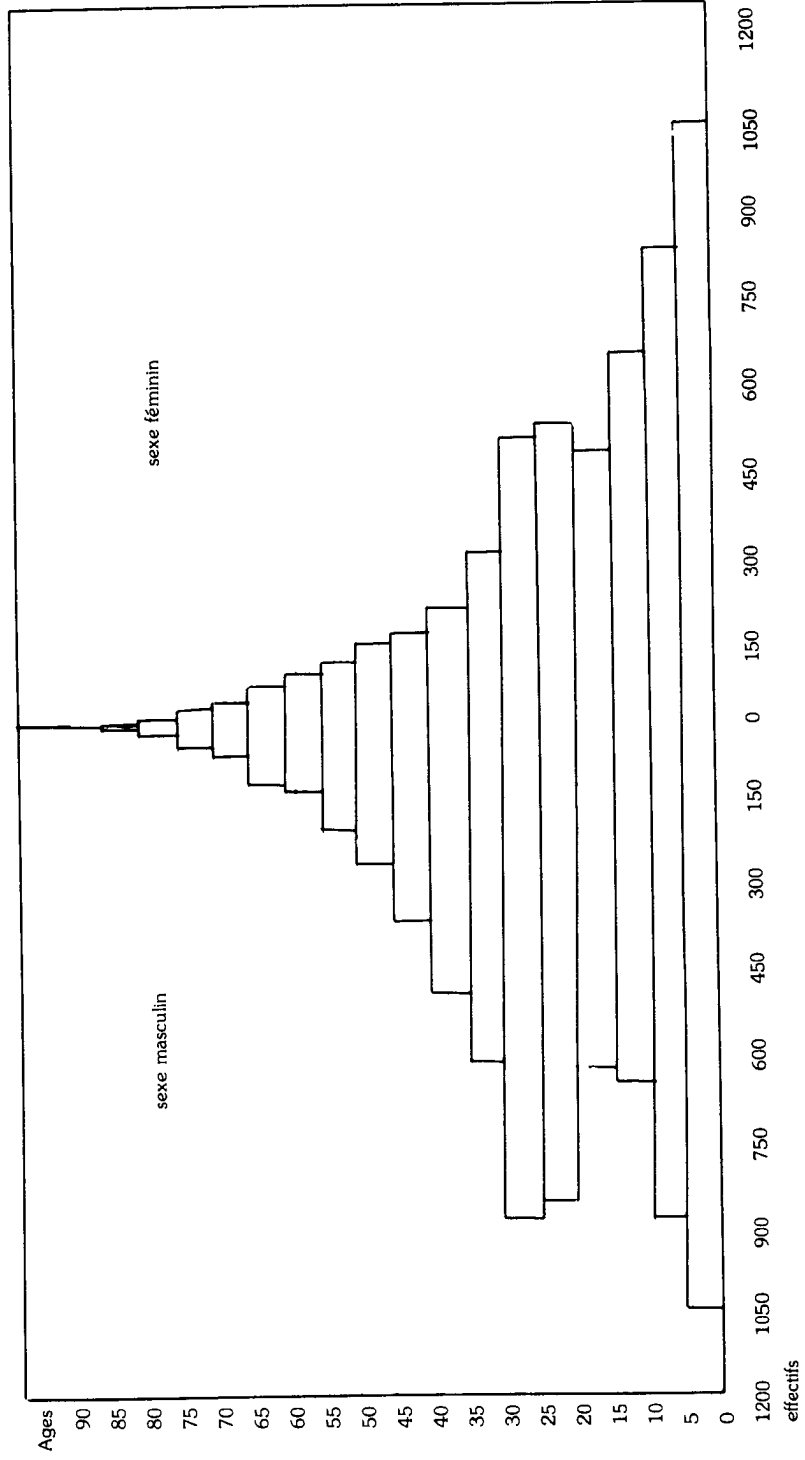
Tab 1.9 1880-1881: District d'Algoma



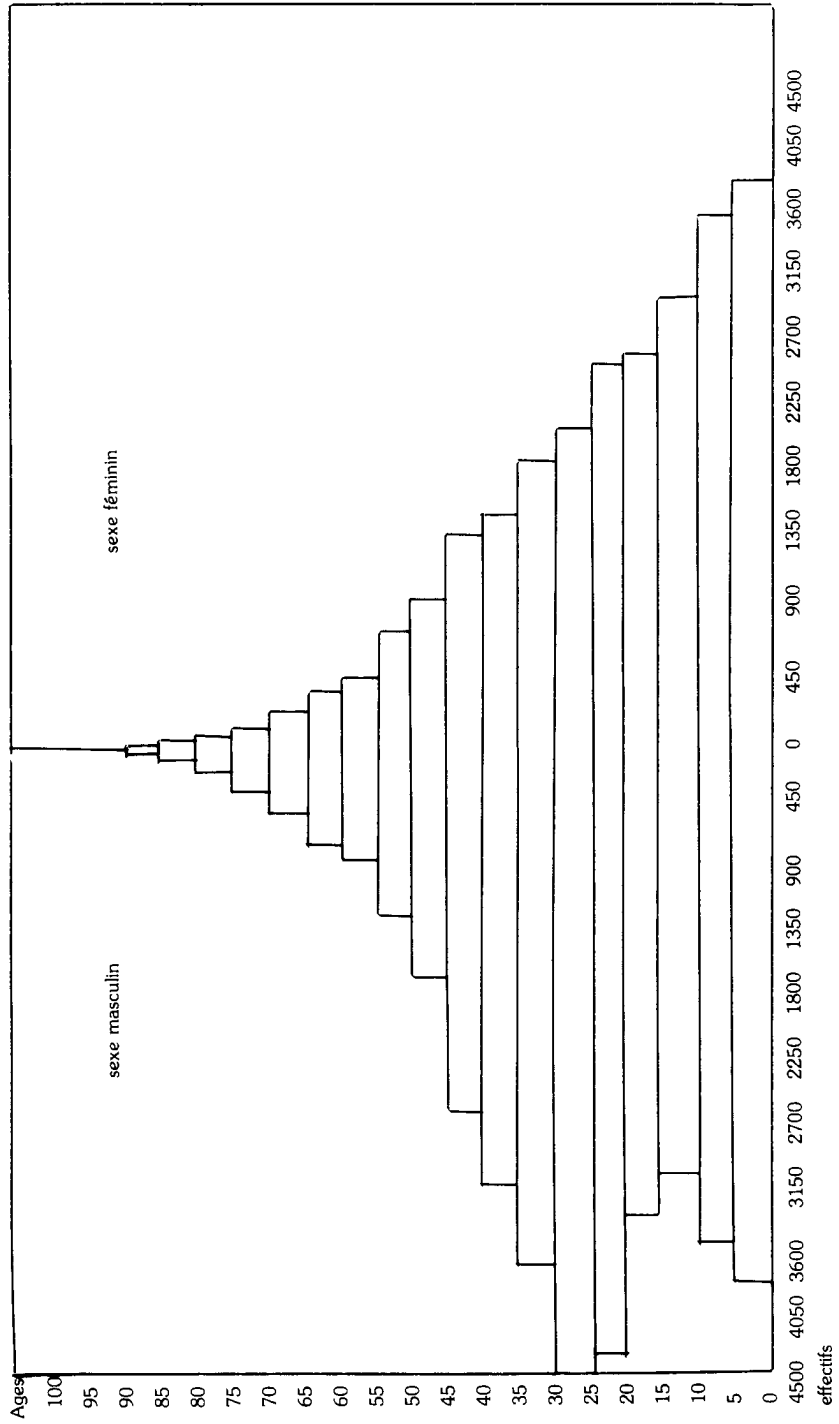
Tab 1.10 1890-1891: District d'Algoma



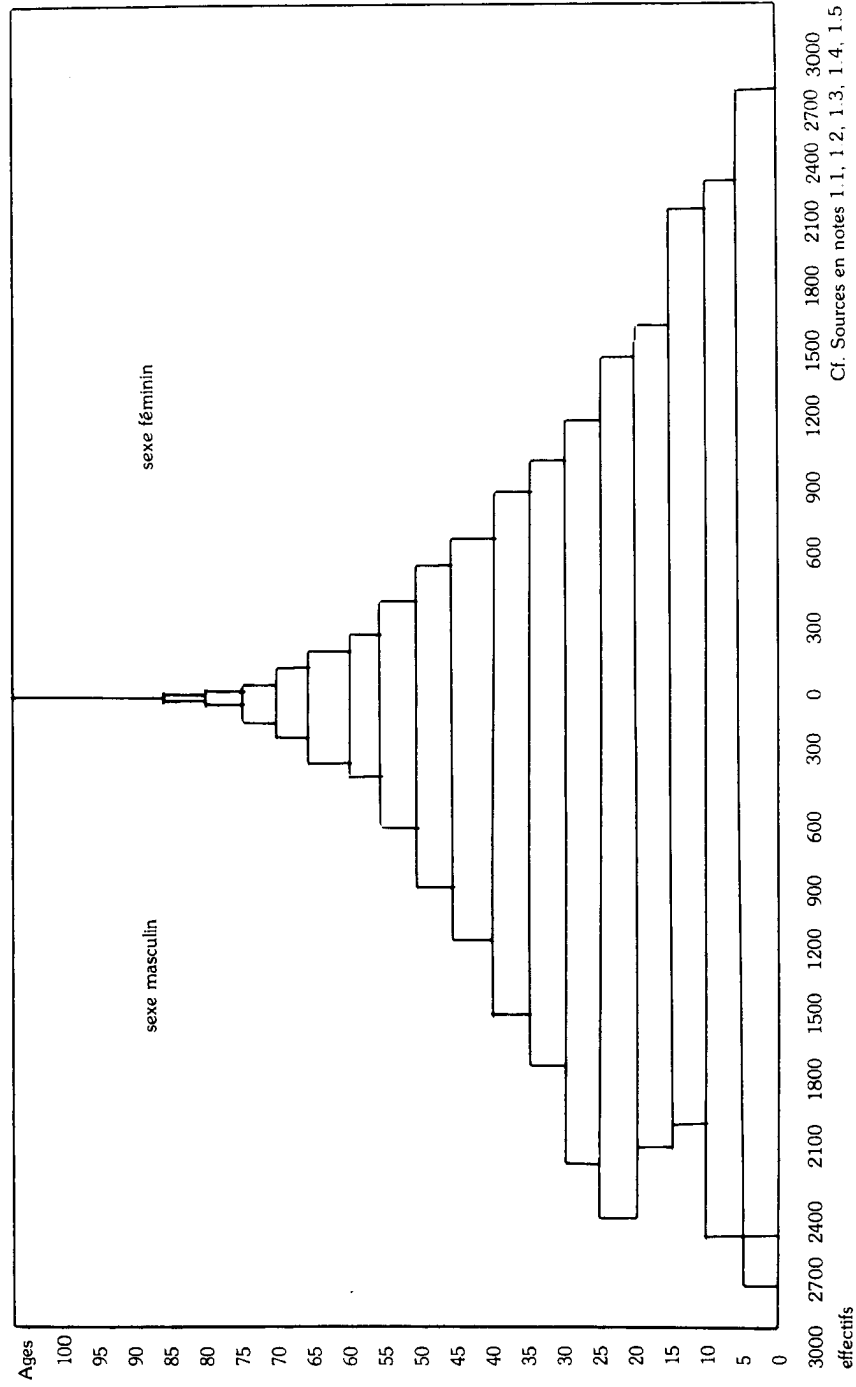
Tab 1.11 1890-1891: District du Nipissing



Tab 1.12 1900-1901: District d'Algoma



Tab 1.13 1900-1901: District de Nipissing



A la fin du XIX^e siècle, ces régions du Nord-Est ontarien connaissent donc un développement démographique considérable. Le tableau 2 (infra) montre bien l'évolution de cette nouvelle population qui, stationnaire dans la première décennie, augmente rapidement durant les 30 dernières années. En 40 ans, Algoma et Nipissing voient leur population se multiplier