

R E V U E
d' **HISTOIRE**
de **Charlevoix**

Numéro 52

Mars 2006



Marcelle Bouchard
1984

DU CHEMIN DE FER DE CHARLEVOIX



La Société d'histoire de Charlevoix

Le logo évoque les trois pays de Charlevoix, tels que perçus par Félix-Antoine Savard: la mer, la terre et la forêt.

Membres corporatifs (1000\$ et plus)

HYDRO-QUÉBEC | POWER CORPORATION DU CANADA

Membres bienfaiteurs à vie (500\$ et plus)

Alarmes et
Extincteurs Charlevoix
Auberge La Maison Otis
Auberge La Pinsonnière
Yvon Bellemare
et Janine Tourville
Jean-Pierre Bouchard
Martin Brisson
Janet C. Casey
Casino de Charlevoix
Rémi Clark
Corporation municipale
de l'Île-aux-Coudres

Bruno Côté
Marc DeBlois
Yolande et Pierre Dembowski
Domaine Forget
Fondation René-Richard
Abbé Bertrand Fournier
Georges Fournier
Raymond Gariépy
Anne-Marie L'Abbé Groulx
M. et Mme Leslie H. Gault
Léonard et Aurore Gauthier
Fernand Harvey
Hydro-Québec

Imprimerie de Charlevoix Inc.
Fernand Labrie
Laurent Lafleur
Paul et Rita Lafleur
Pierre Legault
L'Héritage canadien
du Québec
Ghislaine et
Claude Le Sauter
Petites Franciscaines de Marie
Guy Paquet
André P. Plamondon
Maurice Potvin

Diane et Jean-François Sauvé
Réjeanne Sheehy
Walter et Mary Schatz
Yolande Simard-Perrault
Rita Smookler-Simard
Huguette Tremblay
Jean Tremblay
Louis Tremblay
Louis-Marie Tremblay
et Yvette Froment
Ville de Clermont
Ville de Baie-Saint-Paul
J.C. Roger Warren

Membres bienfaiteurs (100\$ à 499\$)

Abitibi-Consolidated
Alimentation Lapointe et Frères
Auberge de la Courtepointe
Auberge Petite Madeleine
Rosaire Bertrand
Léonce Brassard
Francine Castonguay-Laurin

Caisse populaire de Clermont
Johanne Desrochers
Geneviève Dufour
Julien Dufour
Simone Éthier-Clarke
André Gervais
Antonio Gaudreault

Alain Lapointe
André Maltais
André Morin
Les Nids Douilllets
Hélène et Jean Pelletier
Gilles Poulin
Léo Letarte

Jean-Paul Robidoux
Lorraine Rochette
Martin Rochette
Céculie Simard
Claude St-Charles
Georges Stein
Lucie Vanier-Vincent

Membres de soutien (50\$ à 99\$)

ABS Photo
Louis Asselin
Arthur Beaulieu
Louis Bhérer
J. Bruno Blackburn
Madeleine Boies-Fortier
Guy Bouchard
Louisa Boulianne
Lyne Brassard
Ulysse Brassard
Paul-André Carpentier
Paul-Émile Carrier
Claude L. Casgrain
Micheline et René Cayer
Henri Chaperon
Hénédine Couturier
Martial Dassylva
Donald Desgagnés
Germain Desmeules
Claude Despîns
Gérard Doyon
Philippe Dubé
Suzanne Duchesne
Candide Dufour

Jacques Dufour
Jean-Marie Dufour
Louis Dufour
Marcel Dufour
Marguerite C. Dufour
Eudore Fortin
Louis-Philippe Filion
Luc Filion
Hélène Fortier
Régis Gagnon
Pierre Gaudreault
Réal Gaudreault
Léonce Gauthier
Janine Gauthier
Pierre Gauthier
Serge Gauthier
Yvon et Élisabeth Gauthier
Hermann Gilbert
Magella Girard
Louissette Giroux
Bruno Gobeil
Guy Godin
Clément Gravel
Christian Harvey

Gaudias Harvey
Robert Harvey
Michelle Harvey-Poliquin
Esther Jean
Raymond Labbé
Lucille Lafond-Colombeau
Claude Lapointe
Fernand Lapointe
Réal Lapointe
Robert Marcotte
Pierre G. Martel
René Martin
Xavier Maldague
François Maltais
André Michaud
Réjane Michaud-Huot
Gaston Ouellet
Laurent Ouellet
Jean-Denis et Marthe Paquet
Jean-Pierre Paquet
Thérèse Paquette-Goyer
Yvon Racine
Adrien L. Ringuette
Gontran Rouleau

Pierre-Paul Savard
Raymond Sylvestre
Denise Terrault-Duguay
Sébastien Thibeault
Abbé Adalbert Tremblay
Carole Tremblay
Francis A. Tremblay
Ghislaine B. Tremblay
George-Étienne Tremblay
Gilles Tremblay
Jean-Maurice Tremblay
Jean-Marie Tremblay
Marc-Adélarde Tremblay
Raymond Tremblay
Suzanne Tremblay-Bachand
Thérèse Tremblay
Claude et Jeannine Tremblay
Denis Tourangeau
Gilles Turcotte
Michel Turgeon
Bernadette Veilleux
Benoît Warren
Ville de La Malbaie

Denis Zaccardelli

PRÉSENTATION DU NUMÉRO

Le train et les chemins de fer évoquent à n'en pas douter toute une série d'images fortes, celles de l'Ouest américain des films de *cow-boys* «où la hache du pionnier résonne dans la forêt». Quelques villes naissent de rien en peu de temps, telles des champignons, et prospèrent. Ou bien celles plus québécoises du curé Labelle et de son petit train du Nord.

Pourtant, malgré quelques souvenirs fugaces dans la mémoire des Charlevoisiens et de chroniqueurs historiens, le chemin de fer de Charlevoix correspond peu à cette image idyllique venue de réalités bien différentes. En effet, en 1919 (date de l'arrivée du premier train à La Malbaie), la région est loin d'incarner l'image même du pays de colonisation. Peuplée depuis 1675, le processus menant à la construction du chemin de fer dans Charlevoix apparaît autre. Nous vous offrons ici, cher lecteur et lectrice, un travail de «pionnier» sur l'histoire du chemin de fer de Charlevoix réalisé par l'équipe de la *Revue d'histoire de Charlevoix*.

Nous devons, dans un premier temps, souligner l'apport de Denis Fortier – grand amateur de trains s'il en est un! – dont la participation a été essentielle dans le choix du sujet. Son travail de recherche historique et photographique a permis de doter le présent numéro d'une facture agréable. Nous l'en remercions. Il nous offre une chronologie de l'histoire du chemin de fer de Charlevoix.

L'historien Serge Gauthier offre un panorama de la dimension culturelle et, pourrait-on dire, affective du «chemin de fer dans la lune». Le tout montrant, avec une connaissance quasi encyclopédique sur tout ce qui a été écrit au sujet de la région, la permanence d'une propriété symbolique (et même davantage) de cet espace par les Charlevoisiens.

Pour ma part, il m'a semblé important de bien situer «les intérêts» financiers et politiques en jeu dans la construction d'un chemin de fer dans Charlevoix qui expliquent en grande partie l'arrivée tardive du chemin de fer plus de 60 ans après que Rivière-du-Loup, sur la rive sud, a été relié à Québec!

En page couverture, se retrouve une magnifique peinture de l'artiste Marcelle Bouchard offrant une scène d'un départ du train à l'ancienne gare de La Malbaie. Une œuvre d'art populaire inspirée de l'histoire de Charlevoix.

Nous vous souhaitons donc, cher lecteur et lectrice, une agréable lecture de ce numéro 52 de la *Revue d'histoire de Charlevoix*!

CHRISTIAN HARVEY
Directeur de la *Revue d'histoire de Charlevoix*

MOT DE DENIS FORTIER

Ma fascination pour les chemins de fer remonte à mon tout jeune âge où, demeurant à Lévis, le chemin de fer faisait partie de mon entourage immédiat.

Ma profession de pharmacien m'a conduit à La Malbaie depuis 1980 et j'ai habité plusieurs années dans le secteur du quai de Pointe-au-Pic, ce qui m'a permis de voir circuler tous les types de locomotives utilisées par le Canadien National sur la ligne «Murray Bay Sub» pour les trains de marchandises. J'entends bien d'ailleurs, dans un avenir prochain, rédiger un article spécialisé qui pourra décrire tous ces types de locomotives!

En 1994, le Chemin de fer de Charlevoix inc. a remplacé le Canadien National. Aussi, deux trains touristiques ont circulé en 1984 et 1985 puis en 1995 et 1996. Quant au train voyageur, il n'existe plus sur cette ligne La Malbaie – Québec depuis 1977, mais il est quand même possible grâce à la matière historique recueillie pour ce numéro de la *Revue d'histoire de Charlevoix* de se remémorer l'époque du train vapeur et du chemin de fer *Quebec & Saguenay* fondé par Sir Rodolphe Forget en 1905.

N'oublions pas non plus le «chemin de fer de la Bonne Sainte Anne» qui a précédé la venue du chemin de fer vers Charlevoix et qui a connu une fréquentation importante avec ses 85 millions de voyageurs de 1881 à 1959, un exploit fort remarquable. Par la suite, le train s'est rendu jusqu'à Saint-Joachim et finalement dans Charlevoix.

Je souhaite donc présenter ici «l'histoire du chemin de fer dans Charlevoix». J'ai aussi retracé une abondante documentation photographique qui illustre la présente revue. J'espère donc vraiment que ce survol historique du chemin de fer de Charlevoix, qui longe le littoral du Saint-Laurent, nous ramène un peu à cette atmosphère typiquement ferroviaire du début du siècle à nos jours.

En terminant, le comité de rédaction de la *Revue d'histoire de Charlevoix* tient à remercier le Groupe TRAQ pour son appui pour la publication de ce numéro.

DENIS FORTIER
Amateur d'histoire ferroviaire
Membre du Conseil d'administration
de la Société d'histoire de Charlevoix



Revue d'histoire de Charlevoix

Numéro 52, mars 2006, 10\$ l'exemplaire

DIRECTEUR DE LA REVUE: Christian Harvey

COMITÉ DE RÉDACTION: Serge Gauthier, Denis Fortier, Christian Harvey

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHARLEVOIX:

Serge Gauthier (Président), Luc Filion (Vice-président), Christian Harvey (Secrétaire-trésorier),

Denis Fortier (administrateur), Hélène Tremblay (administratrice),

MEMBRES HONORAIRES: Abbé Bertrand Fournier et Guy Godin.

DIRECTEUR DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHARLEVOIX: Serge Gauthier

ARCHIVISTE RESPONSABLE: Christian Harvey

COLLABORATEURS DU PRÉSENT NUMÉRO: Denis Fortier, Christian Harvey, Serge Gauthier

COUVERTURE: «On manque le train». Œuvre de Marcelle Bouchard. Collection Musée de Charlevoix.

ADRESSE POSTALE DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHARLEVOIX:

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHARLEVOIX

C.P. 172, La Malbaie (Québec) G5A 1T7 Téléphone: (418) 439-0647

Courriel: info@shistoiecharlevoix.com Web: www.shistoiecharlevoix.com

Pour l'été 2006, soit du 5 juillet au 31 août 2006, les bureaux de la Société d'histoire de Charlevoix seront ouverts du mercredi au dimanche, de 10h00 à 16h00, pour la présentation de l'exposition «Chemin de fer de Charlevoix» consacrée à l'histoire ferroviaire de notre région et animée par Denis Fortier, un spécialiste de la question.

Bienvenue à tous et à toutes!

LES BUREAUX DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHARLEVOIX SONT SITUÉS:

99-A, rue Principale, Saint-Aimé-des-Lacs (École de Saint-Aimé-des-Lacs, 2^e étage)
Il faut prendre rendez-vous au préalable avant de se rendre visiter nos bureaux.

La *Revue d'histoire de Charlevoix* est membre de la Société de développement des éditeurs de périodiques culturels québécois (SODEP). Les opinions émises dans le présent numéro n'engagent que leurs auteurs et pas le comité de rédaction de la *Revue d'histoire de Charlevoix* ni la Société d'histoire de Charlevoix. Tous droits réservés.

IMPRESSIION: LICO IMPRIMEUR, 42, route 362, Baie-Saint-Paul G3Z 1P9 (418) 435-2869

Dépôt légal 1^{er} trimestre 2006. ISSN 0829-2183.

Port de retour garanti. Envoi de publication. Enregistrement n 0728039



HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DE CHARLEVOIX

Par DENIS FORTIER

Dès la fin du 19^e siècle, la marche impressionnante de la construction des chemins de fer au Canada et au Québec s'amorce. En 1900, le Canada se retrouve déjà avec quelque 19 000 milles de voies ferrées dont il faut assurer le fonctionnement. C'est ainsi qu'il est certain que les chemins de fer ont joué un rôle essentiel dans l'histoire du Canada, et ce, depuis la Confédération en 1867.

AU DÉBUT

Le fleuve Saint-Laurent reste longtemps la principale voie de communication de la région. En 1880, par exemple, plus de 100 goélettes sillonnent Charlevoix avec une grande activité aux quais de La Malbaie et de Baie-Saint-Paul. Sur le plan du transport terrestre, il demeure d'un pénible usage jusqu'au milieu du 20^e siècle. En ce qui concerne la voie ferrée, les Charlevoisiens pensent déjà à relier leur région à Québec grâce au service du train dès la fin du 19^e siècle. Plusieurs projets sont mis de l'avant mais la réalisation tarde et, pendant ce temps, une voie ferrée est en place dès 1888 entre Québec et le Saguenay, ce qui tend à retarder d'autant la région de Charlevoix d'un plus important développement économique.

