

HISTOIRE

des

Cantons de l'Est

JEAN-PIERRE KESTEMAN
PETER SOUTHAM
DIANE SAINT-PIERRE



Institut québécois de recherche sur la culture
iqrc
1979



Troisième partie

Une région à l'âge ferroviaire :
1840-1920

Du milieu du XIX^e siècle à l'aube de la Grande dépression des années 1930, la plupart des régions du Québec connaissent des transformations profondes. Il suffit d'évoquer, comme en témoignent Linteau, Durocher et Robert dans l'*Histoire du Québec contemporain*, la conquête et l'organisation du territoire, l'apparition d'une agriculture de marché, la naissance de l'exploitation minière, la création de réseaux ferroviaires, la mise en place de l'industrie manufacturière et, de façon plus globale, les changements économiques, sociaux et culturels liés à l'industrialisation et à l'urbanisation.

La région des Cantons de l'Est se façonne, entre 1840 et 1920, au gré des mêmes grandes mutations que le reste du Québec. Mais ces cantons que l'on désigne encore, au début de cette période, sous le nom d'Eastern Townships se démarquent nettement d'autres régions parce que, sur plusieurs plans, ils jouent un rôle d'avant-garde dans l'histoire de la province et qu'ils y manifestent des traits fort originaux.

Les Cantons de l'Est sont le berceau au Québec de l'industrie fromagère, de la fabrication du papier à partir de la pâte de bois, de l'industrie cotonnière, de l'exploitation des gisements de cuivre et d'amiante. L'agriculture y a pris, plus tôt qu'ailleurs, le virage vers l'élevage, vers l'industrie laitière, vers le marché. Le taux d'alphabétisation et de scolarisation de la population y a atteint rapidement des proportions très élevées. Mais cette originalité ne se limite pas seulement à une série de « premières » historiques. Le développement des voies de communication et, en particulier, des chemins de fer, la mise en œuvre des épargnes locales dans des institutions financières régionales, la création de multiples entreprises manufacturières, la vitalité apportée à de nombreuses institutions et associations éducatives, caritatives, sportives ou culturelles et la foi dans les institutions municipales comme outil de développement collectif, toutes ces manifestations illustrent l'idée que le développement de la région s'est fait davantage de l'intérieur que de l'extérieur. Le rôle des élites locales et d'une foule de petits entrepreneurs, agriculteurs, éleveurs de bétail ou industriels a été déterminant. Celui du capital régional, bien que non exclusif, a été primordial. Le dynamisme des petites villes y a trouvé ses moyens d'expression.

Il est remarquable que ce développement se soit réalisé en même temps que le renversement de la majorité anglophone et protestante en une majorité

catholique et française. Serait-ce parce que la diversité ethnique, culturelle, religieuse et linguistique des populations qui se sont installées dans les Cantons de l'Est s'est soldée par la coexistence de ces deux communautés et a favorisé la naissance d'un modèle de tolérance et d'équilibre, propice à la paix sociale et au développement économique ?

Cette partie est consacrée à l'évolution démographique, aux ressources naturelles, à l'industrialisation et, enfin, aux institutions et à la vie sociale et politique de cette période riche en initiatives et fertile en réalisations.

*Peuplement
et mouvements démographiques*



Ouverture d'un chemin vers Woburn, dans les Hautes-Appalaches, au tournant du siècle.
(Société d'histoire de Sherbrooke, Fonds Société d'histoire de Sherbrooke, cote I53, AL 3.4a/1.39).

En 1840, les Cantons de l'Est, ouverts au peuplement depuis cinq décennies, ne comptent que 50 000 habitants. Une grande partie de la superficie de la région est recouverte par la forêt, dans laquelle les zones défrichées constituent souvent des trouées isolées, mal reliées les unes aux autres. La population, essentiellement rurale, est concentrée dans les *townships* méridionaux et centraux du Piedmont et de l'Estrie. Anglophone à 84 %, elle est marquée par la culture de la Nouvelle-Angleterre, d'où proviennent la majorité des familles. L'influence des États-Unis est d'autant plus forte que les Cantons de l'Est demeurent mal reliés à la vallée du Saint-Laurent et aux centres urbains de Montréal et de Québec.

Quatre-vingts ans plus tard, un important réseau ferroviaire aura définitivement désenclavé la région et l'aura reliée aux grands centres du nord-est du continent. Le peuplement en aura été à la fois facilité et transformé. Les zones habitées s'étendent désormais des confins de la Beauce et des Bois-Francs à l'est jusqu'aux abords de la rivière Richelieu et du lac Champlain à l'ouest. La population, d'environ 225 000 habitants, se répartit en proportions à peu près égales entre la campagne et les villes, petites et moyennes, dont l'émergence et le développement ont été favorisés par l'industrialisation. Enfin, aux premiers pionniers anglophones, américains puis britanniques, se sera superposée une vigoureuse population canadienne-française, devenue désormais une irréversible majorité.

Cette profonde transformation n'allait pas de soi. On a vu en effet, dans un chapitre antérieur, que le peuplement des Cantons de l'Est avait été freiné par deux obstacles de type structurel : la difficulté d'accès à la propriété foncière et les déficiences des voies de communication et des systèmes de transport. Longtemps déplorés par la population américaine et britannique des *townships*, ces problèmes attirent l'attention de l'opinion canadienne-française au début des années 1850. Une réponse sera apportée dans les quelques décennies qui suivront. En effet, entre 1850 et 1880, la lente amélioration du système routier, la mise en place d'un réseau de voies ferrées, l'attrait de nouvelles villes manufacturières ou minières, le renouvellement du système municipal et des appuis divers à la colonisation des terres non défrichées constitueront autant de facteurs favorables à l'installation de populations nouvelles dans la région.

L'amélioration du système routier

Même si le développement ferroviaire a révolutionné la problématique des transports dans la région, la question des chemins demeure une préoccupation constante durant toute la période étudiée. Dans les deux premières décennies du XX^e siècle, cette question prend par ailleurs un tour nouveau avec l'apparition de l'automobile.

Dans le Piedmont et dans l'Estrie

Dans les parties du Piedmont et de l'Estrie où le peuplement américain s'est établi dès la fin du XVIII^e siècle, le réseau routier a atteint, en 1840, une densité et une qualité relativement appréciables¹. Les efforts d'amélioration visent essentiellement le grand chemin qui relie Magog à Montréal et qui connaît des transformations importantes à partir de 1844. La section entre Longueuil et Chambly, qui traverse des basses terres propices aux fondrières en saison de pluie ou de dégel, est recouverte de planches de plus de sept centimètres d'épaisseur. Celle entre Chambly et Granby est macadamisée et quatre barrières à péage y sont placées. Enfin, à partir de Granby, le choix se porte sur un tracé passant par Waterloo et Magog pour aboutir à Barnston, avec l'idée de le prolonger vers Hereford et la rivière Connecticut. En 1849, la section Granby-Barnston est achevée et recouverte de gravier. Enfin, en 1852, une corporation privée construit une route à péage raccordant Magog à Sherbrooke².

Ces travaux améliorent considérablement le transport des personnes, du bétail sur pied et de diverses marchandises entre Montréal, le Piedmont et l'Estrie. Certes, avec les années, la voie ferrée remplace la route pour le transport sur les longues distances. Néanmoins, ce grand axe routier demeure important car il débouche sur de nombreuses routes secondaires en plus de fournir une voie de pénétration aisée à la migration canadienne-française venant de la plaine de Montréal.

Depuis 1836, la région de Sherbrooke est également reliée, par un chemin bien entretenu, à Port-Saint-François où, sauf en hiver, accostent quotidiennement les bateaux à vapeur qui relient Montréal à Québec. Jusqu'au début de l'ère ferroviaire, cet itinéraire est conseillé aux voyageurs³.

Dans les Hautes-Appalaches

Dans le vaste secteur qui s'étend entre Sherbrooke et la Beauce, le réseau routier est par contre peu développé, mal entretenu et souvent impraticable. L'accès aux cantons forestiers des Hautes-Appalaches s'en trouve compromis. Cette situation est mise en lumière devant le comité spécial de l'Assemblée législative de la province du Canada, créé en 1851 pour s'enquérir des facteurs responsables des retards de la colonisation des Cantons de l'Est.

En juin dernier, écrit l'abbé Nazaire Leclerc, missionnaire de Lambton, près de trente habitants des comtés de Dorchester, Bellechasse, Québec se sont rendus, avec les plus grandes difficultés, jusqu'à Lambton. Après plusieurs jours de marche la plus pénible, tout couverts de boue, ne pouvant plus se soutenir contre la fatigue, et plus morts que vifs, je les ai entendus me dire à moi-même : Ah ! monsieur ! quel malheureux sort nous a conduit [*sic*] ici ! La mort est cent fois préférable à l'exile [*sic*] auquel se sont condamnés tous ceux qui habitent ces *townships* ! encore si nous n'étions pas dans la malheureuse nécessité de traverser de nouveau les bourbiers, les savanes, cascades où nous avons failli perdre cent fois la vie ! [...] J'ai appris dernièrement que ces découragés et leur famille ont gagné l'État du Maine⁴.

Les travaux du comité parlementaire ont été stimulés par le dépôt du *Canadien émigrant ou pourquoi le Canadien français quitte-t-il le Bas-Canada ?*, un mémoire de douze missionnaires catholiques œuvrant dans les Bois-Francs et dans les Cantons de l'Est. Rédigé par l'abbé Antoine Racine, missionnaire dans le canton de Stanford et futur évêque de Sherbrooke, ce texte analyse fort bien la nature des obstacles qui freinent l'accès aux *townships* non défrichés et empêchent l'acquisition de terres par les colons.

L'ANALYSE
DU CANADIEN
ÉMIGRANT

On y rappelle que de grands propriétaires possèdent d'immenses étendues de terre dans les *townships*, vivent hors de la région et ne se soucient guère de faciliter l'accès à leurs domaines par des travaux d'infrastructure. Spéculateurs de type passif, ils sont peu enclins à vendre, car ils attendent une plus-value qui leur sera apportée par le développement des cantons voisins et par celui de la région en général. Aussi, les zones qu'ils contrôlent demeurent-elles inhabitées. Mais comme le système de création et d'entretien de la voirie est essentiellement de juridiction locale et repose soit sur des taxes foncières soit sur le travail statutaire que les propriétaires d'un *township* consentent à donner, il est inapplicable dans les cantons où la spéculation foncière n'a pas permis la venue régulière de colons.

L'analyse du *Canadien émigrant* est d'autant plus crédible qu'elle est adressée à un corps législatif, qu'elle s'appuie sur des témoignages assermentés et que ses auteurs sont des témoins autorisés, qui ont vécu sur place. On aurait tort toutefois de mesurer la question des chemins d'accès aux Cantons de l'Est au milieu du XIX^e siècle à la seule aune du texte de l'abbé Racine. Un examen précis du rapport et des témoignages qu'il contient permet en effet de restreindre à une zone bien spécifique la problématique qui y est traitée. Cette zone couvre en fait un ensemble de cantons, à cheval sur la région des Bois-Francs et sur la sous-région des Hautes-Appalaches, dans lesquels tente de progresser depuis une décennie environ un flux de peuplement canadien-français, issu tant des paroisses riveraines du fleuve, de Nicolet à Lotbinière, que de celles du comté de Dorchester.

LA ROUTE ST. FRANCIS

En 1837, la BALC ouvre néanmoins une voie de pénétration de Sherbrooke vers la région de la haute Saint-François en construisant un chemin vers ses nouveaux établissements de Bury et de Victoria. Après l'échec de la tentative de colonisation de Victoria en 1838, la compagnie construit la route St. Francis vers Bury et Gould, mais laisse inachevée la section vers Winslow.

Le prolongement naturel de ce chemin vers les établissements de la Beauce est envisagé en 1838 par l'éphémère compagnie foncière Quebec and Megantic Land et sa construction débute en 1841 grâce à des subventions gouvernementales. Le chemin Lambton part de Saint-François-de-Beauce pour remonter vers les cantons de Tring, Forsyth et Lambton. Il faut attendre 1855 pour qu'il soit prolongé à travers Winslow vers la route St. Francis, mais son état déplorable l'empêche longtemps de constituer une voie valable de communication entre la région de Québec et les cantons à l'est de Sherbrooke⁵.

LE CHEMIN GOSFORD

Conçu peu avant 1840 pour remplacer le chemin Craig devenu impraticable en de nombreux endroits, le chemin Gosford relie Saint-Gilles, dans Lotbinière, à Sherbrooke par Inverness, Ham et Dudswell. Ouvert d'abord comme chemin d'hiver, il aurait pu constituer une alternative intéressante au chemin Lambton, mais l'irrégularité des travaux d'entretien le rend rapidement lui aussi impraticable à l'est du lac Nicolet⁶.

D'OUEST EN EST ET À L'INTÉRIEUR DES TERRES

En 1848, le gouvernement Baldwin-Lafontaine finance la construction de routes dont les terres riveraines sont loties et concédées gratuitement à des défricheurs. À la différence des chemins Craig, Gosford ou Lambton, qui tentent de relier la rive sud de Québec à la région de Sherbrooke selon un axe parallèle au fleuve, plusieurs des nouveaux itinéraires suivent une direction nord-ouest-sud-est. C'est le cas du chemin Wotton, tracé en 1849 de Danville à Ham-Sud sur le chemin Gosford, et du chemin Pacaud, ouvert de Saint-

Paul-de-Chester à travers le canton de Ham pour rejoindre le même chemin Gosford non loin du lac Nicolet. Sous le nom de chemin Mégantic, ce dernier est prolongé par la suite vers les lacs Aylmer et Mégantic. Le plan gouvernemental prévoit aussi de relier le chemin Lambton à la route de la BALC dans le canton de Lingwick et la création du chemin Victoria qui, par Whitton et Hampden, doit rejoindre une autre route de la BALC, la route Otter Brook à l'est de Bury⁷.

Ces routes de colonisation s'appuient sur le chemin Craig et surtout sur le chemin d'Arthabaska, devenu l'axe principal des Bois-Francs. Elles constituent aussi le débouché naturel d'autres routes qui proviennent de paroisses riveraines du fleuve telles que Nicolet, Saint-Grégoire ou Gentilly. Après 1854 cependant, l'ouverture du chemin de fer du Grand-Tronc entre Richmond et Lévis permet un accès plus direct aux stations de Danville, Arthabaska et Princeville.

Les voies ferrées construites dans l'ensemble des Cantons de l'Est entre 1855 et 1880 supplantent ainsi la vocation de ces routes comme voies de communication entre la région et l'extérieur. Mais à l'intérieur des cantons, ces routes continuent à jouer un rôle essentiel dans la desserte locale et comme accès aux zones récemment défrichées. Sauf dans les cantons de vieille colonisation ou plus densément peuplés, elles demeurent longtemps dans un état précaire, impraticables à l'automne et surtout au dégel, plus accessibles lorsque la neige et le froid les transforment en chemins d'hiver pour les traîneaux.

Le développement du réseau ferroviaire

Au XIX^e siècle, les chemins de fer ont joué un rôle essentiel dans le développement démographique et économique des Cantons de l'Est. C'est d'ailleurs souvent grâce à l'initiative de groupes d'hommes d'affaires de la région et avec des capitaux locaux qu'ils ont été construits.

La mise en place du réseau ferroviaire dans les trois sous-régions s'est effectuée à des moments bien distincts. D'abord établi entre l'Estrie et Montréal et entre Québec et Portland, dans l'État du Maine, il s'étend ensuite dans le Piedmont puis, finalement, dans les Hautes-Appalaches.

Dans la région de Sherbrooke

Les projets élaborés au cours des années 1830 refont surface dès la crise de 1837-1839 terminée. En juillet 1840, des promoteurs sherbrookoïses proposent de construire une voie ferrée depuis cette ville jusqu'à Saint-Jean-sur-Richelieu en passant par le village de Magog. Toutefois, cette idée reste à l'état de projet, faute de financement. D'ailleurs, la population des *townships* situés à l'ouest du mont Orford boude le principe du chemin de fer et continue à privilégier l'idée d'une route à péage recouverte de planches⁸.

UN LIEN
AVEC LE VERMONT
ET LE NEW HAMPSHIRE

Dès 1843, les Sherbrookoïses relancent l'idée d'une voie qui traverserait les Cantons de l'Est et qui relierait Montréal aux lignes en construction entre Boston et les États du Vermont et du New Hampshire. L'itinéraire proposé part de la frontière du Vermont, près de Stanstead Plain, passe par Sherbrooke, Richmond, s'incurve vers l'ouest pour rejoindre Saint-Hyacinthe puis Longueuil, en face de Montréal. Ce trajet, loin d'être le plus court, évite cependant la traversée du relief montagneux des monts Orford et Sutton et tire parti de la vallée de la Saint-François et de ses affluents.