respectivement par 13 et par 17. Dans le district d'Algoma, l'impulsion se fait sentir surtout entre 1871 et 1881 (population multipliée par 4) tandis que pour Nipissing, c'est surtout après 1881 que la population progresse définitivement (multipliée par 3,5 de 1881 à 1891 et par 2,5 de 1891 à 1901).

tab. 2 Evolution de la population dans Algoma et Nipissing de 1861 à 1901

district \ année	1861	1871	1881	1891	1901
Algoma	4916	5007	20320	41856	63850
Nipissing	2094	2247	3500	13020	36551

Cf. source en note 2

Après avoir analysé les caractéristiques générales de la population du Nord-Est de l'Ontario, nous pouvons nous attarder quelque peu sur plus de détails en nous référant par exemple à l'état civil des districts envisagés et ce à cinq moments donnés (voir tableau 3).

Par la répartition des sexes et conformément aux pyramides, un certain équilibre s'implante en général, exception faite du district de Nipissing en 1860 où la population féminine ne représente que 10,8%.

Si l'on considère les mariages, on remarque pourtant que la population masculine du Nipissing en 1860 est mariée à un taux de 24%. Les 449 hommes mariés ne sont accompagnés que de 84 épouses ce qui indique que ce groupe masculin a émigré uniquement pour travailler dans le secteur du bois (Cf. les Professions, tableau 7.5) et non pour s'y installer définitivement en famille, du moins dans l'immédiat.