En 1881, un service de télégraphe existe de Tadoussac à La Malbaie et de Baie-Saint-Paul à Chicoutimi. Par ailleurs, le 27^e président américain, le républicain William Howard Taft (1857-1930), établit bientôt sa résidence d'été à Pointe-au-Pic et, durant son mandat présidentiel de 1909 à 1913, un fil télégraphique lui permet de rester en communication avec la Maison-Blanche durant ses séjours en Charlevoix.

CHEMIN DE FER QUEBEC, MONTMORENCY & CHARLEVOIX 1881-1899

C'est en 1881, que la Compagnie de chemin de fer *Quebec, Montmorency & Charlevoix* reçoit la permission de construire une route ferroviaire le long du Saint-Laurent à partir de Québec, via Montmorency, Sainte-Anne, Baie-Saint-Paul, La Malbaie et Saint-Siméon jusqu'au Saguenay près de Tadoussac, soit une distance de 135 milles (217,22 km). La ligne fut ainsi nommée des noms des trois comtés qu'elle devait potentiellement traverser. Déjà, à ce moment, l'attrait religieux du sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré dédié à la Bonne Sainte Anne dès 1658, la splendeur des chutes de la rivière Montmorency, la croissance des villages sur la côte de Beaupré incitent les autorités gouvernementales de Québec à émettre ce permis ferroviaire.

PUBLICITÉS DU SERVICE VOYAGEUR

Affiche publicitaire du train de Sainte-Anne qui a connu un grand succès à la fin du 19^e siècle.

Photo: Denis Fortier.



Déjà, deux mois après sa mise en opération, le service voyageur est en difficulté. On offre des rabais pour attirer la clientèle.

Photo: Denis Fortier. Collection: Groupe TRAO.



ACTE POUR INCORPORER LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUEBEC, MONTMORENCY & CHARLEVOIX

«Sa majesté, par et de l'avis et du consentement de la législature du Québec, décrète ce qui suit:» Sanctionné le 30 juin 1881

«Les dits Charles Langelier, avocat et l'honorable François Langelier de Québec, Napoléon Carrier, Onésime Gauthier, cultivateur de Saint-Urbain et toutes les personnes qui s'adjoindront à eux, sont, par le présent acte constitués en un corps politique et incorporé sous le nom «la compagnie de chemin de fer Québec, Montmorency & Charlevoix.»

Cette compagnie est investie de tous les droits et privilèges nécessaires pour construire et exploiter un chemin de fer partant de quelque point dans la cité de Québec et aboutissant à un autre point sur les bords de la rivière Saguenay, entre Tadoussac et la Baie des HA! HA! en suivant autant que possible, la voie septentrionale du fleuve Saint-Laurent.

Plusieurs autres stipulations faisaient partie du texte:

- Possibilité de construire des lignes d'embranchement de 25 milles de longueur;
- Le capital-action ne sera inférieur à 500 000\$ avec ajout de débentures de 1 million ou plus;

«Les travaux autorisés par le présent acte commenceront dans 2 ans et seront terminés dans dix ans.»

Les travaux de construction de la ligne commencent en 1883, soit deux ans après l'acte d'incorporation. Ils se terminent le samedi 10 août 1889 qui est la première journée d'opération du service. Les trains partent d'Hedley Ville (Limoilou) à 7h30 AM et 6h30 PM avec retour de Sainte-Anne à 5h15 AM et 3h00 PM. La bénédiction solennelle donnée par le cardinal Elzéar Taschereau, archevêque de Québec, a lieu le mercredi 14 août 1889. Ce dernier bénit une locomotive tirant huit chars tout neufs.

«Aux Éboulements l'assurance donnée par Horace Beemer que le chemin de fer sera prolongé depuis Saint-Joachim convainc aussitôt les habitants de se constituer en syndicat pour construire un grand hôtel au quai des Éboulements, chacun étant bien conscient de l'attrait des lieux !» *Histoire de Charlevoix, p.132.*
 Photo de la locomotive de M. Horace Beemer. Archives de la Basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré et des Rédemptoristes.

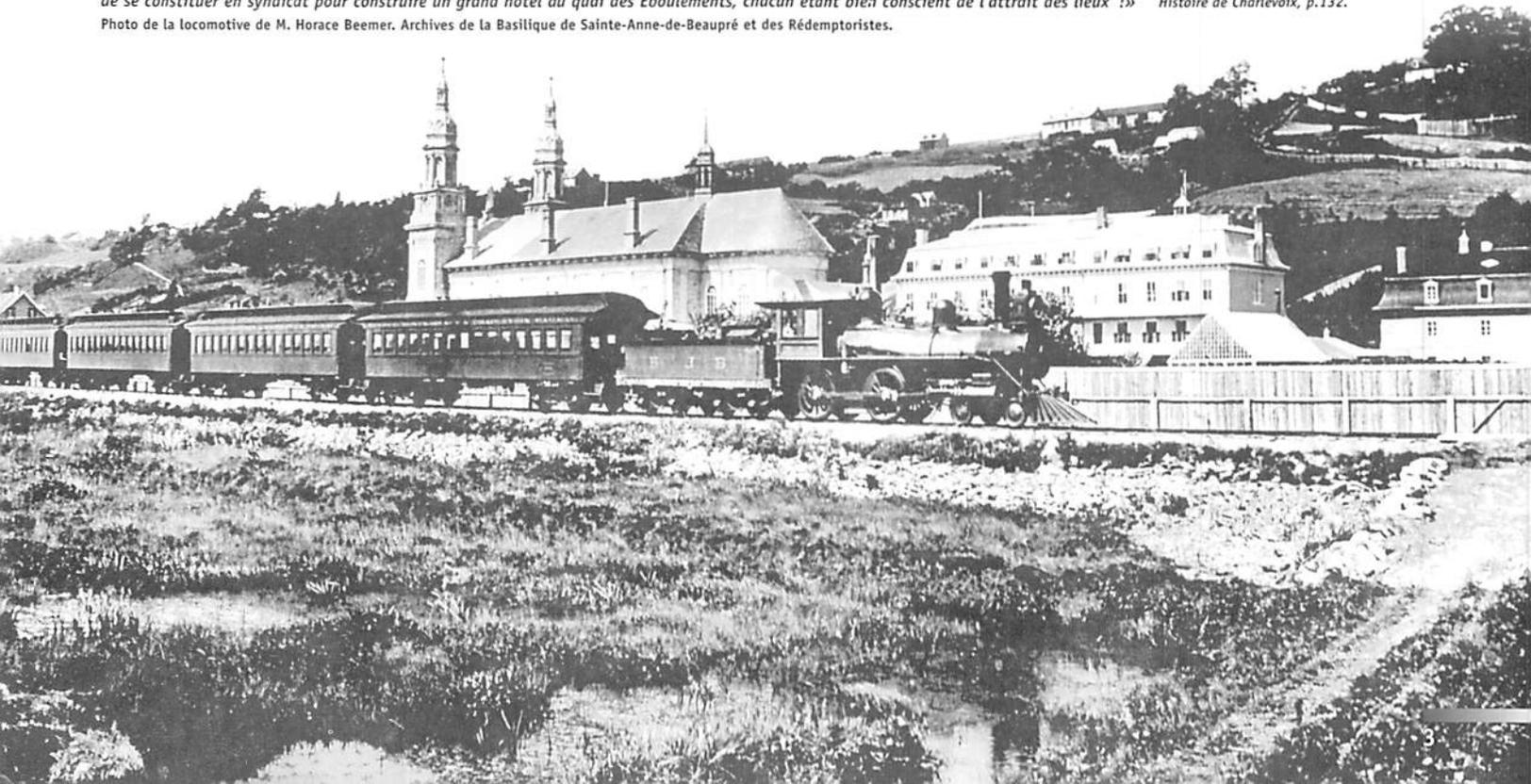
Cette ligne de chemin de fer connaît un succès immédiat qui devient un stimulant à l'expansion des villages au nord-est de Québec comme Limoilou, Giffard, Beauport et Montmorency. En 1894, le nombre annuel de passagers transportés s'éleva à 219 559 personnes et le tonnage de fret à 6 545. En octobre 1894, la ligne s'étend de Sainte-Anne au Cap Tourmente (Saint-Joachim).

CHEMIN DE FER DE LA QUEBEC RAILWAY, LIGHT & POWER CO. 1899-1951

En 1895, la compagnie *Quebec, Montmorency & Charlevoix* obtient la permission de s'électrifier et, en 1899, elle se métamorphose en la *Quebec Railway, Light & Power Company* acquérant alors les valeurs de la compagnie du pouvoir électrique de Montmorency.

Ce pouvoir électrique va donc alimenter la Ville de Québec ainsi que son système de tramway jusqu'en 1948, en plus d'être utilisé par la *Quebec Railway, Light & Power Company*. Le premier service de trains se servant de wagons électriques (numérotés de 301 à 306) fut inauguré entre Québec et les chutes Montmorency le 27 mai 1900. Le succès rapide de l'entreprise hâte bientôt l'addition d'une autre section jusqu'à Sainte-Anne le 15 août 1900 et finalement rejoint Saint-Joachim à 25.1 milles de Québec (40 km), le 6 septembre de la même année.

En 1902, le nombre cumulatif de passagers passe à 649 087 et il faut doubler la voie entre Limoilou et les chutes Montmorency en plus d'acheter de nouveaux wagons de la série 401. À l'intérieur de 100 verges (91 mètres) des eaux tumultueuses de la rivière Montmorency, il faut tourner les wagons dans un «wye» et le funiculaire construit relie ce point jusqu'aux terrains de Kent House dans un lieu désormais appelé «Falls Elevator».



46 arrêts deviennent maintenant nécessaires à cause de l'électrification de la voie jusqu'à Saint-Joachim. Les locomotives à vapeur continuent de tirer les trains de fret mais, en 1910, la première locomotive électrique est construite et mise en service pour le transport de marchandises. L'achat de nouveaux wagons électriques s'impose avec quelques locomotives devenues déjà usagées. La haute qualité du maintien et d'entretien sur les unités les tient cependant en parfaite condition.

La couleur distincte de vert foncé des wagons avec lettrage et numéros blancs fut abandonnée en faveur du rouge «brun» associé à la *Quebec Railway, Light & Power Company* jusqu'en 1951 lors de l'acquisition de la compagnie par le Canadien National (au coût de 750 000 \$) comprenant 89 pièces de matériel roulant dont la plupart n'ont pas été re-lettrés jusqu'en 1959. Ainsi, à 2h00 du matin, le 16 mars 1959, c'est la fin pour le train de la *Quebec Railway, Light & Power*, après 70 ans de loyaux services!

Mais bientôt, la construction du chemin de fer de Cap Tourmente à La Malbaie (Murray Bay) et Nairn's Falls (Clermont) par une compagnie indépendante, le chemin de fer *Quebec & Saguenay* incorporée en 1905 par Sir Rodolphe Forget, va être entreprise. Toutefois, il n'y aura jamais de lien avec le Saguenay comme cela avait pu être imaginé au départ.

**CHEMIN DE FER
QUEBEC & SAGUENAY (1905-1919)
SIR JOSEPH-DAVID-RODOLPHE FORGET (1861-1919)**

Après avoir travaillé dans une maison de courtage, cet homme d'affaires originaire de Terrebonne veille au succès de nombreuses sociétés dont la *Montreal Street Railway*, la *Royal Electric* et la *Canada Cement*. Très impliqué dans le secteur des transports, il est également associé de près au monde de la finance. Entre 1908 et 1911, il occupe notamment la présidence de la Bourse de Montréal. Actif sur le plan politique, il représente la circonscription de Charlevoix et de Charlevoix-Montmorency sous les couleurs du Parti conservateur à la Chambre des communes de 1904 à 1917.

L'arrivée dans Charlevoix de Rodolphe Forget crée une grande curiosité dans la région. Il incarne l'image du nouveau capitaliste canadien-français et il veut bâtir la région selon ses idées propres et non seulement s'y établir comme villégiateur. Il étonne la population charlevoisienne en se déplaçant sur le territoire dans sa rutilante automobile, en plus de se faire construire une luxueuse résidence à Saint-Irénée nommée Gil'Mont, à l'écart de la bourgeoisie anglophone établie plutôt sur le boulevard des Falaises à Pointe-au-Pic. De plus, le nouveau député fédéral élu en 1904 promet à cette occasion le prolongement du lien ferroviaire de Saint-Joachim à La Malbaie.

CONSTITUTION DE LA QUEBEC & SAGUENAY

GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC
Montréal, 7 janvier 1905 119

Avis est par le présent donné que Mark Workman manufacturier, Rodolphe Forget, courtier, McLea Walbank, ingénieur, M.G. Ross, gérant de chemin de fer, tous de Montréal; Alfred Girard, C.R. Marieville, Alexandre R. McDonald, courtier, James M. McCarthy, ingénieur civil, William Price, marchand de bois, l'honorable P.A. Choquette, sénateur, l'honorable Charles Langelier, shérif, l'honorable E.B. Garneau, conseiller législatif et importateur, George Tanguay, M.P.P., marchand de provisions, Narcisse Rioux, épicier en gros, John Cameron, entrepreneur, L. Alexandre Taschereau, avocat, M.P.P., tous de Québec, s'adresseront au parlement de Québec, à sa prochaine session, pour l'adoption d'un acte les constituant en compagnie sous le nom de la compagnie de Chemin de fer Québec et Saguenay, pour la construction d'un chemin de fer mu par la vapeur ou l'électricité, depuis le terminus du «Quebec Railway Light and Power Company» à Saint-Joachim, dans le comté de Montmorency jusqu'à la rivière Saguenay, en longeant la côte du fleuve Saint-Laurent, avec pouvoir de construire des embranchements pour l'utilité des diverses industries situées sur ce parcours, et d'acheter tous droits ou travaux déjà existants et appartenant à d'autres compagnies.

