

Graphisme : Griffonne, Joannie Goulet
Impression : Impression Plus
Crédits photos : Jean Caron
Linguistique et révision : Francine Gauthier

Collection de la Ville de La Sarre
Reproduction interdite

CENTRE D'ART ROTARY

195, rue Principale, La Sarre (Québec) J9Z 1Y3
819.333.2282 poste 284

Heures d'ouverture

Mardi au vendredi : 13 h à 16 h 30
19 h à 21 h
Samedi et dimanche : 13 h à 17 h

SALLE DU CONSEIL MUNICIPAL

201, rue Principale, La Sarre (Québec) J9Z 1Y3
819.333.2282 poste 284

Heures d'ouverture

Lundi au vendredi : 9 h à 12 h
13 h à 16 h



Consultez régulièrement notre page
pour les activités et expositions.
facebook.com/centredartrotary.lasarre

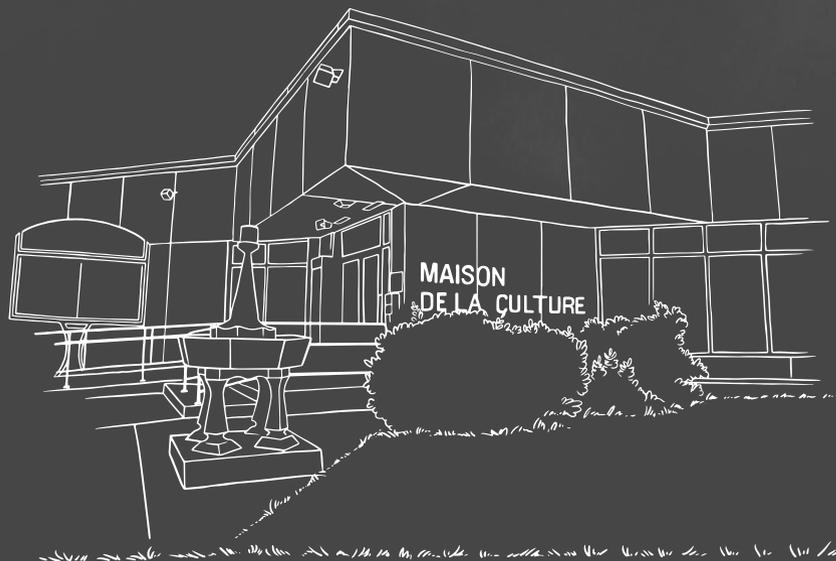


Conseil
des arts
et des lettres
du Québec

Le Centre d'art Rotary bénéficie de
l'appui financier du Conseil des arts et
des lettres du Québec et de la Ville de
La Sarre.

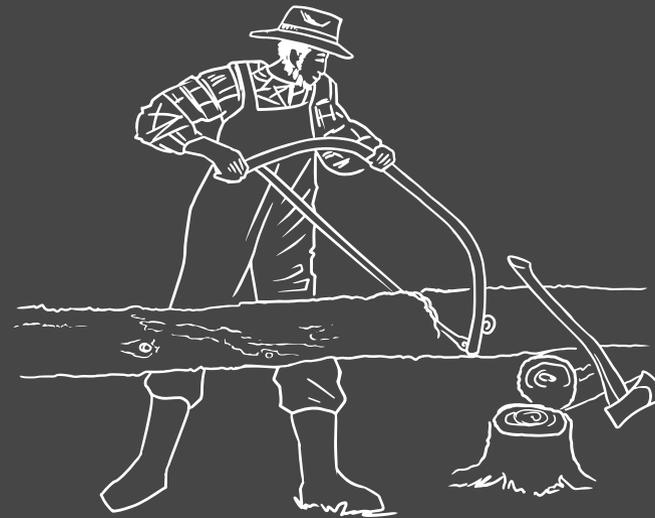


Entente de développement culturel



FAIRE CHANTIER

JEAN-PAUL HUBERT



CENTRE D'ART ROTARY DE LA SARRE
15 JUIN AU 10 SEPTEMBRE 2017





JEAN-PAUL HUBERT

ARTISTE PEINTRE

Né le 26 juin 1924, aux limites des paroisses de Maniwaki et de Bois-Franc, comté de Gatineau, Jean-Paul s'intéressa très tôt aux arts.

De 1947 à 1950, ce dernier suivit intensément les cours dispensés par la Washington School of Arts. Ce fut le début d'une fructueuse production d'œuvres toutes aussi intéressantes que diversifiées.

Dès 1958, ses toiles ornaient les murs de l'exposition annuelle du club Rotary. Suivent la fête du bûcheron à Normétal, la Caisse populaire de La Sarre, le Centre culturel de La Sarre, l'exposition permanente à la Banque Nationale du Canada, succursale de La Sarre et le 50^e anniversaire de fondation des entreprises Normick-Perron inc.