En 1845, une compagnie ferroviaire, la St. Lawrence and Atlantic Railroad, est formée et elle s'associe avec un promoteur de Portland, John Poor, afin de faire déboucher le trafic sur cette ville portuaire plutôt que sur Boston. Les capitaux sont difficiles à rassembler mais, malgré tout, le chemin de fer relie Longueuil à Richmond en 1851 ; il est prolongé jusqu'à Sherbrooke l'année suivante puis, à l'été 1853, les convois circulent jusqu'à Portland⁹.

SHERBROOKE,
PLAQUE TOURNANTE
DU RÉSEAU
NORD-AMÉRICAIN

L'Estrée est non seulement sortie de son isolement, mais la région de Sherbrooke jouera désormais, pour plusieurs décennies, un rôle de plaque tournante dans le trafic des voyageurs et des marchandises entre les grandes villes de la vallée du Saint-Laurent et la Nouvelle-Angleterre. En 1854, est ouverte une autre ligne qui, partant de Richmond, traverse la région des Bois-Francs pour aboutir à Lévis, en face de Québec puis, plus tard, à Trois-Pistoles. La même année, ces tronçons sont intégrés dans la compagnie du Grand-Tronc qui s'étend bientôt de Détroit, dans l'État du Michigan, à Sarnia, Toronto et Montréal et franchit le Saint-Laurent sur le nouveau pont Victoria. Enfin, en 1870, la Massawippi Valley Railway, une filiale de la compagnie américaine Connecticut and Passumpsic, inaugure son service entre Sherbrooke, Stanstead, Derby au Vermont et Boston. L'Estrée est ainsi intégrée à un réseau moderne de communication reliant les principales villes du nord-est du continent.

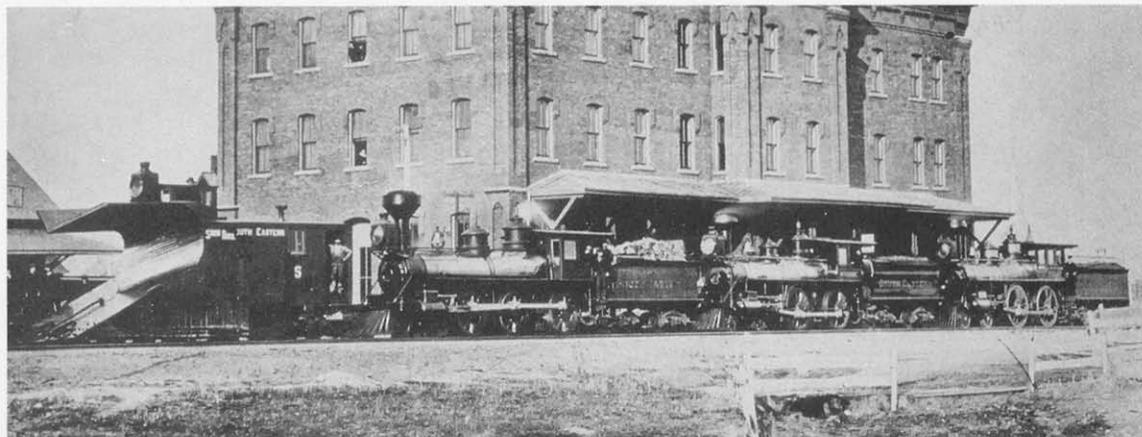
Dans le Piedmont

Pris quelque peu de court par les initiatives des hommes d'affaires de Sherbrooke, les habitants du Piedmont sont à leur tour entraînés dans la fièvre ferroviaire, grâce à l'appui des habitants du canton de Stanstead. En effet, malgré leur contribution financière au projet de Sherbrooke, ces derniers subissent un revers quand les dirigeants du St. Lawrence and Atlantic adoptent, pour la ligne de Portland, un tracé qui évite Stanstead au profit de Coaticook. Ils se rabattent donc, en 1853, sur le projet d'une ligne qui, partant de Stanstead, passerait par Magog et par le comté de Shefford pour aboutir à Chambly. Nouvelle déception. La voie ferrée est plutôt construite de l'ouest vers l'est, partant de Saint-Jean-sur-Richelieu et s'avançant vers Farnham, Granby et enfin Waterloo, où elle s'arrête, faute de capitaux, en 1860.

Au cours des trois décennies suivantes, le réseau ferroviaire du Piedmont se densifie avec la construction du South-Eastern, du Waterloo and Magog, de l'Orford Mountain Railway, entre autres. La compagnie du South-Eastern pose, entre 1870 et 1873, les rails entre Farnham, Cowansville, Sutton et Newport au Vermont. Par la suite, elle y branche une ligne secondaire, tracée selon un axe sud-nord, pour relier Sutton à Waterloo et Acton. La ville de Farnham constitue bientôt le pôle de ce réseau qui s'étend en 1882 largement à l'extérieur du Piedmont, vers Drummondville, Sorel et Saint-Lambert. Le Waterloo and Magog prolonge la ligne arrêtée à Waterloo à travers les obstacles du relief des monts Sutton et Orford. Il atteint Magog en 1878 et Sherbrooke en 1885. Pour sa part, l'Orford Mountain Railway est construit de 1892 à 1910. Vers le nord, il passe par Eastman, Valcourt, Kingsbury et Windsor et, vers le sud, par Mansonville.

DE NETTES AMÉLIORATIONS

La gare de Farnham en 1900.
(Université Bishop's, Centre de recherche des Cantons de l'Est, Fonds William E. Foster, cote F021, série Album de photos).



Ainsi, l'objectif, proposé dans les années 1840, de faciliter la liaison entre la région montréalaise, le Piedmont et Sherbrooke est passé à l'arrière-plan. Les compagnies ferroviaires du Piedmont souhaitent davantage, comme l'historien Booth l'a montré, capter le trafic de transit entre Montréal et Boston en offrant l'itinéraire le plus court. Ce faisant, elles sont amenées à s'associer à des compagnies américaines pour assurer la continuité de la circulation au-delà de la frontière canadienne. Mais leurs difficultés financières provoquent bientôt leur absorption, soit par ces mêmes compagnies américaines comme le Vermont Central ou le Passumpsic, soit par le Canadien Pacifique¹⁰.

Cette dernière compagnie établit en 1887 la *short line* entre Montréal et Sherbrooke, rectifiant ou délaissant le tracé des lignes achetées et en faisant un chaînon de son transcontinental vers Halifax. Cette volonté d'assurer un axe interprovincial entre cependant en contradiction avec les intérêts régionaux. Sherbrooke perd ainsi la possibilité d'obtenir un lien ferroviaire direct avec Granby. C'est indéniablement vers Montréal que le chemin de fer contribue désormais à drainer la circulation des produits et des personnes.

Dans les Hautes-Appalaches

Au début des années 1870, toutes les Hautes-Appalaches restent encore mal desservies en voies de communication qui se limitent en fait aux chemins ouverts dans les décennies précédentes, mais dont la viabilité demeure limitée. C'est à ce moment que des promoteurs régionaux échafaudent deux projets distincts de construction ferroviaire pour relier à Sherbrooke cet hinterland encore peu habité mais indéniablement riche en ressources naturelles, surtout forestières. Ici aussi, on vise à se raccorder à d'autres réseaux existants, à la fois pour drainer vers le centre de l'Estrie un trafic de marchandises, mais aussi pour offrir des itinéraires plus courts au transport à l'échelle continentale.

LE QUÉBEC CENTRAL

Patronné par des hommes d'affaires sherbrookoïses, le Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec se propose de remonter la vallée de la haute Saint-François puis, à travers Coleraine, Thetford et Tring, d'atteindre la vallée de la Chaudière où il rejoindrait une autre voie en construction de Lévis vers la frontière des États-Unis, le Lévis and Kennebec. Dès 1874, ses convois relient Sherbrooke à Weedon. En 1875, la compagnie prend le nom de Québec Central. Le service est prolongé jusqu'à Coleraine en 1878, jusqu'à Vallée-Jonction en 1881 et bientôt jusqu'à Lévis même, après que la compagnie sherbrookoïse eut pris contrôle du Lévis and Kennebec¹¹.

UNE LIAISON
TRANSCONTINENTALE

Au même moment, un groupe d'hommes d'affaires du comté de Compton, dirigé par John Henry Pope, de Cookshire, met de l'avant un ambitieux projet pour relier Sherbrooke et Lennoxville aux zones forestières voisines du lac Mégantic. La ligne doit être prolongée dans le nord du Maine pour aboutir au Nouveau-Brunswick et en faire un maillon d'une future liaison transcontinentale. Baptisé par ses usagers « chemin Pope », l'International Railway atteint Bury en 1874, Scotstown en 1876 et le lac Mégantic en 1879. Il est vendu en 1886 au Canadien Pacifique qui en fait un élément de sa « ligne courte » de Montréal à Halifax. Le 13 juin 1889, le premier express de Montréal à St. John (Nouveau-Brunswick) emprunte les voies de Sherbrooke à Lac-Mégantic¹².

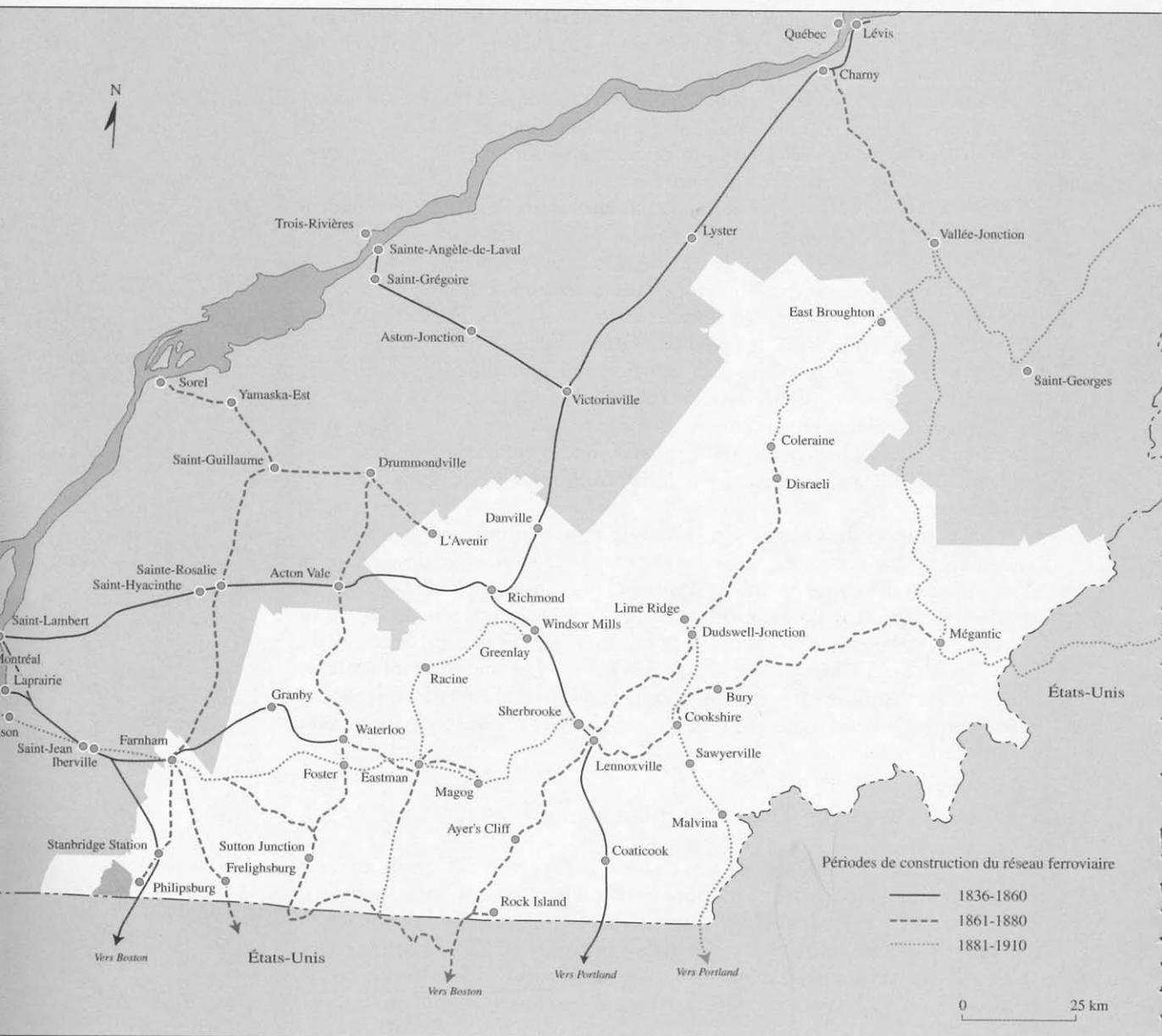
Ainsi, vers 1880, les Hautes-Appalaches sont-elles non seulement reliées à Sherbrooke par deux axes ferroviaires, mais elles sont intégrées dans le réseau continental de chemins de fer. Ces deux axes renforcent la dimension ouest-est des flux régionaux. Toutefois, dans la décennie suivante, deux lignes secondaires viendront permettre de relier le nord au sud. Le Hereford Railway établit d'abord, entre 1888 et 1891, une ligne partant des carrières de chaux de Lime Ridge vers Cookshire et Hereford et rejoignant, dans la vallée de la Connecticut, les voies du Maine Central. Cette compagnie américaine prend d'ailleurs immédiatement le contrôle du Hereford Railway. De son côté, entre 1892 et 1894, le Québec Central construit une ligne secondaire entre Lac-Mégantic et la Beauce, qui passe par Tring, Courcelles et Sainte-Cécile.

L'impact du Québec Central et de l'International sur la région est indéniable. L'arrivée de ces deux lignes a en effet favorisé la découverte et l'exploitation des riches gisements d'amiante des cantons de Coleraine, Thetford et Broughton, le développement de Lac-Mégantic, une ville-frontière au cœur d'un riche empire forestier, et le transport de ces ressources naturelles tant vers les États-Unis que vers le port de Québec. De plus, en établissant un lien rapide et régulier entre la Beauce et les Cantons de l'Est, elles ont facilité l'émigration de Beaucerons vers les villes industrielles et vers les campagnes du centre de l'Estrie.

Le chemin de fer et la vie quotidienne

La mise en service des trains de voyageurs permet désormais un accès facile, rapide et relativement peu coûteux à la plupart des cantons de la région. En effet, au fur et à mesure que s'installe le réseau ferroviaire, des lignes de diligence sont établies au départ des gares principales vers les localités de l'arrière-pays. Le service postal s'appuie sur cette combinaison de la locomotive et de la diligence. Le long des voies ferrées, dès les années 1850, le télégraphe étire ses fils.

Carte 6
Le réseau ferroviaire des Cantons de l'Est au XIX^e siècle



Source : J. Derek Booth, *Railways of Southern Quebec*, Toronto, 1982, 2 vols.



L'hôtel de Levi Stevens, construit en 1837, servait de relais de diligence à Durham. En bas, Levi Stevens ; à gauche, l'hôtel. (Brome County Historical Society, Coll. Inn and taverns, enveloppe n° 10).



Un accident ferroviaire entre Sherbrooke et Richmond au début du XX^e siècle. (Société d'histoire de Sherbrooke, Fonds John Hayes, cote IP146, PN 5.4/9.3).

**DES DÉPLACEMENTS
PLUS RAPIDES**

L'arrivée du chemin de fer abrège de façon considérable le temps requis pour se déplacer. Alors qu'en 1840 il fallait deux longues journées de diligence, entrecoupées d'une halte pour la nuit à Granby, pour se déplacer de Sherbrooke à Montréal, en 1852, les convois du St. Lawrence and Atlantic mettent un peu plus de quatre heures pour aller de Sherbrooke à Longueuil, d'où un traversier transporte les voyageurs à Montréal. Il est même possible à un résidant de Sherbrooke de faire le voyage aller et retour à Montréal en une seule journée, avec suffisamment de temps pour vaquer à ses affaires dans la métropole. Vers 1875, Montréal est à une heure cinquante minutes de Farnham, à trois heures de Sutton et à six heures de Stanstead par le South-Eastern. En 1887, Sherbrooke est à sept heures de Lévis par le Québec Central, à douze heures de Boston et à seize de New York par le wagon-lit du Passumpsic¹³. À une échelle plus locale, le train dit d'« accommodation » s'arrête à toutes les gares et ponctue la vie des moindres villages de son rythme quotidien.

