JOHN RUDOLPHUS BOOTH, BARON DU BOIS

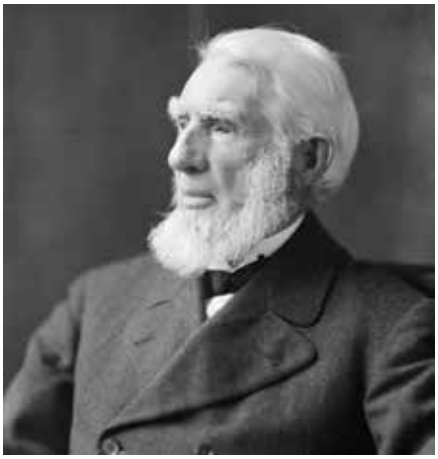
Par Louis Campeau, membre du conseil d'administration, avec la collaboration de Laurence David, stagiaire, Société d'histoire forestière du Québec

Librement adapté et traduit de la revue *Chatelaine*, décembre 1963

Rudolphus Booth a participé à la mise en place de la capitale du Canada, débutant avec une simple usine de bardeaux. Il a bâti un empire industriel et une fortune colossale tout en se distinguant pour permettre à plusieurs générations de Canadiens d'en parler.

Aucune famille canadienne n'a autant influencé la ville d'Ottawa que les Booth. Leur histoire commence avec le baron du bois des années 1800, John Rudolphus Booth, fils d'un colon québécois, astucieux, coriace et entreprenant. Il accumula une fortune de plusieurs millions de dollars, édifia un empire industriel et est à l'origine du commerce de la vallée de l'Outaouais.

J.R.Booth est né le 5 avril 1827, dans les Cantons-de-l'Est. Son père venait de la province de l'Ulster en Irlande et s'établit près de la ville de Waterloo au Québec. John Rudolphus était le deuxième garçon de John Booth et de Eleanor Rowley Booth. Le travail de la ferme était dur et ce second fils voulait apprendre le métier de menuisier. Encore adolescent, il partit pour l'état de New York pour devenir apprenti menuisier.



John R. Booth

Source : Bibliothèque et Archives nationales Canada/PA 033998

DEVENIR MENUISIER

Son père le ramena à la maison pour le travail de la ferme et à 21 ans, il quitta le foyer familial pour de bon. Au Vermont, il travailla comme menuisier à construire des voies ferrées et des ponts. D'ailleurs, trente-cinq ans plus tard, il fit l'acquisition de la ligne Vermont Central Railway. Toujours au Vermont, il développa un intérêt pour la médecine et acquit quelques notions de base d'un ami médecin. Ceci l'inspirera à contribuer à la fondation de l'hôpital St. Luke d'Ottawa, pour lequel il finança également une nouvelle aile en 1903.

Lorsqu'il considéra avoir assez d'argent pour entreprendre une nouvelle étape de sa vie, il retourna au Québec pour se marier avec Roselinda, la fille d'un fermier voisin, M. Thomas Cook. Il continua son métier de menuisier dans les Cantons-de-l'Est jusqu'en 1852.

ARRIVÉE À BYTOWN

En 1852, J.R.Booth arriva à Bytown, petit village industriel de 8000 habitants, deux ans avant qu'il ne devienne Ottawa. Quand le représentant de la reine Victoria déménagea à Rideau Hall, son entourage se divertissait en descendant les rapides de la Chaudière sur les glissoirs construits pour les radeaux de pin descendant vers Québec. C'était l'époque idéale pour le florissement des idées venant de l'esprit vif de ce baron du bois.

« En 1852, J.R. Booth arriva à Bytown, petit village industriel de 8000 habitants, qui deviendra Ottawa.

À cette époque, un propriétaire de scierie à Bytown, Arthur Leamy, lui proposa un emploi de menuisier dans son entreprise. J.R. Booth, Roselinda et leur fille encore bébé prirent une diligence jusqu'à Montréal et un bateau à vapeur de Montréal à Bytown avec neuf dollars en poche. Ils emménagèrent dans un logement de trois pièces sur la rue Queen. Booth devait se rendre à son travail en marchant trois miles matin et soir.

CRÉATION D'UNE USINE DE BARDEAUX

Pour suppléer à son travail de menuisier, il fonda une petite entreprise de fabrication de bardeaux où il travaillait après son travail à la scierie. Toutes ses économies servirent à acheter une petite scierie sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Son premier employé fut le jeune Robert Dollar qui connut par la suite une carrière florissante sur la côte Ouest américaine avec la ligne de bateaux à vapeur Dollar Steamship Lines.

