Chapitre II

Le Nord de l'Outaouais depuis la Conquête

(1760 à nos jours)

Les compagnies de traite et les voyageurs

Après la Conquête, les Anglais succédèrent aux Français dans la traite des pelleteries.

A vrai dire, ils avaient déjà un pied-à-terre au Canada et la puissante compagnie de la Baie d'Hudson, pendant longtemps souveraine des territoires du Nord-Ouest, avait été fondée à Londres en 1670, sur les offres de deux Français, Radisson et Des Groseilliers.

En 1783 une redoutable rivale se fonda à Montréal: la Compagnie du Nord-Ouest. (1) Après une lutte très âpre et sanglante, en 1821, les deux compagnies de fourrure se fondirent en une seule qui garda le nom de la plus vieille. Avant la fusion, chacune de ces puissantes sociétés possédait dans notre région un grand nombre de forts. Les uns étaient des postes hérités des Français comme celui de Coulonge, ou repris comme celui du Lièvre, mais le plus grand nombre furent de nouvelles stations de traite dont voici la liste:

1.—Poste du Lac des Sables: Poste établi à la décharge du Lac, sur la Lièvre, par la Compagnie de la Baie d'Hudson avant 1826.

2.—Fort de la Rivière Désert: Site probable de Maniwaki. Poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

---

(1) Pour ne pas nous écarter du but de ce manuel, nous n'avons pas voulu parler des scissions momentanées qui se sont produites dans la compagnie même du Nord-Ouest.

3.—Fort Kakababeagino: Poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, sur le lac Cabonga, à 40 milles à l'est du grand lac Victoria. — Fort qui fut établi avant 1856 et qui fonctionna jusqu'en 1880, en qualité d'avant-poste du Fort Témiscamingue.

4.—Poste du Lac ou des Chutes des Chats ou Fort Mondion: Ce poste ou ces postes n'existèrent qu'entre 1800 et 1821.—L'un appartenait à la Compagnie du Nord-Ouest, l'autre à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

5.—Poste du Lac à la Truite: Situé sur le lac du même nom et se déversant dans le Lac Barrière et le grand Lac Victoria. Etabli par la Compagnie de la Baie d'Hudson après la conquête.

Ph. Pacifique Canadien.

Fig. 119. — L'établissement du lac Victoria: chapelle et poste de la compagnie de la Baie d'Hudson.

6.—Poste du Lac Barrière: Situé au sud du lac. Etabli vers 1900 par la Compagnie de la Baie d'Hudson.

7.—Poste du Lac Victoria: Situé près de la source de la rivière Outaouais. Erigé avant 1820, il fut d'abord un poste de la Compagnie du Nord-Ouest. — Administré jusqu'à nos jours par la Compagnie de la Baie d'Hudson.

8.—Fort William, canton de Sheen: Appelé aussi Fort des Allumettes, il était établi sur l'emplacement d'un vieux fort français. La Compagnie de la Baie d'Hudson s'y établit en 1821

9.—Fort du Moine: à l'embouchure de la rivière du même nom. (1)

(1) Contrairement à ce qu'on pourrait penser, il n'y eut pas de fort à l'endroit qu'on appelle Portage-du-Fort. La signification de ce nom semble être: le portage qu'il fallait faire pour parvenir au Fort (Coulonge), à la tête de l'Ile du Calumet. Cette interprétation n'empêche qu'on suppose qu'il y ait eu à cet endroit un dépôt permanent de marchandises, mais il s'agirait plutôt de ce qu'on appelait une "cache". On a donné une autre interprétation du nom de ce village: à cause de la difficulté du portage, il fallait un homme *fort* pour l'entreprendre; ce serait le portage de l'homme fort. — Pour l'emplacement des forts ci-dessus voir la carte, page 125.

C'est auprès de ces forts que tous les Indiens et les trappeurs se rassemblaient et échangeaient leurs pelleteries, produits de leur chasse d'hiver, contre des produits modernes.

Si la haute direction de ces Compagnies était anglaise, un bon nombre de ses "bourgeois" ou chefs de postes étaient des Canadiens-Français comme presque tous les employés inférieurs de la Compagnie connus sous le nom de "voyageurs". Ce sont eux qui, en épousant des sauvagesses dans l'Ouest, ont donné naissance aux Métis français dont la douloureuse histoire constitue un chapitre important de l'histoire du Canada.

Peu à peu, au cours du XIXème siècle, la traite sur l'Outaouais fit place au commerce du bois puis aux établissements de colons. Longtemps cependant les bords de la rivière furent témoins des prouesses des "voyageurs" et furent égayés de leurs chansons.

Le commerce du bois et les forestiers

Notre région fut longtemps une terre d'aventure où pouvaient se donner libre cours toutes les initiatives. Le début du XIXème siècle vit arriver sur le bord de l'Outaouais et particulièrement aux Chaudières un Anglais entreprenant et génial: Philémon Wright. Il entrevit tout le profit que l'on pouvait tirer des immenses forêts de la région.

La difficulté de cette entreprise venait moins de la rareté des hommes et de l'argent que des moyens à prendre pour écouler le bois coupé. Les rapides de la rivière Ottawa étaient un obstacle sérieux, car le canal de Grenville n'existait point encore. Philémon Wright essaya le système des "cages" de bois. C'étaient d'immenses radeaux lentement poussés à la voile par le vent ou à la rame. Dans les rapides le radeau était décomposé en plusieurs sections ou "cribs" montés par un ou deux hommes qui bravement les dirigeaient au milieu des bouillons des rapides. Dans le bas du Sault on reconstituait le radeau, et . . . à la grâce de Dieu. C'est ainsi *que le* 11 *juin* 1806 *le premier "train de bois", auquel Wright avait donné le nom symbolique de "Colombo", sortait de la Gatineau* et à travers les rapides de l'Outaouais et du St-Laurent parvenait à Québec: c'est là une date capitale dans notre histoire régionale comme dans celle du commerce forestier canadien. Le gouvernement favorisa bientôt l'écoulement du bois par le système des "glissoires" le long des rapides, puis par les canaux.

L'importance de ce commerce attira un grand nombre de bûcherons le long de l'Outaouais et à l'intérieur en remontant vers le Nord. La coupe du bois amena la création des "chantiers" où, jusqu'à nos jours, beaucoup d'"habitants" ont trouvé une diversion au chômage forcé de l'hiver, saison morte de la culture. (1) Le flottage du bois sur des rivières accidentées comme la Gatineau rendit nécessaire

(1) Les chantiers n'offrent pas que des avantages à nos cultivateurs: il serait bien désirable que les loisirs de l'hiver soient employés à d'autres occupations peut-être moins immédiatement profitables mais d'une influence plus prolongée sur l'ensemble de notre classe rurale.

la "drave", c'est-à-dire le travail qui consiste à remettre au courant les billes arrêtées et enchevêtrées sur les rochers, parfois au milieu même des rapides.