A GIRARD,
Procureur des requérants

Financement difficile, rentabilité douteuse, géographie accidentée sont autant de raisons qui retardent encore le projet de construction du chemin de fer, malgré la bonne volonté de Sir Rodolphe Forget. Les problèmes sont tels que la réalisation doit passer par un réaménagement financier.

**NOVEMBRE 1909 CRÉATION DE
LA QUEBEC RAILWAY, LIGHT, HEAT AND POWER CO.**

La *Quebec Railway, Light, Heat and Power Co* (QRLHP), une compagnie au capital autorisé de 10 millions de dollars, fusionne sous une seule administration plusieurs entreprises impliquées dans le domaine du transport de l'énergie. Les compagnies qui participent à cette fusion sont: *Quebec and Saguenay Railway Co*, *Quebec Eastern Railway Co*, *Lotbinière and Megantic Railway Co*, *Frontenac Gas Co*, *Quebec Gas Co.*, *Canadian Electric Light Co.*, *Quebec County Railways Co.* et *Quebec Jacques-Cartier Electric Co.* C'est le financier Rodolphe Forget qui occupera la présidence de cette entreprise dont le conseil d'administration est composé d'une quinzaine de membres, dont sept francophones.

C'est finalement en 1910-1911 que la promesse de Forget commence à se concrétiser avec le début des travaux. Le tracé va longer le fleuve et l'idée du chemin de fer électrique est abandonnée. Des travailleurs de nationalités diverses, en groupe de 8 à 10 travailleurs à 2 \$ par jour, poursuivent les travaux pendant l'été, dans des conditions difficiles. Entre le 21 juin et le mois d'août 1912, l'hospice de Baie-Saint-Paul accueille 125 de ces travailleurs, la plupart victimes de la fièvre typhoïde ou encore d'accidents lors des opérations de dynamitage: huit décès sont enregistrés.

À l'automne 1917, le train relie Saint-Joachim à Petite-Rivière-Saint-François. Un an plus tard, soit le 25 juillet 1918, le service à destination de Baie-Saint-Paul est inauguré. Le mardi 1^{er} juillet 1919, cinq mois après la mort de Sir Rodolphe Forget le 19 février de la même année, un convoi de trois wagons de passagers et d'un wagon de bagages entre à La Malbaie. C'est 38 ans après la formation de la compagnie de chemin de fer *Quebec, Montmorency & Charlevoix* en 1881 et 60 ans après l'inauguration, sur la rive sud du fleuve, de la liaison entre Rivière-du-Loup et Québec.

Deux tunnels ont dû être creusés le long de la voie entre Saint-Joachim et La Malbaie, afin de traverser les montagnes. Un se situe au point milliaire 34.5 de Québec (dans le secteur des Caps, avant Petite-Rivière-Saint-François) mesurant 430 pieds (131 m) et l'autre au point milliaire 70.4 (après Les Éboulements, mais avant Cap-aux-Oies) mesurant 236 pieds (71 m).

Les draisines (véhicules servant à l'entretien du rail) sont souvent utilisées pour vérifier l'état de la voie avant le passage d'un train à cause des éboulis de pierres par exemple! Les directives générales (2.2) pour la ligne Limoilou-Clermont consistent à surveiller les glissements de pierres, de glaces, de neige qui peuvent se produire dans la subdivision, tout particulièrement entre les milles 30 à 85.

LA LIGNE POINTE-AU-PIC – CLERMONT

Même inachevée ailleurs à cette époque, le chemin de fer existe déjà de Pointe-au-Pic à Clermont (alors connue sous le nom de chute Nairne). Cette ligne permet le transport de la pâte à papier produite à la chute Nairne jusqu'au quai de Pointe-au-Pic où elle est chargée sur des bateaux pour expédition aux États-Unis ou ailleurs dans le but d'être transformée en papier.

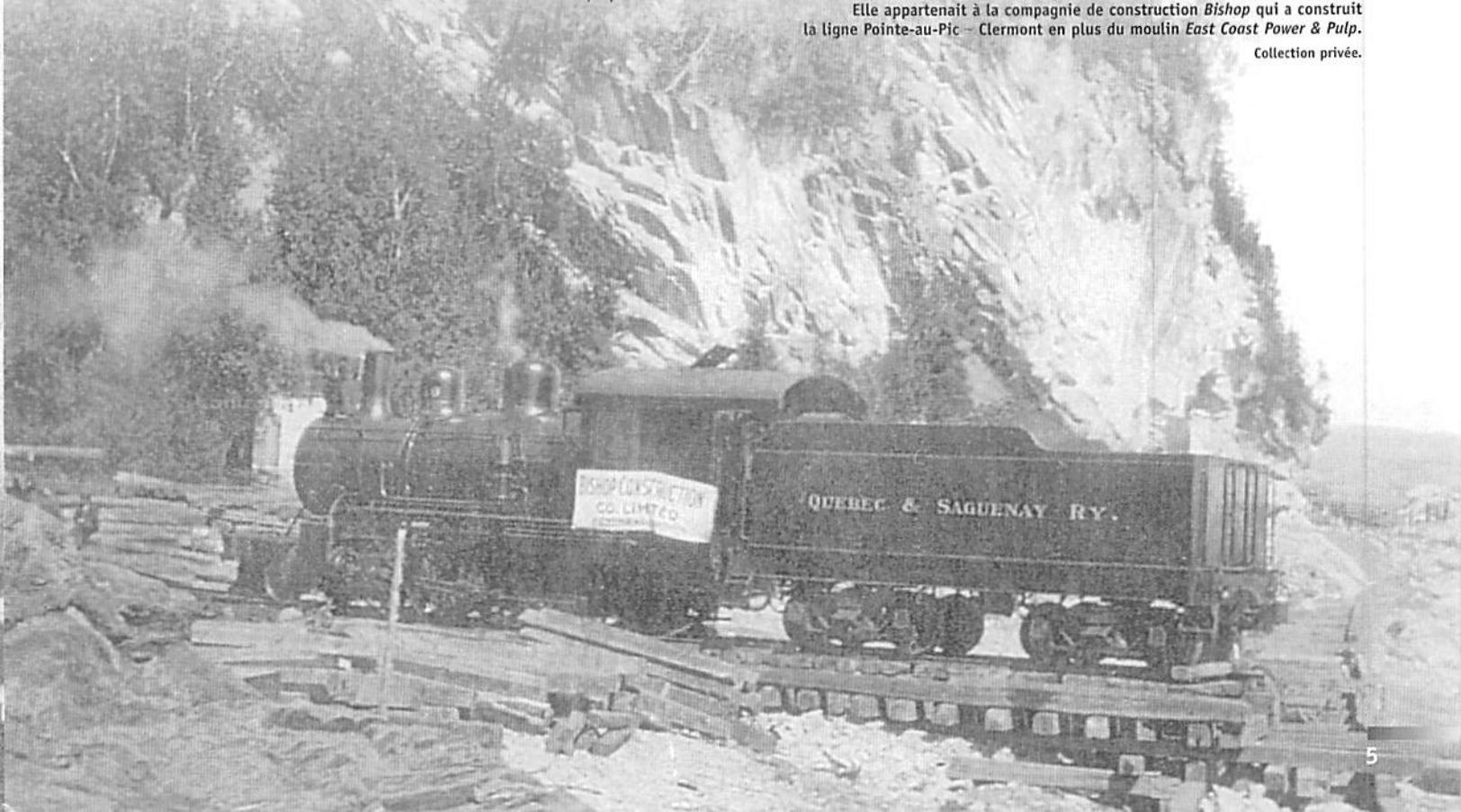
En fait, le moulin de la chute Nairne, c'est la *East Canada Power and Pulp* fondée par Rodolphe Forget en 1909. Cependant, le pouvoir d'eau de la rivière Malbaie s'avère bientôt insuffisant, ce qui provoque la fermeture du moulin à pulpe de Rodolphe Forget. Ce projet industriel est relancé par les frères Timothée et Charles Donohue dans les années 1920. Au moins, la ligne de chemin de fer entre Pointe-au-Pic et la chute Nairne (en anglais Nairn's Falls) est achevée!

LA SUITE DE L'HISTOIRE

Les craintes au sujet de la rentabilité du train de Charlevoix se confirment: dès novembre 1919, le service quotidien est interrompu, faute d'un trafic suffisant. Devant ce triste constat, certains pensent qu'il faudrait relier la ligne de Charlevoix au Saguenay mais l'affaire est improbable. Le train si longtemps attendu est déjà un sujet de mécontentement, d'autant plus que le service de traversier alors existant entre La Malbaie et Rivière-Ouelle doit prochainement disparaître. Les illusions font alors place à la réalité quant à l'utilisation du train.

Dans le cas de Charlevoix, le train permet peut-être à la région d'être moins isolée. Toutefois, les ressources économiques restreintes de ce milieu régional demeurent une limite très importante. D'autre part, il faut signaler qu'alors que les difficultés s'accumulaient pour le chemin de fer *Quebec & Saguenay* à partir de 1912 surtout, un projet de loi sanctionné le 18 mai 1916 autorise la vente de la ligne de chemin de fer en construction au Gouvernement du Canada, mais la transaction ne se conclut finalement que trois ans plus tard, soit en 1919.

Première locomotive de type Mogul 2-6-0 à Pointe-au-Pic. Elle a été transbordée d'un bateau vapeur en provenance de Montréal après avoir été construite par la *Montreal Locomotive Works* en 1911. Elle appartenait à la compagnie de construction *Bishop* qui a construit la ligne Pointe-au-Pic – Clermont en plus du moulin *East Coast Power & Pulp*.
Collection privée.



En 1920, une entente entre le chemin de fer *Quebec Railway, Heat, Light & Power Company* et les chemins de fer du Gouvernement du Canada, qui deviennent en 1923 les chemins de fer nationaux (Canadien National) permet le transfert des deux lignes à Saint-Joachim. Les trains en direction et en provenance de La Malbaie obtenaient avec cette loi le «droit de passage» sur la ligne complète de Québec à la chute Nairne (Nairn's Falls).

Néanmoins, Sir Rodolphe Forget, fait chevalier le 1^{er} janvier 1912, demeure le grand artisan de l'arrivée du chemin de fer en Charlevoix. Il laisse un héritage extraordinaire car cette réalisation s'impose vraiment comme une entreprise colossale!

LES LOCOMOTIVES DE LA LIGNE «MURRAY BAY SUB» DE 1881 À 2006

Plusieurs types de locomotives ont circulé sur le réseau du chemin de fer Québec – La Malbaie depuis la mise sur pied de la compagnie de chemin de fer *Quebec, Montmorency & Charlevoix*. Il y a eu des locomotives à vapeur 4-4-0 type American et différents types de locomotives électriques avec la compagnie de chemin de fer *Quebec Railway, Light & Power*.

Les locomotives à vapeur «lightweight» ont fait leur apparition tels que les types ten-wheeler 4-6-0 et les types moguls 2-6-0 sur le *Quebec Railway, Light & Power* et le Canadien National. À partir de 1960, il fallait bien remplacer ces types de vapeurs avec des locomotives type diesel également à faible poids compte tenu du rail de 85 livres. C'est ainsi que les locomotives diesel bien spéciales ont vu le jour, dont les GMD-1 de *General Motors* et les RSC24 de la *Montreal Locomotive Works*.

Ces unités ont été achetées en 1959 et équipées de moteurs 244 provenant des locomotives diesel FPA- 2 6751 et des locomotives FPB- 2 6851 du Canadien National déjà en service dans les trains voyageurs. Ce moteur 244 ne répondait pas bien aux exigences du service voyageur. Les locomotives FPA & B ont été équipées par la suite de moteurs 251, plus performants pour le service voyageur et renumérotés 6758, 6759, 6858 et 6859.

Donc les quatre locomotives RSC24 se sont vu octroyer les moteurs 244, dont le nombre de chevaux vapeur est passé de 1600 à 1400, étant turbosurchargée et les locomotives numérotées de 1800 à 1803. Au début, elles ont circulé sur le chemin de fer Québec – La Malbaie tirant des trains de marchandises. Plus jeune, lorsque je faisais de la bicyclette avec des copains jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré, l'apparence de ces locomotives m'avait d'ailleurs toujours intrigué. La 1802 a subi un accident à Pointe-à-la-Garde en Gaspésie le 21 mai 1969 et a été retirée en août de la même année. La 1800 a aussi été mise hors circulation en septembre 1975 et la 1803 en novembre 1975. Ces locomotives pesaient 238 000 livres et le poids était réparti sur des bogies A1A-A1A soit environ 160 000 livres chacun.

