



Esquisse de l'histoire d'un fleuve : le Saint-Laurent

Olivier Maurault, P.A. P.S.S., M.S.R.C.

Number 20, 1955

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1080002ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1080002ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Maurault, O. (1955). Esquisse de l'histoire d'un fleuve : le Saint-Laurent. *Les Cahiers des Dix*, (20), 127–147. <https://doi.org/10.7202/1080002ar>

Esquisse de l'histoire d'un fleuve : le Saint-Laurent

Par OLIVIER MAURALT, P.A. P.S.S., M.S.R.C.

Les fleuves comptent parmi les plus grands personnages de l'histoire. On leur a élevé des statues : le groupe colossal du *Nil*, au musée du Vatican ; dans les jardins de Versailles, la *Seine* et la *Marne*, par le sculpteur Le Hongre, la *Garonne* et la *Dordogne* par Coysevox, le *Rhône* et la *Saône* par Tuby, la *Loire* par Regnaudin ; sur les quais de Montréal le *Saint-Laurent*, par le sculpteur Philippe Hébert, pour ne parler que de ceux-là. On leur a consacré des livres : témoins la grande collection des *Rivers of America*, les deux volumes si pénétrants de Emil Ludwig sur le *Nil*, le *Panoramic Guide of the St. Lawrence*, publié en 1885, sans nom d'auteur, par la Canada Railway News Co. et qui couvre aussi la Nouvelle-Angleterre ; l'ouvrage de Alphonse Leclair, sur le *Saint-Laurent historique, légendaire et topographique*, de Montréal à Cacouna et à Chicoutimi, paru il y à un demi-siècle.

Au moment où la gigantesque canalisation du Saint-Laurent est en voie d'exécution — entreprise d'une telle importance qu'elle peut modifier la destinée de notre fleuve, surtout de Montréal — il nous a semblé qu'il serait bon de jeter un coup d'oeil d'ensemble sur son histoire.

* * *

Son histoire remonte avant le Déluge, avant même qu'il y eût des hommes sur la terre. On se rappelle les lignes de la Genèse : « Au commencement Dieu créa le ciel et la terre. La terre était informe et vide ; les ténèbres couvraient l'abîme, et l'Esprit de Dieu se mouvait au-dessus des eaux ». Il semble que la terre fût alors un énorme

amas de matières en fusion, enveloppé d'un voile épais de vapeurs d'eau, et qui roulait dans l'ombre profonde de l'espace. Dieu dit : « Que la lumière soit ! » et la lumière fut. Et Dieu vit que la lumière était bonne ; et Dieu sépara la lumière des ténèbres... Dieu dit : « Que les eaux qui sont au-dessous du ciel se rassemblent en un seul lieu, et que le sec paraisse ». Et cela fut ainsi. Dieu appela le sec *Terre*, et il appela *Mer* l'amas des eaux. Et Dieu vit que cela était bon ». (Genèse ; 1, 1, 2, 3, 4, 9, 10).

Or le premier *sec* que Dieu appela *Terre*, les géologues nous apprennent que ce sont les terrains archéens dont fait partie le Bouclier canadien, c'est-à-dire nos Laurentides. Le même plissement de l'écorce terrestre émergeant de la mer aurait aussi produit le Groënland et le Bouclier sibérien, il y a de cela 700 millions d'années... dit-on !

Beaucoup plus tard, mais à l'époque où la terre portait déjà des êtres vivants — pas encore l'homme cependant — un puissant soulèvement de l'écorce terrestre produit la chaîne des Apalaches, qui court de Terre-Neuve à l'Alabama. A trois reprises cette chaîne subit de fortes secousses, issues d'éruptions volcaniques. Des cassures se manifestent, dont la faille dite de Logan, qui part du pied du lac Champlain et vient se perdre dans le Saint-Laurent.

Mais entre les Apalaches et les Laurentides s'étendait déjà une plaine, de plusieurs centaines de pieds plus élevée qu'aujourd'hui au-dessus du niveau de la mer. Au milieu de cette plaine où ne coulait pas encore le Saint-Laurent avaient surgi huit cônes volcaniques que nous appelons maintenant Montérégiens — du nom du Mont-Royal. La plaine s'étant ensuite affaisée, l'eau de l'océan la submergea et forma la mer Champlain. Combien d'années dura cette immersion ?... Pendant ce temps de relatif repos, se formaient en Amérique les Montagnes Rocheuses et en Europe les Alpes.

Peu à peu la plaine du futur Saint-Laurent se souleva au-dessus de l'eau. Nous sommes parvenus à l'époque des glaciers. Ces énormes calottes de glace, de 4 à 5,000 pieds d'épaisseur, descendirent à trois reprises du Labrador et du Keewatin, entraînant avec eux de formida-

bles débris rocheux qu'ils arrachaient sur leur passage, d'une part laminant les montagnes, d'autre part comblant les vallées, et écrasant de leur poids incalculable les terrains moins résistants. C'est ainsi qu'ils creusèrent les Grands Lacs, sans oublier le lac Nipigon, dont les trois plus vastes ont de 1100 à 900 pieds de profondeur, et les remplirent d'eau douce en se retirant, quand la température du pays s'étant élevée, ils fondirent et disparurent.

Nos Grands Lacs se déversèrent d'abord dans le Mississipi. Un autre déplacement de la croûte terrestre, et ils se déversèrent pendant un temps dans la rivière Hudson. Enfin, un relèvement de la croûte rejeta leurs eaux vers le Nord, — 120 millions de gallons d'eau quotidiennement — qui prirent alors le chemin qu'elles suivent encore aujourd'hui.