Chaque année des milliers d'hommes étaient ainsi attirés à Hull, en face de Bytown, à la Pointe-Gatineau, à Coulonge. Ils ont créé ce type si popularisé par nos écrivains, nos artistes, nos chansonniers, nos peintres, et qui sont connus sous les noms de "forestiers", d'"hommes de chantier", de "draveurs".

Il faut dire cependant que ce rassemblement à l'automne et au printemps d'un si grand nombre d'hommes n'était pas sans inconvénient. Pour la plupart jeunes, forts et orgueilleux de leur force, sans prêtres pour les rappeler à leur devoir ou sans police pour les contenir, loin de leur famille, ils formaient un élément de trouble.

Guettés par des plaisirs faciles, l'argent de leur travail achevait de les corrompre. Par surcroît de malheur, ils formèrent entre eux, d'après la nationalité et la religion, des groupes ennemis les uns des autres. Tout cela amena des désordres très graves, dont le souvenir nous a été conservé dans les exploits sinistres des "chêneurs" et l'histoire de Jos. Montferrand. Longtemps "les chantiers de Bytown", considérés comme un enfer, furent la terreur des épouses et des mères.

Cl. Gard The Pioneers of the Ottawa Valley.

Fig. 120. — **Premiers marchands de bois de la région. 1. R. K. Klock - 2. Joseph Aumond - 3. Dan. McLachlin - 4. John Egan - 5. John Poupore.**

Développement général

L'exploitation du bois déjà si profitable en elle-même, fut le point de départ du développement général de notre région. Elle provoqua la colonisation, l'industrie et le développement complet de la civilisation.

1.—La colonisation: En coupant les arbres de la forêt, on mit à découvert des terres cultivables. Des hommes riches et puissants se firent concéder des lots, on arpenta de nouveaux cantons et partout se fondèrent des colonies qui furent le commencement des villages, des villes et des paroisses. (1) Les premiers cantons habités furent évidemment ceux du bas de la rivière (Argenteuil, Montebello). Peu à peu les bords de l'Outaouais, les cantons du Nord, la vallée de la Gatineau s'ouvrirent à la colonisation sous l'énergique impulsion du Curé Labelle. C'est ce que fait voir la carte de la page suivante.

On verra dans l'histoire locale, les détails du progrès du mouvement de la colonisation dans chaque paroisse. Disons ici un mot du développement des comtés. En 1792, le Bas-Canada, (aujourd'hui la province de Québec), fut partagé en un certain nombre de divisions électorales. Toute notre région forma alors le comté d'YORK. En 1829, le gouvernement créa les comtés des DEUX-MONTAGNES et d'OTTAWA et le nom d'York disparut. En 1853, on détacha du comté d'Ottawa celui de PONTIAC et du comté des Deux-Montagnes, celui d'ARGENTEUIL. Enfin le gouvernement fédéral, en 1892, raya le nom d'Ottawa et institua à sa place les deux comtés de WRIGHT et de LABELLE; la cité de HULL et ses environs furent érigés en comté indépendant de Wright en 1924. Pour le gouvernement provincial, on trouve les mêmes divisions, sauf le comté de GATINEAU (érigé en 1930) qui coïncide à peu près avec celui de Wright, et celui de PAPINEAU (érigé en 1923) qui comprend la partie sud du comté fédéral de Labelle. (2)

2.—L'industrie: Le bois était en grande partie exporté entre 1800 et 1860. Mais peu à peu le développement de la colonisation, les besoins de la construction amenèrent la création des "moulins" ou scieries. Celles-ci se sont continuellement multipliées et développées jusqu'à nos jours. Les progrès de la science amenèrent de nouveaux débouchés pour le bois et l'on vit alors, dans la deuxième moitié du XIXème siècle, les manufactures d'allumettes et depuis 1880 les manufactures de papiers. (3) Ce sont là les industries principales de notre région.

3.—Développement complet: L'augmentation de la population, les besoins matériels et religieux de cette population ont obligé les autorités civiles et religieuses à organiser complètement notre région surtout à partir de 1850. Les comtés, les diocèses ont d'abord été créés. Ce qui constituait autrefois l'immense comté d'Ottawa et une annexe du diocèse de Montréal est devenu avec le temps les comtés de Pontiac, de Hull, de Wright, de Labelle, les diocèses d'Ottawa, de Pembroke et de Mont-Laurier.

---

(1) Dans notre région comme dans d'autres parties de la province, la colonisation fut retardée par des spéculateurs.

(2) On trouvera à l'appendice No 1 le tableau détaillé de la population de ces comtés aux diverses époques.

(3) Les usines de papier de Wilson et d'Eddy furent respectivement établies en 1880 à Lachute et en 1890 à Hull. En fait le premier "moulin" à papier de notre région et de tout le Canada est beaucoup plus ancien: c'est celui de St-André d'Argenteuil établi en 1803; mais il ne fonctionna que quelques années (voir fig. 122).