LES TRAINS TOURISTIQUES

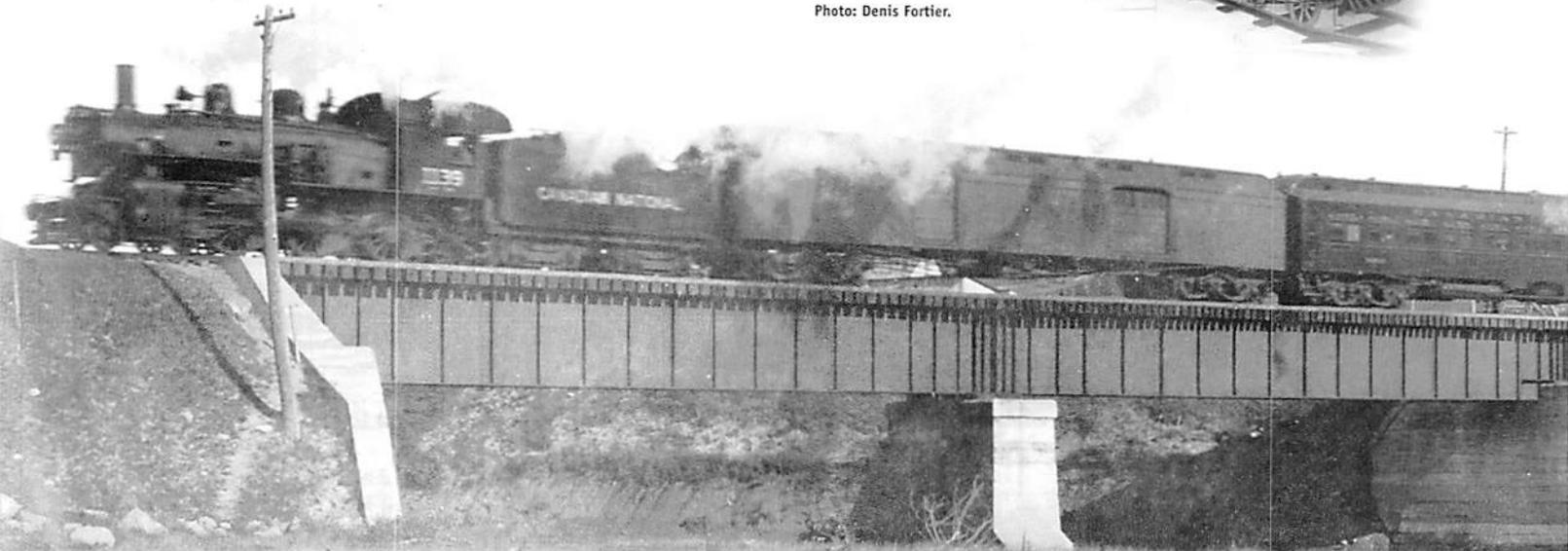
Les trains voyageurs du Canadien National ont circulé jusqu'au 30 avril 1977. Puis, en 1984 et 1985, à l'initiative de Jean Leblond, le «Tortillard du Saint-Laurent» reprenait du service dans le cadre des fêtes de Québec 1984. C'était une GP-9 au nez surbaissé, nouvellement modifiée aux ateliers de Pointe-Saint-Charles du CN, et un convoi de voitures de voyageurs à deux étages louées de GO Train de Toronto. En 1984 et 1985, le Tortillard attira 48 000 et 54 000 voyageurs.

En 1995-1996, une nouvelle compagnie privée, avec convoi traditionnel, composé de deux FP-9A et de huit voitures issues de la Blue Fleet de VIA Rail toutes repeintes aux anciennes couleurs Maple Leaf du CNR de l'époque pré-1961, ramena la magie de la fête mais ne dura pourtant que le temps de deux saisons.



Belle initiative à Baie-Saint-Paul, une fresque pour commémorer le train dans Charlevoix.

Photo: Denis Fortier.



Scène croquée à Baie-Saint-Paul dans les années 1925. Collection: SHC.

Photo prise le 10 août 1956 montrant la gare de La Malbaie, la tour d'eau de 20 000 gallons, l'usine de pompage, deux hangars et la plaque tournante.
Photo: Roger Cook.



LA GARE DE LA MALBAIE EN 1956

En 1956, un jeune touriste américain, amateur de chemins de fer, prend quelques clichés de la gare de La Malbaie. Grâce aux recherches de notre collaborateur Denis Fortier, l'auteur de ces photographies, Roger Cook, a pu être retrouvé. Il nous permet ainsi de présenter en primeur ces photos d'un grand intérêt pour l'histoire ferroviaire.



Chargement du charbon à la gare de La Malbaie.
Photo: Roger Cook.



Train de voyageurs du CNR arrivant de Québec le 10 août 1956, tiré par la locomotive Pacific 4-6-2, No 5077.
Photo: Roger Cook.

CONCLUSION

Quel plaisir de rencontrer autant de personnes enthousiasmées de rapporter leurs récits sur la construction du chemin de fer dans Charlevoix. C'est la preuve que l'arrivée du chemin de fer a changé la vie de bien des Charlevoisiens.

Au tournant du 20^e siècle, la navigation représentait encore le moyen de transport le plus pratique pour les déplacements des gens de Charlevoix vers l'extérieur, mais l'arrivée du transport ferroviaire changea les choses et permit d'accéder à une autre forme de transport.

Les Charlevoisiens connaissaient toutefois l'importance du transport ferroviaire, puisqu'ils n'hésitaient pas à prendre le traversier de La Malbaie jusqu'à Rivière-Quélle afin de se rendre à Lévis, Québec, Halifax et même aux États-Unis, grâce au chemin de fer Intercolonial. Ce train sur la rive sud, construit 60 ans avant celui de Charlevoix, en faisait rêver plus d'un.

Le chemin de fer demeure d'actualité avec la congestion de nos routes surtout en milieu urbains. Pour sa part, le train voyageur de Charlevoix mérite de revivre sous une forme ou sous une autre. Se rendra-t-il un jour jusqu'au Saguenay comme les lettres patentes originales des chemins de fer *Quebec, Montmorency & Charlevoix* et des chemins de fer *Quebec & Saguenay* le laissaient entendre? C'est désormais certain que non...

Mais enfin, je veux dire grand merci à tous les intervenants rencontrés pour cette recherche pour leur aide précieuse... petit train va loin!

Gare de La Malbaie le 10 août 1956.
Photo: Roger Cook.





LE CHEMIN DE FER DANS LA LUNE

Par SERGE GAUTHIER

«Nulle part au monde je n'ai connu chemin de fer plus tranquille.»

Gabrielle Roy. *Cet été qui chantait.*

À qui appartient le chemin de fer de Charlevoix? À ceux qui l'aiment. Tout simplement. Pas seulement à des investisseurs privés. Sûrement pas. Ils ne sont, avec tous les autres, que «sous-locataires d'un kilo de futur» comme le chante si bien le poète Richard Desjardins¹ et c'est déjà beaucoup. Le chemin de fer de Charlevoix a été construit surtout grâce aux deniers publics. Il appartient toujours – ne serait-ce que symboliquement – aux contribuables qui ont payé pour et surtout à tous les Charlevoisiens.

À ce sujet, une page publicitaire parue récemment dans un des journaux régionaux de Charlevoix étonne. Des administrateurs du chemin de fer expriment vertement leur désir de ne plus voir marcher personne à pied sur le rail dans Charlevoix. Ont-ils le droit d'affirmer cela? Peut-être bien. Mais alors ignorent-ils presque cent ans d'histoire où les gens d'ici se sont approprié leur chemin de fer au quotidien? Je crois qu'il est bon pour eux et pour nous tous de connaître un peu mieux l'histoire de cette voie ferrée dont la valeur patrimoniale est inestimable.

En fait, quand de soi-disants seuls propriétaires du chemin de fer nous disent qu'il est interdit de marcher simplement sur le rail, parce que c'est dangereux, que faut-il en penser? Certes, il y a là des risques. Il y a même un célèbre écrivain français

du nom de Louis Hémon (1880-1914), auteur du roman non moins célèbre intitulé *Maria Chapdelaine*², qui est mort quelque part dans le Nord de l'Ontario à Chapleau écrasé par un train lors d'une marche sur le rail. Il paraît qu'Hémon était sourd et qu'il n'a pas entendu le train... Il y a aussi le fameux Alexis Lapointe dit le Trotteur (1860-1924)³ qui est mort écrasé par un train à Alma. Mais le pauvre fou, il voulait courir devant la locomotive, selon la légende, ce qui est peut-être exagéré...

En fait, les marcheurs du rail de Charlevoix sont généralement si prudents, un peu romantiques, plutôt discrets et même parfois très célèbres. Faudrait-il en faire des «personnes circulant illégalement sur le rail»? Et puis, à la vérité, la vie est dangereuse. Circuler le long de nos rues à pied est aussi ou sinon bien plus risqué que sur le rail de Charlevoix et pourtant personne ne l'interdit. Surtout que le chemin de fer a inspiré de si beaux textes à certains et certaines que ce serait, je crois, se priver de poésie que de ne plus jamais marcher sur le rail du chemin de fer de Charlevoix. Qu'en pensez-vous?

1 Chanson «Va t'en pas».

2 Louis HÉMON. *Maria Chapdelaine*. Paris, Hachette, 1924. 190 p.

3 Jean-Claude LAROUCHE. *Alexis le trotteur*. Montréal, Éditions du Jour, 1971. 297 p.

La construction du chemin de fer.
Collection: Serge Gauthier.



DANS LA LUNE

La poésie est pourtant un peu à la source même de l'histoire du chemin de fer de Charlevoix. Les adversaires libéraux de Rodolphe Forget, alors candidat conservateur, se moquaient de lui lors de l'élection fédérale de 1904 et disaient qu'il voulait créer un «chemin de fer dans la lune». Voilà pourtant une expression qui sied bien à ce chemin de fer que certains jugeaient alors irréalisable. À tel point que la rumeur populaire raconte que certains militants libéraux avaient pris la ferme résolution de mettre leurs doigts sur le rail si jamais l'inauguration de ce chemin de fer avait lieu un jour! Ce premier départ du train de la ligne Québec-La Malbaie se fit le 1^{er} juillet 1919 et aucun de ces opposants libéraux n'était présent pour concrétiser leur engagement⁴...

Tristement, Rodolphe Forget (1861-1919), quant à lui, n'était pas présent non plus lors de l'inauguration officielle de la ligne de chemin de fer en ce jour de la Confédération de 1919. L'homme d'affaires était mort quelques mois plus tôt, en février, après bien des péripéties malheureuses autour de la réalisation de cet audacieux projet. Il faut dire qu'en 1912, la construction s'est arrêtée par manque de capitaux. Forget s'est alors rendu en France et en Angleterre pour emprunter de l'argent. Il a même failli prendre le Titanic à son retour d'Europe et fut sauvé de la tragédie que l'on sait par un heureux concours de circonstances⁵.

Les travaux de construction du chemin de fer reprennent finalement en 1914 et il faut alors constater que le gros de l'oeuvre déjà réalisé a été abîmé par les marées et les glaces. Le chemin de fer de Charlevoix coûte donc cher à Forget qui y perd de l'argent. Était-il ruiné lors de son décès comme certains le racontent? Probablement pas, mais il était certainement bien moins riche que lors de son élection dans Charlevoix en 1904. On dit même que des investisseurs français ayant souscrit au projet de chemin de fer de Charlevoix cherchaient à faire extraditer Forget pour le poursuivre en justice peu avant la mort de ce dernier⁶. Mais ce fait n'a jamais été confirmé et il demeure douteux sur le plan historique. Le travail de Forget fut si remarqué que sa mort s'entoura même de légendes. Des propos farfelus courent faisant croire que Forget aurait été assassiné ou se serait suicidé en constatant sa ruine personnelle. Rien n'est moins vrai. Rodolphe Forget est mort des suites d'une pneumonie. Survenue la même semaine que le décès de l'ancien premier ministre canadien Wilfrid Laurier (1841-1919), la disparition de Rodolphe Forget passa un peu trop inaperçue sur le plan national, mais pas pour les gens de Charlevoix qui lui érigèrent à titre «d'électeurs reconnaissants» un monument à Saint-Irénée.

Forget rêvait du chemin de fer de Charlevoix surtout pour faire du développement économique. L'affaire ne fut pas bonne. C'est le Gouvernement du Canada, avec les taxes publiques, qui acheva de mener le projet à terme. En fait, le livre *Histoire de*

*Charlevoix*⁷ nous apprend qu'un des plus grands apports économiques du chemin de fer de Charlevoix se fit au profit des Petites Franciscaines de Marie qui reçurent plus de nouveaux pensionnaires pour leur hospice Sainte-Anne à Baie-Saint-Paul. Pour le reste ce fut peu. Pour les voyageurs encore moins. Dès 1919, le service voyageur est mis au ralenti et il se termine en 1977 presque dans l'oubli total. Alors, le chemin de fer de Charlevoix est-il un ratage économique? Peut-être un peu, mais il reste quand même un héritage social, culturel et écologique car sa présence dans le quotidien des Charlevoisiens est encore et toujours fort significative.

BRISER L'ISOLEMENT

Mais revenons à la lune encore pour un instant. Marius Barbeau (1883-1969)⁸, ce célèbre folkloriste québécois, lui aussi en rêvait. Il voyait dans Charlevoix, un Royaume au bout de la lune, dans ses palabres franchement «lunaires» rédigées dans son livre *Le Saguenay légendaire*⁹. Il se rend d'ailleurs dans Charlevoix en 1916 par les bateaux de la *Canada Steamship Lines* et pas par le train puisque la ligne est encore en chantier à ce moment. Barbeau indique d'ailleurs qu'au moment de ses premières enquêtes le train n'existait pas, un peu comme si cette présence ferroviaire aurait pu entacher l'authenticité de ses premières quêtes folkloriques dans la région. Pauvre Barbeau, s'il avait bien regardé, il aurait compris que le chemin de fer de Charlevoix arrivait trop tard. Que déjà au début du vingtième siècle et jusqu'à nos jours, l'automobile le supplanterait. Qu'il n'amènerait aucun modernisme qui n'était pas déjà en Charlevoix au moment de son passage en 1916. Que le royaume de la lune de Marius Barbeau n'était qu'une illusion entretenue par le folkloriste lui-même qui, comme ses successeurs, décriront souvent une image falsifiée de Charlevoix et ne recueilleront que les récits qu'ils voulaient obtenir et rien de plus!¹⁰

4 Paul TROTIER. «Un chemin de fer s'impose», *Bulletin du Groupe TRAQ*, 32 (mars-avril 2004): 32-34.

5 Léo SIMARD. *La petite histoire de Charlevoix*. La Malbaie, s.e., 1987. 304 p.

6 Christian HARVEY. «Rodolphe Forget. Financier retors ou villégiateur-mécène», *Revue d'histoire de Charlevoix*, 44 (octobre 2003): 18.