Les tableaux suivants apportent d'autres éléments permettant de cerner davantage la population étudiée. En prenant les districts d'Algoma et de Nipissing à la date initiale de cette analyse, soit 1860, et par les deux premiers tableaux (4.1 et 4.2), nous pouvons nous renseigner sur l'origine de la population mais aussi sur son caractère "racial" et linguistique.

tab. 3 Etat civil de 1860 à 1897 dans Algoma, Nipissing et Manitoulin

District	année	pop. totale	sexes		& %		mariages & %		Célibats* & %		veuves & %		
			H	F	2 596	47,2	52,8	567	21,8	1 996	76,9	33	1,3
Algoma	1860	4 916	H	F	2 320	47,2	52,8	567	21,8	1 996	76,9	33	1,3
Nipissing	1860	2 094	H	F	1 867	89,2	10,8	449	21,8	1 700	73,3	78	3,3
Alg. Est	1870	977	H	F	827	84,6	15,4	84	24,0	1 400	75,0	18	1,0
Alg. Centre	1870	2 177	H	F	1 166	53,6	46,4	365	31,3	770	66,0	31	2,7
Alg. Ouest	1870	1 853	H	F	984	53,1	46,9	290	29,5	669	68,0	25	2,5
Nip. Sud	1870	1 399	H	F	827	59,1	40,9	194	33,9	495	57,0	85	9,7
Nip. Nord	1870	848	H	F	489	57,7	42,3	123	25,1	350	71,6	16	3,3
manitoulin	1870	2 011	H	F	1 051	52,3	47,7	334	32,3	226	63,0	17	4,7
Algoma	1880	20 320	H	F	11 146	54,9	45,1	328	31,8	693	65,9	24	2,3
Algoma	1890	41 856	H	F	23 371	55,8	44,2	-	-	576	60,0	56	5,8
Nipissing	1890	13 020	H	F	7 195	55,3	44,7	-	-	-	-	-	-
Algoma	1897	17 634	H	F	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nipissing	1897	12 511	H	F	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Cf. source en note 3

* enfants compris.

tab. 4. Quelques caractéristiques
de la population d'Algoma et de Nipissing en 1861

4.1. selon les pays d'origine

	Population	Angleterre & Pays de Galles	Ecosse	Irlande	nés au Canada		Etats-Unis	Nouvelle Ecosse & Ile du Prince Edouard	Nouveau Brunswick	Indes orientales	Prusses, Etats d'Allemagne & Hollande	France	Suède & Norvège	Guernesey, Jersey...
					non-d'origine française	d'origine française								
district d'Algoma vil- lage Sault-Ste-Marie	4018 898	327 34	191 44	94 34	3020 653	253 75	109 45	3 4	1 -	- 1	4 6	7 -	5 1	2 -
Total Algoma	4916	361	238	128	3673	328	154	7	1	1	10	7	6	2
Nipissing	2094	15	38	229	763	963	6	7	4	-	68	-	1	-

4.2. selon la "race"

1860-1861	population totale			"sauvages"				"noirs"			
	T	H	F	T	H	F	%	T	H	F	%
Algoma	4916	2596	2320	3129	1553	1576	63,3	12	7	5	0,2
Nipissing	2094	1867	227	94	51	43	4,5	-	-	-	-

4.3. selon les religions

		Algoma	%	Nipissing	%
population		4 916	-	2 094	-
Eglise d'Angleterre		623	12,7	224	10,7
Eglise de Rome		2,444	49,7	1 564	74,7
presbytériens	Egl. d'Ecosse	250	5,1	122	5,8
	Egl. du Canada	89	1,8	106	5,1
	unis	10	0,2	2	0,1
méthodistes	Wesleyens	456	9,3	60	2,9
	Episcopaux	14	0,3	3	0,1
	Nouvelle connection	4	-	-	-
baptistes	-	-	3	0,1	
luthériens	4	-	2	0,1	
protestants	14	0,3	-	-	
religion inconnue	993	20,2	8	0,4	
aucune croyance	15	0,4	-	-	

Cf. sources en notes 4.1, 4.2 et 4.3

Alors que dans le comté d'Algoma, le groupe de natifs canadiens d'origine française est faible (6,7%), il est assez important dans le Nipissing (46%). La langue française semble donc être compétitive dans le Nipissing et plutôt en mauvaise posture à Algoma.

L'appartenance religieuse étant une source de conflits au Canada et en Ontario au XIX^e siècle, le tableau 4.3 nous renseigne sur les rapports de force entre les religions établies.

A Algoma, la religion catholique domine (49,7%), suivie de la religion anglicane avec 12,7%, des méthodistes avec 9,6% et des presbytériens avec 7,1%. En se référant à l'année 1890 (voir le tableau 5.1) il apparaît que le catholicisme avait beaucoup plus d'adeptes en 1860 et que l'avance des méthodistes se vérifiait déjà.