Les toiles de Jean-Paul Hubert témoignent bien de son attachement à son pays d'adoption, l'Abitibi. Un grand nombre de ses œuvres sur le thème des « Chantiers » ont été offertes par Madame Roselyne Perron à la municipalité à l'occasion de « LA SARRE CAPITALE FORESTIERE DU CANADA ».

Monsieur Hubert a travaillé pendant plusieurs années dans la forêt. Il a peint ses souvenirs qui sont très enrichissants pour l'histoire de la foresterie en Abitibi.

Monsieur Jean-Paul Hubert est décédé le 18 mai 1992.

L'AMPLEUR DU DÉFI...

« C'était au moment des crises énormes de 1929 et avant. Des gens sont partis d'ici pour essayer de survivre aux États-Unis, ou sont allés crever dans le Nord. »

Jean-Paul Riopelle, Vie des arts, 1995, p. 13.

Il y a cent ans, Abitibi-Ouest, terre nouvelle... Ce fut à l'époque, un véritable défi à relever. Plusieurs n'ont pas surmonté l'épreuve et ont abandonné la terre qu'ils avaient commencé à défricher. Une famille sur dix est retournée dans le sud, à sa misère d'avant, faute de n'avoir pas défriché un minimum de quinze acres ou de n'avoir pas construit maison et dépendances dans les trente-six mois suivant son arrivée. Il faut pouvoir imaginer : partir de zéro et bâtir son avenir avec le peu que pouvait accorder le gouvernement, suivant les critères d'évaluation de l'évolution d'un pionnier sur la terre en bois debout nouvellement acquise où tout était à faire...

Et ce furent, oui, des temps durs où personne ne pouvait prédire ce que serait l'avenir. Il faut mettre en lumière cette époque transitoire pour comprendre toute l'abnégation, tout l'esprit de sacrifice et même l'état de pauvreté requis pour être choisi par l'Église, partir, comme chargé de mission, mettre l'épaulé à la roue pour coloniser une nouvelle région.

Avaient-ils vraiment le choix? Non. Mais, suite aux initiatives gouvernementales, les financiers opportunistes ont choisi l'aventure, sachant très bien que l'ouverture d'une région se traduisait invariablement par l'exploitation forestière. La main-d'œuvre y serait déjà, isolée, affamée, prête à manger dans leurs mains... Les indigents, fiers travailleurs, n'ont pas hésité. C'est un fait, l'agriculture les a fait survivre au départ, mais la forêt les a fait vivre par la suite. Des décennies durant, l'industrie du papier a prospéré et l'industrie du bois d'œuvre n'a faibli que très récemment. De nos jours, le bois fait l'objet de recherches et les découvertes promettent.

C'est ainsi qu'on assure l'avenir d'une région : en s'appuyant sur ses ressources naturelles : forêts, mines, agriculture. Encore aujourd'hui, personne ne peut prédire ce que sera l'avenir. Nous l'espérons prospère, comme les promesses des débuts le laissaient présager et, jusqu'à maintenant, la fierté se lit sur les visages des gens d'ici. Tout nous laisse croire que vogue la galère, mais qui peut prétendre à la pérennité des acquis?



CONSTRUCTION D'UN CAMP

Au début de la colonisation, la construction d'un camp en bois rond était monnaie courante. Le travail en commun entre voisins ou amis, était de rigueur pour construire ce type d'habitation. Durant la construction, les familles demeuraient dans des tentes.

À en juger par le tableau ici reproduit, la force musculaire constituait un atout important pour parvenir à hisser les pièces de bois sur les parties hautes du camp.

SOIRÉE TRADITIONNELLE AU CAMP

Un peu de détente après une dure journée de labeur. Certains en profitent pour entretenir leur outils, d'autres se divertissent en s'adonnant à certains jeux de société ou tout simplement en racontant différentes anecdotes.

Ayant dû quitter leur famille pour de longs mois, il n'est pas rare que certains en profitent pour écrire à leur épouse, tout en écoutant une musique improvisée par les plus talentueux.





CAMP DES INGÉNIEURS

La Sarre, 1909, voici les camps propriétés des ingénieurs et des sous-entrepreneurs de la compagnie Foley, Welch & Stewart, affectés aux travaux de construction du chemin de fer Transcontinental.

Ces camps étaient situés en bordure de la rivière White Fish. Le même endroit est aujourd'hui occupé par l'église St-André de La Sarre. D'ailleurs, l'un de ces camps a tenu lieu de chapelle avant la construction de la première église.



LA MESSE DU DIMANCHE

Il arrivait que le prêtre visite les camps forestiers pendant le long hiver, question de conscientiser les bûcherons face à la mission de colonisateur qui se conjugue avec l'esprit de sacrifice et l'abnégation de soi. Une messe était célébrée pour ranimer la piété de ces hommes en ces temps difficiles.