Malheureusement, seulement deux ans après l'ouverture de la scierie, celle-ci fut détruite par le feu. Il en loua une autre de Alonzo Wright pour un an puis se déplaça du côté ontarien de la rivière et acheta l'usine de Phillip Thomson. Son partenaire d'affaires, A.W.Soper, un Américain, finança une partie de cet investissement mais dû partir à la guerre de Sécession et Booth lui racheta sa part.

BOOTH FAIT UNE SOUMISSION POUR CONSTRUIRE LE PARLEMENT, JOYAU D'ARCHITECTURE

En mai 1859, les plans du nouveau parlement canadien ayant été approuvés, plusieurs entrepreneurs déposèrent des soumissions pour les travaux de construction. Booth présenta une soumission très basse pour la fourniture du bois nécessaire à cet ouvrage. Il prévoyait baisser considérablement le salaire des ouvriers employés à la préparation des bois. Visionnaire, il recrute et forme des chômeurs de Montréal et Québec pour réduire ses coûts et réduit le taux de chômage par la même occasion et augmente ses profits.

« Une soumission très basse permet à Booth d'obtenir un contrat pour la construction du nouveau parlement.

Ses terrains boisés de l'époque étaient constitués de plusieurs petits lots le long du ruisseau Constant à l'ouest d'Ottawa, mais il avait besoin de plus de bois. À cette époque, à la rencontre de la rivière Madawaska et de celle des Outaouais, un bloc de terrains forestiers de 388 kilomètres carrés fut mis à l'encan à la suite du décès subit de John M. Egan. L'encan, tenu à la chic maison Russell d'Ottawa, fut animé par les barons du bois de l'époque avec entre autres, George H. Perley et H.F. Bronson. Booth, toujours vêtu comme un ouvrier avec ses bottes de travail était appuyé par un banquier de la Bank of British America qui lui avait accordé un prêt à montant indéterminé sur la seule garantie de sa parole. Ce dernier avait aussi son cousin, Robert Booth, qui lui avait recommandé d'acheter à n'importe quel prix après avoir parcouru le terrain en question. Booth remporta l'encan et paya ce terrain 45 000 $. Il était maintenant prêt à remplir ses obligations comme soumissionnaire. La plus grande partie du bâtiment original fut détruite lors du grand feu du parlement de 1916, mais la bibliothèque fut épargnée et les visiteurs peuvent encore admirer les murs en pin provenant des scieries de Booth.

Train de bois acheminant du pin blanc pour la construction navale vers les chantiers de Québec vers 1880.

Photo : W.J. Topely

Source : Bibliothèque et Archives nationales Canada

UN EMPIRE EN CROISSANCE

L'empire du baron s'étendait dans toutes les directions. Il introduisit les chevaux dans ses chantiers forestiers en remplacement des bœufs et il acheta une grande propriété au sud-est de la ville pour produire le foin nécessaire aux chevaux. Ce terrain est maintenant le site de la ferme expérimentale du ministère fédéral de l'Agriculture.

Les droits de coupe étaient constamment vendus et échangés, mais Booth se retrouvait souvent dans la position de l'acquéreur et son domaine forestier s'agrandissait sans cesse. Lorsque le transport par rivière devint trop long et couteux, il commença à installer des voies ferrées.

Après avoir acheté une cour à bois de l'autre côté de la frontière américaine, en 1875, il ouvrit une scierie dans le Vermont et mit son demi-frère, E.J. Booth en charge des opérations. Son intérêt pour les voies ferrées le porta à considérer la compagnie Canada Atlantic Railway. Cette ligne devait joindre Ottawa au Coteau Landing, 70 kilomètres à l'ouest de Montréal, mais demeurait incomplète. Avec deux partenaires, il acquit la compagnie, finalisa la ligne jusqu'au Coteau en 1882 et étendit cette ligne jusqu'à son usine du Vermont.

Booth et un train de la Canada Atlantic Railway.

Source : Collège Algonquin

> **« L'intérêt de Booth pour les voies ferrées ne diminue pas.**

Son intérêt pour les voies ferrées ne diminua pas avec les années. En 1885, ses trains passaient au centre de la ville d'Ottawa. Ses lignes ouvrirent l'accès à la vallée des l'Outaouais et furent par la suite prolongées de plus de 400 kilomètres jusqu'à Parry Sound sur la baie Georgienne. À la complétude de cette ligne, Booth possédait une ligne de chemin de fer reliant les Grands Lacs aux ports de mer du fleuve Saint-Laurent avec des terminaux à Montréal et Boston.