Dans le Nipissing, la religion catholique domine très nettement avec 74,7%, tout comme le groupe de natifs du Canada d'origine française, ce qui n'est pas sans rapport. Alors que les presbytériens et les anglicans "se tiennent" (11 et 10,7%), cette fois, ce sont les méthodistes qui sont sous-représentés avec seulement 3%.

tab. 5. Exemples divers

tab. 5.1 Exemples de mariages dans le comté d'Algoma en 1890 en tenant compte des âges et de la religion

religion	sexes			Ages	sexes		
	H	F	T		H	F	T
épiscopaux	46	50	96	- de 20 ans	1	69	70
presbytériens	49	48	97	20 à 25 ans	94	123	217
méthodistes	53	45	98	25 à 30 ans	92	35	127
catholiques rom.	91	94	185	30 à 35 ans	32	10	42
baptistes	2	3	5	35 à 40 ans	12	1	13
congrégationnistes	1	-	1	40 à 45 ans	8	2	10
luthériens	6	6	12	45 à 50 ans	1	3	4
évangélistes	-	-	-	50 à 55 ans	-	-	-
quakers	-	1	1	55 à 60 ans	3	-	3
mennonites	-	-	-	60 à 65 ans	1	-	1
autres	-	1	1	65 à 70 ans	-	-	-
non-indiquée	1	1	2	non-donnés	5	6	11
total	249	249	498	total	249	249	498

tab. 5.2 Population de certaines villes du nord-Est ontarien en 1901

villes	population	villages non-incorporés	population
Brampton	2748	Blind River	5498
Copper Cliff	2500	Bloomfield	521
Mattawa	1400	Chapleau	720
North Bay	2530		
Port Arthur	3214		
Sault Ste Marie	7169		
Sturgeon Falls	1418		
Sudbury	2027		

Cf. sources en notes 5.1 et 5.2

Par l'exemple des mariages dans le comté d'Algoma en 1890, (tableau 5.1), nous pouvons illustrer cet aspect religieux. Bien que la religion utilisée pour les célébrations de mariage ne reflète qu'incomplètement les appartenances religieuses, quatre religions dominantes ressortent: les catholiques (romains) avec 37,1%, les méthodistes, les presbytériens et les épiscopaux avec respectivement 19,7%, 19,5% et 19,3%. Les épiscopaux étant issus du groupe méthodiste, ce dernier prend les devants avec un total de 194 soit 39%, ce qui fait suite aux observations pour l'année de 1861.

Ce tableau donne également des indications sur les âges de mariage. La population masculine se marie surtout entre 20 et 30 ans tandis que la population féminine se marie entre 20 et 25 ans. Remarquons que le groupe féminin de moins de 20 ans est 2 fois plus important que celui de 25 à 30 ans.

Après avoir fait le tour de quelques caractères propres à la population du Nord-Est de l'Ontario, quelques données démographiques sont insérées pour des villes de 1901 et ce en guise de conclusion à ce chapitre (voir tableau 5.2). Comme déjà observé auparavant, cette région de l'Ontario s'est développée de façon remarquable durant la fin du XIX^e siècle et certaines villes comme Sault-Sainte-Marie (7169 habitants) peuvent en témoigner de par leur population élevée.

D'autres villes sont appelées à plus de progrès, l'exemple type étant Sudbury, qui à cette date était inférieure à Copper Cliff sur le plan démographique et qui se développera davantage au début du XX^e siècle par la multiplication de ses exploitations minières.

Agriculture et Industries

Si le Nord-Est est en essor, on peut s'interroger sur les différents secteurs qui en sont la cause. En premier lieu, le secteur le plus traditionnel, l'agriculture peut être traité pour le début et la fin de la période étudiée à savoir 1860 et 1900.

tab. 6. Agriculture en 1860 et 1900

6.1 Acres de terre et leur valeur:

années	nombre d'acres de terres						valeur au comptant	
	total d'acres occupés	en culture	en récolte	en pâturage	en verger	en forêts ou inculte	de la terre en \$	des instruments oratoires - \$
Algoma								
1860	22465	1819	679	1131	9	20646	11450	420
1900	575658	106070	-	83488	887	294281	4381708	615199
Nipissing								
1860	16619	2823	2405	418	-	13796	80635	3357
1900	520254	56075	-	25423	57	323622	2478573	317676

Cf. sources en note 6.1

Ce tableau est intéressant par les renseignements qu'il révèle sur la vocation des terres dans Algoma et Nipissing. En 1860, alors que moins de la moitié des terres sont occupées, la vocation première des terres reste la forêt, exploitée ou non, et qui représente les 92% dans Algoma et les 83% dans Nipissing.

Les terres en cultures semblent être en essor dans les deux comtés (8.1% pour Algoma et 17% pour Nipissing) tandis que les pâturages restent limités.

