

# LUMSDENTOWN

Photo : Musée de la Gare



EN CETTE ANNÉE DU CENTIÈME ANNIVERSAIRE DE LA VILLE DE TEMISKAMING, IL EST À PROPOS DE RAPPELER LES ORIGINES LOINTAINES ET TRÈS PARTICULIÈRES DE CETTE LOCALITÉ ET DE SON INDUSTRIE FORESTIÈRE.

Jean Roy

## L'HISTOIRE DÉBUTE EN... ÉCOSSE!

La colonisation du Canada est le fruit de vagues successives d'immigrants, arrivés au gré des événements géopolitiques et des difficultés économiques qui ont ébranlé le Vieux Continent. Ainsi, entre 1815 et 1870, quelque 170 000 Écossais viendront s'établir dans la Province du Canada<sup>1</sup>. Non sans raison, car notre pays repousse ses frontières et les opportunités abondent. Ces immigrants sont représentatifs de la société écossaise du temps : fermiers, artisans, entrepreneurs, banquiers et autres professionnels.

Un de leurs points de chute était *New Edinburgh*, un village fondé en 1829 par l'industriel écossais Thomas McKay. C'est aujourd'hui le quartier des ambassades et de la résidence des gouverneurs généraux du Canada, à Ottawa. Stratégiquement située au confluent des rivières Rideau, Gatineau et des Outaouais, *New Edinburgh* bouillonnait d'activités. En 1840, on y trouvait entre autres des scieries, des meuneries, des ateliers de confection vestimentaire et des usines de portes et fenêtres.

Parmi ces immigrants se trouvent John Lumsden et son épouse, Elizabeth Sharp. John était instruit et avait une certaine aisance, puisqu'il s'inscrit comme marchand et commis dans les recensements de l'époque. L'aîné du couple, Alexander (1843-1904), né à *New Edinburgh*, sera le personnage central de ce récit. Après des études au réputé *Ottawa Collegiate Institute*, Alexander a travaillé comme contremaître dans l'industrie du sciage locale, notamment pour un autre Écossais : James MacLaren, commerçant et entrepreneur forestier d'envergure, dont l'héritage industriel s'est perpétué jusqu'à nos jours, en Outaouais.

À l'époque, l'industrie forestière était en pleine mutation. Jusque-là, les forêts du bassin versant de l'Outaouais avaient surtout été exploitées pour l'exportation vers l'Angleterre de mâts de navires et de bois équarris. Cette quête avide de tiges de fortes dimensions a poussé les chantiers toujours plus au nord, jusqu'au lac Témiscamingue. Mais déjà, la marine à voile cédait la place aux navires motorisés à coque d'acier. En même temps, l'industrialisation rapide de l'Amérique du Nord stimulait la demande urbaine pour le bois de construction, et les gouvernements s'engageaient stratégiquement dans une



Photo : SSMETÉOR

course à l'occupation du territoire. Toute cette mouvance offrait de nouvelles occasions aux entrepreneurs forestiers. De petites scieries verront alors le jour dans le bassin versant de la rivière des Outaouais, notamment de part et d'autre du lac Témiscamingue, produisant des sciages pour les colons, mais surtout, des dormants pour le chemin de fer et des bois équarris destinés à être refendus dans les scieries du sud.

## UN LAC ET DES RESSOURCES BIEN GARDÉS

Mais envoyer mâts et bois équarris vers le sud n'était pas une mince tâche. À cette époque, il y avait quatre rapides sur la rivière des Outaouais en amont de Mattawa (ON), dont le furieux et redoutable Long-Sault, ultime étape avant le lac Témiscamingue. Les billots et les bois équarris coupés là-haut étaient groupés en cages, puis en radeaux, et flottaient sur le lac jusqu'au Long-Sault. Ces assemblages étaient alors démontés et le bois était dravé ou chargé sur des chariots de fortune, roulant sur des rails de bois jusqu'à l'eau calme suivante et ainsi de suite, d'un rapide à l'autre.

