Document généré le 19 avr. 2024 22:08

Revue d'histoire de l'Amérique française

BERTON, Pierre, *The National Dream: The Great Railway, 1871-1881*. McClelland and Stewart, 1970. 439 p. $10 ; BERTON, Pierre, *The Last Spike: The Great Railway, 1881-1885*. McClelland and Stewart, 1971. 478 p. $10.

Brian J. Young

Volume 26, numéro 4, mars 1973

URI : https://id.erudit.org/iderudit/303213ar
DOI : https://doi.org/10.7202/303213ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)
1492-1383 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce compte rendu

Young, B. J. (1973). Compte rendu de [BERTON, Pierre, *The National Dream: The Great Railway, 1871-1881*. McClelland and Stewart, 1970. 439 p. $10 ; / BERTON, Pierre, *The Last Spike: The Great Railway, 1881-1885*. McClelland and Stewart, 1971. 478 p. $10.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, *26*(4), 583–586. https://doi.org/10.7202/303213ar

Tous droits réservés © Institut d'histoire de l'Amérique française, 1973

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

COMPTES RENDUS

BERTON, Pierre, *The National Dream: The Great Railway, 1871-1881*. McClelland and Stewart, 1970. 439 p. $10.
— *The Last Spike: The Great Railway, 1881-1885*. McClelland and Stewart, 1971. 478 p. $10.

La mobilité, le souci du développement et de l'expansion, le peu d'intérêt pour son histoire caractérisent souvent le Canadien anglais. Pourtant, le chemin de fer Canadien Pacifique a toujours attiré les Canadiens anglais. Le C.P., depuis longtemps "dans le sang" des Canadiens habitant à l'ouest de Montréal, a joué, pour eux, un rôle similaire à celui du Saint-Laurent dans le Bas-Canada. C'est à la fois un symbole et un moyen de transport qui relia Montréal à Vancouver. Ses voies ferrées nouèrent les éléments disparates du Canada et bloquèrent les forces puissantes du continentalisme. Elles relièrent aussi les habitants de l'Ouest à Montréal, à l'Europe, au passé et à la civilisation. Partant de ses somptueuses mausolées (la gare Windsor à Montréal et la gare Union à Toronto), le C.P. apporta à l'Ouest les immigrants européens, le *Globe* de Toronto, le *Star* de Montréal, des prêts de la Banque de Montréal ou de la Banque du Commerce et les vêtements de Timothy Eaton. Le chemin de fer présenta Wilfrid Laurier à l'Ouest et révéla à l'Est des politiciens tel Duff Roblin. Pour plusieurs habitants de l'Ouest qui travaillèrent comme journaliers (cuisiniers, arpenteurs ou serre-freins) les villes de Field, Brandon, Revelstoke et Medicine Hat constituèrent une expérience commune. En 1885, un journaliste de l'Est décrivit la magie de l'Ouest:

> Here is where the man who has a turn that way can study the human face divine, and the human dress astonishing. Men well dressed, fully dressed, commonly dressed; awfully dressed, shabbily dressed, partly dressed; men sober, nearly sober, half drunk, nearly drunk, quite drunk, frightfully drunk, howling drunk, dead drunk; men from Canada, the States, the United Kingdom and from almost every state in Europe; men enormously rich and frightfully poor, but all having a free and easy manner which is highly refreshing to a man fresh from the east who is accustomed to the anxious expressions of men in our silent streets at home.

Malgré son rôle primordial dans le développement canadien, le C.P. ne montra jamais beaucoup d'enthousiasme à se faire connaître du public. Même un auteur aussi distingué que M. Berton s'est vu refuser l'accès à une certaine partie de la correspondance des administrateurs de la Compagnie; selon la Compagnie cela serait contre l'intérêt public.

