

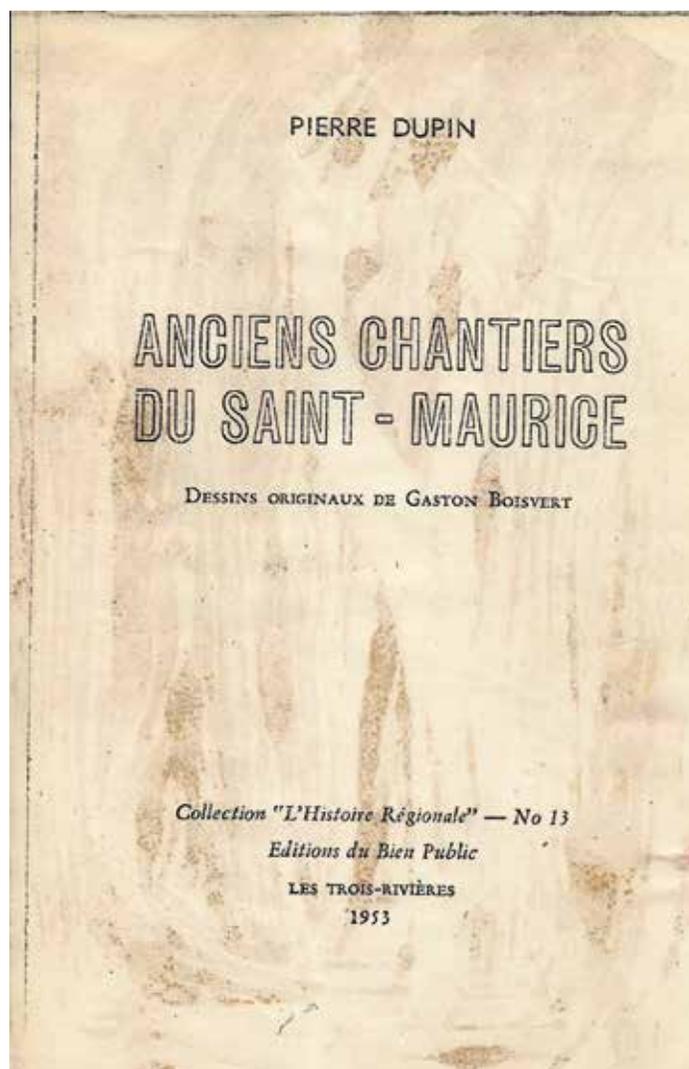
LE MOULIN DES AMÉRICAINS AUX TROIS-RIVIÈRES

Michèle Anctil, ayant travaillé plus de trente ans à la division forestière Saint-Maurice de la compagnie Consolidated-Bathurst à Grand-Mère, fille de Léopold Anctil, ingénieur forestier ayant oeuvré une soixantaine d'années à cette même usine, a confié récemment à la Société plusieurs documents d'intérêt historique datant de 1903 à 1962. Dans la collection de Léopold Anctil se trouve le livre *Anciens chantiers du Saint-Maurice* de Pierre Dupin, publié initialement en 1935. Dans la réédition de 1953, l'auteur a ajouté différentes annexes, dont « Le moulin des Américains aux Trois-Rivières ». L'ensemble de la collection Léopold Anctil sera bientôt numérisé et disponible sur le site Internet de la Société d'histoire forestière du Québec.



Léopold Anctil et sa fille Michèle à la pêche vers 1962 au dépôt Cyprès près de Saint-Michel-des-Saints.

Source : Michèle Anctil



NOTE PRÉLIMINAIRE

La première édition des *Anciens Chantiers du Saint-Maurice* de Pierre Dupin a été publiée dans la collection des *Pages Trifluviennes* en 1935. C'est un des ouvrages de cette série qui a connu le plus de succès. Écrit de façon alerte, parsemé de tableaux bien vivants, il tient à la fois du reportage et du documentaire et renferme une foule de renseignements inédits sur les chantiers d'il y a soixante-quinze ans.

À l'époque où ces articles ont été rédigés, ils traitaient encore d'un sujet d'actualité. Aujourd'hui, ils appartiennent à l'histoire.