7 Normand PERRON et Serge GAUTHIER. *Histoire de Charlevoix*. Québec, PUL-IQRC, 2000. p. 232

8 Serge GAUTHIER. *Marius Barbeau. Le grand sourcier*. Montréal, XYZ éditeur, 2001. 144 pages

9 Marius BARBEAU. *Le Saguenay légendaire*. Montréal, Beauchemin, 1968. 147 p.

10 À ce sujet lire ma thèse de doctorat intitulée *Charlevoix ou la création d'une région folklorique* soutenue à l'Université Laval, en 2004. L'ouvrage paraîtra en livre aux Presses de l'Université Laval à l'automne 2006.

Pour tout dire, le chemin de fer de Charlevoix a brisé l'isolement des Charlevoisiens surtout en hiver. Cette période était longue et souvent pénible pour les gens de la région. Il n'était pas facile de sortir en bateau de Charlevoix par le fleuve qui se remplissait de glaces et encore moins par voie terrestre car la route des Caps ne sera vraiment entretenue adéquatement en hiver qu'au seuil de la décennie 1950. Cependant, les Charlevoisiens étaient habitués à sortir peu en hiver et la vie communautaire se refermait en quelque sorte sur l'espace villageois durant de longs mois. Mais certainement, plus de gens de la région se rendaient toutefois à Québec en hiver. Ou encore recevaient des marchandises par le train, notamment les produits fort recherchés de la «Commission des Liqueurs»... Certains négociaient même le coût d'un billet de train pour un quartier de boeuf, une fesse de porc, des poulets... Les chefs de gare n'acceptaient pas du tout ce marchandage¹¹... Mais c'est une autre histoire... Alors, est-ce que ce chemin de fer dans la lune ou du Royaume au bout de la lune a été construit un peu beaucoup pour les rêveurs? Eh bien, pourquoi pas? Et ils ont été légion depuis son origine...

DES ÉCRIVAINS SUR LE RAIL

Deux amoureux du rail de Charlevoix sont particulièrement importants: Félix-Antoine Savard (1896-1982) et Gabrielle Roy (1909-1983). Écrivains magnifiques, ces deux êtres d'exception ne s'aimaient pas beaucoup. L'une soupçonnant l'autre d'être un peu trop nationaliste à son goût et donc ils se parlèrent peu

au cours de leurs vies. Les écrivains sont souvent des êtres secrets et c'est bien ainsi. Et pourtant Gabrielle Roy et Félix-Antoine Savard partageaient un espace commun, soit celui du chemin de fer de Charlevoix. De fait, ils habitaient tous deux non loin de ce chemin de fer qui passait tout près du chalet de l'écrivaine à Petite-Rivière-Saint-François et face à la maison du poète de Dieu aux Éboulements d'en Bas. Ils ont écrit des pages inoubliables sur le chemin de fer de Charlevoix.

Félix-Antoine Savard dans son texte «Le train de Charlevoix» paru dans son recueil intitulé *Le Bouscueil* est plus celui d'un voyageur à bord du chemin de fer que celui d'un marcheur. L'écrivain s'installe à Saint-Joseph-de-la-Rive lors de sa retraite comme professeur d'université, mais il se rend parfois en voyage à Québec en chemin de fer. Il semble que le vieil homme aime alors discuter avec les jeunes qui font le voyage avec lui – surtout des étudiants – et qu'il est alors intarissable. C'est que le bagage de souvenirs de ce respectable monseigneur est immense et si intéressant. Surtout, Savard demeure jeune d'esprit et très sensible à la beauté du paysage qui se déroule devant les voyageurs du chemin de fer enserré entre fleuve et montagnes.

11 TROTIER, op. cit.



Illustration de *Cet été qui chantait* réalisée par Guy Lemieux.

«LE TRAIN DE CHARLEVOIX»

C'est un merveilleux petit train que celui de Charlevoix.

Sans se hâter, serpentant, longeant le fleuve et les premiers contreforts de la montagne, il impose au voyageur une sorte de comparaison continue entre deux ordres très différents, mais complémentaires, l'un de l'autre.

Car, à ma gauche, tandis que, choqué par une suite dure et rapide d'images brisées: vieux granits polis par les eaux antérieures, cassures aux formes indescriptibles, fragments ou débris rouillés de cataclysmes anciens, le regard passe de la surprise, de l'émerveillement, à toutes sortes d'interrogations, d'hypothèses, de conjectures et surtout une pénible constatation de mon ignorance élémentaire; à ma droite, c'est le grand fleuve égal et tranquille où, sorti de ma dure confrontation avec le tohu-bohu, les énigmes et les silences de la pierre, mon esprit se repose enfin sur le majestueux équilibre des eaux.

Revenu de ces problèmes où l'obscur densité du compréhensible n'a d'égal que son apparent désordre, pourquoi ne rafraîchirais-je point ma pensée à cette blanche, étincelante cascade qui, descendue de la montagne, m'invite à lever les yeux vers les hauteurs où plane le divin Oiseau du nombre, de la mesure et du poids?

Félix-Antoine Savard dans *Le Bouscueil*. Montréal, Fides, 1972. p.145-146.

En ce qui concerne Gabrielle Roy, le chemin de fer prend plutôt l'allure d'un sentier de marche en compagnie le plus souvent de sa bonne amie Berthe Simard de Petite-Rivière-Saint-François. Il ne semble pas que Gabrielle Roy se soit souvent déplacée en train entre Petite-Rivière et Québec car elle se rendait à son chalet en automobile à chaque fin de printemps et elle y passait l'été. Cependant, les pages qu'elle a rédigées au sujet de ses pérégrinations à pied sur le chemin de fer de Charlevoix sont parmi les plus mémorables de toute la littérature consacrée à la région de Charlevoix. Elles sont parues dans l'ouvrage intitulé *Cet été qui chantait* notamment dans la section intitulée *Monsieur Toung*. Dès lors, la nature même dans ce qu'elle a de plus discrète et de moins reconnue comme l'apparaît l'existence d'un ouaouaron devient précieuse, étonnante de découvertes, simplement fascinante. Merveilleuse Gabrielle Roy que le simple parcours d'un rail peut rendre rêveuse, intense et franchement géniale!

«MONSIEUR TOUNG»

Nulle part au monde je n'ai connu chemin de fer plus tranquille.

Tout contre, c'est le fleuve qui, lui, ne manque pas de place pour étaler sur vingt-deux milles de largeur son grand corps sans cesse agité par les forces de la marée. Au flux, les vagues clapotent contre le remblai; on entend parfois résonner très haut parmi les rochers comme si c'était dans la pierre qu'elles déferlaient. Sur le sommet veillent de vieux pins rarement silencieux. L'un projeté de biais, seul au bord de l'escarpement, se lamente avec une singulière insistance juste avant la tombée du jour.

Autre surprise encore: tout le long de ce chemin de fer abondent des fleurs sauvages. C'est qu'une fois habituées au souffle de la locomotive et à la pauvreté du sol, elles ont trouvé ici des avantages rares: par exemple de n'être jamais broutées ni non plus souvent cueillies. Il n'y a pour ainsi dire que Berthe et moi à en prendre. Mais nous sommes toujours raisonnables, Berthe et moi. Nous veillons à ne pas arracher les racines et jamais ne prenons plus de fleurs que pour faire à chacun un bouquet.

Au bout de quinze ou vingt minutes de marche loin de toute habitation, après un tournant abrupt où tout menace de se renverser dans le fleuve, on arrive à un lieu très délaissé. À l'ombre d'un pan de rocher droit comme une cheminée et tassée contre le chemin de fer, dort une mare d'eau parfaitement noire. Peut-être, au soleil levant, est-elle gaie et scintillante, mais cela ne doit guère durer, car l'espace est restreint, la montagne, haute, et le soleil a tôt fait de tourner derrière elle. Cette cheminée de roc est de toute évidence condamnée à vivre la majeure partie de sa vie dans l'ombre, et encore plus la mare à ses pieds. Pourtant, c'est ici qu'habitait le ouaouaron, dans cette eau froide et triste. Au reste, vous allez voir bientôt, à la manière dont nous avons fait connaissance avec lui, que ce n'était pas par misanthropie qu'il vivait si loin de tous.

Peut-être, comme les fleurs du chemin de fer, les onagres, les ancolies, les clochettes bleues, ou même comme le grand pin isolé de la falaise, avait-il fini, pesant le pour et le contre de la solitude, par y découvrir plus d'attraits que d'inconvénients, mais il n'en était pas pour cela devenu morose.

Nous venions donc par la voie ferrée, Berthe et moi, ce soir-là, causant gaiement, car nous nous sentons toujours libérées et joyeuses quand nous quittons gens et maisons pour prendre du côté de la nature sauvage; comme, du reste, nous nous sentons heureuses aussi, au retour, de revenir vers gens et maisons.»

Gabrielle Roy. *Cet été qui chantait*. Québec, Éditions françaises, 1972, p. 11-13.

LE CHEMIN DE FER DU PEUPLE

À vrai dire, la construction du chemin de fer de Charlevoix est une oeuvre gigantesque qui mériterait d'être racontée longuement. Les équipes de travailleurs chargés de la construction affrontaient des conditions difficiles dans des secteurs isolés de Charlevoix tout le long du fleuve. Ils devaient demeurer sur place durant de longues périodes. La nourriture leur était livrée, à marée basse, par des gens de la région. Des abris de fortune étaient construits sur place pour loger tout ce monde. Plusieurs travailleurs étaient Charlevoisiens, mais d'autres provenaient de diverses origines: Italiens, Polonais, Suédois, Chinois, etc. Ce fut, en quelque sorte, un des premiers échanges interculturels d'importance vécu dans notre région. Bien de jeunes Charlevoisiennes tombèrent amoureuses de ces beaux étrangers ou *survenants* qui résidèrent alors dans la région. Un membre émérite de notre Société d'histoire de Charlevoix, Denis Zaccardelli de Québec, nous a d'ailleurs raconté que son

père était un de ces Italiens et qu'il a marié une jeune fille de Saint-Irénée au moment de la construction du rail. Sans doute plusieurs mariages semblables ont-ils eu lieu et d'autres rencontres amoureuses de ce genre ont existé aussi sans que l'histoire se termine obligatoirement devant l'autel... D'autre part, situation moins heureuse, le chemin de fer de Charlevoix coûtera cher en vies humaines: huit morts et dix-sept hommes blessés gravement. Le dynamitage peu sécuritaire du temps est surtout responsable de ces tragédies. La tradition orale a même retenu le souvenir d'un travailleur italien mort en avril 1914 dont le prénom Démétrius a été donné à un jeune garçon qui venait alors de naître à Petite-Rivière-Saint-François¹².

Sur le plan historique, le chemin de fer La Malbaie – Québec n'a pas le même impact sur la villégiature et le tourisme que ceux existant sur la rive sud. À Kamouraska par exemple, les villégiateurs surtout francophones se rendent sur place grâce au chemin de fer, et ce, dès le 19^e siècle. Toutefois, à La Malbaie, les touristes sont le plus souvent anglophones et viennent essentiellement par bateau dès 1840 dans la région. Ils ne changeront pas vraiment leurs habitudes par la suite et continueront de se rendre en grand nombre dans la région grâce aux bateaux blancs de la *Richelieu & Ontario* et de la *Canada Steamship Lines* jusqu'à l'interruption du service en 1965. Tant pis pour le chemin de fer Québec – La Malbaie qui sera d'abord et avant tout celui du peuple ordinaire des Charlevoisiens qui se l'approprièrent de toutes sortes de manière.

À la vérité, ce chemin de fer sera utile surtout pour les Charlevoisiens qui ne possèdent pas d'automobiles. Il suffit de revoir les premiers épisodes du téléroman *Le Temps d'une paix*¹³ pour concevoir qu'en 1920 Rose-Anna et les autres personnages de la série utilisent souvent ce chemin de fer, mais que