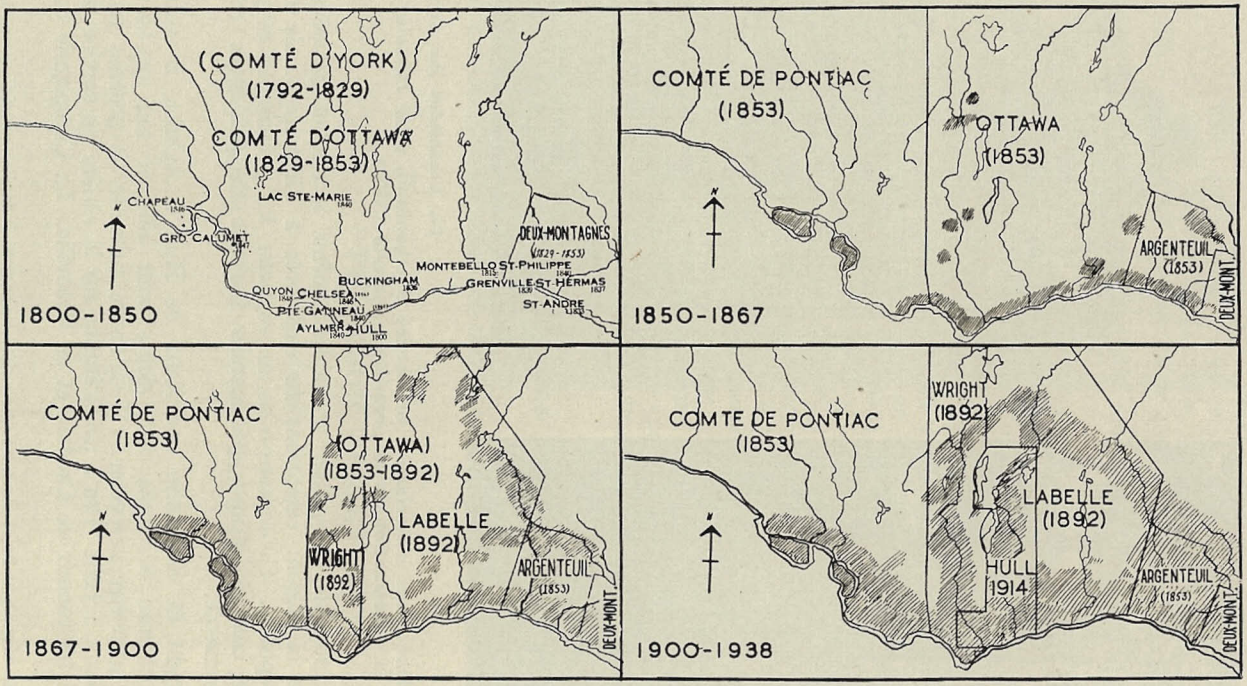
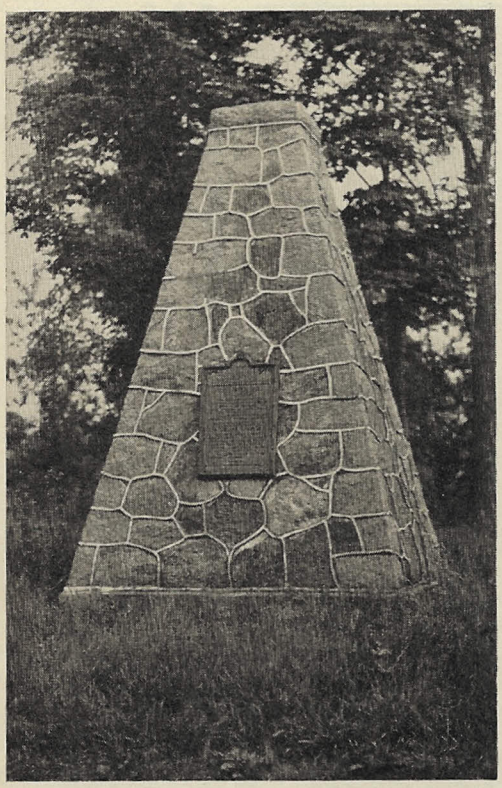


Fig. 121. — Carte du développement de la colonisation dans notre région. La section 1800-1850 porte le nom des plus anciennes paroisses ou établissements avec la date de fondation. Les autres sections indiquent en parties ombrées, le progrès de la colonisation. Les noms marqués en gros avec une date sont ceux des comtés fédéraux et de leur création.



Ph. Commission des Sites historiques.

Fig. 122. — **Monument historique à St-André d'Argenteuil, pour rappeler la construction de la première papeterie (1803).**

Il nous est impossible d'esquisser un tableau même incomplet du développement industriel de la région: cela tient de trop près à l'histoire locale et l'on voudra bien s'y reporter. Contentons-nous de rappeler les principales étapes du développement des communications qui marche toujours de pair avec celui de l'industrie et du commerce.

En 1818, Wright fit construire une route de Hull à Aylmer, à laquelle il donna le nom de chemin Britannia, sans doute pour affirmer son loyalisme que certains pouvaient peut-être suspecter. (1) L'année suivante, le premier bateau à vapeur l'Union arrivait à Hull. Peu à peu s'établit sur la rivière un service régulier. En 1833, s'ouvrent les canaux de Carillon et de Grenville. La Compagnie de navi-

(1) Wright, en effet, bien que sujet britannique de naissance, était considéré comme un Américain.

gation de la rivière Ottawa maintint un service public à partir de 1842: le "Porcupine" naviguait entre Ottawa et Grenville, l'"Oldfield" de Carillon à Montréal. Il semble que les dimensions des canaux ne permirent pas à ces navires d'y pénétrer.

En 1850, le bateau "Lady Simpson" entre en service; il fut suivi de l'"Atlas", du "Prince de Galles", de la "Reine Victoria", de l'"Alexandra", du "Souverain", de la "Duchesse d'York", de l'"Impératrice", de la "Princesse" et du "Victoria". Comme on le voit, les bateaux de l'Outaouais nageaient en pleine ère "victorienne" et loyale. Des vaisseaux plus petits faisaient le transport des marchandises. La poste, à cette époque, fut principalement assurée par ces bateaux, et nous voyons alors s'établir les bureaux de poste de St-André d'Argenteuil (1819), de Grenville (1820), de Turnpike (Aylmer) (1832), de Buckingham (1832), de Hull (1833), de Lochaber (1833), de Lachute (1835), de Chelsea (1837), de Clarindon (1837), de Bristol (1845), de Fort-William (1845), de Onslow (1845), pour ne nommer que les plus anciens. L'année 1854 vit la construction du premier chemin de fer de notre vallée: celui de Carillon-Grenville. Depuis, on a vu s'amorcer les lignes, — que nous voyons aujourd'hui complétées, — de Hull-Waltham (1880), Montréal-Hull (1877), Hull-Maniwaki (1871), Montréal-Labelle (1883), Labelle-Mont-Laurier 1899 (la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord). Les Chemins de fer Nationaux ont une ligne qui passe pour quelques milles dans le comté de Pontiac, près de Bryson. Comme on le sait, à partir de 1925, les routes d'autos ont pris une importance égale au chemin de fer pour le commerce, et leurs différents réseaux se sont développés d'une manière considérable depuis ce temps.

LECTURE No 12.

Trois pionniers du développement de notre région

PHILEMON WRIGHT

Le fondateur

(voir dans la partie locale, page 183, le chapitre de Hull)

LE CURÉ LABELLE

Le colonisateur

Antoine Labelle naquit à Ste-Rose de Laval le 24 novembre 1833. Il fit ses études à Ste-Thérèse et, ordonné prêtre en 1856, il fut successivement curé à St-Antoine-Abbé, à St-Bernard de Lacolle et enfin à St-Jérôme, à partir de 1868. Pendant les six dernières années de sa vie, il cumula les fonctions de curé et de Sous-Ministre de l'Agriculture à Québec. C'est dans cette ville qu'il mourut encore dans la force de l'âge en 1891.

Le curé Labelle appartient à l'histoire de notre région non comme curé de St-Jerôme mais comme pionnier de la colonisation dans la région de l'Outaouais; c'est lui qui détourna un grand nombre de Canadiens français de la route des Etats-Unis pour les amener sur les bords de la rivière du Nord, de la Rouge, de la Lièvre et de la Gatineau.