En 1896, l'ouverture officielle de la ligne permit à Sir Henri Joly de Lotbinière, alors contrôleur des Finances dans le gouvernement de Wilfrid Laurier, de déclarer : « Pendant que nous discutions pour déterminer ce qui pourrait être le plus utile à notre pays, M. Booth a agi. »

L'AVENTURE DES CHEMINS DE FER SE POURSUIT

M. Booth n'en avait pas fini avec son aventure à Parry Sound alors que la voie ferrée n'était que la première étape. Il acheta des terminaux marins près de Parry Sound et des parts dans la Temiskaming Steamboat Company. Il s'objecta à une tentative de lui rendre hommage à Ottawa en répliquant que ses entreprises n'en étaient qu'à leur début.

L'achat en 1897 des scieries de Perley et Pattee lui ont permis de devenir le plus gros producteur de bois de construction au Canada, employant 2000 personnes en usine et 4000 en forêt.

Au moment du feu de 1900 (le grand feu de Hull), le fils de John avait pris les commandes de l'empire familial et il fut un des premiers à voir les flammes et la fumée qui se dégageait du feu du côté de la ville de Hull. À cet endroit, l'incendie détruisit de multiples maisons et commerces en plus de causer des dégâts considérables aux usines de E.B. Eddy. En après-midi, aidé par le vent, le feu traversa la rivière des Outaouais et infligea aux Booth des dégâts encore plus considérables. Âgé de 73 ans, J.R. Booth commença immédiatement la reconstruction de ce qui avait brûlé.

PRODUCTION DE PAPIER JOURNAL

En 1904, il débuta la fabrication de pâte de bois suivie en 1906 d'une usine de papier produisant 106 tonnes de papier journal par jour. Des années plus tard, ces usines d'Ottawa furent vendues par Jackson Booth à la société E.B. Eddy. Booth a aussi été directeur de la compagnie Canada Cement, car il voyait l'utilité de ce matériau de construction.

De son point de vue, le fait qu'Ottawa soit la capitale n'était qu'un détail insignifiant auquel il n'accordait guère d'importance. Ses gares de triage s'étendaient jusqu'au centre de la ville et une action en justice fédérale fut nécessaire pour l'arrêter de déverser la sciure de ses usines de sciage dans la rivière des Outaouais. En contrepartie, son existence et celle de ses collègues fut primordiale dans l'existence même de la ville.

Les fonctionnaires de la ville sont maintenant occupés à enlever les rails des différentes voies construites par Booth pour construire le Queensway. Un de ses caprices fut de forcer les fonctionnaires du temps à dévier vers l'est la rue Elgin pour la faire passer sous un viaduc. Cette courbe fut provoquée par Booth qui transporta les piquets des arpenteurs de 100 mètres vers l'est pour que la rue en devenir ne dérange pas ses activités ferroviaires.

Aux objections de la ville, il avait pour réponse habituelle de menacer de déplacer une partie de ses activités pour gagner son point. Avec plusieurs milliers de personnes à son emploi et un contrôle total de son empire industriel, son opinion valait bien celle des fonctionnaires d'Ottawa.

En effet, Booth possédait tout sous son nom propre, et ce, jusqu'à ses derniers jours. La plupart de ses contemporains avaient incorporé leurs affaires depuis longtemps. (Le plus connu, E.B.Eddy, ouvrait une usine à Hull en 1854 et s'incorporait en 1886.)

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

M. Booth est mort le 8 décembre 1925 à l'âge de 98 ans. Au moment de son décès, son héritage s'élevait à plus de 23 millions de dollars. Cette somme était encore plus élevée avant qu'il ne fasse certains legs aux membres de sa famille précédant son décès.

La Résidence-John-R.- Booth à Ottawa est un lieu historique national depuis 1990. Cette grande maison, construite en 1909, est une composition sophistiquée de style néo-Queen Anne.

Photo : Parcs Canada

À son décès, trois de ses garçons étaient en mesure de poursuivre son œuvre. Ces derniers et leurs familles ont aussi marqué la ville alors plus cosmopolite. Ils ont bâti des demeures imposantes qui abritent aujourd'hui des ambassades et des clubs privés, un YMCA, une garderie ainsi que les édifices Booth et Jackson au centre-ville.

M. Booth vécut assez longtemps pour voir son nom et sa réputation devenir légendaires au Canada et ailleurs. La dernière expédition de pin blanc destinée à la marine britannique en 1925 fut immortalisée par une photographie montrant M. Booth à côté des nombreux wagons de son chemin de fer nécessaires au transport de cette commande.