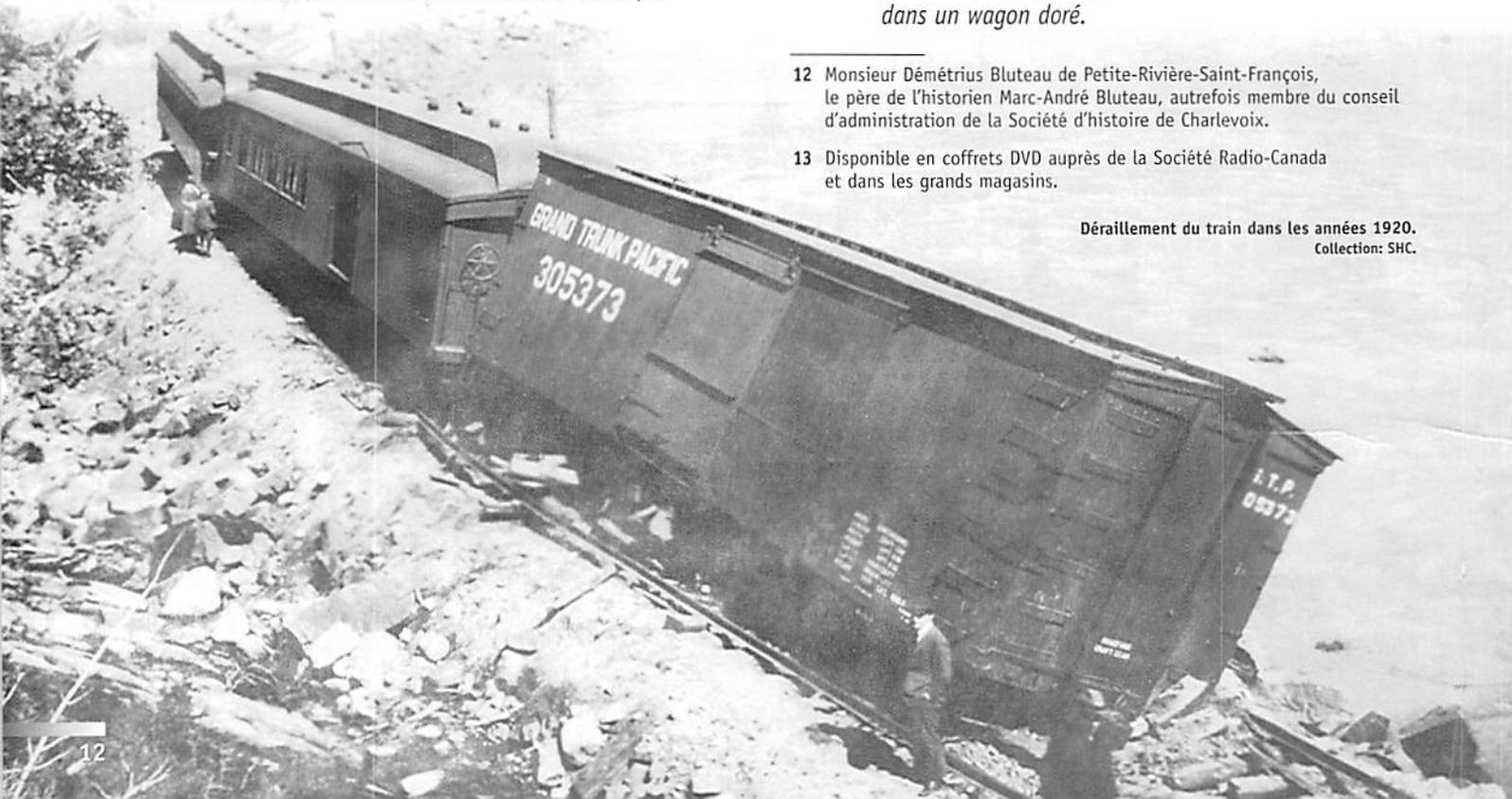
progressivement l'auto s'impose et que le service voyageur ne fait que périlcliter par la suite. Toutefois, j'allais dire heureusement, je suis de ceux-là dont les parents n'avaient pas d'automobile. Et nous marchions souvent sur le rail. Mon père par exemple se rendait de Pointe-au-Pic à La Malbaie pour faire des «commissions» en passant par le rail qui contournait le beau terrain de golf dit de Murray Bay et ce «pour aller plus vite» que par la route qui faisait de trop grands détours. Et puis nous allions au quai de Pointe-au-Pic par le rail aussi avec mon père qui me racontait la légende du «Trou de la fée» alors que nous passions devant ce cratère – merveille géologique que le temps avait sculpté – et où résidait une bien vilaine dame appréciant peu les enfants. Et j'y croyais. Il faut dire que nous étions plus naïfs que les enfants d'aujourd'hui et, qu'à l'époque, au lieu d'une route trop conventionnelle érigée dans les années 1970, le fleuve qui se rendait alors jusque-là frappait encore le rail de toute sa force. Et l'été, combien de jeux avons-nous faits sur le rail avec les autres enfants. Nous devenions indiens, je pense, en mettant l'oreille sur le rail pour entendre *si le train va arriver* comme Robert Charlebois le chante dans *Fu Man chu*. Je sais aussi que plusieurs enfants d'hier – et qui sait d'aujourd'hui – ont pu faire l'école buissonnière grâce au rail du chemin de fer de Charlevoix notamment après la construction de la Polyvalente du Plateau à La Malbaie en 1971. En effet, il est si simple pour un élève un peu rêveur ou trop aventureux de se rendre sur le rail non loin de l'école polyvalente et de retourner chez lui tranquillement... Un peu comme le décrit le poète français Jacques Prévert:

*En sortant de l'école
nous avons rencontré
un grand chemin de fer
qui nous a emmenés
tout autour de la terre
dans un wagon doré.*

12 Monsieur Démétrius Bluteau de Petite-Rivière-Saint-François, le père de l'historien Marc-André Bluteau, autrefois membre du conseil d'administration de la Société d'histoire de Charlevoix.

13 Disponible en coffrets DVD auprès de la Société Radio-Canada et dans les grands magasins.

Déraillement du train dans les années 1920.
Collection: SHC.



TOUJOURS DANS LA LUNE

J'entends que le rêve n'est pas terminé. Tant mieux. Certains s'approprient à rêver encore et qui sait mieux le chemin de fer de Charlevoix. D'autres l'ont pourtant remis en marche dans les décennies 1980 et 1990. Pas avec succès. Le nouveau rêve qui surgit au seuil de ce nouveau millénaire sera-t-il aussi un échec? Il ne le faudrait pas. Souhaitons plutôt que ce chemin de fer dans la lune nous étonne et nous émerveille même en ces jours où le capital implacable parle bien plus fort que les rêveurs aux accents trop poétiques.

Que retenir? Le chemin de fer de Charlevoix est un bien inestimable. Il appartient d'abord et avant tout à la communauté qui le côtoie et qui a contribué de toutes les manières à le créer ou à le recréer. C'est un héritage social et un bien économique à remettre à ceux et celles qui viendront, un espace écologique à préserver absolument. Pour qu'il existe encore il faut rêver grand, avec respect et que nul ne soit rejeté de ce grand projet, du simple marcheur au poète, à l'enfant, à l'adulte, aux riches comme aux plus pauvres, entre le fleuve fascinant et la montagne magnifique, toujours en équilibre précaire comme la vie qui s'ébat autour de ce chemin de fer dans la lune et pourtant bien sur notre terre de Charlevoix.

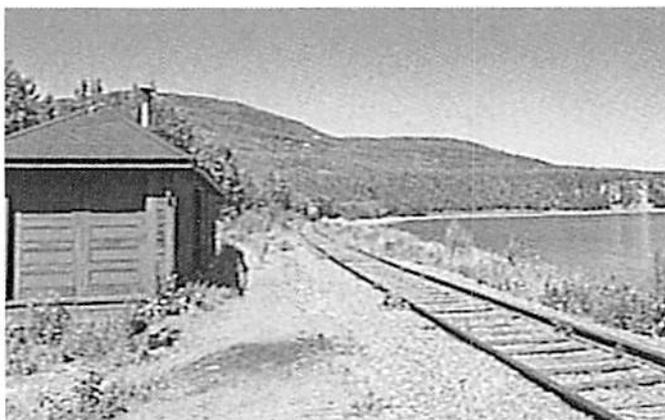


La gare de Petite-Rivière-Saint-François en août 1972. Collection: Marc Carrette.

La gare de Baie-Saint-Paul est la seule à subsister encore aujourd'hui. Elle a toutefois été amputée d'une partie de son édifice original.

Photo: Denis Fortier.

ANCIENNES GARES DE CHARLEVOIX



La gare du Cap-aux-Oies a été rendue célèbre notamment comme site de tournage du *Temps d'une paix*. Collection: Denis Fortier.



La gare des Éboulements encore en fonction le 11 août 1968. Photo: Roger Boisvert.



La gare de Saint-Irénée. Collection privée.



Le chemin de fer de Charlevoix ENTRE ESPOIRS ET DÉSILLUSIONS

Par CHRISTIAN HARVEY

L'actualité récente de certains scandales politiques – dont l'existence est loin de constituer une première en la matière – confirme en quelque sorte une constante bien présente de l'histoire canadienne. À cet effet, la construction de lignes de chemins de fer s'avère une source inépuisable de grenouillages de toutes sortes. Pensons seulement au scandale du Pacifique (1873)¹ ou celui de la Baie des Chaleurs² (1891) où la collusion entre le politique et l'économique a débouché sur de véritables sagas. Pourtant, le développement régional a passé au 19^e siècle, aux quatre coins du Canada, par l'acquisition de ce moyen de transport essentiel. Une réalité dont la portée a été bien comprise par les élites de Charlevoix et par des investisseurs intéressés (ou trop peu) à mettre à profit cette infrastructure.

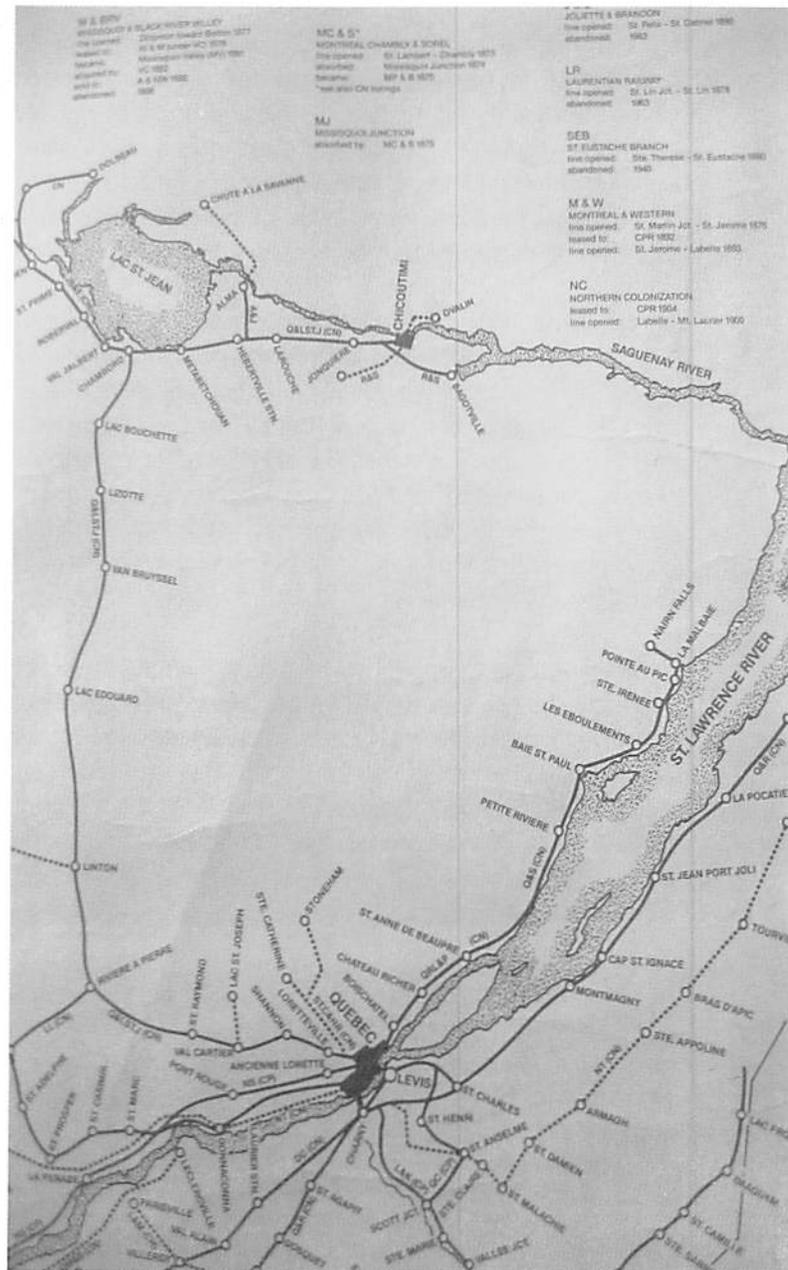
Dès lors, la construction d'un lien ferroviaire reliant la région à la capitale, et même au Saguenay – Lac-Saint-Jean, apparaît pour bon nombre de Charlevoisiens du dernier quart du 19^e siècle comme une condition *sine qua non* à un développement économique régional. Pourtant, ce coin de pays tarde à se doter de cet instrument dont l'avènement au Canada correspond au démarrage de la révolution industrielle. En effet, il faut attendre le 1^{er} juillet 1919 avant d'assister à l'arrivée d'un premier train à la gare de La Malbaie. Que faut-il en comprendre?

Pour certains, il s'agirait d'une volonté de groupes capitalistes de maintenir un contrôle sur l'espace charlevoisien afin de s'assurer qu'il demeure un lieu de villégiature paisible et ainsi empêcher l'apparition d'autres formes d'industries³. Cette explication, battue en brèche dans l'important ouvrage *Histoire de Charlevoix*, ne tient évidemment pas la route face à un examen le moins documenté du sujet. Du coup, le phénomène s'explique plutôt par la faible capacité de la région à attirer des investisseurs en raison de ressources naturelles limitées sur son territoire⁴. Qui plus est, le projet de la construction d'un chemin de fer dans Charlevoix ne représente le plus souvent, pour les sociétés ferroviaires intéressées à mener à terme un tel projet, qu'une étape intermédiaire afin de rejoindre des régions plus attirantes – financièrement parlant – comme le Saguenay – Lac-Saint-Jean ou le Labrador. Une fois ces projets d'envergure délaissés, ne demeure plus qu'un chemin de fer Québec – La Malbaie bien tardif à l'avenir quelque peu incertain. Car, en bout de ligne, la construction d'un chemin de fer ne constitue pas un acte désintéressé.

1 En avril 1873, le Parti libéral du Canada révèle que Hugh Allen, un directeur de la Compagnie du Pacifique (CP) qui a reçu le contrat de construction du chemin de fer Transcontinental, a donné 360 000 \$ à la caisse électorale du Parti conservateur pour l'élection fédérale de 1872. Ce scandale force la démission du gouvernement conservateur de John A. Macdonald en octobre 1873.

2 En août 1891, on annonce qu'une subvention de 175 000 \$ destinée à la Compagnie de la Baie des Chaleurs – société chargée de relier par train Gaspé au chemin de fer Intercolonial – a été détournée. On apprend qu'une partie des fonds fut versée à la caisse électorale du Parti libéral (provincial) dirigé par le premier ministre du Québec d'alors, Honoré Mercier. Ce scandale mène à la chute du gouvernement Mercier.

3 Serge GAGNON. *L'émergence du tourisme au XIX^e siècle: l'exemple de Charlevoix. Une analyse morphologique, dynamique et sémiotique.* Québec, thèse de maîtrise (Université Laval), 1996. 154 p.