Car il se trouva que ces Grands Lacs communiquaient entre eux par des passages, où l'eau s'écoula vers l'océan, entraînée par une déclivité totale de 600 pieds, accentuée surtout entre lac Erié et le lac Ontario, où elle se précipite du haut du Niagara, et ensuite jusqu'à Montréal à travers une série de rapides. De là, elle descend lentement jusqu'au gouffre du Golfe où elle se perd. Une fontaine monumentale, du sculpteur Lorado Taft, à l'Art Institute of Chicago, représente les Grands Lacs, sous la forme de cinq femmes disposées en escalier et portant cinq coquilles, dont l'eau se déverse de l'une à l'autre...

Le fleuve existait-il, en plus petit, avant la formation des Grands Lacs, se bornant à recueillir les eaux de la vallée, se gonflant de l'Outaouais, du Richelieu, du Saint-Maurice, de la Chaudière, du Saguenay et de cent autres rivières moins célèbres ? Peut-être. Mais on comprend que l'apport des mers d'eau douce des pays d'*En Haut* lui donna une puissance presque unique au monde. Il en est de plus longs — une vingtaine — mais aucun n'est plus « majestueux ».

Quand il commença son voyage vers la mer, le long d'une ligne qu'il ne semble pas avoir changée depuis, il traversa un pays dont le sol avait été bouleversé, rongé, aplani par l'action des volcans, des glaciers et des eaux, et qui cachait des trésors que les prospecteurs

de mines découvriraient plus tard. Sur ses rives, et à l'infini, à l'intérieur des terres, s'étendaient des forêts.

* * *

A quel moment les hommes y apparurent-ils pour la première fois ? Les plus anciens vestiges de travail humain, le long du Saint-Laurent, disent les ethnologues, remontent à dix ou onze mille ans. On a retrouvé en effet, au sud du lac Erié, dans l'état de l'Ohio, des monticules qu'il faut attribuer aux hommes qu'on a appelés Mound-Builders, à cause de cette sorte d'ouvrages qu'ils ont multipliés sur le territoire des Etats-Unis et jusqu'au voisinage de Winnipeg.

Si à la fin du IXe siècle des moines irlandais s'établirent pour un temps aux Iles de la Madeleine et au Cap-Breton, dans le Golfe; si un peu plus tard, vers l'an mil, les Vikings vinrent de Scandinavie en Amérique, et se rendirent peut-être jusqu'au fond de la baie James et au lac Nipigon, et longèrent le Labrador, Terre-Neuve, la Nouvelle-Ecosse, le Cap-Breton et la Nouvelle-Angleterre ; ils ne pénétrèrent sûrement pas dans le fleuve Saint-Laurent proprement dit.

Mais dès cette époque, selon l'opinion d'Aristide Beaugrand-Champagne, les Algonquins habitaient déjà la région de Montréal: ils y seraient demeurés jusque vers 1350. Les Iroquois prirent leur place. C'est une tribu iroquoise que Jacques Cartier trouva à Hochelaga, lors de son premier voyage en 1534. Il avait déjà rencontré à Gaspé, à Tadoussac, à Stadacona (Québec), d'autres Indigènes. On sait que, de son temps, les Beothuks occupaient Terre-Neuve, les Micmacs et les Malécites les Provinces Maritimes, les Naskapis et les Montagnais la Côte-Nord, les Algonquins le haut de l'Outaouais et le nord du lac Huron, les Iroquois (Mohawks et Onnontagués), la région de Montréal et la rive droite du fleuve jusqu'aux Provinces Maritimes, les Hurons, les gens du Petun et les Neutres la péninsule entre les lacs Ontario, Erié et Huron, et les Ogibwas, le nord du lac Supérieur.

Quelle est l'origine de nos Indiens, de nos Peaux-Rouges ? Ils ne semblent pas être les descendants des Mound-Builders qui se sont répandus plutôt vers le sud. Venaient-ils d'Asie ? Cela est probable, à moins d'inventer une seconde Atlantide, qui leur aurait servi de pont entre la Scandinavie et l'Amérique du Nord. Quoi qu'il en soit, ils ne nous ont laissé aucun monument, aucune écriture si mystérieuse soit-elle. Leur vie sociale, militaire, politique, telle que nous la connaissons, ne manque pas d'intérêt, sans doute. Le plus admirable chez eux était leur langue, langue très évoluée que M. Cuoq, linguiste sulpicien, a vantée dans ses controverses avec Renan.

* * *

C'est le Malouin Cartier qui inaugure l'histoire proprement dite du fleuve Saint-Laurent. C'est lui qui l'a nommé ainsi, parce qu'il y est entré le jour de la fête de Saint-Laurent, de l'an 1534. D'autres Blancs y avaient peut-être pénétré avant lui, mais ils ne l'ont pas dit et l'on ignore leur nom. Lui y est venu au moins trois fois, il l'a exploré jusqu'à Hochelaga. Il hiverna à Stadacona (près Québec) en 1535.

Sept ans plus tard, le sieur de Roberval, natif de Carcassonne, passera l'hiver à Charlesbourg-Royal (Cap-Rouge).

Ce n'est que soixante ans après, que Samuel de Champlain, un Saintongeois, reviendra sur les bords du Saint-Laurent, avec Pontgravé et Prévert. Champlain sera un grand explorateur; il découvrira le lac qui porte son nom, un tributaire du Saint-Laurent, en 1609; il parcourra les lacs Nipissingue, Huron et Ontario, en 1615.

Quatre ans plus tôt, Etienne Brûlé, un coureur de bois, né à Champigny sur Seine, avait remonté, le premier parmi les Blancs, la rivière des Outaouais.