QUAND ON N'A PAS DE CHEVAUX, ON S'EN BRICOLE

Ce pionnier a domestiqué deux orignaux capables, au même titre que des chevaux de trait, de tirer des charges de bois sur sa terre. La faune est abondante en région éloignée où la forêt couvre l'ensemble du territoire et sert de refuge pour ces belles bêtes qui, une fois domestiquées, seront logées et nourries par le bûcheron et assignées au transport de bois.



LE BUCHEUX AU « BUCK SAW »

Le sciote est fort utile en forêt pour débiter les troncs d'arbre de moyen ou de petit calibre. Un homme suffit à la tâche. Le bois ainsi fractionné pourra être manipulé plus aisément.



LES BOEUFs

Les bœufs étaient mis à profit au même titre que les chevaux dans le transport du bois. Ils se tiraient bien d'affaire également lors des labours d'automne et leur réputation de force et d'endurance les précédait partout.



L'OFFICE DES ANNÉES 1940

Pendant que l'un se réchauffe près de la trémie du magasin, un deuxième fait ses achats d'outils auprès de la compagnie pour laquelle il travaille et dont le montant sera déduit de sa prochaine paye. En avant-plan, un commis assis fait les comptes d'un bûcheron averti dont l'œil attentif ne laisse aucun doute sur ses attentes.



LA PLACE À LUNCH

Au travail d'une étoile à l'autre, les hommes s'arrêtaient volontiers l'hiver pour casser la croûte en mi-journée. Sans grand relief, le repas autour du feu improvisé se composait de pain, de lard salé, de galettes à la mélasse et de thé. Notons à l'arrière-plan le cheval qu'on a dételé et à qui on a servi une ration de foin. Dans les heures qui suivent, ils auront tôt fait de dépenser plus d'énergie qu'ils n'en ont absorbé pour arriver à la noirceur au camp, fourbus et affamés.



LE TRACTEUR À VAPEUR

La foresterie d'après-guerre voit apparaître le tracteur à chenilles à vapeur qui remplace désormais la traction animale pour plus d'efficacité en moins de temps qu'il n'en faut aux chevaux dans le transport du bois.

Essentiellement, ses skis en font un engin de foresterie d'hiver. Sa bouilloire puissante est alimentée en eau puis amenée à ébullition grâce au charbon de la chambre à combustion. La vapeur crée une pression suffisante pour faire avancer l'imposant convoi.

LE PILEUR

Le pileur effectuait le ramassage et la mise en piles des billes le long des chemins de sleighs. Un pileur efficace pouvait fournir quatre bûcherons au sciote. On lui apportait les troncs d'arbre tirés par les chevaux puis le pileur les roulait pour les monter en piles.

À remarquer : la technique utilisée pour atteindre une certaine hauteur. Le pileur utilisait des « bonhommes » qui n'étaient autre chose que des billes de bois entaillées pour produire des arrêts permettant d'effectuer seul le travail de progression.



REMRORQUAGE D'UN TRAIN DE SLEIGH PAR TRACTEUR

La mécanisation d'après-guerre impressionne avec ses puissants tracteurs à chenilles capables de tirer, à eux seuls, de gros volumes de bois qui requéraient autrefois la force de plusieurs « teams » de chevaux de trait. Ceux-ci se voient supplantés par la mécanique et les énergies fossiles. Bientôt, la scie à chaîne fait son apparition.



CHARGEMENT

Le temps passant, la mécanisation fait son apparition sur les chantiers. À titre d'exemple, le treuil permettait d'économiser ses forces lors du chargement des billes de bois sur le sleigh tiré par les chevaux. Trois hommes sont requis dont un qui opère le treuil et les deux autres qui orientent adéquatement le chargement des billes sur le sleigh à l'aide de câbles d'acier.

LE TRAIN DE BOIS DANS LES ANNÉES 30

Voici le camion à benne d'après-guerre destiné au transport du bois. Son moteur déployait la force suffisante pour tirer de lourdes charges de bois acheminées aux moulins à scie de l'époque.





LE CONVOI DE BILLOTS

Scène familiale typique d'une foresterie hivernale : trois chevaux de trait attelés à leur sleigh à bois chargé à pleine capacité, trois hommes les conduisant, assis sur le chargement et deux jeunes bûcherons, l'un équipé d'un tourne-bille, l'autre d'une sciote.

LES MESUREURS

Travail essentiel pour déterminer tant la production d'un chantier de coupe que le salaire des ouvriers travaillant à leur compte. Au moyen d'une règle et d'une table de conversion, les mesureurs établissent le nombre de p.m.p. (pied mesure de planche) contenu dans chaque « roule ».

Encore de nos jours, les exploitations forestières doivent compter sur les mesureurs pour établir le volume de coupe annuelle.