Carte provenant du local de la Société de modélisme ferroviaire. Photo: Denis Fortier.

LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER: UN ACTE DÉSINTÉRESSÉ?

Tel un conte, il est possible d'expliquer la réalité sociale sous un mode enchanté: de grands personnages assument contre vents et marées la construction de ces immenses infrastructures de transport que représentent les chemins de fer à la poursuite du seul bien commun⁴. La vertu peut être évidemment au rendez-vous à ne point douter. N'empêche. Quels sont donc les véritables intérêts derrière la construction ou non d'un chemin de fer? Pourquoi faire face à des investissements, somme toute, relativement élevés et à des défis techniques importants? Pour ce faire, présentons quelques remarques générales sur la question.

En elle-même, l'exploitation d'une ligne de chemin de fer permet aux entrepreneurs de générer des recettes grâce aux tarifs prélevés auprès des voyageurs et par le fret total (revenu tiré du transport des marchandises) en circulation. Donc, un lieu peuplé et doté de nombreuses industries permet assurément de générer des profits substantiels. De plus, la propriété par des actionnaires de cette même société d'une industrie quelconque sur le territoire prochainement desservi par le nouveau chemin de fer peut, il va sans dire, permettre de joindre l'utile à l'agréable et d'accroître potentiellement les bénéfices du projet...

Au préalable, il est évidemment primordial de s'assurer d'un financement suffisant pour la construction de la ligne de chemin de fer. À la fin du 19^e siècle, le gouvernement québécois offre une aide publique importante à des sociétés privées, contre un certain nombre de garanties, à chaque mille de chemin de fer construit. Des pressions politiques doivent être faites afin d'obtenir ces sommes auprès des autorités gouvernementales, d'où l'importance de compter sur des personnalités influentes au Conseil d'administration...

Or, des rivalités entre entreprises et régions (plus peuplées et possédant des richesses naturelles) peuvent souvent privilégier certains projets aux dépens d'autres en ce qui concerne l'octroi de l'aide gouvernementale. Sans quoi, il faut se tourner vers les marchés financiers pour s'assurer d'un financement, notamment par l'émission d'actions, ou fusionner différentes sociétés afin d'atteindre une masse critique sur le plan des actifs. Le tout n'est pas sans risque.

Les élites et les populations régionales considèrent elles aussi qu'il est dans leur intérêt de favoriser la construction d'une ligne de chemin de fer devant les relier aux grands centres. À la clé, un transport plus facile des personnes et des marchandises pendant les longs mois d'hiver (mi-novembre à mi-avril) où toute navigation devient impossible. De plus, le chemin de fer favorise l'apparition potentielle de nouvelles industries (souvent liées à l'exploitation des richesses naturelles) dans la région, assurant du coup la création d'emplois. Toutefois, ces populations possèdent rarement – du moins pour les régions dites éloignées – les capitaux et les liens avec le monde financier nécessaires à la concrétisation de ce type de projet. Les pétitions deviennent souvent ainsi les seuls moyens de se faire entendre auprès des gouvernements.

La construction d'un chemin de fer met en jeu toute une série d'intérêts essentiellement financiers dont l'assemblage accélère ou retarde sa concrétisation effective. Voyons maintenant le déroulement du processus dans la région de Charlevoix.

4 Serge GAUTHIER et Normand PERRON. *Histoire de Charlevoix*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2000. p. 232.

5 Pour une réflexion sur la notion d'intérêt voir: Pierre BOURDIEU. *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*. Paris, Seuil, 1994. 247 p.

Arrivée du premier train
à La Malbaie le 1^{er} juillet 1919.
Collection: SHC.



UNE CONSTRUCTION, PAS À PAS

L'idée de construire un chemin de fer dans Charlevoix remonte loin. Dès 1856, la *Quebec & Saguenay Railway* projette l'établissement d'un lien ferroviaire entre Charlevoix et Québec⁶. L'entreprise connaît peu de développements probablement en raison du caractère hasardeux du projet. Il faut attendre 25 ans plus tard, soit en 1881, pour qu'un projet véritablement sérieux soit repris par la Compagnie du chemin de fer *Quebec, Montmorency & Charlevoix Railway (QMCR)*⁷. Cette société désire alors relier la capitale à la rivière Saguenay. Quelques facteurs (et des intérêts, il va sans dire) favorisent l'avancement, du moins partiel, du dossier dans la conjoncture d'alors.

D'entrée de jeu, il faut bien considérer le fait que la région de Charlevoix, en elle-même, ne constitue pas l'unique source de motivation des investisseurs à développer un chemin de fer. L'avenir agricole et industriel du Saguenay – Lac-Saint-Jean représente un argument encore plus favorable à l'érection d'un lien ferroviaire transitant par Charlevoix⁸. La construction d'une ligne directe passant par Saint-Urbain ou joignant la rivière Saguenay – un possible port libre de glaces 12 mois par année – comme le propose la *Quebec, Montmorency & Charlevoix*, rend potentiellement rentable l'opération avec un fret de marchandises important et le transport de nombreux voyageurs ou colons. Pour sa part, Charlevoix compte sur une population peu importante et son potentiel industriel est beaucoup moins évident.

Des tentatives de développement minier, au 19^e siècle, se soldent par un échec notamment à Saint-Urbain avec l'exploitation du minerai de fer. De plus, la ressource forestière facilement exploitable s'avère limitée et les grandes entreprises,

dont les Price, se tournent vers le Saguenay dès son ouverture en 1842. Autre problème, le pouvoir hydroélectrique dans la région est minime en raison de rivières au débit peu imposant. En somme, le projet de relier Québec par chemin de fer à la région de Charlevoix, additionné d'un tronçon vers le Saguenay, apparaît dans ce contexte comme potentiellement une bonne affaire. D'autres voient les choses autrement.

Certes aux yeux d'éventuels investisseurs, le lien ferroviaire de Québec avec le Saguenay est important, mais son tracé ne passe pas nécessairement par Charlevoix. D'autres sociétés ferroviaires proposent des parcours différents dont celui dit du «chemin des jésuites» traversant le parc des Laurentides, vers le Lac-Saint-Jean. Qui plus est, pour appuyer leurs dires, l'éventuel trajet par Charlevoix n'offre pas, selon les observateurs, suffisamment de bonnes terres arables pour assurer l'installation des colons⁹. Dès lors, la première société à trouver le financement nécessaire pour la construction du chemin de fer remportera la mise...

Tel qu'énoncé plus haut, l'État québécois d'alors souscrit des sommes importantes afin de favoriser le développement d'un réseau ferroviaire sur son territoire, le tout étant soumis à une vérification de la part des fonctionnaires de l'existence des ressources financières suffisantes des sociétés qui en font la demande. À cet effet, la *Quebec, Montmorency & Charlevoix* peut compter sur certaines personnalités importantes afin de s'assurer d'un suivi favorable auprès des instances gouvernementales : parmi les signataires de la demande de charte, l'on peut noter des libéraux bien en vue comme les frères Charles et François Langelier (maire de Québec de 1882 à 1890) et du député conservateur de Charlevoix Onésime Gauthier. Or, cela ne semble pas être, au départ, suffisant pour dénouer la bourse de l'État. En 1884, alors que la ligne de chemin de fer Québec – Lac-Saint-Jean est en construction, la *Quebec, Montmorency & Charlevoix* n'obtient toujours pas les subventions en terre demandées¹⁰. Faut-il voir en cette décision un effet de certaines pressions politiques? Il est difficile d'en juger. Or, dès 1888, la ligne de chemin de fer reliant le Lac-Saint-Jean à Québec est terminée. L'idée d'ériger une voie ferrée vers le Saguenay transitant par Charlevoix perd quelque peu de son intérêt pour la *QMCR* (cela se vérifiera par la suite) bien que des projets analogues seront proposés par d'autres jusque dans les années 1920¹¹. Heureusement pour cette compagnie, de nouvelles perspectives favorables se présentent à la *QMCR* alors que le financement gouvernemental est finalement accepté (correspond à plus de 4 000 \$ par mille construit!).

6 Jacques PHARAND. *Les tramways de Québec*. Beauport, MNH, 1998. p. 31.

7 Idem. p. 34.

8 GAUTHIER et PERRON p. 139.

9 Idem. p. 139.

10 GAUTHIER et PERRON, p. 140.

11 Idem, p. 230.

En effet, le site de pèlerinage de Sainte-Anne-de-Beaupré représente, avec la construction d'un chemin de fer, une source de revenus substantiels avec le transport de milliers de voyageurs venus se recueillir en ce lieu de culte de grande renommée. Le tout ne fera que s'accroître. Le 28 janvier 1887, le pape Léon XIII annonce l'élévation à titre de basilique mineure de l'église de Sainte-Anne-de-Beaupré¹². La QMCR tire profit de ces événements. En août 1889, le chemin de fer se rend à la basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré puis, le 7 octobre 1894, jusqu'à la localité de Saint-Joachim. Toutefois, le chemin de fer de la QMCR n'ira pas plus loin. Bien que le financement soit accepté (plus de 300 000 \$) pour la construction des 60 derniers milles vers La Malbaie, les travaux cessent mystérieusement. Le 12 janvier 1895, le gouvernement propose d'accorder à la QMCR la somme de 100 000 \$ si la compagnie offre de mettre en parfait état le tronçon déjà construit et la promesse d'ériger une gare à Québec¹³. Plusieurs crient au scandale. Des pétitions circulent dans Charlevoix, notamment dans le *Courier de Charlevoix* du 28 mars 1895, pour dénoncer ces tractations. Les élites et la population de Charlevoix ne disposent guère d'autres canaux pour marquer leur mécontentement devant cette situation jugée par eux scandaleuse. Ces derniers n'ont pas les capitaux nécessaires afin de mettre eux-mêmes un tel projet en marche. Un homme d'affaires vient bientôt bousculer la situation.

LA PROMESSE DE FORGET

La figure du financier Rodolphe Forget (1861-1919) demeure, à bon titre, intimement liée à la construction du chemin de fer de Charlevoix comme à d'autres projets majeurs de développement dans la région¹⁴. Il ne s'agit encore (et toujours) pas d'un acte désintéressé de sa part. L'entreprise répond à la fois à ses intérêts financiers et électoraux.

En effet, à l'élection fédérale de 1904, Rodolphe Forget brigue les suffrages dans la région de Charlevoix sous la bannière conservatrice. Le saut en politique représente pour lui notamment l'occasion de concrétiser son projet de créer une institution bancaire rendant possible le financement de ses nombreux projets. Dès lors, il fait du prolongement du chemin de fer de Saint-Joachim à La Malbaie un des enjeux électoraux majeurs de sa campagne. Ses adversaires parlent d'un «chemin de fer dans la lune» afin de se moquer du projet ayant déjà connu quelques écueils. Malgré tout, Rodolphe Forget remporte l'élection devant son adversaire libéral Charles Angers par seulement 81 voix... Le pari est gagné et il ne reste plus qu'à concrétiser le tout. Il s'agira d'un travail gigantesque et, comme le révélera la suite des choses, fort risqué sur le plan du financement.

Le chemin de fer de Charlevoix représente également un moyen de favoriser d'autres projets personnels de développement dans la région. En décembre 1903, Rodolphe Forget fait son entrée au sein du conseil d'administration de la *Labrador Electric and Pulp Company* dont l'objectif est de harnacher les eaux de la rivière Malbaie afin d'y ériger un barrage hydroélectrique et ainsi actionner les turbines d'une future usine de pâtes¹⁵. Un projet qui aboutira, en mai 1912, au début de la production de la pâte mécanique à Clermont (Chute Nairne). Le chemin de fer devait permettre d'assurer un écoulement plus facile de la production de cette usine projetée.

12 PHARAND, p. 35.

13 Idem, p. 41.

14 Christian HARVEY. «Rodolphe Forget: villégiateur-mécène ou financier retors?», *Revue d'histoire de Charlevoix*, 44 (octobre 2003): 16-18.

15 Christian HARVEY et Serge GAUTHIER. *Une usine à Clermont. Un développement industriel en milieu régional*. Baie-Saint-Paul, Société d'histoire de Charlevoix, 2004. p. 2.



«Petit train électrique de la Bonne Sainte Anne» en 1951 alors qu'un train de voyageurs du Canadien National circule à l'arrière! Photo: Revue Sainte-Anne.

Pourtant, pour Rodolphe Forget, des projets bien plus vastes rendent la construction du chemin de fer de Charlevoix désirable. Le financier canadien-français assure les investisseurs intéressés (et d'outre-Atlantique) de l'intérêt de continuer subséquemment une voie ferrée jusqu'à Baie-Sainte-Catherine ou même mieux, Sept-Îles, et ainsi disposer d'un port libre des glaces 12 mois par année, facilitant du coup la navigation transatlantique pendant la période hivernale. De plus, il fait miroiter l'idée d'un développement futur du riche potentiel forestier jusqu'au Labrador transitant par la ligne du chemin de fer de Charlevoix. Des projets d'une vaste ampleur. Nul doute. Trop grande ambition ou sens inouï des affaires? Probablement un peu trop avant son temps.

Afin de réaliser son projet, Rodolphe Forget fonde en 1905 la Compagnie du chemin de fer Québec et Saguenay, dont la charte initiale parle de la construction d'un chemin de fer devant relier les chutes Montmorency à la rivière Saguenay. Un tel projet exigeait des capitaux importants. Nous avons déjà indiqué dans un article précédent la stratégie de Rodolphe Forget de financer ses projets, dont le chemin de fer, grâce à des capitaux français¹⁶. Or, il pilote également une fusion de ses diverses entreprises de la région de Québec toutes reliées à l'exploitation de l'hydroélectricité et des chemins de fer. Le tout vise à assurer une consolidation des actifs et à donner confiance aux investisseurs. Cette fusion, dont fait partie la *Quebec & Saguenay*, se déroule en novembre 1909 en donnant lieu à la formation de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company* surnommée «le merger».