En 1634, Jean Nicolet, de Cherbourg, découvrait le lac Michigan. En 1640, les pères jésuites Chaumonot et Brébeuf mettaient le lac Erié sur la carte. En 1641, les pères Jogues et Raimbault atteignaient le lac Supérieur, que des traiteurs français allaient parcourir

en 1659. Entre-temps, le père De Quen découvrait le lac Saint-Jean, un autre tributaire du grand fleuve. En 1669, les Sulpiciens Dollier de Casson et Galinée exploraient eux aussi le lac Ontario, le lac Erié, remontaient par la rivière et le lac Sainte-Claire, jusqu'au lac Huron et à la baie Georgienne, et rentraient à Montréal par le lac Nipissingue et l'Outaouais. Ils étaient partis en compagnie de Cavelier de La Salle, Rouennais, et avaient rencontré en route le Canadien Louis Jolliet. Ce dernier devait, en compagnie du père Marquette, découvrir le Mississipi, en 1673, et La Salle devait le descendre jusqu'à la mer en 1682. Et n'oublions pas le père Hennepin, récollet, un Flamand, qui avait révélé au monde les chutes de Niagara.

Bien entendu, d'autres hardis explorateurs connaissaient aussi ces eaux, entr'autres Chouart et Radisson, qui s'étaient rendus de Québec à la baie James, à travers les terres, en 1661. Le pays était assez connu pour que, en 1671, le sieur de Saint-Lusson, au Sault-Sainte-Marie, prît officiellement possession de la région au nom de Louis XIV.

D'ailleurs, à cette époque, plusieurs villes riveraines du Saint-Laurent étaient déjà fondées : Québec, en 1608, par Champlain; les Trois-Rivières, en 1634, par le sieur de Laviolette ; Ville-Marie (Montréal), en 1642, par le Champenois Paul de Chomedey de Maisonneuve; la même année, Sorel, par le gouverneur de Montmagny.

Bientôt, Frontenac construira en 1673 le fort Cataracouï qui deviendra Kingston en 1783; La Mothe-Cadillac, un Gascon, jettera les fondements de Détroit en 1701. En 1748, le Sulpicien Picquet établira la mission de La Présentation qui deviendra plus tard Ogdensburg. Le fort de la Presqu'île, construit par La Gallissonnière, en 1749, est maintenant la ville d'Erié. En 1750, s'élèvera le Fort Rouillé, qui prendra le nom de Toronto en 1793. Belleville existait déjà depuis 1790 ; Prescott apparaîtra en 1797, de même que St. Catherines ; puis Hamilton en 1813.

Si nous passons maintenant aux deux derniers Grands Lacs, nous trouvons la ville de Duluth, la métropole du lac Supérieur, ainsi

nommée en l'honneur du sieur Du Lhut, qui parcourut ces régions dans la deuxième moitié du XVII^e siècle. Il aurait visité la rivière Saint-Louis, un peu au-dessous de la ville de Duluth, et qui serait la source du Saint-Laurent. Enfin, voici, sur le lac Michigan, l'énorme ville de Chicago, qui doit son origine, en 1839, à des Canadiens français, entr'autres des Beaubien, et Milwaukee, fondée par Salomon Juneau, un des nôtres, en 1845 et Green Bay (la Baie Verte), fondée par Langlade, en 1745.

* * *

Ces découvertes et ces fondations étaient l'oeuvre des coureurs de bois, des trafiquants de fourrure, des militaires, des administrateurs de la colonie et des missionnaires.

Ces derniers, Récollets, dès 1615, Jésuites ensuite à partir de 1625, Sulpiciens en 1657, membres des Missions Etrangères du Séminaire de Québec, étaient d'abord allés chercher les Indigènes chez eux, se familiarisant ainsi avec leurs moeurs et leurs langues. Puis, ils avaient essayé de les fixer dans des bourgades. Les Récollets rayonnaient de Québec et des Trois-Rivières, les Jésuites et les prêtres des Missions, de Québec, les Sulpiciens, de Montréal. Les premiers eurent des postes à Terre-Neuve, en Acadie et à Cataracoui; les Jésuites à Tadoussac et au sud de la baie Georgienne, dans cette Huronie qui fut le théâtre du martyre des missionnaires en 1649; ils avaient un poste à l'Île d'Orléans pour les Hurons décimés, un poste à Michillimackinac, à l'entrée du lac des Illinois ou Michigan, un poste à la Prairie-de-la-Madeleine (Kateri Tekakwita y vécut) et plus tard à Caughnawaga; les Sulpiciens, établis à Montréal, envoyaient leurs missionnaires à la baie de Quinté et le long de la rive nord du lac Ontario, puis groupaient leurs néophytes, dès 1676, au fort de la Montagne, puis au Sault-au-Récollet, enfin en 1721, à Oka; ils avaient aussi une mission iroquoise à La Présentation, ou Ogdensburg, en 1748. Et n'oublions pas les Abénaquis, qui après le meurtre de leur missionnaire jésuite le père Rasle, en 1724, vinrent s'établir sur la rivière Saint-François, à Odanak, près du lac Saint-Pierre.

Ces missionnaires français ont jeté sur nos bords une semence qui a lentement germé. Depuis un demi-siècle, le Canada français est entré à son tour dans le champ des missions. Prêtres, religieux et religieuses sont allés porter la Bonne Nouvelle sur tous les continents. Et l'on peut affirmer qu'ils sont bienvenus partout, parce qu'ils s'adaptent rapidement aux pays où ils se fixent, et parce que l'on sait qu'ils sont indemnes de tout sentiment impérialiste. Ils partent de Québec, Toronto, de Montréal surtout, où nos nombreuses maisons-mères de communautés rayonnent sur tous les points du globe. Honneur au Saint-Laurent dont l'eau abondante et rapide symbolise la grâce qui coule et se répand sur la carte mystique des âmes ! Le Canada tient en ce moment un bon rang parmi les pays missionnaires : nous comptons 4,000 missionnaires, dont 1,100 prêtres.