Quarante ans plus tard, le quart de la forêt a cédé la place à la culture qui occupe 10,8% des terres dans Nipissing et en moins grande partie aux pâturages. Le district d'Algoma prend beaucoup d'importance. En 1860, les terres de Nipissing valaient presque dix fois plus que celles d'Algoma et, en 1900, c'est l'inverse qui se produit. L'analyse des différentes cultures accentue ce point parmi d'autres (voir tableau 6.2). En 1860, la production agricole des comtés d'Algoma et de Nipissing ne représente qu'un faible pourcentage de la production globale du Haut-Canada. On peut toutefois voir que les récoltes d'avoine, de pommes de terre et de sucre d'érable sont prospères. Les cultures semblent servir avant tout à la population locale et au bétail.

En 1900, la situation a bien évolué. La pomme de terre est toujours cultivée avec succès, de même que les pois et le blé de printemps. La production en laine prend de l'importance à Algoma, parallèlement à l'élevage du mouton (voir le tableau 6.3 à cet effet) et aux manufactures de vêtement (voir le tableau 7.2).

Ceci nous amène à envisager l'élevage. En considérant le tableau 6.3, on remarque pour 1860 que le bétail destiné à la viande de boucherie (boeufs et cochons spécialement), sans être très important sur le plan provincial, est

6.2 Différentes cultures et production

Variété production et % /Ont.	blé d'automne		blé printemps		orge		Pois		avoine		blé d'inde	
	boisseaux	%	boisseaux	%	boisseaux	%	boisseaux	%	boisseaux	%	boisseaux	%
Algoma 1890	46	-	130	-	145	-	536	-	5025	-	3715	0,2
1900	29881	0,1	130410	1,2	52957	0,3	171563	1,5	645834	0,7	6067	-*
Nipissing 1860	-	-	1640	-	58	-	419	-	18150	0,1	-	-
1900	2904	-	43151	0,7	14857	0,1	74928	0,7	335016	0,4	1058	-*
Variété	pommes de terre		foin		houblon		laine		sucre d'ér.		navets	
production	boisseaux	%	tonnes	%	livres	%	livres	%	livres	%	boisseaux	%
Algoma 1860	29599	0,2	127	-	10	-	1057	-	76944	1,1	3999	-
1900	36476	1,9	51903	1,8	292	-	145854	2,9	-	-	-	-
Nipissing 1860	12376	0,1	949	0,1	-	-	-	-	400	-	929	-
1900	268923	1,4	29424	1,0	256	-	24094	0,5	-	-	-	-

Cf. sources en note 6.2

tab. 7. Manufactures et industries

tab. 7.1. Scieries en 1860 dans Algoma

nombre		1
capital employé - \$		8000
matières brutes employées - \$		2500
nombre d'employés		20
produit annuel	nombre en pied	1000000
	valeur - \$	8000

Cf. source en note 7.1

En 1900, l'industrie du bois a fait son chemin et demeure le secteur-clef dans les districts d'Algoma et de Nipissing. Le tableau suivant (7.2) montre les différentes manufactures de ces deux districts avec en première place les produits des billes (de bois). Ces nombreuses manufactures ont évidemment un effet stimulant sur l'économie par leurs capitaux qui représentent plus de 3 millions pour Algoma et plus de 2 millions pour Nipissing, et aussi par leur besoin en main-d'oeuvre.

Le bois de construction prend une part de moins en moins importante, en partie supplanté par les manufactures de briqueteries, nécessaires à une certaine urbanisation. A Algoma, les quatre fonderies jouissent d'un gros capital (\$365,250.) et ouvrent de nombreux emplois.

Les usines de vêtements pour hommes qui doivent fournir une population surtout ouvrière sont également d'importance appréciable.

7.2. Manufactures en 1900 dans Algoma et Nipissing

	nombre		capital \$		nombre employés	
	Algoma	Nipiss.	Algoma	Nipiss.	Algoma	Nipiss.
produits des billes	59	26	3061561	2208675	2217	1378
produits du bois de construction	4	-	52369	-	65	-
produits des fonderies	4	-	365250	-	298	-
produits des moulins à farine	3	-	6125	-	132	-
habillements d'hommes	9	3	56735	6125	70	21
beurre et fromage	5	-	5275	-	6	-
boulangeries...	3	-	23050	-	23	-
briqueteries...	6	-	68660	-	95	-
autres	10	4	2037781	26800	331	50

Cf. sources en note 7.2

L'importance des fonderies déjà signalée s'inscrit dans le secteur des transformations de produits miniers. Il est connu que la région du Nord-Est est caractéristique par ses nombreuses mines. A la fin du XIX^e siècle, les compagnies minières se répandent dans toute la région: par exemple la "Canadian Copper Co" s'installe à Copper Cliff en 1886, la "Ludwig Mond Co", compagnie londonienne, achète en 1899 la "Victoria mine" à Whitefish

puis plusieurs mines à Levack etc...