La construction du chemin de fer débute en 1910-1911. En 1914, plus de 90 % des travaux de nivellement entre Saint-Joachim et La Malbaie sont effectués, mais le rail n'est toujours pas installé, sauf sur la section reliant l'usine de pâte mécanique de Clermont (Chute Nairne) au quai de Pointe-au-Pic.

Constamment retardée par des problèmes financiers et de confiance des investisseurs français, l'État canadien prend la relève dans la poursuite de la construction du chemin de fer de Charlevoix. En 1916, une loi adoptée à la Chambre des communes autorise l'achat du chemin de fer par le gouvernement, une transaction complétée seulement en 1919. Nous ne nous étendrons pas sur les nombreuses difficultés financières connues par Forget à cette époque. En bout de ligne, un premier train arrive le 1^{er} juillet 1919 à La Malbaie. Et puis, enfin, est-ce que sont venus les lendemains qui chantent?

DE QUELQUES DÉSILLUSIONS

L'arrivée du chemin de fer s'effectue au grand plaisir, il va sans dire, de la population de Charlevoix. La population régionale dispose enfin d'un moyen de briser un certain isolement pendant les mois d'hiver (très longs!) grâce à ce transport abordable vers les grandes villes comme Québec et Montréal. Néanmoins, le tout se produit bien tardivement, soit plus de

60 ans après la liaison ferroviaire, sur la rive sud, entre Rivière-du-Loup et Québec. Les bénéfices tant espérés apparaissent, dès lors, quelque peu dilués et les promesses de développement mises à mal.

Déjà, à cette époque, l'automobile a fait son apparition et, bientôt, des améliorations notables sont apportées à la route dans le secteur des Caps datant des années 1820. Le gouvernement de Louis-Alexandre Taschereau, dans les années 1920, désire doter le Québec d'un véritable réseau de grandes routes carrossables reliant les quatre coins de la province. Ainsi, le 27 août 1925, une grande route (la fameuse «route 15») est finalement inaugurée entre Québec et La Malbaie, facilitant du coup la circulation entre ces deux destinations. Ils ne sont pas légion au départ, mais les automobiles font rapidement leur chemin...

De plus, l'industrie du cabotage demeure bien vivante, à cette époque, dans Charlevoix et constitue souvent aux yeux des Charlevoisiens le moyen le moins coûteux de transporter les marchandises (bois, produits agricoles et autres) vers une ville comme Québec. Les marchands de la région voient eux aussi à s'approvisionner en diverses marchandises pendant la période estivale par l'entremise des goélettes des villages riverains de Charlevoix. Même l'usine de pâte de papier de Clermont, potentiellement une importante cliente du chemin de fer, préfère au tournant des années 1920 utiliser le port de Pointe-au-Pic afin de livrer le produit, privant le chemin de fer d'un fret important. Le cabotage demeure ainsi le moyen de transport des marchandises dominant dans l'économie régionale jusque dans les années 1960-1970.

La renommée de Murray Bay en tant que site de villégiature demeure indissociable des «bateaux blancs» de la *Richelieu & Ontario*, puis de la *Canada Steamship Lines* (CSL). L'arrivée du chemin de fer de Charlevoix ne peut modifier cette habitude bien ancrée chez la plupart des villégiateurs de se rendre à cette destination en bateau. Ce moyen de transport demeure plus «classe» pour ceux-là intéressés à garder leur «standing». Le train, ça fait quelque peu «populo», même en première classe! Le train n'a pas vraiment la cote auprès d'urbains fortunés à la recherche justement d'un monde figé dans une image folklorique. En septembre 1914, l'Association de la Pointe-au-Pic, présidée par William Taft, se plaint des dangers reliés aux passages à niveau sur la ligne reliant l'usine de Clermont au quai de Pointe-au-Pic. Un exemple parmi tant d'autres d'un appui mitigé des villégiateurs au chemin de fer.

16 HARVEY. «Forget...», p. 17.

Pourtant l'arrivée du train favorise quelques-uns. Des producteurs laitiers en profitent notamment pour écouler la crème vers la ville de Québec. Or, c'est surtout l'hospice Sainte-Anne de Baie-Saint-Paul (fondé en 1889) qui représente l'un des principaux bénéficiaires du lien ferroviaire. Les faibles coûts d'opération d'un centre dans la région constituent un avantage par rapport à ceux d'autres régions et la construction du chemin de fer facilite le transport des patients en Charlevoix. Du coup, le nombre de pensionnaires passe ainsi de 113 en 1911, à 275 en 1921 à plus de 709 en 1931. Autre fait notable, la construction de la ligne de chemin de fer a indirectement permis de freiner durablement l'érosion des terres dans les localités riveraines comme Petite-Rivière-Saint-François qu'on travaillait à un certain moment à relocaliser sur les hauteurs de Saint-Placide¹⁷.

Du coup, dans ce contexte, c'est plutôt sans surprise que le service quotidien est interrompu, dès novembre 1919, faute d'un trafic suffisant. Cela en dit beaucoup sur les possibilités limitées du tronçon existant. Des problèmes de fonds dont la portée se répercutent des années 1970 à aujourd'hui.

DES TENTATIVES DE RENOUVELLEMENT

Les améliorations apportées à la route dans le secteur des Caps dans les années 1970 portent un coup fatal au cabotage dans Charlevoix. Le chemin de fer n'apparaît toujours pas comme une alternative valable pour bon nombre d'entreprises et le camionnage prend rapidement le dessus. En avril 1977, le transport des voyageurs sur la ligne de chemin de fer de Charlevoix, gérée par le Canadien National (CN), prend définitivement fin. L'automobile devient un moyen de transport efficace pour se rendre à Québec en moins d'une heure trente (selon le conducteur) à partir de La Malbaie.

Des projets nouveaux sont aujourd'hui présentés pour le chemin de fer de Charlevoix par le Groupe Le Massif. Déjà, en 1973, un rapport de la firme SOTAR propose d'assurer un accès au futur centre de ski Le Massif de la Petite-Rivière-Saint-François par chemin de fer. Faute de moyens, la plupart des propositions de ce plan d'aménagement sont laissées de côté¹⁸. Est-ce que la concrétisation de ce projet dispose actuellement d'un climat plus favorable?

Géré depuis 1994 par Chemin de fer Charlevoix, le lien ferroviaire permet le transport des marchandises (entre autres, argile, bois d'œuvre, ciment, copeaux, papier et peroxyde) notamment pour Abitibi Consolidated, pour les Câbles BICC et Krueger. L'état de détérioration actuelle de la ligne de chemin de fer de Charlevoix – facilement observable – impose une limitation de la vitesse de circulation des trains de marchandises. Qui plus est, de fréquents déraillements sont notés au cours des dernières années. Un éventuel projet de train à vocation touristique implique un investissement de sommes considérables pour remettre en état la ligne de chemin de fer, et ce, tant pour assurer la sécurité des voyageurs que pour atteindre une vitesse de déplacement relativement normale. Adviene que pourra!

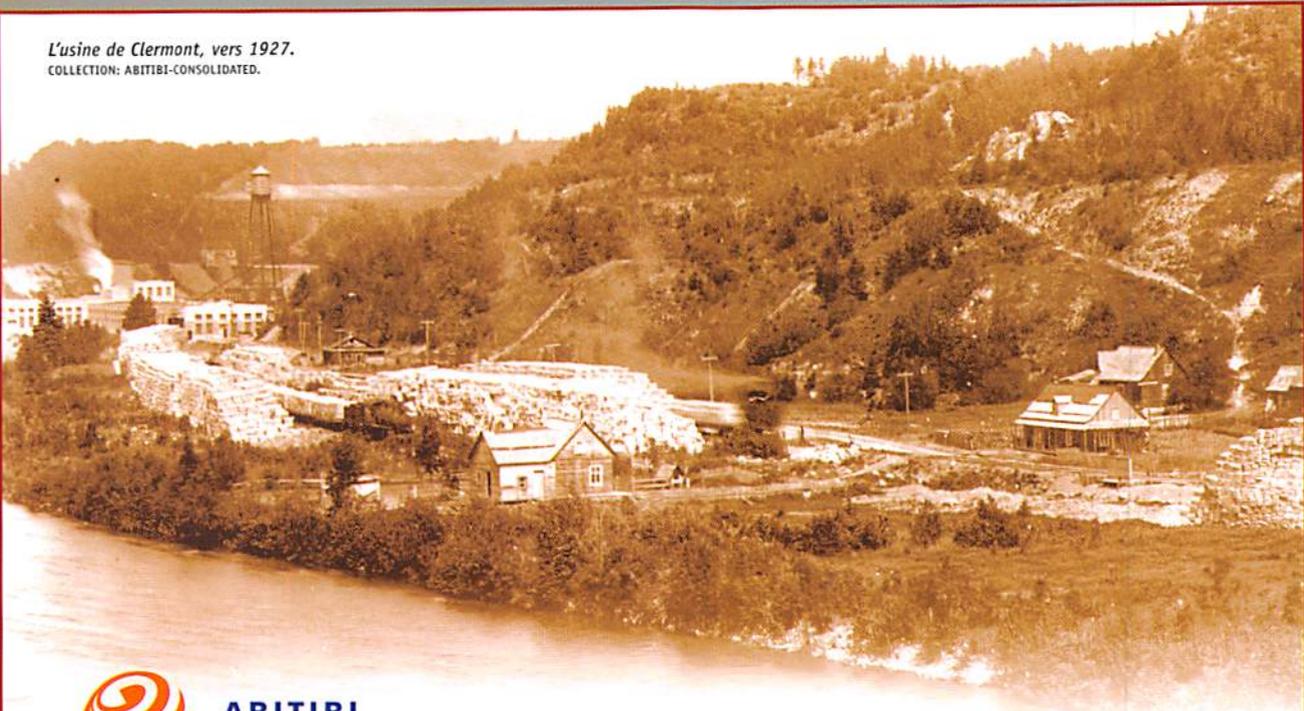
17 Serge GAUTHIER et Christian HARVEY
«Saint-Placide, un village en pays de montagnes»,
Revue d'histoire de Charlevoix, 37 (Juin 2001): 2-11.

18 Voir numéro 45 de la *Revue d'histoire de Charlevoix*
(février 2004) consacré à ce sujet.

Le Tortillard le 30 juillet 1985.
Il a transporté 54 000 personnes cette deuxième année.
Photo: Adrien D'Astous.



L'usine de Clermont, vers 1927.
COLLECTION: ABITIBI-CONSOLIDATED.



**ABITIBI
CONSOLIDATED**

Compagnie Abitibi-Consolidated du Canada
Division Clermont
100, rue Donohue
Clermont (Québec)
G4A 1A7

*Abitibi-Consolidated du Canada est un fier
partenaire du chemin de fer de Charlevoix
et nous voulons témoigner de son
importance historique pour notre industrie.*

La Municipalité de Petite-Rivière-Saint-François

EST HEUREUSE DE SOULIGNER CETTE PARUTION

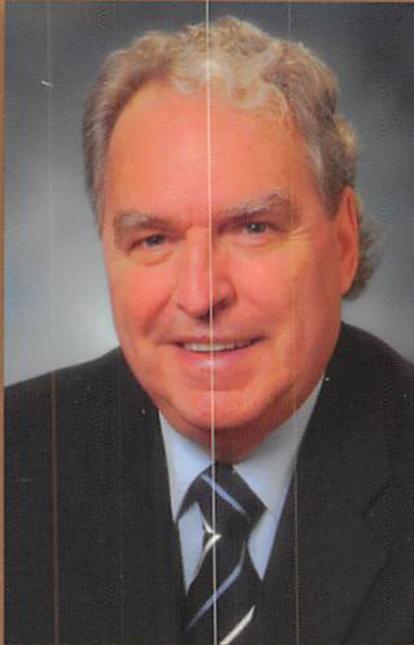
SUR L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DE CHARLEVOIX!

La locomotive à vapeur 4-8-2
Bullet Nose Betty numéro 6060
longe la rive nord du fleuve Saint-Laurent
le 26 septembre 1976, près
de Petite-Rivière-Saint-François,
lors du retour d'une excursion
spéciale de deux jours
de Montréal à La Malbaie.

PHOTO: EARL ROBERTS.

1067, rue Principale
Petite-Rivière-Saint-François
(Québec)
munprsf@charlevoix.net
www.petiteriviere.com





ROSAIRE BERTRAND

Député de Charlevoix

*Vice-président de la Commission
des finances publiques*

*Ce 52^e numéro de la
Revue d'histoire de Charlevoix
nous offre un autre volet de notre belle histoire.*

La ligne de chemin de fer qui relie Québec à La Malbaie est sans contredit le trajet le plus panoramique qui soit. Longeant le fleuve Saint-Laurent sur la majeure partie de son trajet, cette ligne ferroviaire a su charmer nombre de passagers au fil des ans. Depuis des décennies, mis à part quelques soubresauts et tentatives de relancer le transport de passagers, seule la marchandise a transigé par cet axe. Au tout début, les gens de la ville prenaient le train, seul moyen de transport assez rapide et peu coûteux pour se rendre dans les vertes campagnes. Il en fut de même pour les campagnards, désireux de voyager vers la Côte-de-Beaupré ou Québec. L'histoire du chemin de fer nous rappelle toute la grandeur de son passé.

Aujourd'hui, rares sont celles et ceux qui connaissent les anses du Calvaire et de la Statue. Peu connaissent aussi l'existence d'un tunnel traversant la montagne à l'extrémité de la grande anse. Ces magnifiques attraits nous sont trop peu accessibles aujourd'hui, mais peut-être pourrons-nous les découvrir ou les redécouvrir un jour?