**AU DÉTRIMENT DE
LIENS TRADITIONNELS,
DE NOUVELLES
RELATIONS SE CRÉENT**

Si le réseau ferroviaire rapproche certaines villes et certaines régions, il en exclut par contre d'autres. Ainsi, la région de Sherbrooke est détournée de ses liens originels avec Drummondville et avec les seigneuries riveraines du fleuve, mais de nouveaux rapports sont établis avec Saint-Hyacinthe et avec la Beauce, et les relations entre les Cantons de l'Est et les États de la Nouvelle-Angleterre se sont renforcées.

Au début du XX^e siècle, l'arrivée de l'automobile et la construction de routes en asphalte ou en béton redonnent de l'intérêt au réseau routier. D'abord stimulée par l'initiative locale et par les associations dites « des bonnes routes », la région profite des interventions du gouvernement provincial. En 1912, le plan de financement de routes provinciales par le gouvernement de Lomer Gouin donne priorité aux routes qui relient Sherbrooke à Montréal, à Québec et aux États-Unis. La route de Sherbrooke à Derby, à la frontière du Vermont, est effectivement élargie en 1914, ses fondations refaites et son revêtement macadamisé par endroits¹⁴. Ce ne sera toutefois qu'après 1920 que le développement de l'automobile concurrencera peu à peu les chemins de fer.

L'accès aux terres

Pour ceux et celles qui ont surmonté les difficultés liées au voyage vers les Cantons de l'Est, se pose la question du type d'établissement recherché dans leur région d'adoption. Les terres à défricher et, de manière plus générale, l'installation dans une ferme pour y vivre de l'agriculture ne sont pas

les seuls motifs qui attirent Européens ou Canadiens vers les *townships*. Artisans, hommes de métier et même journaliers agricoles ont toujours été fortement en demande et, avec l'industrialisation et l'urbanisation, les besoins en main-d'œuvre se font de plus en plus importants et diversifiés. Il en va cependant tout autrement lorsque le nouveau venu est un travailleur autonome et qu'il a besoin d'un fonds de terre pour exercer ses activités.

Le marché foncier

Au XIX^e siècle, le mode de transmission des terres des Cantons de l'Est, qui n'a jamais été soumis au régime seigneurial, est tiraillé entre des logiques économiques différentes. Si l'on exclut les vastes espaces détenus par des spéculateurs peu enclins à la vente immédiate, le nouvel arrivant a le choix entre l'achat à des particuliers, la concession de la Couronne ou le recours à une compagnie foncière.

Les *townships* de vieux peuplement du Piedmont et du centre de l'Estrie offrent d'abord un marché libre dans lequel se négocient entre individus l'achat et la vente de propriétés déjà concédées, partiellement défrichées et exploitées. Les superficies de ces propriétés agricoles sont rarement inférieures à 40 hectares (100 acres) et leur prix varie en fonction de la nature des sols, des améliorations apportées à la propriété et aux bâtiments ainsi que de l'état de développement du canton. Par exemple, en 1860, la valeur moyenne du fonds de terre, excluant l'équipement agricole ou le bétail, est de 7 à 10 dollars l'acre dans des cantons périphériques comme Ely, Dudswell, Bury ou Inverness, de 11 à 16 dollars dans des cantons prospères tels Brome, Durham, Shipton, Eaton, Ascot ou Compton et il monte à 25 dollars et plus dans les *townships* de très riche agriculture comme Stanstead et Stanbridge et dans Saint-Armand¹⁵. L'achat de telles propriétés, la plupart du temps aux mains de familles d'origine américaine ou britannique, exige au départ un capital élevé, un paiement initial représentant souvent la moitié de la valeur et l'acquittement en un petit nombre d'années du solde garanti devant notaire sur hypothèque. Plusieurs familles canadiennes-françaises des seigneuries ou des paysans de régions pauvres d'Europe ne peuvent satisfaire à ces conditions. Elles sont donc obligées d'acquérir des terres non cultivées, mises en vente par l'État ou par des compagnies foncières et de colonisation.

LA VENTE LIBRE

Le gouvernement possède dans de nombreux *townships* un certain nombre de lots non concédés, appelés réserves de la Couronne et réserves du clergé anglican. Il procède périodiquement à leur vente soit par enchères publiques, soit à un tarif fixe à l'acre. Appartiennent aussi à l'État des territoires

LA VENTE AUX ENCHÈRES

pas encore arpentés qui constituent, au cœur des Hautes-Appalaches, la réserve foncière dite du St. Francis Tract. En 1849, les lots du clergé, habituellement de 80 hectares, sont cédés au prix de 2 dollars l'hectare. Mais les conditions du paiement à tempérament, qu'on peut échelonner sur trois termes de sept ans, en raison du poids des intérêts et des clauses limitant le libre usage de la coupe du bois, les rendent inaccessibles à plusieurs colons de condition modeste¹⁶. À partir de 1852, le prix des terres publiques est ramené à un dollar l'hectare, mais ces terres sont pour la plupart situées dans les cantons des Hautes-Appalaches, les plus mal desservis en voies d'accès.

LES TERRES DE LA BALC

En 1834, la Couronne cède à prix modeste à la BALC un peu moins de 400 000 hectares de terres pour favoriser la venue d'immigrants européens, particulièrement en provenance des îles britanniques. Après des débuts prometteurs, la BALC voit ses efforts quasi anéantis par la crise économique et politique de 1837. En 1840, elle doit au gouvernement britannique plus de

72 000 livres sterling en arrérages. Pour éteindre cette dette, elle accepte en 1841 de rétrocéder à la Couronne plus de 200 000 hectares, soit la totalité du St. Francis Tract, à l'exception des cantons de Bury, Lingwick et Weedon. Elle demeure toutefois propriétaire de nombreux lots totalisant presque la même superficie et répartis dans les trois sous-régions, sans compter la quasi-totalité du site de Sherbrooke¹⁷.

14 EASTERN TOWNSHIPS CASETTERS.

**THE
BRITISH AMERICAN LAND COMPANY.**

Incorporated and Established by Royal Charter and Act of Parliament, 1834.

Directors.
MAJOR-GENERAL ALEXANDER GOSWOLD, Governor.
ALEXANDER GILLESPIE, Esq., Deputy Governor.
MAJOR WILLIAM ISOLIS.
FREDERICK HALSBY JANSON, Esq.
ROBERT MCCALMONT, Esq.
HENRY PAULI, Esq., M.P.

**Robert JOHN BAGSHAW, Esq.
SIR JOHN P. BOLLEAU, BART.
JOHN HACKBLOCK, Esq.
WILLIAM HARTLEDGE, Esq.**

Judicials.
GEORGE A. F. CAVEWISH BENTINCK, Esq., M.P.
JAMES DOWIE, Esq.
JOSEPH SERAG, Esq.

Solicitor.
CHARLES BISCHOFF, Esq.

Commissioner in Canada.
R. W. HENEKER, Esq.

Secretary.
MR. A. H. BROWN.

Bankers.
MESSRS. GLYN, MILLS, CURRIE & CO.

Canadian Offices—Sherbrooke, Canada East.
London Offices—35½ New Broad Street, E. C.

THE COMPANY OFFER FOR SALE NEARLY
500,000 ACRES OF LAND,
SITUATED IN THE
EASTERN TOWNSHIPS OF CANADA,
In quantities to suit all Classes of Settlers, from 50 Acres upwards.
The Lands are easy of ACCESS TO THE RAILROAD, are traversed by GOOD ROADS, and have all the advantage of OLD SETTLEMENTS.
The average price of GOOD LAND is THREE DOLLARS per Acre, payable one-fifth in Cash, and the remainder in Five yearly instalments.
For further particulars apply to
R. W. HENEKER, Esq.,
COMMISSIONER,
SHERBROOKE, CANADA EAST.

Publicité de la British
American Land Company.
(Revue d'histoire du comté de
Shefford, vol. 1, n° 2, 1980).

La BALC est peu encline à investir dans des travaux d'infrastructure coûteux pour faciliter l'établissement d'immigrants pauvres. Sous l'impulsion de ses commissaires Alexander Galt et Richard W. Heneker, elle élabore des conditions de vente plus appropriées aux moyens souvent modestes des acheteurs. Le paiement peut être étalé sur dix versements annuels, dont les six premiers sont destinés à payer l'intérêt de six pour cent et les quatre autres à rembourser le capital. De plus, un escompte de deux pour cent est accordé pour chaque année où le paiement de capital est anticipé, pourvu que ce paiement se fasse en argent comptant¹⁸. En cas de défaut, la BALC tolère, du moins jusque dans les années 1860, le paiement des annuités en nature, en bétail ou en céréales, mais elle est parfois contrainte de faire passer le débiteur au statut de locataire et de lui imposer des clauses sévères comme celle interdisant la coupe de bois sur la propriété. Appliquée avec rigueur, cette politique a contribué à donner une réputation peu flatteuse à la BALC, qui a cependant continué jusqu'à la fin du XIX^e siècle à exercer ses activités et à soigner son image dans l'opinion publique¹⁹.

La colonisation avant 1867

Les années 1840 coïncident avec l'amorce du départ de familles canadiennes-françaises des paroisses surpeuplées des bords du fleuve Saint-Laurent vers les premiers centres manufacturiers de la Nouvelle-Angleterre. Cette émigration, qui est souvent perçue comme le premier pas vers l'assimilation au monde anglo-saxon et protestant, soulève parmi le clergé et les élites canadiennes-françaises un mouvement en faveur d'une colonisation organisée vers les Cantons de l'Est.

C'est le missionnaire irlandais de Sherbrooke, Bernard O'Reilly, qui, après une série d'articles dans *Le Canadien*, parvient à convaincre des notables de Montréal et de Québec de fonder des associations pour l'établissement de Canadiens français dans les *townships* du Bas-Canada. Ces associations rassembleraient des fonds pour acheter des terres dans des cantons choisis, y diriger des familles et les encadrer en favorisant la création de paroisses et d'écoles. Bien que présidées respectivement par M^{gr} Bourget et par M^{gr} Signay, les associations de Montréal et de Québec sont rapidement déchirées par des dissensions politiques et idéologiques. Cependant, en 1848, l'association montréalaise lance un projet de colonisation dans le canton de Roxton, au nord de Granby, sur des terres achetées de la BALC²⁰.

LA MISE SUR PIED
D'ASSOCIATIONS

De son côté, l'association de Québec, s'appuyant sur un réseau de sympathisants dans les paroisses du diocèse, patronne l'établissement dans le

canton de Garthby de familles en détresse de la ville de Québec. Arrivés sur place au mois d'août 1848 sans réserves de nourriture, ces colons ne sont sauvés de la famine qu'en travaillant à la construction d'un chemin financé par un octroi gouvernemental. Le défrichement de leurs lots n'avance guère et, après quelques années, abandonnés sur des terres peu fertiles, la plupart d'entre eux reviennent à Québec ou émigrent aux États-Unis²¹. L'enthousiasme des sociétés de colonisation créées par la fougue de l'abbé O'Reilly a donc fait long feu.

UNE EXPÉRIENCE PEU CONCLUANTE

Interpellés par la mobilisation de l'opinion publique canadienne-française, les pouvoirs publics, longtemps inactifs, réagissent. En 1848, le gouvernement Baldwin-Lafontaine, avec l'appui du gouverneur Elgin, propose un plan destiné à encourager l'établissement de nouveaux occupants sur les terres de la Couronne. Il prévoit la construction des chemins Wotton, Mégantic, Lambton et Victoria. De part et d'autre de ces chemins, sont arpentés des lots de 20 hectares destinés à être cédés gratuitement, à raison d'un lot par colon. La pleine concession du lot ne serait accordée qu'après avoir fait preuve, au terme de quatre ans, de 6,4 hectares de défrichement.

Cette politique favorise le départ de nombreuses familles des paroisses des seigneuries vers les *townships* de Wotton, Ham-Sud, Garthby, Stratford et Winslow. Jean-Olivier Arcand est nommé agent du gouvernement pour aider à l'installation des familles, voir au respect des exigences de concession et diriger une ferme modèle. L'expérience n'est toutefois pas un succès et peu de familles s'accrocheront sur ces terres de qualité inégale. De multiples causes expliquent cet échec : l'état déplorable des routes, la superficie trop modeste des lots, l'étirement du peuplement, la pauvreté des colons et la désaffection des élites de Montréal et de Québec pour des entreprises systématiques de soutien²². Une exception notable est celle du canton de Wotton, aux terres fertiles, proche d'une ligne de chemin de fer, où l'on dénombre près de 700 habitants en 1852 et plus de 2 000 neuf ans plus tard²³.

LA LOI DES CHEMINS...

Dans les années 1850, le gouvernement du Canada contribue par diverses mesures à faciliter l'accès aux terres des Cantons de l'Est. En 1854, en même temps qu'est aboli le régime seigneurial, on procède à la vente des réserves de la Couronne et du clergé anglican des *townships*. D'autres concessions gratuites de terres sont accordées en 1857 le long des chemins Lambton et Mégantic tandis que plus de 100 000 hectares de terre sont arpentés, subdivisés et offerts par le gouvernement, au prix de 1,50 dollar l'hectare, dans Wotton, Ham, Wolfestown, Garthby, Stratford et Weedon. En 1859, le gouvernement invite les *squatters* à faire valider auprès des autorités l'occupation des lots qu'ils ont défrichés. C'est néanmoins la *Loi des chemins et des municipalités* de

1855 qui sera la plus décisive. Elle transfère en effet aux municipalités le soin d'entretenir les chemins publics et leur permet d'obliger tous les propriétaires, même absents, à y contribuer en proportion de la valeur de leurs propriétés²⁴.

La colonisation après 1867

À partir de la Confédération, l'initiative en matière de colonisation revient désormais au gouvernement provincial. En 1869, une nouvelle loi permet la création dans chaque comté de sociétés de colonisation subventionnées par le département de l'Agriculture et des Travaux publics. Ces sociétés voient à l'établissement de colons sur les terres de la Couronne, à y attirer des immigrants ou à tenter d'y rapatrier des Canadiens partis s'établir aux États-Unis. Elles peuvent accumuler des fonds par le biais de cotisations perçues chez leurs membres et qui serviront à acheter des lots et à y installer les colons²⁵. Plusieurs de ces sociétés jouent un rôle éphémère mais utile dans le premier peuplement des « colonies du rapatriement » situées dans des cantons au sud des Hautes-Appalaches, tels Chesham, Ditton, Emberton ou dans la partie méridionale de Marston.

DES SOCIÉTÉS LOCALES DE COLONISATION

Malgré ces initiatives, l'action des pouvoirs publics en matière d'appui à la colonisation des terres nouvelles au XIX^e siècle demeure limitée, voire contradictoire. Tant avant qu'après la Confédération, ceux-ci ont tenté de concilier l'aide aux colons et les intérêts des marchands de bois et de l'industrie forestière²⁶. Cette ambiguïté face à deux processus différents de développement régional est fort bien illustrée par le retour en force de compagnies foncières étrangères dans les années 1870. S'appuyant sur une loi de 1859 du gouvernement de la province du Canada, des compagnies sont autorisées à acheter en bloc, à prix réduit, des terres de la Couronne, jusqu'à concurrence de 50 000 acres (20 235 hectares). Elles ont dix ans pour les lotir et les aménager afin d'y attirer des colons. Après deux ans de résidence, si ces colons peuvent prouver qu'ils ont défriché quatre hectares de leur lot, ils obtiennent leurs lettres patentes. Les compagnies ont droit, en retour de leurs déboursés en frais d'achat et d'installation, de faire travailler les colons à la coupe du bois et de disposer du produit des forêts.

LE RETOUR DES GRANDES COMPAGNIES FONCIÈRES

Plusieurs sociétés sont ainsi fondées pour mettre en valeur des *townships* peu colonisés de la région du lac Mégantic²⁷. La Glasgow Canadian Land and Trust, fondée en 1873 avec des capitaux écossais, jette son dévolu sur des terres dans les cantons de Marston, Clinton, Ditton et Hampden où elle fonde Scotstown. La Dominion of Canada Land and Colonization Company, créée en 1880 par des intérêts londoniens, tente un éphémère développement de

Whitton, Ditchfield et Spalding. À mentionner également l'initiative de la Compagnie de colonisation et de crédit des Cantons de l'Est, créée en 1881 par des Français de Nantes sous l'instigation de Jérôme-Adolphe Chicoyne et avec l'appui de M^{gr} Antoine Racine et qui, après un essai de colonisation dans le canton de Woburn, contribue à la naissance de l'activité industrielle à Lac-Mégantic²⁸.