Le bassin du Saint-Laurent tout entier fut longtemps sous la juridiction du seul évêque de Québec. Fondé en 1658, le diocèse de Québec demeura le seul de l'Amérique française : son territoire s'étendait jusqu'en Louisiane. Après la Cession, il fallut beaucoup de temps avant que Rome put établir de nouveaux diocèses le long du Saint-Laurent. Le premier en date fut Montréal, qui devint siège épiscopal en 1820, mais dont l'évêque demeurait auxiliaire de Québec. Puis se succédèrent Kingston en 1826, Toronto en 1841, les Trois-Rivières en 1852, Hamilton en 1856, Rimouski en 1867, Nicolet en 1885, Valleyfield en 1892, Sault-Sainte-Marie, North Bay en 1904, Hauterive, Côte-Nord, sous la forme d'un vicariat apostolique en 1905, Gaspé en 1922, le vicariat apostolique du Labrador en 1945, Sainte-Anne-de-la-Pocatière en 1951 et Fort-Williams, en 1952.

Du côté américain, l'éclosion des diocèses laurentiens — nous disons laurentiens, car nous ne nous occupons pas de l'intérieur des terres — commença presque aussitôt qu'au Canada. Détroit, au Michigan, ouvre la voie en 1833; apparaissent ensuite Chicago, dans l'Illinois, en 1843, Buffalo, dans le New-York, en 1847, Cleveland, en Ohio, en 1847 également, Erie, en Pennsylvanie, en 1853, Marquette, au Michigan, en 1853, Green Bay, au Wisconsin, en 1868, Rochester, dans le New-York, en 1868 et Ogdensburg, dans le New-York aussi, en

1872, Duluth, au Minnesota, en 1889, Superior, au Wisconsin, en 1905 et Toledo, dans l'Ohio, en 1910.

Bref, en l'an de grâces 1955, les rives du Saint-Laurent comptent quatre sièges cardinalices : à savoir Montréal, Toronto, Détroit et Chicago ; quatre archevêchés : Rimouski, Québec, Kingston, Milwaukee, et vingt évêchés.

Sur les mêmes rives se trouvent aussi cinq des plus grands lieux de pèlerinage d'Amérique : Sainte-Anne-de-Beaupré, Notre-Dame-du-Cap, Saint-Joseph du Mont-Royal, la Petite Fleur de Détroit et le sanctuaire des Martyrs Canadiens à la baie Georgienne — sans parler de Notre-Dame-des-Victoires, à Québec, et de Notre-Dame-de-Bonsecours, à Montréal, ceux-là plus intimes.

Ajoutons ici un bref tableau de l'activité intellectuelle des villes riveraines du Saint-Laurent. Impossible d'entrer dans le détail : les institutions d'enseignement primaire, secondaire et technique, souvent magnifiques, ne se comptent plus. Qu'il nous suffise de dire que vingt-cinq grandes universités, au moins, y déploient leurs campus, leurs laboratoires et leurs palais, et nous ne parlons pas de celles qui se trouvent à quelque cent milles des rives, comme Notre-Dame, Pittsburgh, ou Sherbrooke. Bibliothèques et écoles d'art sont nombreuses aussi ; de même que les galeries de peinture et les musées : ceux de Chicago, de Détroit et de Toronto sont célèbres. Nous avons les nôtres, plus modestes...

* * *

Si maintenant nous passons aux établissements militaires, nous en voyons le Saint-Laurent jalonné de Québec à Chicago. Entre 1700 et 1763, nous trouvons les forts des Trois-Rivières, de Sorel, et sur le Richelieu, ceux de Chambly, de Saint-Jean, de Saint-Frédéric et de Carillon (Ticondéroga), puis la ville fortifiée de Montréal, le fort de La Présentation, aujourd'hui Ogdensburg, le fort Frontenac à Kingston, le fort Rouillé à Toronto ; sur la rive sud du lac Ontario, les forts anglais d'Oswego et d'Ontario, et le fort français de Niagara, à

l'entrée de la rivière du même nom ; puis sur la rive sud du lac Erié, le fort de la Presqu'île, (à l'intérieur des terres, les forts Lebeuf, Venango et Duquesne) ; enfin sur la rivière qui unit les lacs Erié et Huron, le fort du Détroit, et le fort de Mackinaw, à l'entrée du lac Michigan.

Le Canada laurentien a connu en effet bon nombre de guerres : guerres entre les colons français et les Iroquois, de 1609 à 1624, de 1633 à 1645, de 1652 à 1654, de 1661 à 1666, de 1687 à 1700 ; guerres entre la France et l'Angleterre, de 1627 à 1629, avec la prise de Québec par Kirke, de 1666 à 1667, de 1689 à 1697 sous le roi Guillaume, avec l'échec de Phipps devant Québec, guerre de la reine Anne ou de la succession d'Espagne, de 1702 à 1713, où nous fûmes sauvés par le naufrage de l'amiral Walker à l'île aux Oeufs ; guerre du roi Georges ou de la succession d'Autriche, de 1744 à 1748, enfin, guerre de Sept Ans, de 1755 à 1763 : prise de Québec, capitulation de Montréal, fin du régime français. Le Saint-Laurent connut aussi le soulèvement des Indiens sous la direction de Pontiac, qui dura de 1763 à 1765, la guerre de la Révolution Américaine ou de l'Indépendance, de 1775 à 1782, marquée par le siège avorté de Québec, et par l'occupation de Montréal, la guerre de 1812 avec les Etats-Unis, au cours de laquelle Salaberry s'illustra à Châteauguay et le chef indien Tecumseh succomba à Moraviantown. (Il y eut alors de vraies batailles navales sur les Grands Lacs. En 1813, une escadre de quatorze navires quitte Sacketts' Harbour au sud du lac Ontario et va bombarder York, le futur Toronto. Sur le lac Erié, le capitaine anglais Barclay, qui a six gros navires bien armés, se fait battre par le capitaine américain Perry, qui en a neuf). Nous avons aussi connu la Rébellion de 1837-1838 et les batailles de Saint-Denis, de Saint-Charles, de Saint-Eustache, d'Odelltown, de Toronto, de Philipsburg, de la Pointe du Moulin à Vent, et de Sandwich ; enfin l'incursion des Féliens en 1866 et 1870. Il faut ensuite sauter trois-quarts de siècle pour rencontrer des ennemis, armés en guerre, dans la région du Saint-Laurent, à en croire la rumeur qui voulait que des sous-marins allemands aient pénétré très avant dans le fleuve, et que des plates-

formes de béton aient été subrepticement construites ici et là pour recevoir des canons...