Un voyageur français disait vers 1880 que trois choses l'avaient frappé au Canada: les chutes Niagara, la foi du peuple et le curé Labelle. Celui-ci, en effet, était même de son vivant un homme célèbre. Au physique, dans ses manières, dans son œuvre, il était aussi remarquable que possible.

D'une stature dépassant les six pieds, d'une corpulence énorme (il pesait plus de 300 livres), d'un appétit d'ogre, d'une voix bien timbrée et parfois tonitruante, toujours possédé de la même idée qu'il ne cessait de répéter, il absorbait l'attention partout où il se trouvait.

On le voyait la plupart du temps, accablé de mille affaires, passer comme une trombe dans les presbytères, les hôtels et les bureaux du gouvernement. Un jour, — il avait oublié l'heure du train —il bondit hors d'un hôtel, et voyant une voiture arrêtée au trottoir, il crie: "A qui le boghei ? —C'est à un tel, lui répond-on. —Dites-lui de venir le chercher à la gare", de répondre le curé et de sauter dedans en fouettant le cheval. Quand il devait passer quelque temps dans un endroit ou veiller chez un hôte, alors il se mettait à fumer et à parler pendant des heures et des heures. Peu à peu, "la salle où il pérorait se faisait déserte, mais il ne s'en apercevait pas. Il n'y avait plus personne autour de lui et il parlait encore. On le voyait se lever, aller de l'un à l'autre ,apostropher celui-ci, lancer une boutade à celui-là, faire un reproche sanglant à quelque ennemi du colon, frapper du pied, menacer, tempêter, marcher à grands pas, remplir sa pipe, aspirer des bouffées violentes, interpeller tel ou tel ministre... Si subitement, à cet instant précis, quelqu'un faisant irruption dans la salle, jetait un "Bonjour, Monsieur le curé", le fauve en colère avait vite fui et le sourire le plus accueillant, la bienvenue la plus aimable saluait l'arrivée du nouvel interlocuteur." Il parlait avec conviction ou tonnait contre ceux qui ne paraissaient pas partager son enthousiasme pour le "Nord" et contre les puissants qui lui refusaient un octroi, une route ou un chemin de fer. Les chemins de fer ! C'était pour le curé Labelle la moitié de la colonisation et il y pensait tellement qu'il s'oubliait au confessionnal à donner à ses péni-

tents un "chemin de fer" ou qu'en chaire il invitait ses paroissiens à méditer sur les "stations du chemin de fer" !

Dans tous les milieux, il se montrait le même, convaincu, mais familier et bon enfant, aussi bien avec les pauvres colons du Nord que dans la plus élégante société du Canada ou de France, où il dut aller dans l'intérêt de la colonisation. Dans un voyage là-bas, le jour même de son arrivée à Paris, il "fut invité à dîner dans une maison opulente. Il accepta et à l'heure dite, avec sa rondeur toute rustique, il fit son entrée dans le salon de son hôte en costume de voyage, en jaquette et en bottes, sans se montrer aucunement intimidé par l'éclat des lumières et le scintillement des toilettes. L'allure de ce corpulent villageois causa d'abord quelque surprise au milieu du cercle élégant et peut-être y eut-il quelques sourires derrière les éventails ! Mais en vérité, cela ne fut pas de longue durée... Quand ce diable d'homme eut commencé à raconter sa vie et celle de ses colons, la réussite et l'accroissement des familles jetées par lui dans le nord et l'ouest canadien, il empoigna vite son auditoire."

Au milieu des affaires les plus pressantes, il resta toujours un prêtre attaché à ses devoirs de la manière la plus exacte et la plus édifiante. Assez heureux pour trouver à côté de lui un vicaire, une mère et un serviteur qui remédiaient à ses distractions avec un dévouement inlassable, et un publiciste, — Arthur Buies, — qui le popularisait, le curé Labelle remplit pendant vingt-cinq ans toute la province de sa voix et de sa personne.

Pris d'une idée fixe: peupler le Nord de la province de Canadiens-Français, il remua ciel et terre, hommes et choses; il répandit autour de lui ses convictions. Au besoin, il les faisait pénétrer par des apostrophes terribles qui frappaient toujours les grands et les puissants, jamais les petits.

Incapable de s'abaisser aux intrigues de la politique, il sut se servir de tous les partis pour réaliser sa seule grande idée patriotique: peupler le Nord. Quand on lui reprochait de s'adresser indifféremment aux conservateurs et aux libéraux — à cette époque, c'était un crime, — il répondait: "Peu importe que mon cheval soit bleu ou rouge, moi, je ne change pas de voiture".

S'il ne réussit pas de son vivant à réaliser toutes ses vues à cause de l'égoïsme des financiers, des intrigues de la politique, et disons aussi à cause de la nature des lieux, — il aurait fallu une baguette magique à la main pour mettre, comme il disait, "un homme à la place de chaque épinette", — il finit quand même par remuer les plus récalcitrants. Quoi de plus difficile à faire agir que des hommes quand il ne s'agit pas de satisfaire leurs passions ?

Le branle était donné; et depuis, les régions que le curé Labelle rêvait de voir peuplées se sont peuplées et le développement s'est fait presque point par point comme il l'avait prévu.

E. B. EDDY

L'industriel

Le premier grand industriel de notre région fut Ezra-Butler Eddy. Il fut le premier à organiser, après le commerce de bois des Wright, les industries spéciales qui en prenant du développement ont fait grandir nos villes du bord de l'Outaouais.

Comme Wright, il vint des Etats-Unis. C'est en 1851 qu'il arriva avec sa femme à Hull. Aidé de sa fidèle compagne, il entreprit dans des conditions assez modestes la fabrication des allumettes, qu'il pratiquait déjà aux Etats-Unis. Dans les débuts, il dut se faire lui-même le vendeur de ses produits.

Peu à peu, à cause de la proximité de la matière première, les forêts de l'Outaouais, et d'un marché sans cesse grandissant avec les progrès de la colonisation, le petit atelier du début devint une usine où se groupait autour du chef un essaim de travailleurs dévoués.