L'église de la mission
de Woburn.
(Société d'histoire de
Sherbrooke, Fonds J.-E. Simard,
cote IP108, PN 1.3c/3).



En fait, l'installation de colons peu fortunés, à de grandes distances de leur paroisse ou de leur pays d'origine, dans des cantons couverts de forêts, exige, pour être réussie, des mesures facilitant la reconstitution de la vie sociale : des villages, des lieux de culte, des écoles. L'État laisse ce soin aux particuliers, aux Églises et aux associations philanthropiques.

DE BONS PROMOTEURS

Comme dans d'autres régions du Québec, l'Église catholique a joué un rôle de promotion et d'appui important à l'établissement de Canadiens français dans les zones de colonisation des *townships*. Ses représentants ont œuvré aussi bien pour faciliter les besoins matériels des nouveaux venus que pour y recréer le cadre paroissial²⁹. Un ecclésiastique comme l'abbé Jean-Baptiste Chartier, curé de Coaticook, a été agent d'immigration et de colonisation³⁰ ; un prélat comme M^{gr} Antoine Racine a fait de la colonisation une des priorités de son ministère³¹. Des membres de la petite bourgeoisie professionnelle canadienne-française ont été pour leur part des promoteurs ou des publicistes actifs de l'établissement de compatriotes sur le sol des cantons. C'est le cas de Jean-Baptiste-Éric Dorion, de Jérôme-Adolphe Chicoyne et de Louis-

Charles Bélanger. Ce groupe défendait ses idées par le biais de la presse écrite, dans des journaux parfois rivaux, voire antagonistes, tels *Le Défricheur*, *L'Union des Cantons de l'Est*, *Le Pionnier de Sherbrooke* ou *Le Progrès de l'Est*³². Il créait même le mythe du héros colonisateur avec le personnage de Jean Rivard, défricheur.

Dès la fin des années 1880, l'achèvement du chemin de fer transcontinental du Canadien Pacifique jusqu'à Vancouver et l'ouverture à la colonisation des vastes espaces de la Prairie canadienne incitent de très nombreuses familles, surtout anglophones, à vendre leurs fermes des Cantons de l'Est pour s'établir dans l'Ouest. Il s'ensuit que, jusqu'en 1920, sont offertes sur le marché un grand nombre de propriétés agricoles bien établies, situées dans des zones fertiles de cantons d'ancienne colonisation. Ces terres sont rachetées à gros prix et au comptant par des Canadiens français de la région ou issus de paroisses d'autres régions comme la Beauce³³.

L'ÉMIGRATION
ANGLOPHONE

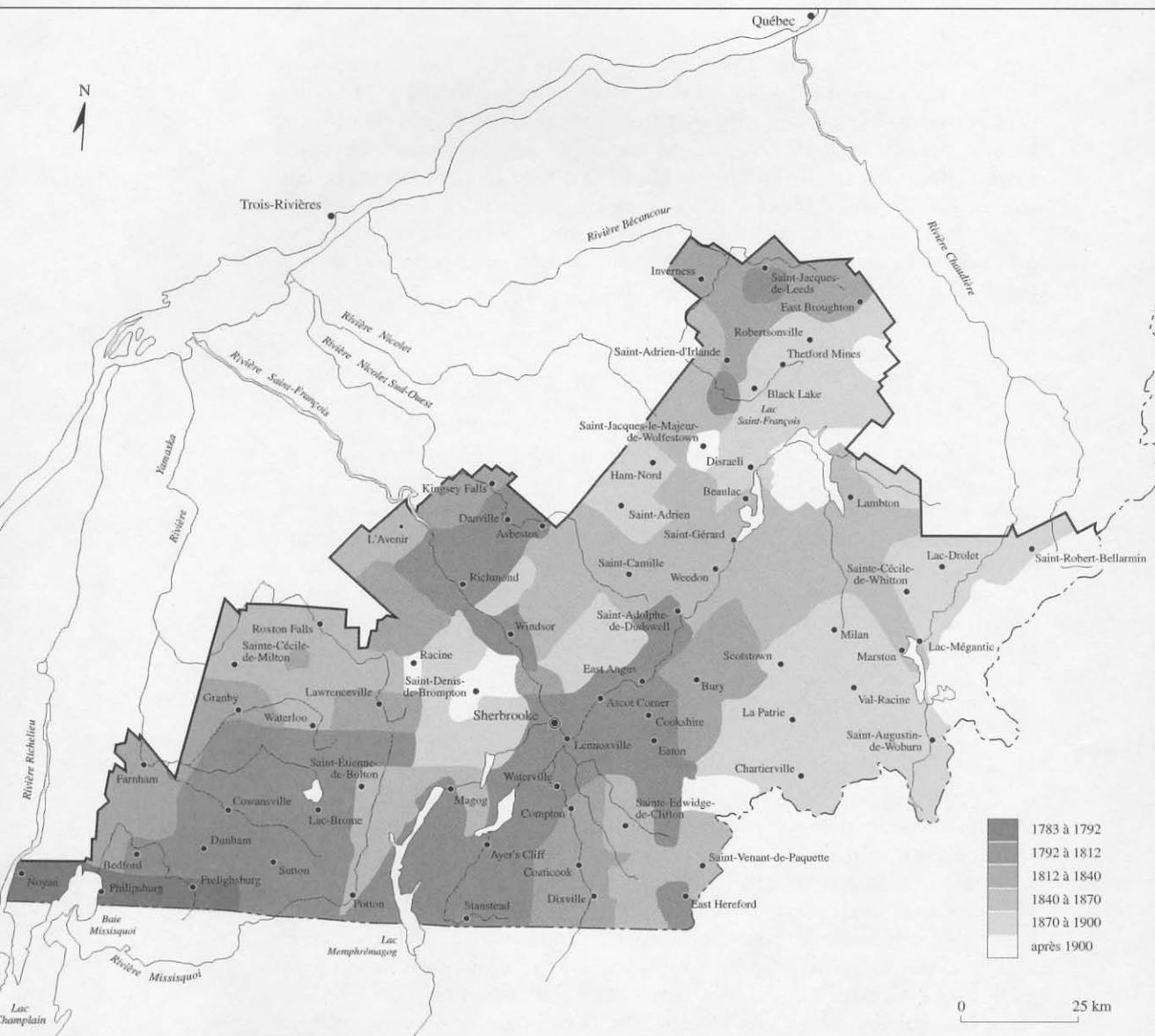
L'occupation du territoire

Grâce à la lente amélioration du réseau routier, à l'implantation d'un réseau de voies ferrées et aux transformations des moyens d'accès à la propriété foncière, des milliers de personnes s'établissent dans les Cantons de l'Est durant les huit décennies qui vont de 1840 à 1920. Il en résulte une extension graduelle du peuplement sur le territoire et un recul de la frange pionnière vers d'ultimes bastions montagneux. Cette occupation du sol est l'œuvre d'individus, de familles et de groupes dont l'appartenance ethnique, la langue, la religion et les régions d'origine sont contrastées et dont les itinéraires d'accès sont étonnamment variés.

L'extension du territoire habité

Observée à grands traits, l'extension du peuplement a tendance à procéder par bonds plutôt que par une avancée régulière. Elle contourne les obstacles de nature géographique ou les zones bloquées par les spéculateurs, quitte à les entamer lentement dans les décennies suivantes. Lorsqu'on examine le phénomène à une échelle plus locale, on constate que, même dans des cantons concédés et accessibles depuis des décennies, certaines parties du territoire ne s'ouvrent que tardivement au peuplement. Ce retard s'explique souvent par la qualité médiocre des sols, par les obstacles du relief, mais aussi, dans plusieurs cas, par la volonté d'hommes d'affaires ou de compagnies d'y maintenir des réserves forestières.

Carte 7
L'expansion de l'œkoumène dans les Cantons de l'Est



Source : Recensements du Canada, 1825-1901.

Ici, les zones de répulsion correspondent aux savanes de la rivière Noire dans les cantons de Roxton et d'Ely et surtout au massif montagneux et boisé qui s'étend de Sutton à Orford et à Brompton. L'industrie forestière, qui se développe sur le versant est de l'Orford en 1860 et prend son essor avec l'ouverture du chemin de fer Orford Mountain et des scieries d'Eastman et de Kingsbury, ouvre la porte à des efforts lents et prolongés de colonisation, qui débutent vers 1870 et ne sont pas encore achevés en 1920. Il arrive même que des occupants illégaux amorcent le processus par des défrichements. Ainsi, à l'arrière du canton de Brompton, dont la frange voisine de la rivière Saint-François est défrichée dès la fin du XVIII^e siècle, les abords de Saint-François-Xavier ne sont occupés qu'à partir de 1877 et ceux de Saint-Denis, appelés à l'époque « l'Abitibi de Brompton », vers 1910 seulement.

DANS LE PIEDMONT
ET LE NORD-OUEST
DE L'ESTRIE

Les poussées écossaises et canadiennes-françaises dégagent, vers 1860, un vaste espace central qui va de Danville à la Beauce et au lac Mégantic par Weedon et Winslow, mais qui laisse largement intacts les cantons situés dans l'axe des monts de Stoke et de Weedon, le pays de l'Amiante, les contours du mont Mégantic et toute la frange montagneuse qui coïncide avec la frontière des États-Unis de Hereford à Risborough. Ces bastions sont entamés lentement dans les trois décennies suivantes, particulièrement grâce à la construction des chemins de fer International et du Québec Central, si bien qu'en 1890, le front pionnier est réduit à quelques enclaves autour du mont Ham, du mont Mégantic et des massifs montagneux adossés aux frontières du New Hampshire et du Maine.

DANS LES HAUTES-
APPALACHES

Ce front recule néanmoins encore dans les décennies qui suivent. Ainsi dans Auckland, la paroisse Saint-Isidore n'apparaît que suite à la coupe intensive du bois en 1905. Dans Weedon, la zone de Fontainebleau ne se peuple qu'avec l'exploitation de mines de cuivre en 1912. Après 1920, un petit nombre de zones non occupées constitueront l'ultime extension de l'oekoumène, l'espace habité.

La mosaïque ethnique et linguistique

Il ne nous pas paru nécessaire de reprendre ici le tableau détaillé, brossé de la main de Blanchard il y a plus d'un demi-siècle, de l'ordre dans lequel divers groupes irlandais, écossais ou canadiens-français se sont établis dans chacun des *townships* de la vaste région des Cantons de l'Est³⁴. De nombreuses monographies paroissiales de type historique et généalogique ajoutent régulièrement des détails à cette fresque d'ensemble³⁵. Contentons-nous de tracer à grands traits la localisation générale des groupes ethnolinguistiques

lors de la première occupation du sol. Deux aspects moins fréquemment étudiés seront néanmoins abordés : les trajectoires depuis les paroisses d'origine des colons de certains cantons et la juxtaposition sur la carte régionale avant 1900 de blocs aux caractéristiques ethnolinguistiques très homogènes.

Une manifestation de la diversité ethnique des Cantons de l'Est : un pique-nique « scandinave » chez Matt Knutson, qui tient ici un drapeau norvégien, Waterville, le 1^{er} juillet 1912. (Société d'histoire de Waterville, SR1048).

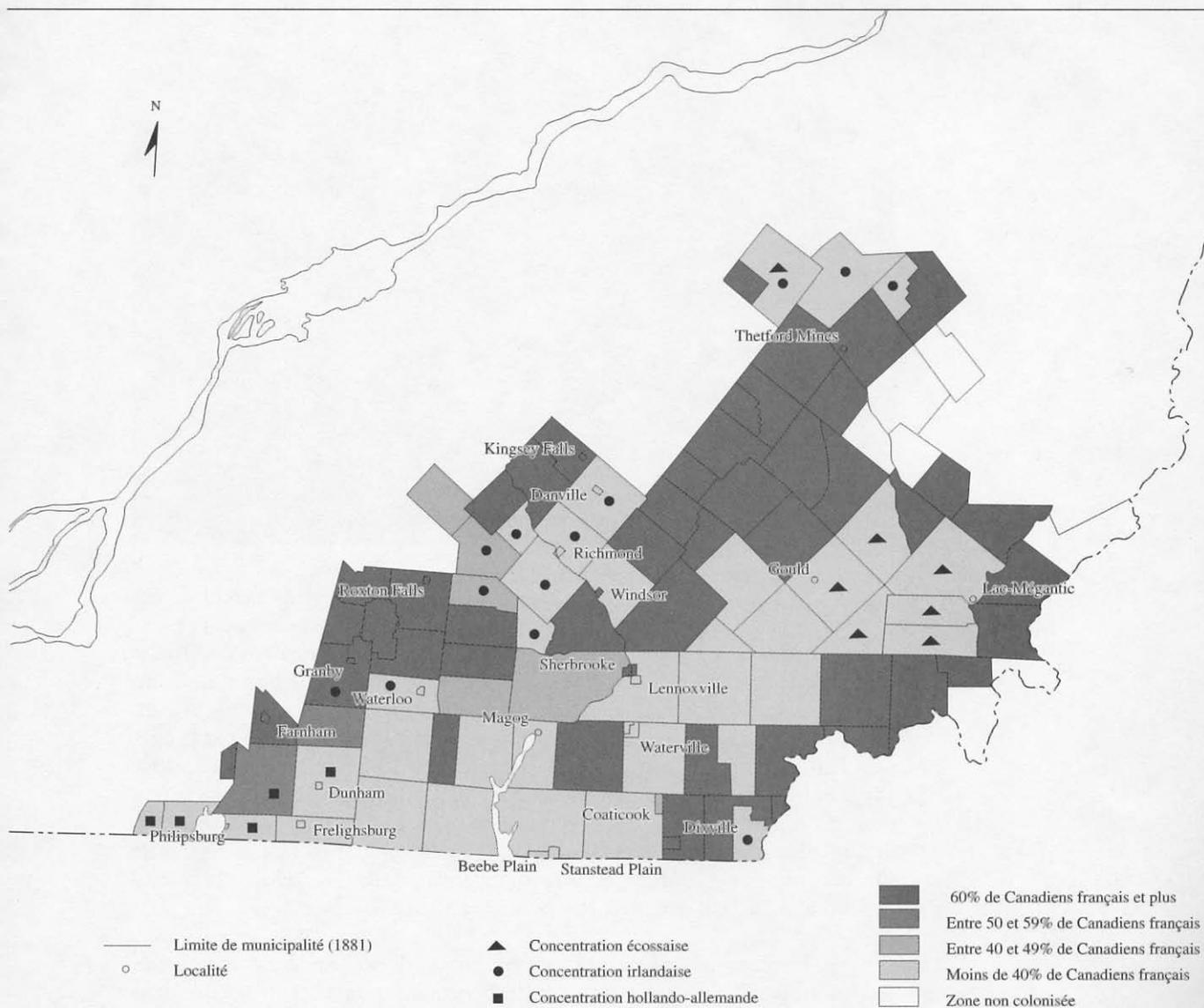


James Burnett, pionnier de Farnham Centre, en 1902. (Musée de Missisquoi, Société d'histoire de Missisquoi, Coll. Des archives, cote VI-16, Burnett, James, n° 1).



En 1840, divers groupes d'origine américaine ou britannique occupent une quarantaine de *townships* dispersés sur toute l'étendue du territoire. Ces groupes ne sont pas homogènes : Loyalistes où les familles d'ascendance hollandaise ou allemande ne sont pas rares, Américains des zones rurales de la Nouvelle-Angleterre, Irlandais, Écossais d'Aran, Anglais de l'East-Anglia. Après cette date, l'immigration américaine se limite plutôt à la venue dans les villes d'industriels et d'artisans, le Middle-West américain et l'Ouest canadien attirant désormais les surplus de population rurale du Vermont ou du New Hampshire. Des Irlandais poursuivent le mouvement amorcé dans les années 1830 et s'éparpillent dans le comté de Richmond, poussant des pointes vers Ely et Magog. À partir des années 1860 cependant, les immigrants anglais et écossais sont des artisans, des membres de professions libérales ou des ouvriers spécialisés, attirés par les villes manufacturières de l'Estrie. Par contre, les immigrants irlandais sont recrutés comme journaliers, manœuvres ou domestiques³⁶. L'essentiel des forces attirées par le défrichement et la vie rurale se recrute désormais parmi les Écossais de langue gaélique ou les Canadiens français.