Homme complexe et ambitieux, rêveur et "muckraker", fils du Yukon mais résident du sud de l'Ontario, auteur, journaliste et animateur de renom, Pierre Berton fut vraiment à la hauteur de son entreprise. Avec enthousiasme et perspicacité, il nous fait sentir la fascination qu'exercent sur lui les sources de l'expérience et de la personnalité canadiennes, qualités que l'on retrouve dans ses livres sur le Nord (The Mysterious North), la ruée vers l'or

(Klondike), et dans sa critique de l'église protestante (The Comfortable Pew). Dans son étude consacrée au Canadien Pacifique, Berton, à son meilleur, décrit le financement, la construction et la politique de la Compagnie entre 1871 et 1885. Durant ces décennies, le C.P. domina la vie publique: la promesse alléchante d'un chemin de fer séduisit la Colombie Britannique, le scandale du Pacifique causa la démission du gouvernement de Macdonald et la disgrâce de Cartier, grâce à la voie ferrée les troupes dépêchées en Saskatchewan purent réduire au silence Riel et ses alliés. Fait symbolique: la mort de Riel coïncida avec l'achèvement du C.P.

Berton excelle surtout dans les portraits des grands financiers qui, avec élan, audace, chance et une certaine corruption, ont construit un réseau de voies ferrées à travers tout le continent. On y retrouve Hugh Allan, armateur, banquier, entrepreneur et négociant invétéré. Allan gagnait plus de $500,000 par année et possédait un magnifique hôtel particulier à Westmount, le "Ravenscrag". George Stephen, lui, était un Ecossais tranquille et anonyme qui dirigeait magistralement de grandes opérations commerciales. Un autre grand financier, Cornelius Van Horne, cachait sous ses airs de général prussien, un amateur d'art impressionniste français ! Roi de l'acier, ses violons d'Ingres étaient les roses, la géologie et le poker. Quant à A.B. Rogers, ingénieur de la région des Rocheuses, il était surnommé "the Bishop" à cause de ses fréquents blasphèmes, de sa chique de tabac et de ses nombreux crachats.

Ces entrepreneurs du Canadien Pacifique avaient quelques traits communs. Souvent d'origine écossaise, la plupart ont acquis leur expérience dans les chemins de fer à l'extérieur du Canada, surtout aux Etats-Unis. D'autres se sont intéressés au transport ferroviaire à cause de leur participation au commerce maritime, surtout par les bateaux à vapeur. Le nationalisme n'était pas un trait marquant de ces entrepreneurs; c'était plutôt un instrument utile pour attirer des subventions gouvernementales ou pour combattre les chemins de fer américains. Les risques financiers étaient une présence constante et plusieurs de ces entrepreneurs firent souvent faillite. En janvier 1885, George Stephen invita des fonctionnaires à sa maison de la rue Drummond à Montréal afin d'y dresser un inventaire de ses biens personnels. Ses bons, sa collection d'art, ses statues de marbre, son piano et ses porcelaines furent cédés comme nantissement des dividendes dus aux actionnaires du Canadien Pacifique en Angleterre. Heureusement pour Stephen, le soulèvement causé par Riel incita le gouvernement fédéral à renouveler son appui pour le chemin de fer vers l'Ouest.

Malgré sa fascination pour les magnats du C.P., Berton n'a pas négligé les aspects moins spectaculaires de l'histoire. Ainsi il nous révèle que Winnipeg fut, à une certaine époque, inondé de prostituées. Plus à l'Ouest, des "hostess houses" de fortune furent ouvertes par de robustes femmes, telles Madame Foster et Irish Nell. La construction de la voie ferrée augmenta aussi la misère des Indiens, l'acheminement du barbelé et du chemin de fer marquant la fin de la chasse. Pour apaiser les Indiens, les administrateurs montrèrent beaucoup de respect pour le Père Albert Lacombe, un Oblat qui avait pu gagner la confiance des Indigènes. Lacombe fut nommé pré-