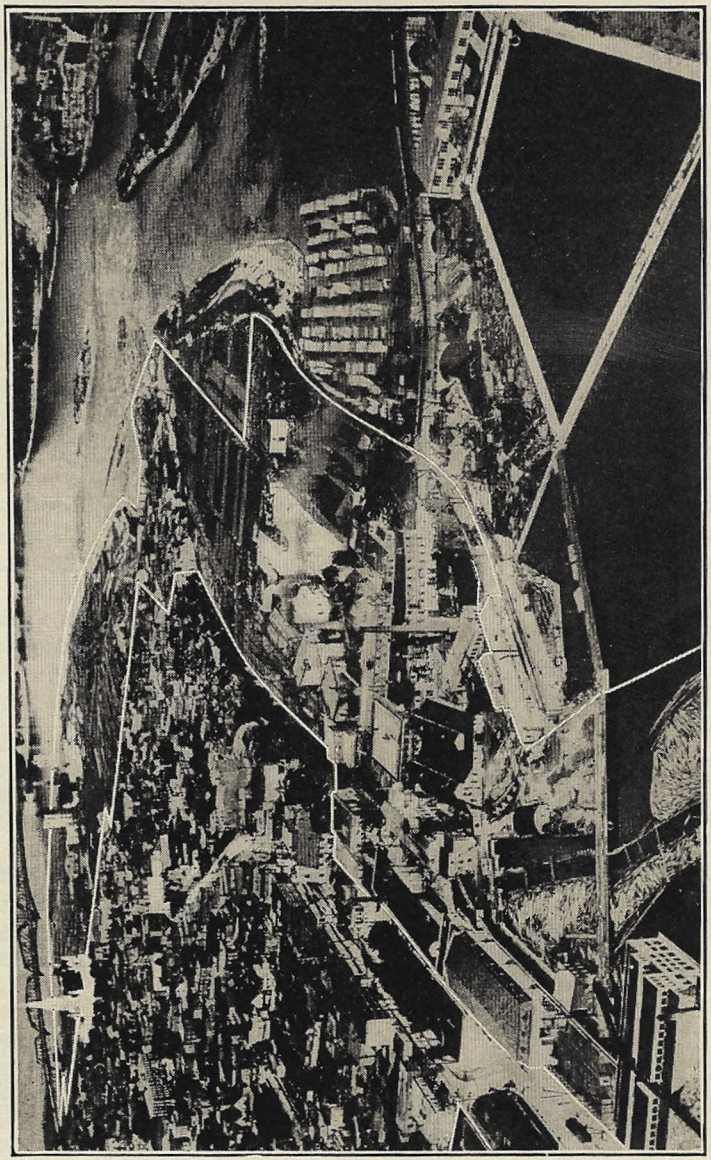
Cl. E. B. Eddy.

Fig. 123. — Une ancienne cour à bois chez Eddy.

Vers 1860, Eddy s'adjoignit deux hommes dont les noms sont intimement associés avec le sien dans l'esprit des anciens de Hull: S.-S. Cushman et George Millen. Ce dernier eut à diriger les scieries qu'Eddy avait ajoutées à la fabrique d'allumettes. Depuis la compagnie a étendu son activité à diverses industries du bois telles que la menuiserie, la pulpe et enfin le papier à partir de 1890.

L'importance actuelle de la maison Eddy ne doit point laisser penser qu'elle est le couronnement d'une suite ininterrompue de progrès et de succès. Il y eut dans la carrière du vieux Eddy, — tout comme dans celle de Wright, — des moments terribles où un homme moins résolu aurait tristement courbé la tête devant la mauvaise fortune. En 1880, une crise économique très grave et, en 1882, un incendie qui rasa tous les édifices de la fabrique, moins l'allumière, acculèrent Eddy à la banqueroute: en 1900, le grand feu qui détruisit tout un quartier de Hull et d'Ottawa engloba dans ses ravages les terrains de la compagnie. Chaque fois, le vieux Eddy se remit à l'œuvre et son énergie, sa superbe confiance encouragèrent les financiers à l'aider et chaque fois il sut en quelques années rembourser les emprunts considérables qu'il avait dû faire.

Longtemps il fut mêlé aux progrès de la ville de Hull, — il mourut en 1906. Sa figure doit rester dans notre histoire régionale comme le type d'un homme entreprenant et tenace; son exemple doit montrer aux jeunes que les difficultés, les crises économiques ne doivent point décourager ceux qui ont du cœur mais au contraire stimuler leur énergie pour atteindre à un succès durable.



Cl. Le Droit, Ottawa.

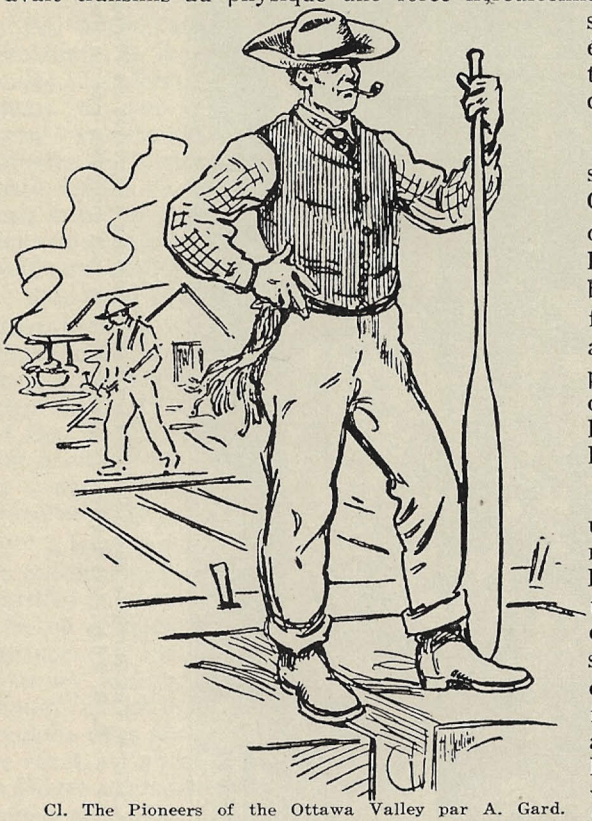
Fig. 124. — Vue partielle de Hull montrant l'ensemble des propriétés de l'importante compagnie E. B. Eddy. Les bornes de ces propriétés sont indiquées par un trait blanc.

LECTURE No 13.

Joseph Montferrand (1802-1864)

L'époque troublée où il "n'y avait pas de Dieu" dans les chantiers de Bytown, posséda son héros, son chevalier errant, son bon géant, terreur des méchants et recours des bons: il s'appelait Jos. Montferrand.

Il naquit à Montréal en 1802 au faubourg St-Laurent. Ses parents qui lui avait transmis au physique une force herculéenne et au moral un bon caractère s'occupèrent de lui procurer une éducation fortement chrétienne et toute sa vie il garda l'empreinte du milieu de son enfance.



Cl. The Pioneers of the Ottawa Valley par A. Gard.

Fig. 125. — JOS. MONTFERRAND, croquis de Henri Julien. Ce portrait passe pour être d'une grande fidélité. Quelqu'un qui n'avait pas vu Montferrand depuis vingt ans, reconnut très bien sa figure et son allure générale en voyant ce dessin.

A vingt ans, il s'engagea au service de la compagnie du Nord-Ouest qui, outre le monopole des fourrures dans la vallée de l'Outaouais, possédait divers établissements. De 1832 à 1840, il fut contremaître dans les forêts au nord de l'Outaouais, puis, à partir de cette année, il dirigea la descente des "trains de bois" sur la rivière jusqu'à Montréal et de là à Québec sur le St-Laurent.