* * *

Sous le régime français, les bords du Saint-Laurent ne furent guère habités que par les Indiens et les colons de descendance française. Les colonies anglaises n'avaient pas encore atteint les Grands Lacs, bien que les guerres les eussent contraints à y construire des forts. Après le Traité de Paris en 1763, Anglais et Ecosais venus avec les armées de Wolfe, commencèrent à s'établir au pays. Et lors de la guerre de l'Indépendance des Etats-Unis, les Loyalistes de la Nouvelle-Angleterre affluèrent à leur tour. Le mélange des races, déjà inauguré par les Indiens, avec les Français et les Ecosais, accentué au milieu du XIXe siècle par l'arrivée des Irlandais, puis intensifié au début du XXe par une immigration européenne massive, devait faire du Canada un pays très cosmopolite. En 1902, il nous vint 67,000 immigrants, en 1903, 128,000, en 1913, 400,000, dont un quart de l'Europe continentale, et le reste des Iles Britanniques et des Etats-Unis. Et le flot de l'immigration a continué depuis. La région qui s'appelle maintenant la province de Québec demeura cependant en grande majorité française, tandis que la province d'Ontario devint le château-fort des Anglo-Canadiens. La rive sud des Grands Lacs, déjà très peuplée, présentait aussi un grand mélange de races. J'ai compté, sur les rives des huit états américains qui bordent les Grands Lacs, 91 villes et villages ; sur les rives ontariennes, 87, et le long du Saint-Laurent, dans la province de Québec, 216.

Cet afflux de population entraîna un développement agricole et industriel sans précédent. Nommer Port-Arthur, et Fort-Williams, Duluth et Superior, Chicago et Milwaukee, Sarnia et Port-Huron, Détroit et Windsor, Toledo, Cleveland, Erié et Buffalo, Niagara, Hamilton et Toronto, Oshawa et Kingston, Beauharnois, Montréal, Sorel, les Trois-Rivières, Québec, Arvida, la Baie-Comeau et les Sept-Iles, c'est résumer bien incomplètement une histoire économique formidable.

Reprenons un moment cette liste : En premier lieu vient le *colosse* industriel qu'est Chicago, avec ses énormes aciéries, ses manufactures d'instruments aratoires, ses abattoirs, ses usines de wagons de chemin de fer : on y fabrique tout ce qui peut se fabriquer sous le ciel.

Milwaukee et Green Bay travaillent aussi le fer, l'acier, possèdent des chantiers navals, fabriquent des machines et de la bière, et distribuent le blé et la viande.

Duluth et Superior font le commerce des minerais de fer et de cuivre, du bois et du blé.

Port-Arthur et Fort-Williams, gigantesques entrepôts du blé, manufacturent des autobus et construisent des navires.

Marathon fait du papier.

Les deux Sault-Sainte-Marie distribuent des produits agricoles, travaillent le nickel et le cuir, fabriquent du papier, des machines, des habits.

Sarnia est une capitale du pétrole, mais s'occupe aussi du sel, tandis que sa voisine d'en face, Port-Huron, fabrique des textiles et du ciment.

Détroit est célèbre par ses automobiles et Windsor, son vis-à-vis, participe à sa célébrité. On y fabrique aussi des avions et des tanks, de la quincaillerie, des produits chimiques.

Toledo travaille le verre et la porcelaine et construit des bateaux d'acier, des machines, des outils, des balances.

Cleveland est un marché du fer, du charbon, du blé et du bois. On y produit des accessoires électriques, de la peinture. C'est une métropole de l'imprimerie.

Buffalo, centre de distribution de grain et de charbon, possède des usines de chemins de fer, de produits chimiques et de produits alimentaires.

Niagara-Falls se spécialise en électrochimie et électrométallurgie.

Rochester est la Mecque de la photographie et de l'optique, des appareils de téléphone et de radio.

St. Catharines, centre de production des fruits, s'adonne aussi à la construction navale.

Hamilton jouit d'une activité industrielle très variée, dont les principales sont l'acier, les instruments aratoires, les produits Westinghouse.

Kingston a ses « locomotive works », Prescott ses fonderies, Ogdensburg ses articles de cuivre et ses soieries, Cornwall et Valleyfield leurs textiles.

Toronto et Montréal rivalisent à qui donnerait la plus grande hospitalité à toutes les industries connues, y compris la laine et les textiles, le bacon et les conserves, le ciment et les cuirs, les fourrures et la construction de ponts, de navires et d'avions. Pour sa part, Montréal compte plus de 4,000 industries dont la valeur de production atteint 2 milliards de dollars. Il manutentionne 75,000,000 de boisseaux de blé.

Sorel fabrique canons, obus, cargos, navires de guerre et extrait le titane du minerai qu'on lui apporte du Labrador.

Les Trois-Rivières, et les environs, vivent de la pulpe et de l'aluminium.

Québec et Lévis, eux aussi, se consacrent à la pulpe et à la construction navale.

La Baie-Comeau fournit du papier à toute l'Amérique, et les Sept-Iles sont devenues le pôle de l'industrie du fer.