Les lecteurs, espérons-le, ne manqueront pas de trouver intéressante la comparaison entre les méthodes de travail en usage dans les chantiers du Saint-Maurice en 1875, telles que décrites par Pierre Dupin, et les méthodes modernes.

Les éditeurs

LE MOULIN DES AMÉRICAINS AUX TROIS-RIVIÈRES

L'article suivant est extrait du journal *Le Bien Public* et a été rédigé par M. l'abbé Téléphore Giroux en 1925.

UNE DISPARITION...

Les journaux de la ville annonçaient, il y a quelques semaines, que l'*International Paper*, en vue d'obtenir plus d'espace pour les besoins de sa grande usine, avait commencé la démolition du moulin à scie de la Saint-Maurice Lumber, avec l'intention de le reconstruire au Cap-de-la-Madeleine, près du pont, l'hiver prochain.

Cette nouvelle n'a pas dû dire grand chose aux nouveaux venus dans notre cité, qui n'y ont vu, sans doute, qu'un plus grand développement de l'industrie du papier; mais les vieux citoyens, et surtout les nombreux ouvriers qui y trouvèrent leur vie pendant cinquante ans, ont dû apprendre avec la mélancolie que l'on éprouve à la disparition d'un visage connu, au changement d'un paysage familier.

En effet, de mémoire d'homme, il y a toujours eu un moulin à cet endroit depuis soixante-quinze ans. Depuis 1854, la haute cheminée du moulin des Américains dresse sa maigre silhouette sur ce quartier autrefois désert, (surpeuplé aujourd'hui), et qui s'étend depuis la rue St-François-Xavier jusqu'au Saint-Maurice.

NORCROSS ET PHILIPS

Le premier moulin, bâti à l'entrée du Saint-Maurice, fut celui de Norcross et Philips, qui avaient acheté des limites à bois dans le Saint-Maurice en 1852. Les propriétaires avaient sans doute été séduits par le site idéal de la pointe sur laquelle ils construisirent la scierie, au confluent des deux rivières, dont l'une charriait

les billots au moulin, tandis que l'autre amenait les navires qui transportaient le bois scié dans toutes les parties du monde.

Le moulin ne paraît pas avoir commencé ses opérations avant le printemps de 1854; car une note, parue dans le "Canadien" de Québec et relatant les nombreux naufrages arrivés dans les premiers jours de décembre 1853, mentionne une barge coulée dans le lac St-Pierre, et portant sur son pont une machine destinée au moulin en construction aux Trois-Rivières. Norcross s'occupait de faire les chantiers et de surveiller le fonctionnement du moulin; Philips, qui était riche personnellement, finançait les affaires de la Compagnie. Ce dernier périt tragiquement dans l'incendie du bateau à vapeur "Le Montréal", et sa mort amena la ruine financière de la Société, qui, après deux ans d'opérations, tomba en faillite, sans doute parce que privée de la coopération financière de son Directeur.

La Banque de Montréal, bailleresse de fonds pour un fort montant, prit la propriété en garantie de sa créance; elle la garda six ans avant de pouvoir trouver un acquéreur.

J.-B. WARD

Ce fut J.-B. Ward, propriétaire d'un petit moulin à scie à Maskinongé, qui vint aux Trois-Rivières exercer son négoce sur une plus grande échelle. Il loua le moulin pour cinq ans, avec droit d'option, stipulant que le loyer annuel serait déduit, encas d'achat, du prix à payer.

L'exploitation ne fut pas heureuse. M. Ward perdit du bois par la crue des eaux et le manque d'estacades suffisantes sur le Saint-Maurice. Dans ce temps-là, on ne songeait pas, faute de moyens suffisants, à régulariser le débit de cette rivière par un immense barrage comme on le fait aujourd'hui; il fallait compter avec les eaux du Nord, qui transformaient la rivière en rapides, emportaient les estacades et les billots, ruinant ainsi tout le travail de l'hiver. Aussi, après quelques années d'opérations peu fructueuses, Ward abandonna les affaires.