Carte 8
La mosaïque ethnique en 1881



La paroisse de Saint-Joseph
d'Ely (Valcourt).
(Service des archives
du Séminaire de Sherbrooke,
Fonds Séminaire de Sherbrooke,
SPB 00140.001).



*LA MONTÉE
FRANCOPHONE*

Des immigrants peu fortunés de l'île de Lewis, dans l'archipel des Hébrides, parlant gaélique et de foi presbytérienne, débarquent au Bas-Canada entre 1840 et 1860 et développent une enclave écossaise dans des parties des cantons de Lingwick, Hampden, Winslow, Marston et Whitton jusqu'au lac Mégantic³⁷. Plus à l'est, des colons canadiens-français de la Côte-du-Sud, et des paroisses beauceronnes s'infiltrèrent à partir des années 1840 par le chemin Lambton vers les cantons de Stratford, Lambton et le nord de Winslow. Par la suite, ils s'installent dans ceux d'Aylmer, Adstock, Gayhurst et dans le nord de Whitton, poursuivant leur avance, au début du XX^e siècle, vers ceux de Ditchfield, Spalding et Risborough. Ce peuplement issu de la région de Québec, régulier et continu, est un prolongement naturel de celui de la Beauce et finit, après 1910, par emporter la zone écossaise elle-même.

Les cantons voisins du mont Mégantic, du sud de Marston à Ditton en passant par Woburn, Chesham et Emberton, sont de leur côté la cible dans les années 1870 d'opérations de colonisation francophone rassemblant des Canadiens français de régions diverses ou rapatriés des villes de la Nouvelle-Angleterre et quelques immigrants venus de France.



Visite de membres du clergé, dont M^{gr} Larocque, chez des colons du canton Louise dans le but d'évaluer la possibilité d'établir un monastère trappiste dans cette région, vers 1889.

(Société d'histoire de Sherbrooke, Fonds J.-E. Simard, cote IP108, PN 3.4d/1).

Sur la façade nord-est des Hautes-Appalaches, les cantons de Wolfestown, Garthby, Ham, Wotton et le nord de Windsor s'ouvrent depuis 1850 aux défricheurs venus, souvent à travers les Bois-Francs, des paroisses limitrophes du fleuve, de Lotbinière à Nicolet et même de celles de la rive nord du Saint-Laurent. Durham et Kingsey servent aussi de débouché à des paroisses des rives du lac Saint-Pierre, mais Weedon est colonisé à la même époque par des familles de la région de Saint-Hyacinthe.

Dans le Piedmont, la frange occidentale de la région, dont les terroirs sont la continuation des seigneuries de Sabrevois, de Monnoir ou de Saint-Hyacinthe, est le lieu d'une infiltration canadienne-française venue de ces seigneuries, qui d'ailleurs déborde vers les *townships* de Stanbridge, Farnham, Milton et Granby. De façon générale, une bonne partie du peuplement français des cantons de Shefford, Roxton, de l'ouest d'Ely, du nord de Bolton et de Stukely provient de la vaste région de Montréal jusqu'à Terrebonne et Sainte-Thérèse, dans les Basses-Laurentides.

L'occupation des zones rurales des Cantons de l'Est entre 1840 et 1900 s'est effectuée généralement selon un modèle de juxtaposition des ethnies, des langues et des cultures et non pas de fusion ou d'intégration. Ainsi, les colons ou les immigrants qui s'identifient à un même groupe ethnique, à une même paroisse d'origine ou à un même point d'embarquement ou de départ, une fois installés dans la région, se concentrent d'abord dans un péri-

*MORCELLEMENT
TERRITORIAL
ET GROUPES CULTURELS*

mètre relativement restreint et occupent un, deux, rarement trois *townships*, parfois seulement des portions bien définies d'un canton, qui constituent leur ancrage premier.

Le développement démographique de ces groupes peut conduire à des tentatives d'infiltration des groupes voisins, mais il y a d'autant plus rarement cohabitation que les différences ethniques, linguistiques et religieuses sont accusées³⁸. On constate plutôt une stabilisation des zones d'occupation, dont les frontières demeurent marquées jusque dans le paysage par des espaces non défrichés, des forêts, des savanes. Cette juxtaposition finit par constituer une mosaïque d'autant plus stable qu'elle n'est pas affectée par l'urbanisation, par l'industrialisation ou par l'exploitation minière. Néanmoins, à la fin du XIX^e siècle, la disparition des témoins de l'âge pionnier et l'exode des anglophones vers l'Ouest sonnent le glas de ce morcellement territorial et de cette identification de chaque canton à un groupe spécifique³⁹.

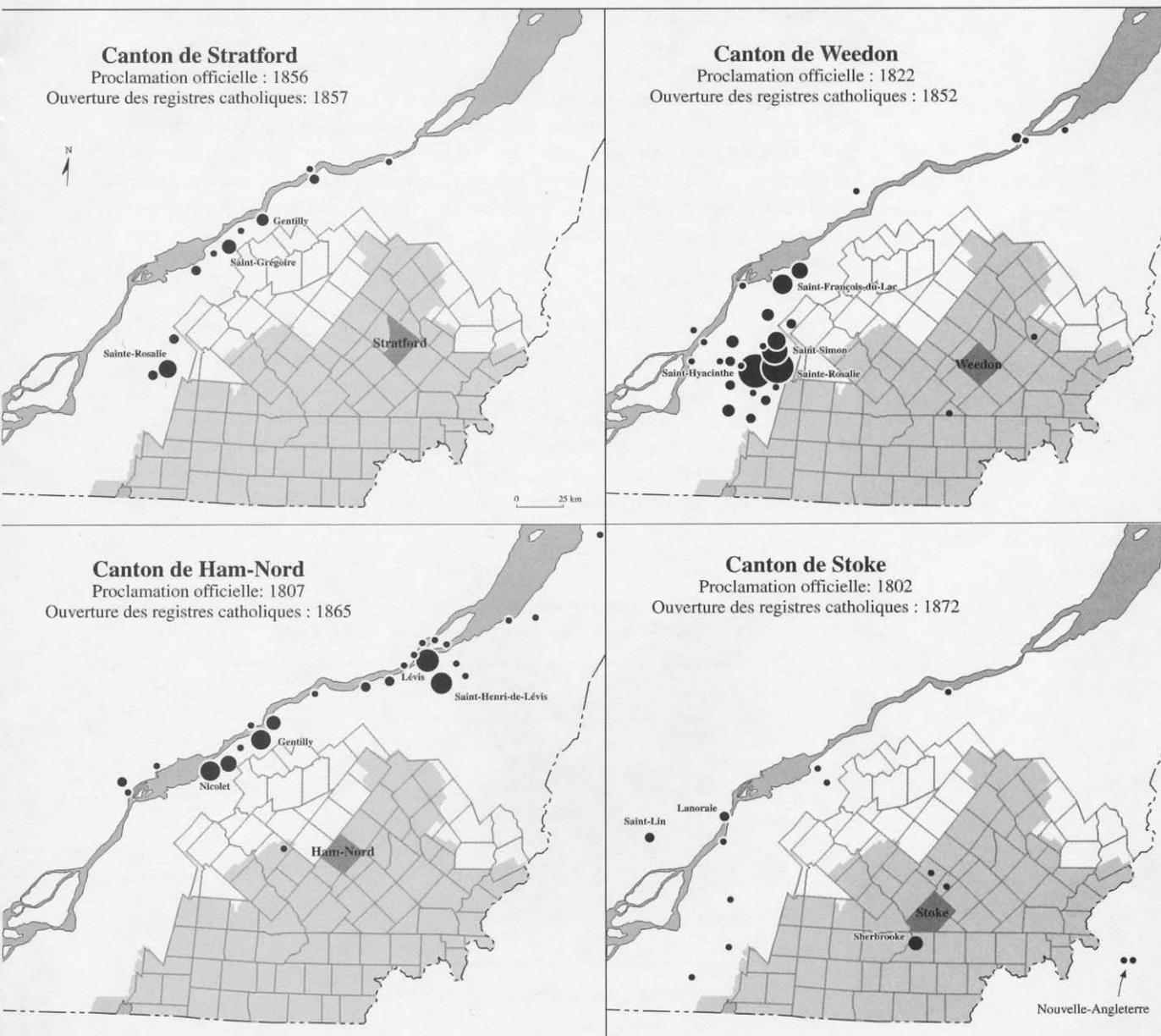
Les trajectoires canadiennes-françaises

La venue des familles canadiennes-françaises dans les Cantons de l'Est au XIX^e siècle n'est pas généralement le fait de mouvements organisés de colonisation. Des milliers de trajectoires individuelles illustrent les destins multiformes de ceux et de celles qui abandonnent les seigneuries pour émigrer vers les *townships*. La migration vers les centres urbains est relativement mal connue, mais les sources historiques et surtout généalogiques permettent de mieux comprendre les itinéraires des défricheurs qui ont fait souche dans les cantons ruraux.

La carte 9 illustre les exemples des trajectoires suivies par les premières familles de six paroisses de colonisation. Les pionniers de Weedon⁴⁰ sont presque tous originaires de la région de Saint-Hyacinthe et de la vallée du Richelieu alors que Ham-Nord a attiré des colons d'une vaste nébuleuse de paroisses sur les deux rives du fleuve, de Berthier à Kamouraska⁴¹. Dans le Piedmont, Sainte-Anne-de-Stukely tire ses racines de la plaine de Montréal, de Deux-Montagnes à L'Assomption jusqu'à la rivière Richelieu⁴². Si Saint-François-Xavier-de-Brompton est le point d'arrivée d'itinéraires très divers⁴³, par contre, la jeune paroisse de Saint-Georges-de-Windsor est composée, en 1861, de colons nés dans des paroisses de la rive sud du fleuve, de Nicolet à Bécancour⁴⁴ tandis que les pionniers des cantons de Lambton et d'Aylmer proviennent de la Côte-du-Sud et de la Beauce⁴⁵.

Carte 9

Trajectoires de l'immigration canadienne-française vers les Cantons de l'Est
1840-1880



Sources : Recensement du Canada, 1861; registres de l'état civil.

Nombre d'immigrants par localité



Les Cantons de l'Est ont donc attiré, dans la période pionnière de 1845 à 1880, des défricheurs canadiens-français venus des trois régions de Montréal, de Québec et de la zone médiane du lac Saint-Pierre à Lotbinière. On peut constater que si, dans certains cas, le peuplement français a constitué une simple expansion vers les *townships* de surplus démographiques de seigneuries voisines, la migration a imposé un itinéraire souvent assez long entre la paroisse d'origine et celle d'arrivée. Il y a donc eu déracinement et adaptation à un nouvel environnement, sans possibilité de retour fréquent à la paroisse mère, à cause de la distance, de l'état des routes, des difficultés à franchir les obstacles naturels ou à voyager à travers des districts anglophones. Comme on le verra plus loin, cette rupture, jointe à l'immersion dans un milieu anglophone influencé par les États-Unis, joue un rôle décisif dans l'acquisition de nouveaux comportements collectifs.

L'évolution démographique

Des années 1840 à 1920, la population des Cantons de l'Est a plus que quadruplé, passant de près de 50 000 personnes à plus de 228 000. Toutefois, cette croissance s'est opérée selon deux rythmes bien marqués. Il suffit en effet d'une vingtaine d'années pour voir cette population doubler, mais le second doublement exigera soixante ans.

Tableau 6.1

*Population et taux de croissance annuel moyen
pour la région des Cantons de l'Est, 1844-1921*

Année	Population	Taux annuel moyen (%)
1844	56 353	n.d.
1852	78 458	4,3
1861	108 388	3,7
1871	123 728	1,3
1881	149 562	1,9
1891	169 768	1,3
1901	180 937	0,6
1911	206 954	1,4
1921	228 563	1,0

Source : Recensements du Bas-Canada et du Canada, 1844-1921.

L'évolution du taux de croissance annuel moyen reflète bien la rupture qui s'opère entre 1860 et 1870. De 4 % environ qu'il est avant 1860, il tombe à 1,25 % en moyenne pour les six décennies suivantes. Ce pourcentage est nettement inférieur à ce qu'est alors, au Québec, le solde naturel des naissances sur les décès, qui est d'environ 2,5 %. Il annonce l'importance des déficits migratoires dans le comportement démographique régional durant la période étudiée.

*UNE CROISSANCE
INFÉRIEURE À CELLE
DU QUÉBEC*

Par ailleurs, alors qu'en 1844 la population des Cantons de l'Est représente 8,1 % de celle du Bas-Canada et qu'elle atteint un sommet historique de 11,4 % en 1891, elle retombe à 9,7 % en 1921. Cette tendance à la baisse se poursuivra d'ailleurs pendant tout le XX^e siècle. Outre la flambée des années 1840-1860, la croissance démographique des Cantons de l'Est apparaît donc inférieure à celle observée dans la province jusqu'en 1920.

Cette évolution globale couvre d'importantes différences locales qu'on peut déceler par l'examen démographique des trois sous-régions.

Tableau 6.2
*Population totale et poids démographique de chaque sous-région
par rapport à la population régionale, 1844-1921*

Année	Piedmont		Estrie		Hautes-Appalaches	
	Population	Poids démographique %	Population	Poids démographique %	Population	Poids démographique %
1844	26 337	46,7	23 710	42,1	6 306	11,2
1852	36 291	46,3	30 925	39,4	11 242	14,3
1861	49 119	45,3	38 355	35,4	20 914	19,3
1871	49 744	40,2	45 562	36,8	28 422	23,0
1881	56 844	38,0	56 163	37,6	36 555	24,4
1891	56 521	33,3	65 049	38,3	48 198	28,4
1901	54 364	30,0	70 682	39,1	55 891	30,9
1911	54 658	26,4	81 188	39,2	71 108	34,4
1921	56 824	24,9	96 968	42,4	74 771	32,7

Source : Recensements du Bas-Canada et du Canada, 1844-1921.

Si une croissance rapide jusqu'en 1861 est une caractéristique commune, par contre, après cette date, les comportements de chaque sous-région se différencient. Le Piedmont double pratiquement sa population entre 1840 et 1860, mais connaît un arrêt brutal qui se traduit, de 1880 à 1920, par une

stagnation autour de 55 000 habitants. La croissance régionale est alors nourrie par l'Estrie, dont le nombre d'habitants s'élève régulièrement pendant huit décennies, et par celle des Hautes-Appalaches qui ne s'essouffle qu'après 1911. De ce fait, le poids démographique des sous-régions évolue passablement.

L'Estrie compte pour 40 % de la population totale tandis que le Piedmont décline de moitié en quatre-vingts ans et qu'inversement, les Hautes-Appalaches triplent leur représentation. Un examen plus détaillé du comportement des trois sous-régions permet de mieux comprendre les rythmes divers qui sous-tendent ces chiffres généraux.

Tableau 6.3

Poids démographique des comtés des sous-régions du Piedmont et de l'Estrie, 1844-1921 (en pourcentage de la population sous-régionale totale)

Année	Piedmont			Estrie		
	Brome %	Missisquoi %	Shefford %	Richmond ¹ %	Sherbrooke ² %	Stanstead %
1844	28	48	24	35	28	37
1861	26	38	36	38	30	32
1881	28	31	41	37	35	28
1901	25	32	43	33	40	27
1921	24	31	45	30	46	24

1. Y compris les cantons de Durham et de Kinsey, dans le comté de Drummond.

2. Y compris les cantons de Compton, Clifton, Eaton et Westbury, dans le comté de Compton.

*CROISSANCE
ET PLAFONNEMENT
DANS LE PIEDMONT*

En 1844, le Piedmont compte un peu plus de 26 000 habitants, dont près de la moitié dans le seul comté de Missisquoi alors que ceux de Brome et de Shefford en représentent chacun le quart environ. Le doublement de cette population initiale s'effectue autour de 1875, mais au prix d'un renversement du poids respectif de Missisquoi et de Shefford. Il est à noter que de 1860 à 1920, les taux annuels de croissance de ces trois comtés demeurent presque toujours sous la barre du 1 % pour chaque comté. Brome et Missisquoi connaissent même des pertes nettes de population. Ainsi, pendant quarante ans, de 1881 à 1921, le Piedmont plafonne à 55 000 habitants, Shefford autour de 24 000, Brome à près de 14 000 et Missisquoi aux environs de 17 000. Il s'agit visiblement d'un phénomène structurel à l'échelle de toute la sous-région et dont les causes seront examinées plus loin.