Ses fonctions l'obligeaient à une vie de continuels déplacements. Obligé de vivre dans les hôtels, il entrait en relation avec toutes sortes de gens. A une époque où l'on admirait avec passion la force et le courage physiques, il eut souvent l'occasion de faire montre de sa vigueur. On aurait tort cependant de voir en lui une sorte de matamore provoquant, ivrogne et querelleur. Son esprit religieux, sa sobriété en faisait un homme calme et d'un commerce facile. A ceux qui raillaient sa répugnance à se battre il disait: "J'ai promis à ma mère et à la Sainte Vierge

de n'agir que si je voyais une chose mauvaise, un tort, une insulte imméritée ou un "fort opprimant le faible"."

Il dut malgré cela intervenir très souvent et faire sentir à bien des arrogants la force de ses bras, la dureté de son poing et la souplesse de sa botte. Nous n'en finirions point de raconter les défis qu'il reçut et les leçons qu'il donna aux impudents qui le provoquèrent. Glanons seulement les incidents les plus célèbres.

Montferrand et les "Chêneurs"

On raconte qu'un jour, en 1829, plus de cent cinquante "shiners ou chêneurs" s'étaient mis en embuscade, du côté de Hull, à l'extrémité du pont, qui est suspendu sur la décharge de la cataracte. Montferrand, qui avait conçu des soupçons, demanda à une femme dont l'échoppe se trouvait à la tête du pont, du côté de Bytown, s'il y avait du monde dans le voisinage, et sur sa réponse négative, il partit seul pour traverser. A peine rendu au milieu du trajet, l'ennemi se précipita au-devant de lui. Il voulut fuir, mais la femme avait refermé la porte du pont. Les shiners brandissaient des gourdins et proféraient des menaces en s'excitant les uns les autres. Montferrand fit quelques enjambées rapides pour se rapprocher du groupe des agresseurs; ceux-ci s'arrêtèrent un instant, mais l'un d'eux, plus exposé, tomba aux mains du Canadien, qui le saisit par les pieds et s'en fit une massue avec laquelle il coucha par terre le premier rang; puis, ramassant ces malheureux comme des poupées, il les lança, à droite et à gauche, dans les bouillons blancs de la rivière. Au moment de l'attaque, Montferrand avait invoqué la Sainte Vierge et fait le signe de la croix. L'un des shineurs culbutés se releva sur ses genoux et, au moment où la formidable poigne du géant allait lui faire subir le sort des autres, il décrivit sur sa personne, avec un air suppliant, le signe de la croix. "Passe derrière," lui dit Montferrand, qui, sans tarder, bondit de nouveau en avant et recommença à abattre des hommes. La scène était horrible. Le sang coulait du parapet dans la rivière. Une foule de gens, rassemblés sur le rivage de Hull, regardaient détaler les shineurs, qui s'enfuyaient par la route d'Aylmer. Montferrand venait de passer le pont comme il passait partout: en vainqueur.

La carte de visite de Montferrand

J'emprunte à M. Montpetit la substance de l'anecdote suivante. Un jour, Montferrand avait invité plusieurs de ses hommes à se désaltérer dans un petit hôtel bien tenu. Il fut étonné, en entrant, de voir que les figures du personnel de la maison n'étaient plus les mêmes. L'ancien propriétaire avait changé de résidence.

—Pardonnez-moi, madame, dit-il à une jolie femme qui tenait le comptoir. Autrefois, on me connaissait ici. En ce moment, je n'ai pas de monnaie, et je me retire.

—Restez, monsieur, avec vos amis; sans savoir qui vous êtes, je vous crois homme d'honneur. Faites-vous servir. On profita de la permission. Montferrand entama une causette avec la nouvelle maîtresse du logis. Avant de partir, il la

remercia de son obligeance, puis, se plaçant au milieu de la salle, il s'enleva d'un vigoureux coup de jarret, marqua les clous de sa botte sur le plafond, et, avec une grâce parfaite: "Voici, madame, ma carte de visite; vous pourrez la montrer à vos clients: Je me nomme Montferrand."

La "signature" du colosse a fait une partie de la fortune de la belle hôtelière. On venait la voir de dix lieues à la ronde.

Ayant acquis une fortune rondelette, Montferrand se retira de l'activité en 1856. Bon voisin, il coula des jours paisibles, regrettant d'avoir vécu à une époque de troubles et d'avoir acquis une réputation issue en quelque sorte de la violence et de la force brutale. Il mourut à Montréal en 1864.

LECTURE No 14.

L'Expédition de Low

(17-20 novembre 1895)

Un épisode des progrès de la civilisation

Dans notre histoire régionale on désigne sous le nom d'expédition de Low une courte démonstration militaire faite dans le canton de Low (comté de Gatineau) pour forcer à la soumission des cultivateurs irlandais qui refusaient de payer leurs taxes.

Beaucoup se souviennent de cette expédition, car elle eut lieu il y a une quarantaine d'années seulement—novembre, 1895—et, par conséquent, bon nombre de ceux qui en firent partie vivent encore. Dans le temps, elle fit grand tapage et les journaux, prenant l'affaire au sérieux, lui consacrèrent des manchettes flamboyantes telles que "At the Front".

Ce fut une campagne de quatre jours sans la plus petite escarmouche. Naturellement, de morts et de blessés, point. Pas non plus d'actes héroïques avec, à titre de récompense, un bout de ruban. Non. Toute l'affaire se résuma à un beau déploiement militaire au bénéfice des enfants du pays occupé qui tous se firent un devoir de manquer l'école pendant toute la durée des opérations. Cette magnifique parade eut cependant pour effet de vaincre l'obstination des récalcitrants, et les dettes furent soldées en vitesse.

Avant d'entrer dans les détails de cette excursion, il est opportun de jeter un coup d'œil sur les événements qui motivèrent, aux yeux des autorités civiles, une intervention armée.

En 1878, le canton de Low refuse de payer ses taxes au conseil de comté, et c'est à ce moment que les difficultés commencent. A deux reprises, les tribunaux

sont saisis de l'affaire et rendent jugement contre la municipalité. Celle-ci, dans l'intervalle, a voté l'abolition de son propre conseil et ne porte pas plus d'attention aux jugements de cours qu'aux saisies dont on la menace. Des huissiers envoyés pour mettre la main sur les biens des créanciers sont reçus comme des chiens dans un jeu de quilles. L'un d'eux, M. Flatters, d'Aylmer, est saisi et emprisonné pendant 48 heures, sans nourriture. C'est en vain que les révérends Blondin et Foley, respectivement curés de Low et de Farrellton, intervinrent: rien ne peut ébranler l'entêtement de leurs ouailles.