Bref, sur les rives canadiennes du Saint-Laurent on peut compter 45 villes et villages du Québec et 57 de l'Ontario, où prospèrent les industries les plus variées.

* * *

M. Noël Fauteux a pu écrire deux volumes sur *l'Industrie au Canada sous le Régime français*, où il étudie successivement l'industrie minière du cuivre, du charbon, de l'or et de l'argent, du plomb et du fer ; les forges du Saint-Maurice ; les matériaux de construction,

c'est-à-dire les carrières, les ardoisières, les briqueteries, les tuileries, puis l'exploitation des forêts et la construction navale ; la fabrication du goudron et de la potasse ; ensuite l'industrie alimentaire : meuneries, boulangeries, brasseries, sucreries, salines, tanneries, et les manufactures : métiers à tisser, chapelleries, fabrication de la colle ; enfin, les pêcheries.

Il faudrait aussi parler des fourrures dont le trafic eut une si grande influence sur l'histoire des découvertes, de la vie sociale et administrative, du commerce du Canada tout entier. Ce n'est pas pour rien que le *Castor* est un des symboles de notre pays.

A toutes ces industries, le XIXe et le XXe siècles en ont ajouté de nouvelles, tout en développant les anciennes. Il serait vraiment fastidieux d'en faire une nouvelle énumération.

Mais vous attendez sans doute de moi que je dise un mot du blé, du papier, de l'huile, de l'uranium. C'est la manutention du blé qui met Montréal au second rang de tous les ports d'Amérique, après New-York. On se demande si cela est bien vrai, quand on visite les ports de Baltimore, de Philadelphie, de Boston, de Vancouver et de San-Francisco. Pourtant les statistiques sont là pour le prouver, ainsi que nos gigantesques silos ou élévateurs.

Je parlais tout à l'heure de nos forêts infinies. Elles se dépouillent peu à peu ; elles nous donnent la pulpe, dont nous tirons le papier et une variété étonnante de sous-produits. Voyez les ports des Trois-Rivières, de Québec, de la Baie-Comeau avec leurs cônes de billes et leurs moulins. Sans eux les journaux des Etats-Unis et du Canada de l'est ne paraîtraient pas tous les jours.

Le Canada ne produit pas assez de pétrole pour ses besoins et il y a peu de puits dans la région laurentienne ; quoique ce soit à Lambton, près de Sarnia, au lac Huron, que le premier puits fut foré, en Amérique. Néanmoins le pétrole nous est nécessaire. Il nous arrive par bateau — les pétroliers — en attendant les pipelines — et on l'entrepose dans d'énormes réservoirs tels qu'on en voit dans l'est de Montréal, Montréal étant le centre principal de raffinement du pétrole. Ces boules, ces tambours argentés semblent indispensables

pour compléter et enlaidir un paysage urbain contemporain, même celui de Québec, du côté de Sillery.

Aucune façade de ville n'a plus changé, en ces dernières années, que celle de Sorel. Je ne parle pas des Sept-Iles : leur port vient de naître. Mais celui de Sorel, il y a cinquante ans, se réduisait à quelques quais de bois sur le Richelieu. Maintenant de vastes quais de béton sur le Saint-Laurent et un « élévateur » à grain, marquent un côté du confluent ; tandis que l'autre côté, autrefois couvert d'un bois de pin, porte d'immenses usines, flamboyantes la nuit : on y construit des navires et des canons ; on y traite le minerai du Labrador, on en extrait le titane... Un avenir prochain verra sans doute, sur d'autres points du fleuve, comme à Contrecoeur, à Varennes et à Longueuil, des transformations aussi saisissantes. Pourvu que les Québécois n'oublent pas la terre et la vie saine et paisible des champs !

Signalons aussi la construction des chemins de fer, des automobiles et des avions. Ces moyens de locomotion qui se combattent maintenant ont ouvert des régions nouvelles et relié les points les plus éloignés du pays. C'est entre Laprairie et Saint-Jean de Québec que le chemin de fer a débuté dans notre province et même au Canada, en 1836. Bientôt, Montréal fut relié à Portland, en 1853, à Québec par l'Intercolonial, en 1854, qui se prolongea plus tard jusqu'à Mont-Joly et à Halifax, et par le Canadien Pacifique en 1879 ; relié aussi à Toronto en 1856, sans parler de tronçons riverains qui dans la suite allèrent de Montréal à Nicolet, et de Québec à La Malbaie. Le terminus du premier transcontinental du chemin de fer Canadien du Pacifique se fixa à Montréal, en 1885.

Les chemins de fer exigèrent des ponts pour passer les cours d'eau. Feron-nous maintenant le compte de ceux qui franchissent le Saint-Laurent ? Le premier en date est le pont tubulaire Victoria, ouvert en 1859 et élargi en 1897. Le second semble avoir été celui de Fort-Erié, en face de Buffalo, construit en 1873. Le troisième et le quatrième seraient les deux ponts près de la chute du Niagara, datés l'un de 1883 et l'autre de 1885 ; le cinquième, celui de Lachine, ouvert en 1887, doublé en 1934, puis celui du Sault-Sainte-Marie, de 1888,

celui du Coteau-du-Lac, de 1892, celui de Cornwall, de 1897; enfin les ponts spectaculaires de Québec, inaugurés en 1917, de Montréal, qui date de 1930, les ponts internationaux de Détroit, des Mille-Iles et de Sarnia, le premier terminé en 1929 et les deux autres en 1938; et le pont de Valleyfield, en 1954; en somme, plus d'une douzaine dont certains sont des chefs-d'oeuvre de génie.

Rivières et fleuves furent les premières grandes routes du Canada. Avant que des sentiers ne fussent battus sur ses rives, le Saint-Laurent était le seul chemin du Roy. Mais bien avant que les Peaux Rouges eussent entendu parler d'un Roy, ils avaient utilisé « la route qui marche » du fleuve et des rivières, dans leurs pirogues de bois ou dans leurs légers canots d'écorce. On sait avec quelle habileté ils les construisaient et avec quelle dextérité ils les maniaient.