sident du C.P. pour une heure pendant laquelle il s'est voté deux laissez-passer à vie pour les chemins de fer. Durant ses visites à Montréal Lacombe fut reçu en grande pompe par les administrateurs de la Compagnie. En Colombie Britannique, l'emploi de coolies chinois par les compagnies de construction éveillèrent la colère de plusieurs et une société "anti-chinoise" fut formée. Devant cette réaction, un des entrepreneurs consentit à employer de préférence des ouvriers blancs (Canadiens français inclus) et promit d'accepter des Indiens et des Chinois seulement si les Blancs ne pouvaient suffire à la tâche. Berton décrit avec succès l'histoire du C.P. dans l'Ouest; toutefois, il réussit moins bien à approfondir les effets du chemin de fer sur la vie du Canada français. En 1885, le C.P. était une force prééminente à Montréal et avait développé des voies se rendant à Québec et dans la vallée de l'Outaouais. L'expansion du chemin de fer renforça la position de Montréal comme métropole de la province; la ville de Québec dont le commerce de bois déclinait, devint économiquement dépendante de Montréal. Une grande partie de l'histoire politique des décennies 1870 et 1880 s'explique par les efforts futiles de la vieille capitale à se protéger contre l'agressivité de Montréal. En même temps, les entrepreneurs du chemin de fer de la rive nord comme Hugh Allan et Louis Sénécal saignèrent le gouvernement provincial presqu'au point de faillite. En 1885, ces chemins de fer avaient été achetés par le C.P. A Montréal le labyrinthe de la politique convergeait vers les luttes entre le Grand Trunk et le Canadien Pacifique qui souvent étaient plus importantes que les divisions religieuses et ethniques traditionnelles. Les chemins de fer apportèrent de riches contrats, un nouveau patronage, du travail pour les électeurs, et d'importants travaux politiques et légaux pour les amis du chemin de fer. La confrontation à Montréal impliquait l'est contre l'ouest de la ville, le port d'Hochelaga contre le canal Lachine et les partisans du pont Victoria qui appartenait au Grand Trunk contre ceux d'un nouveau pont. La construction de l'hôtel Windsor et le développement du carré Dominion symbolisaient le déclin du vieux Montréal et la progression d'un centre ville où les Anglais dominaient encore davantage.

L'interprétation de la scène québécoise par Berton crée aussi d'autres difficultés. Il soutient, par exemple, que Hugh Allan était intéressé par le chemin de fer de Colonisation du Nord, projet favori du curé Labelle, pour forcer Cartier, un allié fidèle du Grand Trunk, à supporter son plan d'un chemin de fer vers le Pacifique. De fait, le pauvre Cartier n'influença que très peu l'attitude d'Allan à l'égard du chemin de fer allant vers Saint-Jérôme et vers la vallée de l'Outaouais. Allan s'était surtout rendu compte de l'importance du bon curé et du mouvement de colonisation au Québec. Exploitant le rêve de colonisation des Canadiens français, il devint président du chemin de fer et profita de riches subventions provinciales, d'une charte libérale et des lois provinciales faciles. Plutôt que de rapatrier les Canadiens français de la Nouvelle-Angleterre, le chemin de fer de Colonisation du Nord fut relié au réseau transcontinental du C.P.

Toutefois, il ne faut pas être trop sévère pour l'œuvre de Berton. Son sujet était vaste et son "best seller" a incité les Canadiens anglais à s'in-

terroger sur leur passé et leur avenir. Berton démontre aussi aux lecteurs qui ne partagent pas l'héritage de l'Ouest canadien, le paradoxe du Canadien Pacifique. Ce chemin de fer, qui contribua à unir le Canada, est aussi souvent cité comme l'exemple le plus odieux du capitalisme exploiteur au Canada. Cette contradiction est elle-même symbolique de la complexité de l'expérience nationale des Canadiens anglais.

Département d'histoire
University of Vermont

BRIAN J. YOUNG