Deux Américains, Stoddard et Farnham, étaient alors en quête d'un moulin. Flairant une bonne affaire, J.-B. Ward s'aboucha avec eux; puis, dans l'intervalle des négociations, il acheta le moulin Norcross et Philips de la Banque de Montréal et le revendit aussitôt aux deux Américains, réalisant un bénéfice net de cinquante mille dollars. Ce fut sa meilleure transaction. J.-B. Ward s'en alla demeurer à Montréal, où il continua le commerce de bois.

STODDARD ET FARNHAM

Stoddard et Farnham paraissent avoir été en possession du moulin et des limites dès 1867, bien que la Compagnie n'ait été incorporée qu'en 1869, en vertu d'un bill présenté à la Législature par M. Dumoulin, alors député des Trois-Rivières. Un rapport de l'agent des Terres de la Couronne note que M. Stoddard a fait couper, en 1868, 45 000 billots de pin.

	BILLOTS DE PIN	BILLOTS D'ÉPINETTE
GEORGES BAPTIST	79 088	
B.-B HALL	59 766	
W. STODDARD	45 000	
S. QUINN	37 000	
HUNTERSTOWN LUMBER CO	27 698	
JOHN BROSTER	18 000	
J.-K. WOOD (SAINT-MAURICE)	10 855	
J.-K. WOOD (NICOLET)	26 300	
H. ATKINSON & CO	5 442	16 879
G.-A. GOUIN	2 527	4 470
PRICE BROTHERS	1 423	2 357
P.-H GRANDVOIS	807	22 852
QUIGGIN & GRAVES	666	1 967
A. VINCENT	146	618
J.O. MÉTHOD		9 831
TOTAL DES BILLOTS	317 341	63 631

On peut se demander, où allait tout ce bois coupé dans la région du Saint-Maurice ? A l'exception de Stoddard et Farnham qui avaient leur moulin la plupart des marchands de bois vendaient leur production à des marchands de Québec, qui l'expédiaient à l'étranger.

Tous les billots flottés sur les « Chenaux », comme on appelait alors le Saint-Maurice, entraient dans les estacades qui les retenaient prisonniers entre l'île Saint-Christophe et l'île Saint-Quentin. C'est là que se faisait le triage des billots qu'on mettait en « cage », et qu'on expédiait ensuite à Québec ou aux différentes scieries.

Le gouvernement d'Ottawa se chargeait d'entretenir les estacades et de faire le triage des billots moyennant une certaine redevance payée à tant la bille. Ce mode ne donnait pas satisfaction aux marchands de bois, et le

Gouvernement lui-même n'y trouvait pas son profit. Les compagnies intéressées obtinrent l'autorisation de faire ce travail à leurs frais; elles formèrent donc « The Saint-Maurice River Booms Co. » qui prit à son compte l'entretien des estacades, chaque compagnie payant sa part de frais au pro rata des billots qu'elle flottait.

On voit par notre précédent tableau que le pin, si rare aujourd'hui, était l'objet principal du commerce autrefois, les autres essences étant presque négligées. « Aussi, dans la construction des maisons, du carré, des portes, fenêtres et de toute » la menuiserie intérieure, les menuisiers du temps ne faisaient entrer que du pin. Ils n'estimaient guère l'épinette, laquelle, à leur témoignage, se plissait mal, gondolait en séchant, se fendait sous la pression des clous et ne pouvait même servir à faire une bonne clôture. Si on en juge par le prix actuel de l'épinette, on a changé d'avis depuis !

L'exploitation d'alors peut faire sourire les jeunes quand ils la comparent aux millions de billets, vomis chaque année par le Saint-Maurice, et digérés par nos grandes usines à papier. Il faut bien se rappeler qu'on ne faisait pas de papier alors, mais du bois de sciage seulement; qu'un billot, qui n'avait pas un minimum de 15 pouces au petit bout, demeurait dans la forêt et n'était pas admis à l'honneur de la drave; tandis qu'aujourd'hui pour la fabrication du papier, on utilise l'arbre tout entier, même la cime jusqu'au diamètre de trois ou quatre pouces.