Quand les Visages Pâles parurent sur les eaux du Fleuve, ils étaient portés par des embarcations encore relativement frêles. La *Grande Hermine* de Cartier ne jaugeait que 126 tonnes. On imagine difficilement de nos jours ce que pouvait être une traversée océanique orageuse sur de telles coquilles de noix. Et jusqu'à l'avènement de la vapeur, peu de voiliers à fort tonnage durent remonter le Saint-Laurent jusqu'à Québec, surtout jusqu'à Montréal.

Quant aux Grands Lacs, virent-ils jamais, dans ces temps lointains, hormis *le Griffon*⁽¹⁾ construit par La Salle en 1679 et bientôt perdu, d'autres embarcations que les pirogues creusées dans des troncs d'arbre ou les canots d'écorces des Indiens et les grandes chaloupes plates des Français. Mais le bas du fleuve porta bien des navires, navires de guerre, navires marchands, pendant les deux siècles qui vont de la fondation de Québec au premier voyage de *l'Accommodation*, le premier vapeur construit à Montréal en 1809. J'imagine que ces voiliers d'antan ressemblaient bien un peu à ces lourds chalands surmontés de deux grandes voiles carrées qui sillonnaient encore le fleuve, il n'y a pas si longtemps; j'en ai photographié. Beaucoup de ces navires ont laissé leurs noms dans notre histoire: la

(1) Il construisit aussi deux autres barques chez les Illinois.

Grande Hermine sur laquelle naviguait Jacques Cartier en 1534, la *Bonne Renommée* qui nous amènera Champlain, le *Saint-Nicolas*, sur lequel Mère Bourgeois fit sa première traversée en 1653, le *Chameau* qui coula à Louisbourg en 1725, le *Rubis*, commandé par La Galissonnière en 1739 et sur lequel Mgr de Lauberivière vint à Québec l'année suivante, le *Barré*, ayant à son bord La Jonquière et Duquesne en 1746, la *Licorne*, qui, en 1756, portait Montcalm et Bougainville, le *Sauvage* avec Lévis, la *Sirène*, avec Bourlamaque, et en 1759, le *Neptune* avec Wolfe, sans oublier l'*Atalante*, que Vauquelin rendit célèbre dans la rade de Québec, la même année, et l'*Auguste*, dont le naufrage a jeté le deuil dans la colonie en 1761.⁽²⁾

A cette litanie, ajoutons par souci de pittoresque, les noms de la flotte partie de Bordeaux en mars 1759, pour ravitailler Québec; c'étaient la *Toison-d'Or*, l'*Amitié*, la *Vénus*, la *Charmante-Rachel*, le *Machault*, la *Chézine*, le *Rameau*, les *Quatre-Frères*, le *Bienfaisant*, l'*Aimable Manon*, l'*Angélique*, le *Swinton* (prise anglaise), l'*Elisabeth*, le *Duc de Fronsac*, l'*Américain*, les *Bonnes Amies*, la *Victoire*.

Et enfin, en 1855, après un intervalle de cent ans, elle mérite bien d'être nommée ici, cette corvette battant pavillon français, la *Capricieuse*, qui souleva un tel enthousiasme chez les Canadiens français, qu'ils arborèrent dès lors les trois couleurs comme leur propre drapeau. Ils ne l'ont échangé que récemment pour le fleur-de-lysé du Québec.

Sans doute existe-t-il quelque part un répertoire des noms de tous les navires qui mouillèrent dans le port de Québec depuis l'arrivée des Européens : nous n'avons pas pu l'atteindre. Et c'est ainsi que, malgré nos recherches, nous n'avons pu trouver sur quel navire Maisonneuve s'était embarqué en 1641 pour venir fonder Ville-Marie. Il est également difficile de connaître le tonnage de tous ces voiliers. Mais nous savons que ceux qui furent construits au Canada, sous Talon ou sous Hocquart, atteignirent 300, 500 et même 700 tonneaux.

(2) Nous avons connu mieux, au commencement de ce siècle, quand l'*Empress of Ireland* coula en face de Rimouski, faisant 900 victimes.

Il faut se rappeler en effet que la construction des navires fut active sous le régime français. Non seulement des particuliers de Québec et de Montréal avaient des chantiers maritimes, mais le Roi même se réservait le bois de nos forêts de chêne, pour ses navires.

Des chantiers de Québec sortirent alors galiotes, brigantins, flûtes, frégates : la *Biche*, en 1704, qui fit le commerce avec les Antilles, en 1742, le *Canada*, de 500 tonneaux, le *Caribou*, une frégate de 26 canons, en 1744, le *Castor*, le *Saint-Laurent*, le *Martre*, l'*Algonquin*, l'*Original*, et bien d'autres.

Les successeurs actuels de ces chantiers du Québec sont les énormes entreprises des Davies à Lévis, des Simard à Sorel, des Vickers à Montréal.

Le bois coupé au XVIIIe siècle sur les rives du Richelieu ou à Châteauguay flottait lentement jusqu'à la capitale, où on l'utilisait. Ce n'est cependant que vers 1701 que les *radeaux*, ancêtres de nos *cages*, parurent sur le Saint-Laurent. Quant aux *cages* elles-mêmes, elles ne prirent leur forme traditionnelle qu'à partir de 1806 sur l'Outaouais, de 1820, sur le fleuve. Elles ne disparurent qu'en 1906 de son horizon.

Elles ne furent d'abord trainées que par le courant et la voile; plus tard des remorqueurs vinrent à la rescousse. Rien de plus pittoresque que l'histoire de ces trains de bois, rassemblés à l'entrée du lac Ontario, occupés par tout un équipage de *cajeux*, et qui sautaient tous les rapides du Saint-Laurent, avant de descendre lentement jusqu'à Sillery, où ils se disloquaient.