En quadruplant sa population, qui passe de près de 24 000 en 1844 à 96 000 en 1921, l'Estrie suit le rythme global des Cantons de l'Est, doublant une première fois ses effectifs en 25 ans et une seconde fois en 50 ans. Au début, les habitants se répartissent en trois zones relativement égales en population, le sud (Stanstead) et le nord (Richmond et une partie de Drummond) l'emportant légèrement sur le centre (Sherbrooke et une partie de Compton). Mais ce schéma se modifie radicalement par la suite. En effet, le poids du comté de Stanstead décline constamment alors que celui de Sherbrooke ne cesse d'augmenter.

En Estrie, c'est donc la zone de Sherbrooke qui donne le ton, passant de 6 700 habitants en 1844 à 45 000 en 1921. Cet accroissement systématique est reflété par des taux de croissance qui se situent au-dessus de 2,2 % par an, sauf durant les années 1890 à 1910. En comparaison, le comté de Stanstead présente une assez faible performance avec des taux oscillant entre 0,5 % et 2 % durant toute la période de 1844 à 1921. Il franchit le seuil des 10 000 habitants en 1852 mais doit attendre 1911 pour doubler ce chiffre.

Quant à la sous-région des Hautes-Appalaches, à peine habitée en 1844, elle quadruple ses effectifs en 25 ans et atteint 28 000 personnes en 1871. Durant les trois décennies suivantes, elle double ce chiffre pour se stabiliser autour de 75 000 habitants en 1920.

Ce survol des comportements démographiques sous-régionaux permet de dégager quelques tendances de fond. Il faut remarquer tout d'abord que les comtés ruraux de vieux peuplement américain et britannique, Missisquoi, Brome, Shefford, Stanstead, Richmond et l'est de Compton, amorcent à partir de 1860 ou de 1870, selon le cas, une phase de croissance extrêmement faible, voire nulle, qui se maintient jusqu'en 1920. Pour leur part, les comtés ruraux de peuplement canadien-français connaissent un phénomène similaire, mais décalé dans le temps : Wolfe dès 1890, Frontenac dès 1910. Enfin, le seul comté à dominante urbaine, Sherbrooke, est aussi le seul à montrer une augmentation régulière et soutenue de sa population. Voilà de réels indices du rôle de l'urbanisation, de l'exode rural et de la transformation ethnique de la région sur l'histoire de sa population de 1840 à 1920.

*UNE POUSSÉE
SIGNIFICATIVE EN
ESTRIE*

Fête champêtre réunissant les premiers citoyens d'Asbestos vers 1902.

(Société d'histoire de Sherbrooke, Fonds Société d'histoire de Sherbrooke, cote I53, PN 2.2a/1).



Tous ces chiffres sont par ailleurs assez abstraits et artificiels. Ils reflètent des bilans constatés tous les dix ans des personnes présentes lors du passage des recenseurs. Ils doivent cependant être éclairés par l'examen de diverses dynamiques, soit naturelles, comme la natalité ou la mortalité, soit migratoires, comme le passage de la campagne à la ville, comme les remplacements ethniques ou comme les mouvements d'immigration ou d'émigration affectant la région.

Les facteurs démographiques naturels

Quels sont les comportements démographiques naturels de cette population qui quadruple entre 1840 et 1920 ? Quelle est l'allure de la natalité et de la mortalité régionales ainsi que de la croissance naturelle qui en découle ? À la différence d'autres régions du Québec dans lesquelles la proportion de catholiques et de Canadiens français dépasse les 90 % et pour lesquelles l'analyse démographique peut être menée à partir des données annuelles recueillies dans les paroisses catholiques, ces questions demeurent d'un abord difficile pour les Cantons de l'Est, du moins pour la période qui nous occupe⁴⁶. En effet, la population catholique, évaluée à 32 % de la population totale en 1851, n'en représente encore que 66 % en 1910.

UNE APPROCHE DIFFICILE

Le principal problème réside dans la comptabilité irrégulière ou incomplète des mariages, des naissances et des décès. Du côté protestant, ce ne sont pas tous les enfants qui sont baptisés : certaines confessions religieuses ignorent le baptême et d'autres n'ont pas de pasteurs réguliers. Par ailleurs, dans les confessions où le baptême est pratiqué, les parents peuvent parfois attendre plusieurs années avant de recourir à cette cérémonie. Enfin, et jusque dans les années 1910, les régistres constatent l'irrégularité ou la négligence de plusieurs pasteurs protestants à leur transmettre leurs statistiques annuelles. Il en ressort que la natalité et, dans une mesure moindre, la mortalité chez les protestants des Cantons de l'Est sont difficiles à comptabiliser et demeurent sous-évaluées durant tout le XIX^e siècle.

Du côté catholique, où les enfants sont baptisés peu après la naissance et où les curés sont contraints de tenir un compte scrupuleux des cérémonies et à en informer annuellement leurs supérieurs, les chiffres sont plus réguliers et plus sûrs pour la période postérieure à 1890. Avant cette date, plusieurs zones ne sont pas encore structurées en paroisses ou ne sont desservies que par des missionnaires ou par des curés de paroisses parfois éloignées. Ajoutons à cela le caractère non sédentaire d'une partie de la population, la mortalité postnatale fréquente et la rareté des pasteurs catholiques dans les

zones densément protestantes. Tous ces facteurs concourent donc également à une certaine sous-évaluation des naissances catholiques, particulièrement durant les premières décennies de la période étudiée. Enfin, les compilations annuelles des baptêmes et des sépultures n'ont pas été publiées systématiquement pour l'ensemble de la période étudiée⁴⁷.

Puisqu'il est difficile d'avoir une connaissance valide des mouvements annuels de la natalité et de la mortalité pour l'ensemble de la région avant les années 1890, les marges d'erreur seraient encore plus grandes si l'on voulait pousser l'analyse à l'échelle des sous-régions ou des comtés. Néanmoins, la documentation disponible permet de percevoir la nature des tendances à long et à moyen terme pour l'ensemble de la région et de jeter de brefs coups d'œil sur certaines situations locales.

La natalité

Du milieu du XIX^e siècle aux années 1880, le taux de natalité chez les catholiques des Cantons de l'Est demeure proche des 50 ‰ pour se retrouver autour des 40 ‰ dans les dernières années du siècle. Cette tendance est conforme à celle constatée ailleurs au Québec pour la population catholique. On peut néanmoins discerner, entre 1860 et 1880, un taux régional supérieur à la moyenne provinciale, qui tient peut-être à la structure d'âge des populations, où les jeunes couples sont davantage représentés.

Faute d'études systématiques menées à l'échelle des paroisses, il est difficile de distinguer les comportements des catholiques en milieu urbain de ceux vivant en milieu rural, mais certains indices laissent supposer que, dans ce dernier cas, il s'est maintenu bien au-dessus de la moyenne régionale⁴⁸.

L'évolution de la natalité des non-catholiques ne peut être évaluée que par le biais du taux de natalité régional global, catholiques et non-catholiques confondus, qui émerge des recensements décennaux du Canada. Tout en tenant compte des sous-évaluations liées à ce type de source⁴⁹, on observe que le taux de natalité global de la région se serait maintenu autour des 34 ‰ durant le troisième quart du XIX^e siècle, puis aurait décliné pour atteindre un creux de près de 28 ‰ en 1895. Par la suite, il se remet à croître régulièrement pour atteindre 30 ‰ en 1910 et plus de 33 ‰ en 1920.

Tableau 6.4
Taux de natalité des catholiques entre 1851 et 1900
(pour mille habitants, moyennes quinquennales)

Années	Cantons de l'Est ¹	Québec
1851-1855	49,9 ²	49,0
1856-1860	47,1	48,7
1861-1865	52,2	49,5
1866-1870	51,4	44,5
1871-1875	52,9	45,4
1876-1880	52,3	46,6
1881-1883	50,1	44,1
1884-1885	n.d. ³	41,1
1886-1890	n.d. ³	42,0
1891-1895	37,0 ⁴	41,9
1896-1900	40,4 ⁵	43,3

1. Comtés de Brome, Compton, Missisquoi, Richmond, Shefford, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.

2. 1852-1855.

3. Chiffres non disponibles à l'échelle des comtés.

4. 1893-1895.

5. 1896-1898.

Sources : Pour les Cantons de l'Est, de 1851 à 1883, le nombre de naissances catholiques est celui déclaré annuellement pour les comtés de Brome, Compton, Missisquoi, Richmond-Wolfe, Shefford, Sherbrooke et Stanstead, tel que compilé dans le *Recensement du Canada 1871* (table III, p. 173 ss) et le *Recensement du Canada 1881* (table I, p. 134 ss). Pour la période de 1893 à 1898, voir les *Documents de la Session du Québec, 1894-1899*, Statistiques municipales. La population catholique des mêmes comtés pour chaque année a été reconstituée à partir des recensements décennaux du Canada en tenant compte de son taux annuel moyen de croissance. Pour le Québec, voir Jacques HENRIPIN et Yves PERON, « La transition démographique de la province de Québec », dans Hubert CHARBONNEAU, *La population du Québec : études rétrospectives*, Montréal, 1973, p. 23-44, tableaux 6 et 7.

Cette évolution, qui est relativement dépourvue de phases contrastées et qui fait apparaître une reprise indiscutable à la hausse dans les premières décennies du XX^e siècle, est trompeuse. Dans la réalité, les comportements des familles catholiques et des familles protestantes sont plus nettement tranchés.

Tableau 6.5

Taux de natalité global des catholiques et des non-catholiques, 1852-1920

Années ¹	Natalité globale (pour mille)	Natalité des catholiques	Proportion de catholiques (pour cent)	Natalité des non-catholiques (pour mille)
1852	34,3	49,6	32,0	28,9 ²
1860	37,3	46,0	43,0	30,7
1870	33,5	49,5	49,0	18,1
1893	28,1	37,7	62,0	15,0
1900	32,2	40,4	64,0	17,6
1901-1905	29,2	n.d.	66,0	n.d.
1906-1910	29,8	n.d.	-	n.d.
1911-1913	30,3	n.d.	-	n.d.
1914-1915	32,7	n.d.	-	n.d.
1916-1920	33,1	n.d.	-	n.d.

1. Pour les années 1852 à 1880, les données sont tirées des Recensements du Canada pour les comtés de Brome, Compton, Missisquoi, Richmond, Shefford, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe ; pour les années 1893-1913, les moyennes quinquennales pour ces mêmes comtés ont été tirées des statistiques municipales provinciales ; la même source s'applique pour les années 1914-1920, mais ces statistiques comprennent en plus le comté de Frontenac.

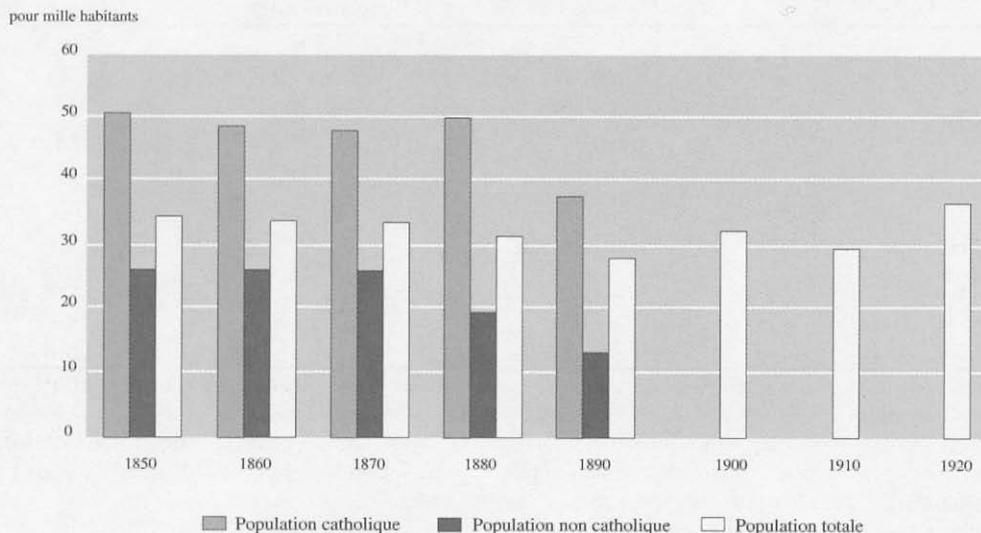
2. Les chiffres en italiques ont été reconstitués selon la formule suivante : $(Ng - Nc) * 1000 / Pt - Pc$, où Ng = total des naissances de l'année selon le recensement décennal, Nc = total des naissances catholiques de l'année selon les compilations annuelles des curés des paroisses, totalisées par comté dans les Recensements du Canada de 1871 et de 1881, Pt = population totale selon le recensement décennal du Canada, Pc = population catholique selon le recensement décennal du Canada.

Sources : *Recensements du Canada*, 1852, 1861, 1871 (table III, p. 173 ss), 1881 (table I, p. 134 ss) ; *Documents de la Session du Québec*, 1893-1920, statistiques municipales ; *Annuaire statistique de Québec*, 1916 ss.

Ainsi, en 1852, alors que le taux de natalité catholique des Cantons de l'Est est voisin des 50 %, on peut estimer que celui des non-catholiques, qui représentent alors 68 % de la population totale, est approximativement de 29 %. Durant les décennies suivantes, les naissances chez les non-catholiques connaîtront une chute importante pour tomber à 18 % en 1900, un taux qui reflète, comme nous le verrons plus loin, une conjoncture d'émigration des forces vives de la communauté anglo-protestante, mais qui se compare avec les taux de natalité de l'Ontario au début du XX^e siècle⁵⁰.

Figure 6.1

Taux de natalité de la population catholique et de la population non catholique des Cantons de l'Est 1850-1920



Sources : Recensements du Canada, 1851-1921; données de l'état civil.

Ce sont donc les mouvements décalés des comportements des protestants et des catholiques, combinés à l'évolution du poids respectif des deux communautés dans la population régionale totale, qui expliquent la tendance de la courbe générale du taux de natalité des Cantons de l'Est. Les variations perçues entre les comportements des populations catholiques et protestantes se traduisent évidemment, selon le poids des catholiques dans la population d'un comté à une époque donnée, par des effets plus ou moins significatifs. Le contraste est vif entre ce qu'on pourrait appeler les comtés du sud, de vieux peuplement anglophone, Missisquoi, Brome, Stanstead et Compton, qui ont en 1861 un taux de natalité moyen de 34 ‰, et les comtés du nord, comme Shefford, Sherbrooke, Richmond et Wolfe, qui détiennent un taux moyen de 41 ‰ et où les Canadiens français sont déjà nombreux. Cinquante ans plus tard, les taux des comtés du sud sont tombés à 24 ‰ mais ceux du nord n'ont baissé qu'à 35 ‰.



La famille de Maurice Dutil en compagnie de l'oncle Étienne à Waterville en 1918. (Société d'histoire de Waterville, SR187).



Léon Ball tenant sa fille Dorothee au bout de ses bras. (Société d'histoire de Waterville, SR189).

Deux comtés illustrent les situations extrêmes. En 1861, celui de Wolfe, catholique à 85 %, a un taux de natalité de 44 ‰, une fois et demie celui de Brome, protestant à 80 %, dont le taux n'est alors que de 30 ‰. Un demi-siècle plus tard, Wolfe a conservé un taux respectable de 39 ‰ alors que Brome atteint à peine 15 ‰.

Au-delà de ces constats, il n'est pas aisé, dans l'état actuel de nos connaissances, de trouver des explications définitives sur ces phénomènes. On peut croire à une combinaison de facteurs dans laquelle interviennent la réussite économique et sociale, la structure des âges, les croyances religieuses, le degré d'instruction. La contraception n'est sans doute pas non plus absente des milieux non catholiques dès le milieu du XIX^e siècle⁵¹.

La mortalité

En procédant avec la même prudence que pour la natalité, on constate que le taux de mortalité global de la région, qui est de 7 ‰ environ au milieu du XIX^e siècle, croît par la suite pour se stabiliser autour des 14-15 ‰ de 1870 à 1920. Ces chiffres reflètent le passage de l'époque pionnière, riche

en jeunes ménages, à un état structurel davantage marqué par l'équilibre des couches d'âge. Dans l'état actuel de nos connaissances, on ne dénote pas d'écart significatif sur le long terme entre la mortalité des catholiques et celle des non-catholiques⁵².