Vers 1850, la coupe du bois coûtait peu de chose. Les chantiers se faisaient à la porte de la ville, où le pin abondait dans les forêts vierges qui couvraient les paroisses de Saint-Étienne, de Mont-Carmel et même de Saint-Maurice. Aussi, quel gaspillage dans l'exploitation ! Un pin qui aurait pu donner des madriers et des planches de première

qualité était dédaigné, s'il n'était pas parfaitement sain. Un nœud noir, quelques piqûres de vers, un léger défaut suffisait pour le culler, comme disaient les gens du métier, et il pourrissait honteusement sur le sol où il était tombé.

Dans ce temps-là, le diamètre moyen des billots flottés sur le Saint-Maurice était de 20 à 24 pouces. Ceux de 35 pouces n'étaient pas rares. On rencontrait souvent des pièces qui mesuraient jusqu'à 45 pouces, et on trouva même des billots si gros que cela devenait un problème, quand il s'agissait de les scier.

NAVIGATION À VOILE

Naturellement une telle production de bois de sciage ne pouvait être absorbée par notre province, où le commerce de bois était déjà la principale industrie : il fallait donc exporter la presque totalité de cette marchandise, qui faisait prime sur les marchés des vieux pays d'Europe dépourvus de forêts. De là, le grand nombre de vaisseaux qui venaient, chaque année, prendre des cargaisons pour les pays d'outre-mer. Aussi voyons-nous qu'en 1868 trente-deux bâtiments de toutes grandeurs ont fréquenté le port des Trois-Rivières, qui n'expédiait guère de du bois.

C'était à ce moment le triomphe de la vapeur sur la voile ; mais le steamer n'avait pas encore remplacé partout le voilier, qui faisait au premier une rude concurrence dans le transport des marchandises lourdes. C'était le temps de la belle navigation, comme disaient les vieux marins et les vieux pilotes, qui voyaient avec regret disparaître les beaux navires à voiles, éclipsés par le tonnage et la vitesse des cargos à vapeur.

Même vers 1883 et 1884, je me souviens que les vieux disaient : « La flotte va arriver » ; expression qui nous était familière à nous, les gamins de douze à treize ans, qui attendions l'arrivée des « bâtiments ».

Et ils arrivaient nombreux, quatre ou cinq battant pavillon norvégien ou suédois, au quai du moulin des Américains et presque autant à l'île Baptist. Le travail se faisait à bras d'homme, il fallait bien sept ou huit jours pour décharger leur lest et douze ou treize pour charger le bois. Nous avions donc le temps de les examiner à loisir, de les comparer, de distinguer les trois-mâts barques des brigantins, d'admirer la haute et fine mâture des goélettes et des bricks.

Malgré la terreur qu'inspirait aux enfants le nom de matelot, malgré les histoires sinistres qu'on nous racontait : d'enfants enlevés et détenus comme mousses à bord de ces bâtiments nous nous enhardissions à grimper le long des échelles de corde qui donnaient accès au pont du navire, rassurés par l'air bon enfant des matelots blonds au teint coloré.

Ce qui nous surprenait d'abord, c'était une bonne odeur de goudron qui montait de la cale et flottait sur tout le navire. Et tout nous intéressait : les vergues et les mâts de rechange qui s'allongeaient sagement le long des pavois, les deux tonneaux d'eau douce accroupis au pied du grand mât, l'ancre de miséricorde qui s'agrippait au pont de l'avant entre les cabestans et les paquets de grelins ; l'inévitable sirène, ou quelque autre divinité de la mer sculptée dans le bois de l'étrave ; puis, à cent pieds dans l'air, dans l'enchevêtrement des cordages, des poulies et des mâts, un matelot, à cheval sur une vergue, peignurait avec le même air de sécurité que

le mousse d'en bas, qui épissait des bouts de câble ou tressait des garcettes.

Nous connaissions les noms des navires, dont quelques-uns étaient des habitués du port. Nous savions, par exemple, que le « Magnum » était revenu cette année-là, tandis que l'« Antonie », parti depuis deux ans pour les mers du Sud, n'avait pas été revu.