Le fleuve, qui vit son premier bateau à vapeur faire le voyage de Montréal à Québec, en trente-six heures, devait connaître d'autres « records »... et recevoir très tôt la visite des géants des mers. Le steamer *Royal William* fit la première traversée océanique entre Québec et l'Angleterre en 1833. Dix ans plus tard était lancé, à Montréal, le *Prince-Albert*, le premier navire en fer construit au Canada. En 1856, la Compagnie Allan établit un service entre Liverpool et Québec, à toutes les deux semaines. En 1837, la Compagnie Richelieu

commence ses voyages réguliers entre Montréal et Québec. En 1861, l'énorme et fatidique *Great Eastern* remonte le fleuve jusqu'à Québec. A l'autre extrémité du fleuve, la Compagnie du Canadien Pacifique relie Owen Sound à Port-Arthur, par ses propres navires, dès 1883, avant même l'achèvement de son réseau transcontinental.

De nos jours, une grande partie de la navigation intérieure est réservée aux touristes. D'élégants navires blancs sillonnent les Grands Lacs et le Saint-Laurent proprement dit, de Fort-Williams à Chicoutimi. Il fut un temps où le cabotage était fort actif. A tant de quais qui tombent en ruine, le long de notre fleuve, s'arrêtaient de petits bateaux chargés de marchandises sèches, et de bétail et de voyageurs aussi. Qui ne se rappelle le *Berthier*, le *Trois-Rivières*, le *Chambly*, le *Terrebonne*, la *Mouche-à-Feu*... Il y avait alors plus de vie sur nos eaux !

Entretiens on avait entrepris le creusage du chenal du Saint-Laurent, de Montréal à la mer; et la construction ou la reconstruction des canaux du Coteau-du-Lac et des Cascades, déjà existants depuis 1780, de celui du Sault-Sainte-Marie, ouvert en 1801, de celui de Lachine, inauguré en 1825, du canal Welland, entre 1829 et 1833. Le même bateau, pourvu que son tirant d'eau ne fût pas trop élevé, pouvait naviguer du détroit de Belle-Isle au fond du lac Supérieur ou du lac Michigan. On sait que l'afflux du blé de l'Ouest provoqua la création d'un type de navire, tout en longueur avec cheminée à l'arrière, capable de transporter des lacs jusqu'à Montréal d'énormes cargaisons.

De son côté, le port de Montréal, modernisé, pouvait emmagasiner une quantité indéfinie de blé dans ses élévateurs, et en charger rapidement les cargos transatlantiques amarrés à ses quais. On le proclamait, dès 1867, le port national du Canada. Le chenal élargi à 500 pieds et maintenu à une profondeur moyenne de trente-cinq pieds, bien balisé de bouées lumineuses, permet aujourd'hui à des navires de 26,000 tonneaux de naviguer nuit et jour sans danger. Le voyageur en route pour l'Europe peut atteindre Liverpool ou Le Havre, en sept jours, dont deux passés sur les eaux abritées du

fleuve, suivi, la nuit, par les phares d'automobiles se croisant sur les deux routes riveraines, intéressé et même émerveillé le jour, par la succession ininterrompue des fermes et des beaux villages de noms français.

Montréal a grandi autour de son port. Sa prospérité a reposé jusqu'ici sur le fait que la navigation océanique ne va pas au-delà. Or, on est en train de refaire, au coût de \$1500 millions la canalisation du Saint-Laurent, c'est-à-dire de rectifier et d'approfondir les chenaux, d'agrandir les canaux à la mesure de celui de Welland : écluse de 800 pieds, largeur de 80, profondeur de 30, et de mieux aménager les usines d'énergie électrique.

La première tentative de canalisation entreprise à Lachine par M. Dollier de Casson, en 1700, dut être abandonnée à cause de son coût trop élevé. Le canal que Haldimand construisit en 1779 n'avait qu'une profondeur de deux pieds six pouces. On lui en donna plus tard quatre et demi. Les canaux construits en 1840, en avaient 9 et ceux de 1875, 14. C'est encore la profondeur des canaux de Montréal à Prescott. On veut la porter à 27 pieds. Quand cela sera fait, nous aurons un chenal de 35 pieds de profondeur de la mer à Montréal, sur une longueur de près de 1,000 milles ; des canaux de 27 pieds et des chenaux au moins aussi profonds sur la distance des 115 milles qui sépare Montréal de Prescott, et le même aménagement pour les 1,100 milles du reste du trajet jusqu'à la tête des Grands Lacs.

Quant à l'énergie électrique, on sait que les chutes et rapides du fleuve produisent actuellement 4,000,000 de chevaux-vapeur. Ils pourraient en fournir 10,900,000. Les travaux en cours porteront la production à 7,000,000.

Est-ce Toronto, est-ce Buffalo ou Cleveland ou Détroit, est-ce Chicago ou Duluth qui en profiteront le plus ? L'avenir le dira. Mais on ne voit pas bien pourquoi, en ce siècle de la vitesse, voyageurs et marchandises consentiraient à faire sans transbordement, le voyage de Chicago, et même de Toronto à Liverpool, en perdant des journées longues et fastidieuses dans les écluses de canaux. En tout cas,

l'homme aura considérablement modifié l'oeuvre de la nature et il aura ainsi provoqué un phénomène éclatant de géographie humaine.

Jean Brunhes écrivait en 1927 : « L'épiderme du Canada, tout imprégné de vaillants, tenaces et longs efforts, a été modifié et ameubli à tel point que la géographie physique est partout suivie et enveloppée et parfois contredite par la géographie humaine ».

olivier maurault, p.s.s.