Présentés aux candidats européens à l'immigration comme une région au climat sain, non touchée par les fièvres estivales, les Cantons de l'Est semblent peu affectés par les épidémies. Le choléra, qui fait de nombreuses victimes à Québec en 1854, est à peine mentionné en Estrie. À lire les journaux locaux, les années 1890 voient néanmoins une résurgence des maladies infectieuses telles la variole, la scarlatine, la rougeole, la diphtérie et la fièvre typhoïde. Ces maladies ont sans doute frappé durant les décennies précédentes, mais on peut croire que se manifeste à la fin du XIX^e siècle une conscience plus aiguë de leurs liens avec le manque d'hygiène ou avec l'absence de prescriptions pour ralentir la contagion. Elles sont d'ailleurs de plus en plus durement ressenties en milieu urbain, spécialement dans les quartiers où la densité de la population ainsi que l'absence ou la rareté de services d'aqueduc et d'égout contribuent à une hausse de la mortalité infantile. Ainsi, à Sherbrooke, en janvier 1898, le Comité de santé recense 117 cas de maladies contagieuses, dont 78 de diphtérie et 29 de fièvre typhoïde⁵³. Enfin, en 1919, la région paie elle aussi son tribut à l'épidémie de grippe espagnole⁵⁴.

Les Cantons de l'Est n'échappent pas au fléau de la mortalité infantile qui affecte les enfants âgés de 0 à 1 an et qui revendique en moyenne entre un tiers et un quart du total des décès. Malgré les progrès de l'hygiène et de l'organisation des soins de santé au début du XX^e siècle, cette proportion demeure du même ordre jusqu'à la fin de la période étudiée, particulièrement dans les Hautes-Appalaches. Les comtés anglophones limitrophes du Vermont sont moins affectés par la mortalité infantile, mais ils affichent, il est vrai, des taux de natalité plus faibles qu'ailleurs dans la région⁵⁵.

Le poids de l'émigration

Malgré le caractère approximatif des statistiques antérieures aux années 1890, il apparaît donc qu'entre 1850 et 1920, l'excédent des naissances sur les décès a connu deux phases bien nettes. Cet excédent est de l'ordre de 27 à 28 ‰ jusque dans les années 1860. Par la suite, il décline rapidement pour se maintenir à 19 ‰ environ jusque vers 1920. La comparaison de ces chiffres avec ceux des taux de croissance annuels moyens décrits plus haut et résumés au tableau 6.1 est éloquente : à partir de 1860, la croissance de la population de la région des Cantons de l'Est est inférieure à l'excédent naturel des

naissances sur les décès. Ce déficit révèle donc un solde migratoire négatif. En d'autres termes, après avoir été une terre d'immigration dans les années 1840 et 1850, les Cantons de l'Est deviennent, à partir de 1860, de façon structurale et constante, une région d'émigration. Ce phénomène se poursuivra d'ailleurs durant tout le XX^e siècle.

Tous les comtés de la région sont frappés par cette tendance, sauf le seul comté urbain, celui de Sherbrooke. Entre 1900 et 1920 par exemple, le solde migratoire positif de ce comté est de 7 700 personnes. Les comtés du Piedmont, par contre, subissent une véritable saignée entre 1880 et 1920, à un point tel que l'accroissement naturel est annulé par l'excédent de l'émigration sur l'immigration et que la sous-région connaît une stagnation de sa population à 56 800 habitants. Le comté de Brome, où se combinent un faible taux de natalité et un fort exode rural, perd 16 % de sa population en trois décennies.

UNE FORTE ÉMIGRATION

Observés à l'échelle d'une paroisse ou d'une municipalité, les comportements migratoires s'éclairent d'un jour nouveau. Ainsi, dans la paroisse Saint-Janvier-de-Weedon, entre 1882 et 1890, quatre années présentent un solde migratoire positif et quatre autres un solde négatif. Toutefois, les surplus totalisent 278 personnes tandis que les déficits atteignent 478 personnes. Au total, durant ces huit années, Weedon perd 200 personnes, ce qui est énorme pour une paroisse de 2 000 âmes⁵⁶. Dans la paroisse voisine de Saint-Olivier-de-Garthby, le curé Gignac note que depuis 1882, « l'accroissement naturel de la population disparaît dans le fléau de l'émigration qui ne se ralentit pas un instant ». Il précise que pour la seule année 1889, 18 familles de la paroisse ont émigré aux États-Unis⁵⁷.

À Wotton, entre 1901 et 1920, l'excédent total des naissances sur les décès est de 1 127 personnes. Toutefois, la population de cette paroisse ne s'accroît que de 52 personnes, ce qui indique un déficit du solde migratoire de 1 075 personnes. Les rapports annuels des curés révèlent cependant l'ampleur et la complexité des mouvements de ces deux décennies. Dans cette communauté, où le nombre de foyers oscille entre 320 et 400 et où se célèbrent annuellement de 15 à 20 mariages, on relève le nombre incroyable de 474 familles qui partent pour l'extérieur, chiffre qui est compensé par l'arrivée de 528 familles. On assiste donc à des mouvements fréquents de personnes qui partent, puis reviennent quelques années plus tard, pour repartir bien souvent par la suite. En règle générale, le retour est moins probable, puisqu'on dénombre, toujours pour la période de 1901 à 1920, 145 familles parties aux États-Unis contre seulement 108 qui en sont revenues. Les jeunes célibataires sont aussi touchés par l'attrait de la république voisine puisque c'est le cas de 142

DÉPARTS ET RETOURS

des 235 qui ont quitté la paroisse durant ces vingt ans. Ce modèle migratoire constaté à Wotton au début du XIX^e siècle a des racines profondes, car on l'y retrouvait déjà dans les années 1876-1879⁵⁸.

De ces exemples tirés de paroisses canadiennes-françaises du comté de Wolfe, on saisit quelle proportion importante de la population rurale est entraînée dans le cycle des départs et des retours. On abandonne ainsi son lopin et on barricade sa maison pour rejoindre des villes manufacturières des Cantons de l'Est ou de la Nouvelle-Angleterre, quitte à se replier sur sa terre en période de chômage industriel. À ce jeu, toutefois, les départs définitifs de jeunes gens ou de familles sont plus importants que les retours et l'exode rural demeure la donnée de fond du portrait démographique de la région.

Il n'y a pas que les zones rurales qui soient affectées par ce carrousel de déplacements. Les centres urbains et industriels des Cantons de l'Est tantôt attirent une main-d'œuvre issue des campagnes de la région, tantôt connaissent des exodes cycliques, dus essentiellement à l'effet sur l'emploi des cycles économiques⁵⁹ et à la fermeture d'entreprises. Mais le phénomène migratoire le plus caractéristique de la région dans la deuxième moitié du XIX^e siècle est certes l'exode de nombreuses familles anglophones vers d'autres régions de l'Amérique du Nord.

La montée des Canadiens français dans une région anglophone

Le renversement des majorités

Au recensement de 1844, la population non canadienne-française représente 47 900 personnes, soit 85 % de la population des Cantons de l'Est. Il s'agit essentiellement d'anglophones originaires de la Nouvelle-Angleterre ou des îles britanniques, plus rarement d'autres pays européens⁶⁰. Ce groupe s'accroît durant les quinze années suivantes pour atteindre les 72 700 en 1861. Toutefois, durant le demi-siècle qui suit, la population anglophone plafonne, avec une légère tendance à la baisse, pour se retrouver à 65 000 personnes en 1911. La décennie suivante connaît une nette décroissance, ce groupe passant sous le seuil des 60 000.

Tableau 6.6
La population anglophone¹ des Cantons de l'Est, 1844-1921

Année	Nombre d'anglophones	Pourcentage de la population totale
1844	47 900	85,0
1852	57 400	73,2
1861	72 500	66,9
1871	70 300	56,8
1881	67 300	45,0
1891	67 900	40,0
1901	68 500	37,9
1911	64 600	31,2
1921	54 240	23,7

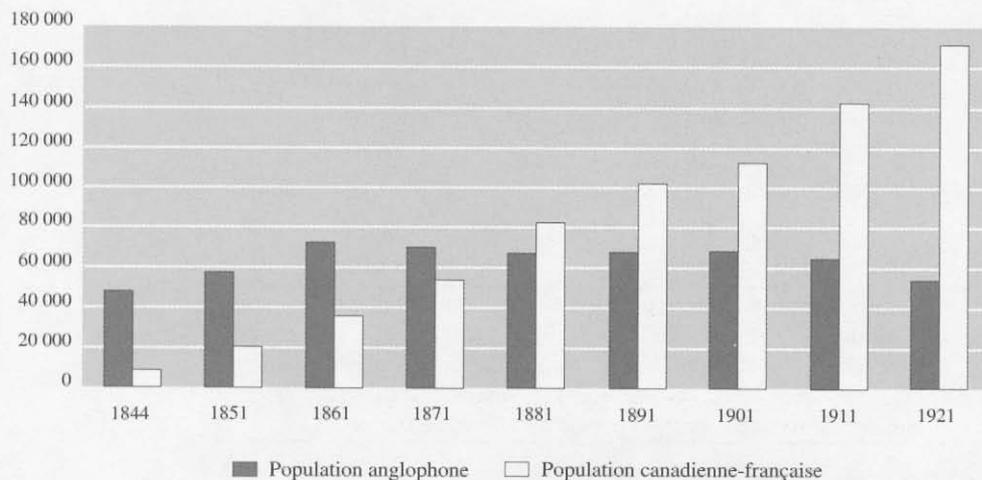
1. En 1844, 1852 et 1861, suivant le lieu de naissance ou l'origine (Angleterre et Pays de Galles, Écosse, Irlande, États-Unis, natifs du Canada et non d'origine française); en 1871 et 1881, par nationalité (Anglais, Écossais, Irlandais, Gallois); en 1891 (autres que Canadiens français); en 1921, selon l'origine ethnique (tous sauf les personnes d'origine française).

Source : Recensements du Canada, 1844-1921.

Par contre, l'augmentation de l'élément francophone ne cesse, durant ces mêmes décennies, de faire tomber la part de la population anglophone, qui commence à devenir minoritaire un peu avant 1880, se maintient pendant deux décennies autour de 40 %, puis décline rapidement dans les deux décennies suivantes⁶¹. En 1920, le groupe anglophone ne représente plus que le quart de la population totale. Il compte alors pour 32 % en Estrie, pour 18 % dans le Piedmont et pour 12 % dans les Hautes-Appalaches.

Le rythme d'accroissement de la population francophone est de son côté impressionnant : en 35 ans, entre 1844 et 1880, il décuple, puis il double au cours des quatre décennies suivantes.

Figure 6.2
Population anglophone et population canadienne-française des Cantons de l'Est
1844-1921



Source : Recensements du Canada, 1844-1921.

Tableau 6.7
La population francophone¹ des Cantons de l'Est, 1844-1921

Année	Nombre de francophones	Pourcentage de la population totale
1844	8 516	15,1
1852	21 058	26,8
1861	35 888	33,1
1871	53 428	43,2
1881	82 262	55,0
1891	101 868	60,0
1901	112 437	62,1
1911	142 354	68,8
1921	171 273	74,9

1. En 1844, 1852 et 1861, suivant le lieu de naissance ou l'origine (France, Canada d'origine française); en 1871 et 1881, par nationalité (française); en 1891, Canadiens français; en 1921, selon l'origine ethnique (française).

Source : Recensements du Canada, 1844-1921.

UNE QUESTION
D'INTERPRÉTATION

Le renversement des majorités ethnolinguistiques dans les Cantons de l'Est est un phénomène historique de longue durée, qui s'est amorcé dès les années 1830. Amplement commenté ou analysé dès le XIX^e siècle, il a fait tour à tour l'objet de lectures triomphalistes du côté français⁶², de propos alarmistes⁶³ et d'analyses amères ou fatalistes du côté anglais⁶⁴. Pour plusieurs auteurs, le critère d'analyse de ce renversement des majorités se limite à une question de majorité en pourcentage des Canadiens français ou des anglophones, pourcentage établi à partir des statistiques des recensements fédéraux. Observé sous cet angle, le phénomène ne laisse pas, en effet, d'être impressionnant. Rappelons à cet égard les propos de Blanchard : « Ainsi, le vent a tourné depuis 1851 [...]. Dès 1871, les Français ont la majorité dans les cantons de colonisation anglaise [...]. Les comtés tombent les uns après les autres : Arthabaska, Mégantic en 1851, Wolfe, Shefford en 1861, Drummond en 1871, Richmond, Sherbrooke en 1891, Compton en 1901 [...] »⁶⁵. Mais les découpages territoriaux des comtés de recensement ne constituent peut-être pas le meilleur cadre pour apprécier le rythme et la spatialité des dynamiques démographiques des deux communautés ethnolinguistiques. Le terme de « marée française », utilisé par Blanchard, n'est pas synonyme d'un recul spatial régulier de la population anglophone vers la frontière américaine.

Il faut rappeler que les zones anglophones qui se sont constituées durant tout le XIX^e siècle se sont concentrées sur un certain nombre de *townships*, ceux que Hunter a appelés « la zone anglaise »⁶⁶. Les autres cantons n'ont pas été occupés ou n'ont pas connu le développement d'une société rurale anglophone organisée. La venue des Canadiens français y ressemble plus à une première occupation du sol qu'à l'invasion de communautés existantes.

Or, jusqu'au début du XX^e siècle, le peuplement en zones rurales de contingents canadiens-français s'est opéré essentiellement dans ces zones vierges et n'a que peu affecté la zone anglaise, sinon aux marges. De plus, jusqu'au mouvement des départs vers les Prairies et vers l'Ouest, les Canadiens français présents dans les *townships* de vieille colonisation n'ont guère eu accès à la propriété des fermes détenues par les anglophones et ont souvent occupé des emplois subalternes comme bûcherons, journaliers ou ouvriers agricoles. La prédominance numérique de Canadiens français dans les recensements d'un canton ne préjuge pas de leur poids économique ni de leur capacité à y contrebalancer l'organisation sociale des anglophones.

La stabilité de l'espace rural anglophone

Nous avons déjà souligné qu'à l'exception du monde urbain, où francophones et anglophones de toutes origines se côtoient, le peuplement en milieu rural se cristallise en zones ethniques relativement exclusives et assez étanches, du moins jusque vers 1900. L'émergence des villes, qui s'est accompagnée d'une immigration francophone importante, a eu comme corollaire de laisser les campagnes environnantes davantage marquées par la présence anglophone. Entre les années 1880 et 1920, il faut donc distinguer trois milieux différents : le milieu rural de tradition anglophone, le milieu rural de colonisation francophone et le milieu urbain.

L'extension maximale des mouvements de colonisation américaine et britannique, auxquels on ajoutera par commodité le mouvement de langue gaélique en provenance d'Écosse, touche en tout ou en partie un peu moins de 50 *townships*. Sauf dans six d'entre eux, ils y détiennent, au milieu du XIX^e siècle, la majorité de la population pour un total de 57 000 personnes environ. S'étant parfois contentés de n'occuper qu'une partie d'un canton, la colonisation de l'autre partie par les Canadiens français les place alors statistiquement en minorité, sans qu'il y ait véritablement recul du peuplement anglais ; c'est le cas, par exemple, dans les cantons de Windsor ou de Winslow. D'autres cantons, comme Milton ou Stoke, n'ont connu qu'une présence anglophone éphémère.

AU SUD, UN UNIVERS ENCORE SURTOUT ANGLOPHONE

Ceci établi, au terme de huit décennies se dessine encore, en 1920, un monde rural anglophone important puisque dans 22 *townships* la population non urbaine est en majorité anglophone et que dans 10 autres, son poids représente entre le tiers et la moitié de la population. Loin d'être éparpillés, ces *townships* se situent pour la plupart dans la partie méridionale de la région. Une dizaine d'entre eux, étirés le long de la frontière du Vermont, des rives du lac Champlain à celles du lac Memphrémagog, regroupent environ 10 000 personnes.

En Estrie, prolongeant les précédents *townships*, une dizaine d'autres couvrent un triangle dont les sommets sont Stanstead, Sherbrooke et Cookshire, et qui compte environ 12 000 personnes. De là, la zone s'étend au nord-est jusqu'aux rives du lac Mégantic : dans cette portion des Hautes-Appalaches, on dénombre environ 4 000 ruraux anglophones. Enfin, à la périphérie nord de cette longue nébuleuse, deux petits groupes de *townships* subsistent : quatre cantons autour de Richmond avec environ 4 000 personnes et, isolés, à l'extrême nord-est, 2 000 habitants dans Leeds et Inverness. Au total entre 32 000 et 35 000 personnes, soit de 60 à 65 % de la population anglophone totale⁶⁷.