## ALEXANDER LUMSDEN, UN ENTREPRENEUR VISIONNAIRE, DÉTERMINÉ ET CALCULATEUR

C'est dans ce contexte qu'on retrouve Alexander Lumsden. En 1881, il était bien en vue dans la communauté d'Ottawa, impliqué dans le soutien financier d'institutions scolaires et caritatives, actif en politique municipale et doté d'un réseau de contacts influents. Cette année-là, pressentant l'impact de l'ouverture du tronçon ferroviaire



Ottawa-Mattawa du *Canada Central Railway*, Alexander s'est porté acquéreur de droits de coupe sur les rives du lac Kipawa, d'où le bois aurait flotté jusqu'au lac Témiscamingue, puis vers Mattawa. Mais ce n'était que la première étape d'un plan plus élaboré.

Alexander savait qu'un transport nautique efficace et fiable sur le lac Témiscamingue était essentiel à la colonisation et à l'exploitation forestière. D'autres, comme l'entrepreneur Olivier Latour, l'avaient compris, eux aussi. C'est pourquoi Latour, qui opérait une scierie depuis 1873 au lac Témiscamingue, fit construire en 1881-1882 le *Mattawan*, premier bateau à vapeur à fendre les eaux du lac, afin de tirer ses radeaux de bois jusqu'au Long-Sault. Opportuniste, Alexander acheta de Latour son *Mattawan* en 1883, une autre étape de son plan. Puis, jouant d'influences, il finit par obtenir pour son entreprise la *Lumsden Steamboat Line*, les droits de transport de passagers et de flottage du bois entre la tête du lac Témiscamingue et Ottawa, créant un monopole fort lucratif. La flotte de l'entreprise comptera éventuellement jusqu'à seize bateaux et deux ports d'attache principaux : *Lumsden Town*, au pied du lac du côté québécois, et *Temiscaming Shores*, un quartier de *New Liskeard* (ON), plus haut sur le lac.

C'est en 1888 qu'Alexander entreprendra la construction d'une scierie près des rapides de la rivière Gordon et il y installera la machinerie achetée du moulin de Robert Porteous – Écossais lui aussi – à Mill Lake (ON). Il harnachera la rivière et sa centrale hydroélectrique alimentera le moulin et les habitations situées à proximité. Rapidement, *Lumsden Town* et la *Lumsden Steamboat Line* prirent de l'envergure, l'une bénéficiant de l'autre. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, *Lumsden Town* regroupera une trentaine de bâtiments, dont un magasin général, un hôtel, une boutique de forge, un chantier naval, une boulangerie, un bureau de poste, une école et des maisons pour les travailleurs, tout ça planifié et financé par Alexander. Environ 400 personnes y vivent. C'est l'embryon de ce qui deviendra *Temiskaming*.

En 1898, Alexander réside toujours à *New Edinburgh* d'où il gère son empire. Maintenant millionnaire, admiré et engagé socialement, il pose sa candidature pour le Parti libéral dans le comté d'Ottawa aux élections provinciales. Victorieux avec son parti, il s'impose rapidement comme un ardent défenseur des intérêts de la région d'Ottawa, lesquels – comme ses intérêts personnels – dépendent surtout de l'exploitation forestière le long de la rivière des Outaouais. Or, en mars 1902, le parlement ontarien décida de stimuler la colonisation en « poussant » le chemin de fer jusqu'à *New Liskeard*. Deux tracés étaient envisagés. L'un partirait de Mattawa et renforcerait le commerce entre le Témiscamingue ontarien et Ottawa. Le second partirait de *North Bay* (ON). À la stupéfaction et à l'indignation de ses commettants, Alexander se prononça en faveur du tronçon *North Bay – New Liskeard*, option qui fut retenue.

Son calcul était simple. L'arrivée inévitable du chemin de fer à *New Liskeard*, suivant celle du *Canadian Pacific Railway* à Kipawa (1896), mettra fin, ou presque, au flottage du bois sur le lac. La rentabilité de la *Lumsden Steamboat Line* dépendra dorénavant du transport de passagers et de marchandises sur le lac. Comme le rail reliait déjà *Toronto* à *North Bay*, le prolongement de cette ligne jusqu'à *New Liskeard* donnerait à la grande population de *Toronto* un accès rapide au Témiscamingue – et à la *Lumsden Steamboat Line* à *Temiskaming Shores* – que ce soit pour s'y établir, y faire commerce ou, pour les plus fortunés, y faire du tourisme, de la chasse et de la pêche. Les journaux d'Ottawa se sont déchaînés et ont accolé les épithètes de « traître » et de « corrompu » au nom d'Alexander Lumsden. La population outrée d'Ottawa se vengera de cette trahison opportuniste en battant Alexander lors de l'élection provinciale deux mois plus tard.