L'un d'eux, cependant, « Le Jupiter », était moins sympathique que les autres : petit sabot à trois mâts, malpropre et portant à sa proue un Jupiter barbouillé qui n'avait rien d'olympien. La légende racontait qu'il avait été trouvé en pleine mer, abandonné de son équipage. Ce navire-là avait dû être négrier au temps de la traite des noirs !

Les beaux voiliers se firent plus rares avec les années, et vers 1888 ou 1889, on n'en voyait plus remonter le fleuve jusqu'au Trois-Rivières. Comme tant d'autres industries, mises au rancart par le progrès, le voilier disparaissait, vaincu par le cargo vapeur, de plus en plus employé même pour le cabotage.

INCENDIE EN 1870

Mais revenons à notre moulin qui ne marche plus. Nous avons vu que Stoddard et Farnham avaient succédé à H.-B. Ward dans l'exploitation du moulin et des limites à bois. Pendant deux ans les scieries furent en marche, les affaires paraissaient bien aller et la compagnie semblait solidement assise, lorsque ses activités furent brusquement arrêtées par l'incendie du moulin.

Pendant la nuit du premier avril, le feu se déclara dans une chambre de chauffe et se communiqua au moulin

neuf. Malgré les efforts des pompiers volontaires (on ne disposait que de pompes à bras), les flammes atteignirent des écuries et d'autres constructions qui se trouvaient au haut de la côte et bientôt l'immense clos qui contenait dix-sept millions de pieds de bois scié, ne fut plus qu'un énorme brasier. Pendant quelques heures, on craignit fort pour la ville elle-même ; un rude vent d'est soufflait à ce moment et transportait des tisons jusque dans je quartier commercial. L'alarme fut générale dans les annales des Dames Ursulines et dans l'histoire du Collège des Trois-Rivières.

Le moulin ne se releva pas de ses ruines. Après une couple d'années, la propriété passa aux mains d'une autre compagnie qui utilisa le vieux moulin épargné par l'incendie de 1870.

ROSS, REYNAR, RITCHIE À CO.

Ce n'est que vers 1872 que cette nouvelle Compagnie recueillit la succession de Stoddard et Farnham et que les affaires reprirent, après deux ans de chômage. Les travaux des chantiers et ceux du moulin se poursuivirent régulièrement jusqu'à l'été de 1878, lorsqu'un nouvel incendie vint détruire l'établissement. Le dimanche matin, 11 août, le feu se déclara dans le moulin et le rasa complètement. *Le Journal des Trois-Rivières* dans son numéro du lendemain note « que cent cinquante hommes se trouvent sans emploi et que c'est une calamité pour la ville ».

ROSS, RITCHIE & CO.

Deux ans s'écoulèrent avant que le moulin fût reconstruit. Dans l'intervalle, J. Reynar avait quitté la société, et les deux actionnaires les plus importants continuèrent

les affaires sous la raison sociale « Ross, Ritchie & Co ». W. Ritchie, qui demeurait aux Trois-Rivières, donnait tout son temps à l'entreprise ; J. Ross, bien que principal intéressé, résidait à Québec et se consacrait à d'autres industries.

Les affaires allèrent ainsi jusque vers 1887, alors que des difficultés surgirent entre les deux sociétaires au sujet des limites que W. Ritchie avait apportées dans l'avoir commun. Ils ne purent s'entendre à l'amiable, et J. Ross envoya aux Trois-Rivières une vingtaine d'hommes qui s'emparèrent du moulin, s'y barricadèrent et en défendirent l'accès aux employés de W. Ritchie. Les tribunaux furent saisis de l'affaire et rendirent une sentence par laquelle W. Ritchie se trouvait évincé de ses prétentions. Ross demeura seul propriétaire et garda le moulin encore deux ans, avant de le vendre aux Américains.

ST-MAURICE LUMBER CO.

Le capital américain commençait déjà à envahir la province de Québec et à s'assurer des limites à bois, dans le but d'alimenter ses usines à papier de la Nouvelle-Angleterre, ses ressources forestières étant presque épuisées.