Le tissu de cette zone rurale de plus de 200 kilomètres de longueur est constellé de villages où les anglophones sont majoritaires et qui polarisent à l'échelon local la vie économique et sociale de ce groupe : Clarenceville, Philipsburg, Dunham, Knowlton, Mansonville, Ayer's Cliff, North Hatley, Waterville, Cookshire, Sawyerville, Bury, Scotstown, Milan, Inverness, Melbourne en sont de bons exemples. Quelques petites villes telles Danville, Rock Island, Lennoxville ou Bedford complètent cette structure. Par contre, les Canadiens français de ces *townships* vivent éparpillés au milieu de leurs concitoyens anglophones et leur vie sociale et religieuse est encore organisée de façon rudimentaire. En 1910, on dénombre une vingtaine de villages où les catholiques n'ont pas de paroisse, parfois même pas de mission⁶⁸.

*DES FRANCOPHONES
ÉPARILLÉS ÇÀ ET LÀ*



La gare de Danville
à la fin du XIX^e siècle.
(Archives nationales du Québec-
Estrie, Coll. Freeman Clowery,
cote P-14, section « Danville »).



Danville.
(Archives nationales du Québec-
Estrie, Coll. Freeman Clowery,
cote P-14, section « Danville »).



L'intérieur du magasin général de Moses Bedec à Knowlton vers 1905. (Brome County Historical Society, Coll. Knowlton Pictures).



La quincaillerie Ed Coslett à Bedford à la fin du XIX^e siècle. (Musée de Missisquoi, Société d'histoire de Missisquoi, Coll. des archives, cote VI-16, Bedford).

Néanmoins, ces *townships* anglophones sont soumis, depuis le milieu du XIX^e siècle, à des vagues récurrentes d'émigration qui entraînent jeunes et moins jeunes vers d'autres horizons. On a pu noter que seulement la moitié des familles de cultivateurs du *township* de Compton recensées en 1851 s'y trouvent encore en 1860 et que le phénomène s'est répété lors de la décennie suivante⁶⁹. Jusque vers 1860, les flux de migration se sont dirigés vers les États du Middle-West américain. Ainsi George Henderson, d'une famille pionnière du *township* d'Inverness, parti à cheval jusqu'en Iowa en 1850, en revient l'année suivante pour y emmener une centaine de personnes de sa parenté⁷⁰. Dans les décennies suivantes, l'attrait se manifeste pour le Far-West américain, puis pour l'Ouest canadien. Les ruées vers l'or de 1848-1849 et de 1896-1897 ont pour destination la Californie, les Rocheuses, le Klondike. L'achèvement, en 1885, du premier chemin de fer transcontinental canadien déclenche un mouvement important de migration de la population anglophone vers l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Peu attirés par les villes manufacturières et par la condition ouvrière, les ruraux anglophones recherchent les vastes terres de l'Ouest pour l'élevage ou la culture, mais aussi les villes, qui se multiplient à l'échelle du continent, et où ils veulent exercer des activités de commerçant, de membre d'une profession libérale ou une fonction de cadre⁷¹. Par la correspondance que maintiennent les membres d'une famille malgré la distance, par l'écho qui en est diffusé dans la presse locale, par les retours des émigrants pour des vacances ou à l'occasion de funérailles ou de mariages, est entretenue dans l'imaginaire local la séduction des *ranches* et des terres à blé ou la vie confortable des grandes métropoles.

À l'inverse, les cantons ou parties de cantons colonisés par les Canadiens français sont singulièrement homogènes. Les majorités françaises y sont écrasantes et, malgré un exode rural que nous savons important, les départs n'ont pas pour effet de modifier cette situation. Jusqu'à l'aube du XX^e siècle, les Cantons de l'Est comptent donc deux milieux ruraux relativement homogènes, auxquels les majorités ethnolinguistiques donnent beaucoup de cohésion, l'un, anglophone, au sud de la région, l'autre, canadien-français, au nord et au nord-est. Tous deux forment un contraste avec le monde urbain dans lequel les deux communautés sont amenées à coexister.

Le développement d'un réseau urbain

Une des caractéristiques des Cantons de l'Est dans la seconde moitié du XIX^e siècle est l'émergence d'un réseau urbain très structuré et hiérarchisé, dans lequel les petites villes jouent un rôle fondamental.

Il y a lieu de préciser ici que la ville ne se définit pas nécessairement comme une agglomération comptant au minimum tel nombre d'habitants, mais plutôt comme un centre jouant un certain nombre de fonctions typiques de la période de développement historique qui est considérée ici. La concentration humaine joue certes un rôle et s'oppose à l'éparpillement de la population rurale, mais le village est lui aussi une concentration humaine par rapport à la campagne. La ville, disons surtout la petite ville, est donc essentiellement un village qui a réussi à imposer une certaine hiérarchisation de fonctions à des villages environnants. Elle offre en général des services qu'on ne retrouve pas dans ces villages : bureaux de membres des professions libérales, succursales de banques, salles de rédaction, grossistes ou commerces plus spécialisés que les magasins généraux, etc.

L'émergence du monde urbain dans les Cantons de l'Est est donc un processus plus fonctionnel que quantitatif. Néanmoins, pour en comprendre l'évolution statistique, il est utile de définir la ville telle qu'elle l'est dans les recensements, c'est-à-dire comme une municipalité de ville ou de village de 1 000 habitants et plus. Le tableau 6.8 synthétise l'émergence et le développement de la structure urbaine des trois sous-régions durant les sept décennies considérées. On voit qu'il n'existe aucune ville dans la région avant 1850 mais qu'on en compte 23 en 1920. Le pourcentage de la population urbaine demeure longtemps modeste. Il est en effet de 3 % en 1852 et de 7 % en 1871. Vingt ans plus tard, il n'a atteint que le seuil de 20 % et n'approchera les 33 % qu'en 1911.

LA VILLE : UN GROS VILLAGE

Un groupe d'ingénieurs à Asbestos en 1913.
(Université Bishop's, Centre de recherche des Cantons de l'Est, Fonds William G. Clark, cote P031, série Photographies, album p. 26).

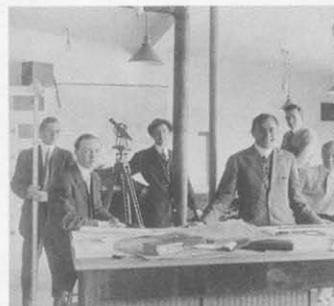


Tableau 6.8
Évolution de la population urbaine¹ des Cantons de l'Est, 1852-1911

	1852	1871	1891	1911
Piedmont		3 500	7 800	13 900
Bedford			1 600	1 400
Cowansville ²				1 200
Farnham		1 300	2 800	3 600
Granby			1 700	4 800
Roxton Falls		1 000		
Sutton				1 000
Waterloo		1 200	1 700	1 900
Estrie	2 500	5 600	21 000	38 700
Asbestos				2 200
Bromptonville				1 200
Coaticook		1 200	3 100	3 200
Cookshire				1 000
Danville				1 300
East Angus ³				2 000
Lennoxville			1 000	1 200
Magog			2 100	4 000
Richmond			2 100	2 200
Sherbrooke	2 500	4 400	10 100	16 400
Rock Island ⁴			1 000	1 700
Windsor			1 600	2 200
Hautes-Appalaches			4 600	15 300
Black Lake				2 600
Disraëli				1 600
East Broughton				1 000
Lac-Mégantic ⁵			1 200	2 800
Thetford			3 400	7 300
Cantons de l'Est	2 500	9 100	33 400	67 900

1. Par population urbaine, nous entendons celle des municipalités de ville ou de village comptant au moins 1 000 habitants lors du recensement considéré. Tous les chiffres ont été arrondis à la centaine près.
2. Total des villages de Cowansville et de Sweetsburg.
3. East Angus ne devient une municipalité distincte du canton de Westbury qu'en 1912. Le chiffre de 2 000 est une hypothèse construite en soustrayant du chiffre total de Westbury en 1911, soit 2 708 personnes, la population de la partie rurale du même canton telle qu'établie en 1921.
4. En 1911, total des villages de Stanstead Plain et de Rock Island. Le chiffre de 1891 est une hypothèse, car Rock Island ne constitue pas encore une municipalité distincte du canton de Stanstead. Cette année-là, la population de Stanstead Plain est de 600 personnes.
5. En 1891, total des villages de Mégantic et d'Agnès.

Sources : Recensements du Canada, 1852-1911.

C'est en Estrie que le phénomène urbain prend le plus d'ampleur. Le taux d'urbanisation y est de 12 % en 1871, de 32 % en 1891 et de 46 % en 1911. Il franchit le cap des 50 % vers 1915. En 1852, avec 2 500 habitants, Sherbrooke est la seule ville de tous les Cantons de l'Est. Elle atteint 10 000 habitants en 1891 et 20 000 en 1917. Cette sous-région voit émerger successivement Coaticook dans les années 1870, Magog, Richmond, Windsor, Rock Island et Lennoxville dans les années 1880, Bromptonville, East Angus, Asbestos et Danville au début du XX^e siècle. Si on exclut Sherbrooke, qui occupe au Québec un rôle de ville moyenne et de capitale régionale, les autres villes comptent alors en moyenne 2 000 habitants, Magog tenant la tête du peloton avec 4 000 habitants. Toutes ces villes se retrouvent dans un rayon de 50 kilomètres autour de Sherbrooke, qui joue vraiment le rôle de ville centrale.

**SHERBROOKE,
CAPITALE RÉGIONALE**

Sherbrooke dans les années
1910.

(Société d'histoire de
Sherbrooke, Fonds Stanstead and
Sherbrooke Fire Insurance Co.,
cote IP139, PN 3.1e/1).



Maple Avenue, à Mégantic,
en 1916.

(Archives nationales du Québec-
Estrie, Coll. Freeman Clowery,
cote P-14, section Lac-
Mégantic).

*L'ÉMERGENCE
DE GRANBY
ET DE THETFORD*

Dans le Piedmont, ce sont Farnham et Waterloo qui passent de villages à petites villes dans les années 1860, Granby et Bedford dans les années 1880, Cowansville jumelée à Sweetsburg vers 1900 et Sutton vers 1910. À cette date, le taux d'urbanisation reste modeste avec 25 % de la population, répartie en six centres urbains. Granby émerge tardivement, aux environs de 1895, comme ville la plus peuplée ; entre 1890 et 1920, les villes du Piedmont ont elles aussi une moyenne de 2 000 habitants. Enfin, dans les Hautes-Appalaches, le phénomène urbain est plus tardif et plus modeste. Deux petites villes se constituent dans les années 1890, Lac-Mégantic et Thetford Mines, suivies de Black Lake et de Disraeli vers 1910. À cette date, Thetford Mines est la seconde ville en importance des Cantons de l'Est avec 7 300 habitants. Néanmoins, le taux d'urbanisation de la sous-région atteint alors à peine 20 %.

*INDUSTRIALISATION
PRÉCOCE*

Les causes et les rythmes de développement des petites villes des Cantons de l'Est ont été analysés depuis longtemps. On les associe habituellement à la croissance de leur fonction manufacturière ou minière, favorisée par la conjonction de l'énergie hydraulique et des lignes ferroviaires⁷². Comme dans d'autres régions du Québec, mais plus précocement que dans plusieurs d'entre elles, urbanisation et industrialisation ont ici marché de pair.

L'examen comparatif de l'évolution des populations urbaines et non urbaines révèle par ailleurs le rôle déterminant joué par la croissance de la population des villes dans l'augmentation de la population totale des Cantons de l'Est et de ses sous-régions. Ainsi, en Estrie, de 1870 à 1920, les effectifs non urbains demeurent stables autour de 42 000 personnes et la croissance démographique de la sous-région tient donc uniquement à la performance des centres urbains. Dans le Piedmont, par contre, l'exode rural fait descendre les effectifs non urbains de 50 000 à 40 000 en l'espace de quarante ans, de 1880 à 1920. Ici, la croissance de la population urbaine parvient à peine à compenser le déficit des campagnes et à maintenir stable le chiffre total de la population de la sous-région. Cependant, le phénomène est beaucoup plus tardif dans les Hautes-Appalaches où la saturation des effectifs non urbains ne commence à se manifester qu'après 1910.

Au total, si on examine l'évolution pour l'ensemble des Cantons de l'Est des populations urbaines et non urbaines, la stabilisation démographique des zones rurales est évidente à partir de 1880, signe qu'à cette date les campagnes ont atteint un certain optimum de peuplement, qui se situe autour de 135 000 personnes.

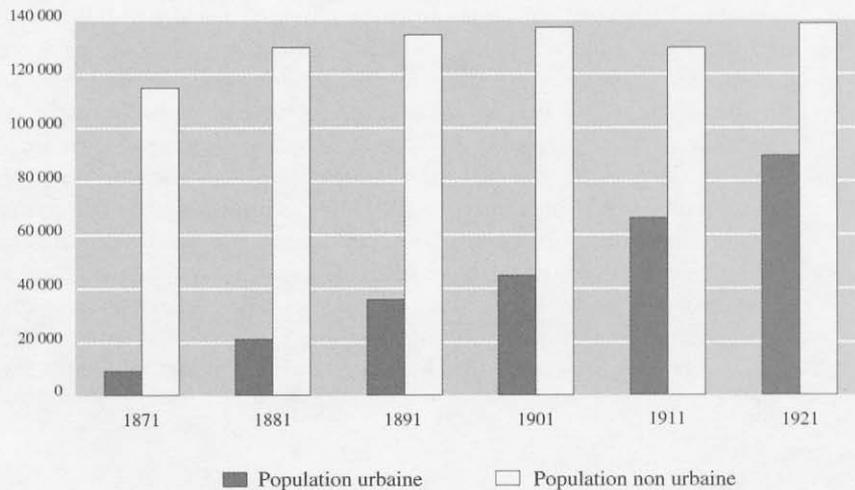
Tableau 6.9

*La population urbaine et la population non urbaine des Cantons de l'Est,
1871-1921*

Année	Population urbaine	Population non urbaine
1871	9 100	114 600
1881	20 800	129 200
1891	35 400	134 300
1901	44 300	136 600
1911	65 700	129 200
1921	88 900	137 800

Figure 6.3

*Population urbaine et population non urbaine dans les Cantons de l'Est
1871-1921*



Le développement des manufactures, des mines et des moulins a été un facteur essentiel pour la venue des Canadiens français en milieu urbain. Par voie de conséquence, le passage du stade de village à celui de petite ville va souvent de pair avec l'émergence d'une majorité française. Farnham vers 1860, Granby vers 1880, Magog, Thetford, Windsor et Asbestos en 1890 en sont des illustrations, mais le phénomène est plus lent à Coaticook et à Rock Island, où l'on compte peu de grandes manufactures. À Sherbrooke, les Canadiens français sont majoritaires dès 1871, mais dans les trois décennies suivantes, les deux groupes ethnolinguistiques poursuivent leur croissance, si bien que la proportion de francophones en 1900 n'est encore que de 63 %.

Dans les zones d'ancien peuplement américain ou britannique, les villes ont donc souvent constitué des îlots ou des bastions francophones au milieu de *townships* demeurés anglophones. Ce contraste ethnique entre les villes et les campagnes environnantes, très significatif à la fin du XIX^e siècle, est encore tangible en 1920. Ainsi, Asbestos compte 15 % d'anglophones alors que le canton de Shipton en dénombre 38 %, Sherbrooke 29 % contre 48 % dans les cantons d'Ascot et d'Orford et Rock Island 48 % alors que le *township* adjacent de Stanstead demeure à 72 %.

* * *

La Première Guerre mondiale marque la rupture avec les conditions qui ont favorisé le peuplement de la région depuis 1840. Les Cantons de l'Est cessent d'être une région de frontière. Tout l'espace habitable est occupé et l'agriculture a fait le plein des surfaces cultivables disponibles. Le gouvernement des États-Unis est à la veille de rendre plus difficile le passage de travailleurs canadiens vers les villes manufacturières de la Nouvelle-Angleterre. Désormais, c'est vers les cités industrielles de la région et vers d'autres régions du Québec que le trop-plein de la population canadienne-française, déjà séduite par l'émigration depuis des décennies, se tourne systématiquement. Quant à la jeune génération anglophone des *townships*, elle a payé un lourd tribut dans les tranchées et sur les champs de bataille européens. D'autres familles continuent à partir vers l'Ouest ou vers les villes ontariennes et américaines. L'illusion de l'équilibre ethnolinguistique qui a persisté entre 1880 et 1910 s'estompe. Les Eastern Townships sont indéniablement devenus les Cantons de l'Est.