## ENSUITE...

Alexander Lumsden est mort d'une crise cardiaque en 1904 à l'âge de 65 ans. Le premier ministre canadien Wilfrid Laurier, plusieurs élus et les barons de l'industrie forestière assistèrent à ses funérailles et c'est son fils John qui reprit ses entreprises. Il modernisa le complexe de sciage de *Temiskaming*, puis vendit en 1906 la *Lumsden Steamboat Line* à la *Temiscaming Navigation Company* de Mattawa. Sous la gouverne de John, le village et le moulin prendront de l'expansion. La scierie sera équipée de scies de débitage permettant de produire des bois équarris de 13 pouces, d'une refendeuse à 5 scies et d'un ébouteur. Les rejets et les petites billes sont transformés respectivement en lattes et en piquets. La production quotidienne de l'usine est de 90 000 pmp par jour, de 35 000 lattes et de 15 000 piquets. Une usine de rabotage complète le tout. C'est énorme pour l'époque.

En 1918, *Temiskaming* connut un nouvel essor grâce à l'arrivée de la *Riordon Pulp and Paper Co.* de Charles Alfred Riordon, un Irlandais devenu magnat de l'industrie papetière et de la presse écrite. Millionnaire, philanthrope et cultivé, son nom reste néanmoins associé – comme celui de Lumsden – à quelques manœuvres politiques et financières troubles.

Quoi qu'il en soit, c'est autour de son usine de pâte que la ville de *Temiskaming* prendra son essor et traversera – non sans péripéties – le siècle suivant. On en reparlera peut-être plus tard. ■

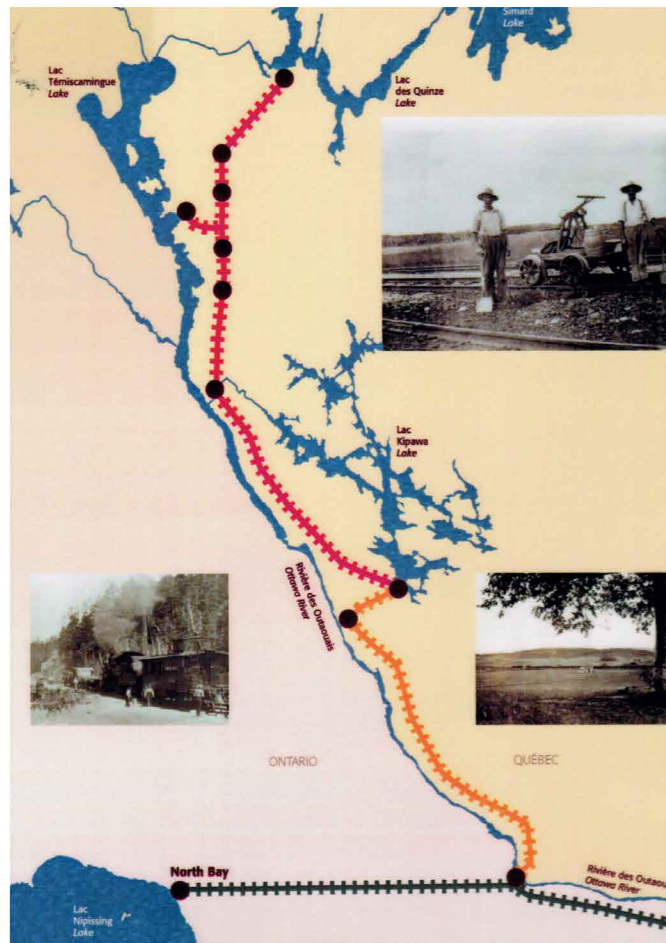


Photo : Musée de la Gare

**Le tracé du chemin de fer montre clairement que la Lumsden Steamboat line perd de son importance au profit du train**

1 En 1841, l'Angleterre a créé la Province du Canada en unissant les colonies du Haut-Canada et du Bas-Canada, respectivement l'Ontario et le Québec tels que définis à l'époque. Désormais désignées sous les vocables de Canada-Ouest et de Canada-Est, ces deux entités ont été gouvernées conjointement jusqu'à la Confédération, en 1867.