Au début de la période étudiée, la production minière était déjà très importante pour certains minerais. Le tableau 7.3 décrit les mines d'Algoma en 1860, qui ne fournissaient que du cuivre et ce à une échelle évidemment très importante pour l'époque, se réservant la quasi exclusivité de ce minéral.

7.3. Mines: production à Algoma en 1861

minéraux	en tonnes	%	valeur	%
cuivre	1011	100,0	328000	99,8

Cf. source en note 7.3

Quant à l'industrie de la pêche, si dérisoire de nos jours, elle semblait être d'après le tableau 7.4 une partie relativement importante des revenus dans le comté d'Algoma en début de période. En 1860, la vente de poisson frais était de 8,025 livres soit 4,6% de la vente pour le Haut-Canada, ce qui n'est pas négligeable.

7.4 Stations de pêche en 1857

station	nombre de barils	prix par baril - \$	montant en £	principales espèces de poissons
Manitoulin	1000	7	1750	truites et poissons blancs
Sault-Sainte-Marie	2308	7	4039	truites et poissons blancs

Cf. source en note 7.4

Après avoir analysé quelques aspects économiques, après avoir touché quelque peu le secteur de la main-d'oeuvre, voici un tableau (7.5) qui répertorie les différentes professions dans Algoma et Nipissing en 1860, et ce à titre d'exemple.

En retenant les principales occupations, il est évident qu'en ce qui concerne les secteurs d'activité, le secteur primaire soit largement représenté dans Algoma, par 730 personnes ou 79,4%. Le secteur secondaire comprend quelques 83 personnes soit environ 9% et le tertiaire, avec 106 personnes, indique 11,5%. Le secteur primaire s'illustre en grande partie par les chasseurs, puis par les mineurs et les agriculteurs ce qui laisse deviner un certain avenir pour ce comté, déjà vérifié.

Pour Nipissing, le secteur primaire est sur-représenté au détriment des deux autres. Ce phénomène, lié et ajouté à celui de la disproportion entre les sexes (voir pyramides des âges) reflète bien une société particulière, presque exclusivement de chantier.

7.5 Professions dans les comtés d'Algoma et de Nipissing en 1860

professions, métiers et occupations	* % de la population pouvant être active		** % de la population pouvant être active féminine	
	Algoma	% *	Nipissing	% *
agents généraux d'assurance	1	0,1	3	0,2
apprentis	1	0,1	-	-
artisans	1	0,1	-	-
avocats et procureurs	1	0,1	-	-
barbiers et coiffeurs	9	1,0	-	-
bottiers et cordonniers	5	0,6	-	-
bouchers	3	0,3	-	-
boulangers	3	0,3	-	-
cabaretiens	1	0,1	4	0,2
charpentiers	11	1,2	6	0,4
chasseurs	303	33,9	17	1,0
collecteurs des douanes	2	0,2	-	-
colporteurs	18	2,0	-	-
commis	14	1,6	16	1,0
conducteurs de bestiaux	1	0,1	-	-
conducteurs de chariots	9	1,0	8	0,5
constructeurs de bateaux	2	0,2	-	-
constructeurs de moulins	2	0,2	-	-
couturières	1	4,2**	-	-
cuisiniers	9	1,0	-	-
cultivateurs	123	13,8	94	5,6
entrepreneurs	2	0,2	-	-
fabricants de fouets	1	0,1	-	-
femmes de charge	-	-	1	14,3**
ferblantiers	1	0,1	-	-
forgerons	9	1,0	6	0,4
garçons de comptoir	-	-	1	0,1
garde-magasins	1	0,1	-	-
hommes de chantier	-	-	841	50,3
hommes de police	2	0,2	-	-
hôteliers	1	0,1	-	-
ingénieurs	2	0,2	-	-
instituteurs	4	0,4	-	-
institutrices	4	16,7**	-	-
jardiniers	2	0,2	-	-
journaliers	129	14,4	667	39,9
maçons	1	0,1	1	0,1
maîtres des postes	6	0,7	-	-
médecins et chirurgiens	2	0,2	-	-
mineurs	156	17,5	-	-
navigateurs et matelots	5	0,6	-	-
officiers des douanes	1	0,1	-	-
péagers	19	2,1	3	0,2
platriers	1	0,1	-	-
propriétaires de moulins	1	0,1	-	-