ARROSAGE DES CHEMINS FORESTIERS EN HIVER

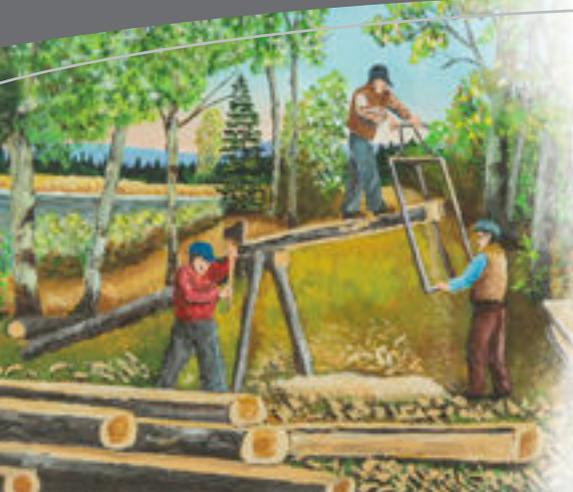
L'hiver, les bûcherons arrosaient volontiers les chemins forestiers pour faciliter le transport du bois par les chevaux. Sur le sentier aménagé en forêt, un tracteur à chenilles tirait lentement une énorme boîte de bois sur patins qui tenait lieu de réservoir d'eau qu'un homme déversait d'un débit régulier à l'aide d'une pompe à bras sur le chemin qui se couvrait de glace. Ainsi, les chevaux munis de fers d'hiver circulaient sans efforts avec leur chargement.



LE GODENDART

Outil largement utilisé et indispensable pour exécuter la coupe du bois en longueur. Le bûcheron, accompagné de son apprenti, devait apprendre à maîtriser l'usage du godendart, en s'associant au rythme, parfois progressif, de l'un et de l'autre.

Le godendart fut en usage pour « débiter » le gros bois dès le début de nos exploitations forestières au Québec et au Canada, jusqu'aux années 50.



LA SCIE DE LONG

La grande scie de long, considérée comme la plus ancienne méthode de sciage pour fabriquer de la planche, était constituée d'un cadre de bois à l'intérieur duquel on fixait une lame. Les troncs d'arbre étaient d'abord équarris à la hache, puis transformés en planches au moyen de cette scie.

Cette méthode exigeait beaucoup d'endurance, d'habileté et une certaine dose de patience. Ce genre d'outil était déjà utilisé dans les chantiers éloignés des années 1850 à 1900.

LES « COUPEUX » DE GRANDS CHEMINS

Choisis parmi les plus jeunes, sous la direction d'un homme plus âgé, appelé « tête de gang », leur travail consistait à déblayer le futur chemin de sleigh de tout obstacle pouvant nuire au passage des charges de billots. Des troncs d'arbre permettaient, en terrain marécageux, d'assurer la solidité du chemin.

De nos jours, la nature du terrain ou les obstacles ne causent aucune difficulté grâce aux nombreuses qualités de la machinerie.



LE « HANDY MAN »

Chaque exploitation forestière disposait d'un camp-atelier où l'on fabriquait et entretenait certains outils. Au premier plan, « l'homme de tous les métiers » façonne à sa manière un manche de hache, tandis qu'en arrière-plan, le limeur affûte une lame de godendart.

Malgré le fait qu'à l'époque on ne disposait pas d'équipement très sophistiqué, le savoir-faire et l'habileté des artisans d'alors garantissaient une certaine qualité des outils.



LE GRAND DÉPART POUR LE CHANTIER DANS LES ANNÉES 20

Tôt en septembre, les travaux de la ferme terminés (ce qui en reste peut être fait par les plus jeunes sous la supervision du grand-père encore actif), les pères de famille accompagnés ou non des aînés, se séparaient de leur famille pour se rendre au chantier offrir leurs services comme bûcherons.

Il n'était pas rare que l'absence du père au foyer s'échelonne sur toute la période comprise entre l'automne et le printemps suivant.





PREMIÈRE SCIERIE DE HENRI PERRON À VAL-PARADIS EN 1939

Au début de la colonisation, l'Abitibi comptait une quarantaine de scieries indépendantes du même type que celle ici représentée. La plupart d'entre elles abandonnèrent leur production suite à la crise de 1929 ou avant, soit à cause de la compétition, des problèmes d'incendie ou de transport.



LA COUR À BOIS DE M. LÉONIDAS BOIVERT À LA SARRE EN 1921

C'est en 1913 que fut construite la première gare de La Sarre. Dès 1921, elle devint le principal lieu d'expédition du bois d'œuvre. Cette reproduction démontre bien l'étendue de la cour à bois, laquelle atteignait un demi-mille de long.

Encore de nos jours, l'utilisation du chemin de fer représente environ 20% de la quantité de bois d'œuvre expédiée à l'extérieur.