En 1890, la « Glen Falls Paper Mill » acheta le moulin et les limites de J. Ross, et tout en continuant l'industrie du bois de sciage aux Trois-Rivières, commença sur une grande échelle l'exportation du bois de pulpe à ses moulins à papier de l'État de New-York. Des moulins flottants, installés aux endroits les plus propices, ne travaillaient guère que pour l'exportation. On coupait les billots par longueurs de quatre pieds, et suivant le langage pittoresque des ouvriers, on chargeait les barges de

cette « saucisse ». Ces expéditions prirent une telle importance qu'on en vint à charger de trente à quarante barges par semaine, qui, par la route du lac et du canal Champlain, portaient aux usines américaines le produit de nos forêts. « La Union Bag », propriétaire du moulin des Hall agissait de même.

C'est alors que le gouvernement Gouin pour mettre fin à ce pillage de nos richesses forestières, et forcer l'industrie américaine à construire des usines dans la province de Québec, fit passer la fameuse loi qui mit l'embargo sur le bois de pulpe, coupé sur les Terres de la Couronne. C'est grâce à cette loi que notre région a pris un essor industriel si rapide et que Trois-Rivières est en train de devenir le centre le plus important de la fabrication du papier en Amérique.

Au commencement de septembre 1895, pendant qu'il était en pleine opération, le moulin des Américains connut une troisième fois l'épreuve du feu. La scierie seule, cependant, fut incendiée ; car le vent d'ouest chassant les flammes du côté des quais, sauva la cour à bois. Toutefois, l'interruption du travail fut assez brève, le moulin étant trop nécessaire à ses propriétaires pour n'être pas reconstruit ; aussi les travaux recommencèrent-ils dès le printemps suivant, et un nouveau moulin s'éleva sur les ruines de l'ancien.

INTERNATIONAL PAPER

Mais déjà la puissante compagnie, connue sous le nom de « International Paper », commençait à exercer son monopole. Propriétaire de plusieurs usines, elle absorbait, les unes après les autres, les industries similaires, qui trouvaient leur avantage dans cette fusion, et

bientôt, elle fut en état de contrôler le marché du papier aux États-Unis. La «Glen Falls PaperMill» ne pouvant résister à sa puissante rivale se laissa dévorer avec sa filiale, la «St-Maurice Lumber».

Plusieurs années devaient s'écouler, cependant, avant que la riche institution américaine établit des usines aux Trois-Rivières; mais la loi Gouin ne tarda pas à porter ses fruits, et c'est elle qui contribua à fixer dans notre ville ces industries de la pulpe et du papier, dont on ne peut encore prévoir le complet développement.

Avant de clore cette brève notice, il n'est pas hors de propos de rappeler le nom de deux hommes, encore vivants, qui ont été mêlés de bien près à l'histoire du «Moulin des Américains». L'un, M. Antoine St-Pierre, fit ses premières armes sous J. Ward, qui l'amena avec lui de Maskinongé. Il fut à l'emploi des propriétaires successifs qui

utilisèrent sa compétence dans le travail des moulins à scie. Plus tard, il acquit un bateau dragueur, et certains travaux de creusage du chenal dans le Saint-Laurent lui permirent d'amasser une modeste fortune. Aujourd'hui, plus que septuagénaire, il vit dans une heureuse retraite, entouré de l'estime de ses concitoyens.

L'autre, M. Robert Grant, a passé par tous les stades de la carrière, depuis le mesurage du bois jusqu'à l'organisation des chantiers. Sa longue expérience, mise au service des différentes compagnies qui se sont succédées au «moulin des Américains», sa profonde connaissance des différents services de cette industrie lui ont mérité la confiance de ses chefs et l'ont élevé au poste de gérant général qu'il occupe encore aujourd'hui.

«**Dans la construction des maisons, les menuisiers du temps ne faisaient entrer que du pin. Ils n'estimaient guère l'épinette.**»

FORMA BOIS

La référence en formation
continue de l'industrie du bois