Après quinze ans de pourparlers inutiles, les choses en sont encore au même point quand, au mois de juillet 1895, les huissiers tentent, à nouveau, de faire la perception. Ils sont aussitôt malmenés, injuriés, puis éconduits. M. C.-B. Major, l'avocat du comté, s'avise alors de faire accompagner ses agents par une escouade de constables provinciaux. Ceux-ci font le trajet de Hull à Low en voiture et, après s'être fait cahoter sur 36 milles de mauvais chemins, ils arrivent à destination dans la nuit du 14 novembre et s'installent à l'hôtel Brooks. Le lendemain, encadrés par les agents de police, les huissiers font leur ronde. Mais la population, indignée, n'est pas pour s'en laisser imposer par des flics. Une foule considérable et menaçante, armée de *shillalas,* suit pas à pas les huissiers et leur escorte. Les têtes s'échauffent; on profère des menaces, et les plus déterminés parlent "de faire un malheur," si on ne les laisse pas tranquilles.

A bout de patience et dans la crainte de troubles plus graves, M. Major demande au procureur général de la province de Québec, M. Casgrain, l'appui de la milice.

Mobilisation. Aussitôt, grand branle-bas aux quartiers-généraux d'Ottawa. L'hon. A. R. Dickey, ministre de la milice, réunit un conseil de guerre. Le samedi matin, 16 novembre, un long conciliabule a lieu entre lui et ses principaux lieutenants, le brigadier général W. J. Gascoigne, le lt-col. l'hon. Matthew Aylmer et le lt-col. J. Wright.

Dans le courant de la journée, le colonel Aylmer ordonne au 43e bataillon, au P.L.D.G. et à la 2e batterie de campagne de se rassembler dans le plus bref délai possible et de choisir leurs meilleurs hommes.

La nouvelle d'une intervention armée à Low se répand dans la capitale comme une traînée de poudre. Ici et là, sur la rue, des groupes animés discutent les différents aspects de cette expédition, les dangers qu'elle présente, surtout à cette saison de l'année. Les militaires, eux, on les reconnaît facilement à leur allure affairée, à la manière entendue dont ils jugent la situation. La phrase qu'on entend le plus, quand deux soldats s'abordent, au pas de course, c'est "Pars-tu ?".

Plusieurs, évidemment, font la veillée d'armes et trinquent dans les tavernes, en compagnie d'amis . . . qu'ils ne reverront peut-être jamais ! Qui sait ? On dit que ces Irlandais de Low sont déterminés . . . qu'il faudra prendre les fermes d'assaut les unes après les autres . . . que le sang coulera . . .

On choisit 124 hommes pris dans les Dragons de la princesse Louise, la 2e batterie de campagne et le 43e bataillon d'infanterie et le départ est fixé au dimanche matin, 17 novembre.

A 8 heures les troupes sortent du manège, musique en tête, et défilent à travers les rues de la ville pour se rendre à la gare Union. Une foule nombreuse et enthousiaste les acclame au passage et vient assister au départ du train spécial qui les conduira *au front*. Le ministre de la milice, M. Dickey, est à la gare en compagnie du major général Gascoigne. Ce dernier passe les hommes en revue, puis fait aux officiers des recommandations puisées dans le texte même de la loi militaire. S'inspirant du paragraphe 923 des King's Regulations and Orders, il recommande aux hommes de ne pas flancher. S'ils reçoivent l'ordre de faire feu, ils devront y aller franchement et ne pas tirer par-dessus la tête des manifestants, car ils risqueraient ainsi de tuer ou de blesser des innocents.

A 9 heures et demie, le train s'ébranle. Des acclamations jaillissent de toutes les poitrines, puis, les petites amies essuient à la dérobée une larme furtive pendant que la locomotive tousse à rendre l'âme et que les soldats entonnent, une dernière fois et d'une voix éraillée, "The girl I left behind me".

Le convoi du C.P.R. sur lequel le contingent file à toute vapeur vers le pays de la Gatineau comprend 9 wagons dont 3 sont occupés par les troupes et 4 par les chevaux de la cavalerie et de l'artillerie. Il y a aussi 2 wagons chargés de bagages.

Le camp de Low. Il est 11 heures 45 quand le train spécial arrive à Low. Il n'a pris qu'un peu plus de deux heures pour couvrir une quarantaine de milles ? Le trajet s'est effectué sans incident, les insurgés ayant négligé, par bravade sans doute, de dynamiter les ponceaux.

Les habitants de Low qui, la veille au soir, ont appris ,par les journaux d'Ottawa, qu'on allait dépêcher des troupes contre eux, sont tout de même ébahis d'apprendre que les autorités militaires sont déjà sur les lieux. Ils regardent avec une curiosité mêlée d'anxiété ces visiteurs étranges qui, bientôt, vont s'installer, avec armes et bagages, à un demi-mille à peu près de la gare de Low, sur une petite crête au pied de laquelle coule un ruisseau. En un rien de temps, une trentaine de tentes ont surgi, face à l'ouest, et les "campeurs" en prennent aussitôt possession pendant que des sentinelles armées jusqu'aux dents protègent le camp contre la possibilité d'un coup de main. Mais l'arrivée des troupes à Low a beaucoup refroidi l'ardeur belliqueuse des contribuables récalcitrants et, à l'exception de quelques têtes chaudes, personne ne songe plus sérieusement à résister. Les plus modérés sont prêts à passer sous les fourches caudines; ils opinent pour le payement immédiat des impôts et le renvoi des troupes à brève échéance.

La journée du dimanche se passe sans la moindre petite alerte. Par bonheur, il fait un temps relativement doux, et les troupes n'ont pas à souffrir du froid. Durant la soirée, on redouble de surveillance. Des sentinelles à cheval patrouillent le chemin du roi et interpellent les passants. Au camp, tout le monde est plein d'entrain. On allume un immense feu de joie dont les flammes se projettent haut dans le ciel et dessinent des arabesques sur les tentes: les soldats viennent s'y chauffer et chantent en chœur "Tenting tonight" et d'autres airs du répertoire populaire de l'époque.

Veni, vidi, vici. Le lendemain matin, lundi, le secrétaire-trésorier du comté, M. Desjardins, sommeille paisiblement à l'hôtel Brooks quand, soudain, à 7 heures, il est éveillé par le propriétaire de l'établissement qui lui annonce que des contribuables l'attendent pour solder leurs comptes. Bientôt, l'hôtel est encombré de cultivateurs anxieux de se mettre en règle et au plus vite. C'est à celui qui payerait le premier. L'empressement est si général qu'il faut faire venir, en toute hâte, quelques dragons pour maintenir l'ordre. Non seulement les fermiers payent leurs taxes, mais ils se déclarent prêts à se donner un conseil municipal. Succès complet pour les troupes de Sa Majesté.