7.5 Professions dans les comtés d'Algoma et de Nipissing en 1860

professions, métiers et occupations	* % de la population pouvant être active		** % de la population pouvant être active féminine	
	Algoma	% *	Nipissing	% *
régistrateurs	1	0,1	-	-
scieurs	2	0,2	-	-
servantes	19	79,1**	6	85,7**
serveurs	13	1,3	-	-
tailleurs	6	0,7	-	-
teneurs de pension	1	0,1	4	0,4
tisserands	-	-	1	0,1
tonneliers	7	0,8	-	-

Cf. sources en note 7.5

Par cette étude sommaire qui repose surtout sur des données d'ordre démographique et économique, nous avons tenté d'illustrer l'évolution de la colonisation et le développement économique d'une région de l'Ontario, phénomènes parfois impressionnants, grâce à l'apport massif en effectifs humains, et qui démontre bien la vocation et la situation avantageuse qu'occupait et qu'occupe encore le Nord-Est ontarien dans certains secteurs, à savoir le bois, les mines et l'agriculture.

Sommaire et notes**I Aspects démographiques et sociologiques**

1. Pyramides des âges
 - 1.1 1860-1861: comtés d'Algoma et de Nipissing; dans *Recensement des Canadas*, Haut-Canada, tableau No 6, p. 500-507.
 - 1.2 1870-1871: districts d'algoma (Est-Centre-Ouest), de Manitoulin et de Nipissing (Sud-Nord); dans *Recensement du Canada* de 1870, Province d'Ontario, tableau VII.
 - 1.2 1880-1881: district d'Algoma; dans *Recensement du Canada* de 1880, Province d'Ontario, tableau VII, p. 117-131.
 - 1.4 1890-1891: districts d'Algoma et de Nipissing; dans *Recensement du Canada* de 1890, Province d'Ontario, tableau I.
 - 1.5 1900-1901: districts d'Algoma et de Nipissing; dans *Recensement du Canada*, vol. IV, Ontario, tableau I, p. 8-13.
2. Evolution de la population de 1860 à 1900
Cf. 1.1 à 1.5
3. Etat civil de 1860 à 1897 dans Algoma, Nipissing et Manitouline
 - 3.1 1860: Cf. 1.1, p. 502-507.
 - 3.2 1870: Cf. 1.2, tableau I.
 - 3.3 1880: Cf. 1.3, tableau IX p. 163 et tableau X p. 181.
 - 3.4 1890: Cf. 1.4 et dans *Registration Report of 1890*, Table B, p. XIV.

- 3.5 1897: dans *Report of the Registrar General of Ontario 1897*, Table I.
- 4. Quelques caractéristiques de la population d'Algoma et de Nipissing en 1861.
 - 4.1 Selon les pays d'origine
Cf. 1.1, tableau No 2, 76-77.
 - 4.2 Selon la "race"
Cf. 4.1.
 - 4.3 Selon les religions
Cf. 1.1, tableau No 4, p. 156-157.
- 5. Exemples divers
 - 5.1 Exemples de mariage dans Algoma en 1890.
Cf. 3.4, Table B. p. XIV.
 - 5.2 W. James, *Atlas of Canada*, Toronto Lithographing, 1906, p. 11-12.

II Agriculture et Industries

- 6. Agriculture en 1860 et 1890
 - 6.1 Acres de terre et leur valeur
1860: Cf. 1.1, tableau No 11, p. 84-85.
1900: Cf. 1.5, vol. II, tableau II, p. 6-9 et tableau VIII, p. 66-67.
 - 6.2 Différentes cultures et production
1860: Cf. 6.1, p. 85-87.
1900: Cf. 6.1, tableau IV, p. 30-33, tableau V, p. 40-41 et tableau VII, p. 56-57.
 - 6.3 Elevage et produit du bétail
1860: Cf. 6.1, p. 88.
1900: Cf. 6.1, tableau VI, p. 46-49, tableaux VII et VIII.
- 7. Manufactures et industries
 - 7.1 Scieries dans Algoma en 1860
Cf. 1.1, vol. II, tableau No 13, p. 230-231.
 - 7.2 Manufactures dans Algoma et Nipissing en 1900
Cf. 1.5, vol. III, tableau XIII, p. 174-175 et 196-197.
 - 7.3 Les mines à Algoma en 1861
Cf. 6.1, tableau No 11, p. 89.
 - 7.4 Stations de pêche en 1857 et pêcheries
Cf. 6.1, p. 89
dans *Report of the Commissioner of Crown Lands of Canada*, 1857, p. 90.
 - 7.5 Professions dans Algoma et Nipissing en 1860
Cf. 1.1, vol. II, tableau No 8, p. 558-575.

1