Ph. The Hube and Spokes par **A. Gard.**

Fig. 126. — **Bivouac des soldats au camp de Low.**

Malgré la pluie qui tombe en abondance, "l'armée d'occupation" conserve sa bonne humeur. Elle réalise déjà que l'ennemi n'est pas féroce et que les chances de le réduire dans une bataille rangée se font de plus en plus minces.

Bien que la majorité des contribuables opine pour une soumission complète et sans condition, quelques cultivateurs de Brennan's Hill cependant tiennent encore tête aux autorités. Décidé d'en finir avec eux, M. Major, escorté de cavaliers armés de pied en cap, se rend, de nuit, chez le curé de Farrellton, M. Foley, pour lui demander de bien vouloir user de son influence et faire rentrer au bercail les brebis errantes. M. Foley est en même temps chargé par M. Major de servir aux rebelles un ultimatum leur accordant jusqu'à midi, le lendemain, pour s'amender.

Mardi, quand le délai fixé par l'avocat du comté expire, tous les contribuables de Brennan's Hill et du district ont déposé les armes, à l'exception de deux.

Aussitôt, M. Major ordonne à des huissiers d'aller saisir les biens de ces retardataires. Pour prévenir toute manifestation hostile, les huissiers se font escorter par un imposant détachement de trente hommes à cheval. La cavalcade, commandée par le major Bliss, se rend avec précaution aux maisons contre lesquelles des sanctions ont été prononcées, mais elle les trouve sans occupants. Comme la loi ne lui permet pas d'opérer une saisie en l'absence des propriétaires, le détachement fait volte-face et revient au camp, bredouille.

Dans la soirée, les conseillers municipaux choisis la veille se réunissent pour la première fois. M. Ed. McSheffrey, de Venosta, est élu maire, et M. Patrick Hayes, secrétaire-trésorier. M. Major qui assiste à la réunion du conseil annonce que les contribuables du canton de Low devront payer tous les frais—environ $5,000—occasionnés par l'envoi de constables provinciaux et la mobilisation de la milice. Le conseil, l'épée de Damoclès au-dessus de la tête, fait toutes les promesses qu'on exige et, en retour, M. Major fait savoir au lt-col. Aylmer qu'il peut maintenant lever le camp.

La campagne est finie. Le lendemain (20 novembre) après trois jours de vie au grand air et sous la tente, l'armée plie bagages. Plusieurs voient approcher, à regret, l'heure du départ, mais, par contre, beaucoup ne sont pas fâchés de réintégrer leurs pénates, d'autant plus que c'est demain jour d'actions de grâces et qu'une dinde dorée les attend.

A 4 heures de l'après-midi, un train spécial quitte Low emportant vers la capitale hommes, chevaux et équipement. Le combat n'avait pas eu lieu faute de combattants.

P. Brunet (Extrait du *Canadian Defense Quarterly*).

Questionnaire

1. Qu'est-ce qu'une compagnie de traite? 2.— Nommez les deux principales compagnies de traite anglaises? 3.— Dites un mot sur chacune. 4.— Se faisaient-elles la lutte? 5.— Laquelle fut victorieuse? 6.— Nommez leurs principaux postes de traite dans notre région? 7.— Quelle remarque faites-vous sur les employés de ces compagnies? 8.— Qu'est-ce qu'un trappeur? Un bourgeois? Un voyageur? Un coureur des bois? 9.—A quelle nation donnèrent-ils naissance dans l'Ouest? 10.— Par quel commerce fut surplantée la traite des pelleteries? 11.— Quel heureux effet eut le commerce du bois sur notre région?

1.— Quand commença l'exploitation forestière dans notre région? 2.— Qui fut le pionnier de cette industrie? 3.— Quelles difficultés dut-il vaincre? 4.— Quel système essaya-t-il? 5.—Expliquer en quoi il consistait. 6.— Etait-il dangereux? 7.— En quelle année partit le premier train de bois pour Québec? 8.— Comment fonctionnait le système des "glissoires"? 9.— Ce commerce attira-t-il beaucoup de monde? 10.— Qu'est-ce qu'un chantier? 11.— Ce commerce est-il avantageux pour les cultivateurs? 12.— Pourquoi? 13.— Qu'est-ce que la "drave"? 14.— A-t-on beaucoup écrit sur la vie et les moeurs de ces hommes de chantiers? 15.— Pourquoi les chantiers de Bytown étaient-ils considérés comme un enfer? 16.— Comment l'exploitation forestière amena-t-elle la colonisation? 17.— Comment se fit cette colonisation? 18.— Quelle partie de notre région fut d'abord colonisée? 19.— Pourquoi? 20.— Par qui fut fondée la principale ville de notre région? 21.— Pourquoi lui donna-t-il le nom de Hull?— 22.— Nommez les principaux centres de colonisation qui furent d'abord érigés? 23.— Pourquoi notre colonisation a-t-elle été si tardive? 24.— L'arrivée de colons si nombreux amena-t-elle une autre industrie? 25.— Depuis 1900, que fait-on encore avec notre bois? 26.—Comment se font les allumettes? le papier? 27.— Notre région est-elle bien organisée au point de vue civil? 28.— Comment divisa-t-on l'immense comté d'Ottawa? 29.— A quel diocèse appartenait d'abord notre région? 30.— En quelle année le diocèse d'Ottawa fut-il érigé? 31.— Dut-on ensuite le subdiviser? 32.— Quand est-il devenu archidiocèse? 33.— Nommez les diocèses qui dépendent de la province ecclésiastique d'Ottawa?

1.— A quelle histoire locale se rattache la vie et l'oeuvre de Philémon Wright? 2.— D'où venait Eddy lorsqu'il s'établit à Hull? 3.— En quelle année arriva-t-il dans cette ville? 4.— A quelle industrie s'occupa-t-il d'abord? 5.— Quelles autres industries établit-il par la suite? 6.— Eut-il des difficultés et des revers dans le développement de son oeuvre? 7.— Faites un résumé de la vie du curé Labelle. 8.— Qu'avait-il de remarquable comme individu? 9.— Quelle fut sa grande oeuvre? 10.— Où naquit Jos. Montferrand? 11.— Que fit-il dans notre région? 12.— Quels traits particuliers avait-il au physique et au moral? 13.— Racontez des incidents célèbres de sa vie? 14.— Avait-il le droit de tuer les "Chêneurs" comme il le fit sur le pont des Chaudières? 15.— Quelles leçons faut-il tirer de cette histoire? 16.— En quelle année eut lieu ce qu'on appelle l'expédition de Low? 17.— Pourquoi envoya-t-on des soldats dans le canton de Low? 18.— D'où vinrent ces soldats? 19.— Eurent-ils de la difficulté à convaincre les cultivateurs de payer leurs taxes? 20.— Pourquoi faut-il des taxes dans un pays?