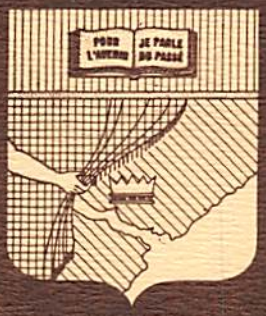
Saguenayensia

REVUE DE LA SOCIETE HISTORIQUE DU SAGUENAY

Volume 20 - Numéro 6 Novembre - décembre 1978

CE NUMERO CONTIENT:

- La route Québec-Saguenay
- En guise de mémoire
  "On s'en va au Saguenay"
  Voyage sur le Saguenay en hiver, vers 1919
  Comment se fait le voyage de Chicoutimi à Québec
- Le chemin de fer Québec et Lac-St-Jean
- Le "boulevard Talbot" a trente ans



JE DÉVOILE

CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIETE HISTORIQUE DU SAGUENAY

M. Léonidas Bélanger, président
M. le chanoine François Plourde, vice-président
M. Raoul Fortin, secrétaire
M. Jean Larouche, trésorier
Mgr Victor Tremblay, archiviste-consultant
M. Roland Bélanger, archiviste

Directeurs:

Mme Madeleine Maltais, Chicoutimi
MM. L'abbé Raymond Desgagné, Jonquière
Laurent Beaulieu, Chicoutimi
Charles Cooke, Chicoutimi
Edmond Pilote, Saint-Félicien
Louis Gauthier, Chicoutimi
Raoul Lapointe, Chicoutimi
Conrad Vanasse, Chicoutimi
Wilfrid Cyr, Jonquière
Gaston Gagnon, Chicoutimi
Maurice Ouellette, Chicoutimi
André Claveau, Chicoutimi
Benoît Ruelland, Chicoutimi
Marcel Claveau, Chicoutimi

SECTION DE GENEALOGIE

M. Léonidas Bélanger

COMITE DE REDACTION DE SAGUENAYENSIA

Directeur: Mgr Victor Tremblay
Assistant-directeur: M. Gaston Gagnon
Collaborateurs: Mme Louise Gagnon-Arguin
MM. Léonidas Bélanger
Marc Saint-Hilaire
Jacques Ouellet
Martin Ringuette
Jacques Tremblay
Administration: M. Roland Bélanger
Recrutement: M. Louis Gauthier
Publicité: M. et Mme Armand Demers
Expédition: Mme Jeanne Cooke
M. Louis Gauthier
Typographe: M. Thomas Parent

Les auteurs sont priés de soumettre leurs manuscrits dactylographiés à double interligne.
Les manuscrits et la correspondance doivent être adressés à la Société historique du Saguenay.

Aucune reproduction n'est autorisée sans le consentement écrit de l'auteur d'un article signé ou celui de la Société historique du Saguenay. Les éditeurs ne se tiennent pas responsables de la perte des manuscrits, des photographies ou des illustrations. La politique de la *Revue* a été définie dans le volume 20 - no 1 (janvier-février 1978), pp. 2-3. Nos articles sont répertoriés dans RADAR.
Copyright

LA SOCIETE HISTORIQUE DU SAGUENAY, 1976
ISSN 0581-295X

Saguenayensia

Revue de la Société historique du Saguenay

Volume 20 - Numéro 6 **Novembre - décembre 1978**

SAGUENAYENSIA

Directeur: Mgr Victor Tremblay
Président: M. Léonidas Bélanger
Secrétaire-trésorier: M. Roland Bélanger

ADRESSE:
C.P. 456
Chicoutimi, G7H 5C8
Téléphone: 549-2805

Imprimeur:
Le Progrès du Saguenay Ltée
316, avenue Labrecque, Chicoutimi

Membre abonné:
Canada: $15.00
A l'étranger: $18.00

Courrier de la deuxième classe
Enregistrement No 0849
Dépôt légal, 1er trimestre 1974
Bibliothèque nationale du Québec

SOMMAIRE

Editorial 141
- La route Québec-Saguenay 142
- En guise de mémoire
  "On s'en va au Saguenay" 148
  Voyage sur le Saguenay en hiver, vers 1919 149
  Comment se fait le voyage de Chicoutimi à Québec 150
- Le chemin de fer Québec et Lac-St-Jean 152
- Le "boulevard Talbot" a trente ans 165

ILLUSTRATION DE LA COUVERTURE
Le boulevard Talbot à l'Etape, mars 1958.
Photos: Jacques Boily.

EDITORIAL

LES COMMUNICATIONS

Le développement des moyens de communication est inhérent au développement économique. Et nos ancêtres aussitôt établis dans la région n'ont pas tardé à le comprendre. En cherchant à communiquer avec l'extérieur, ils ont voulu contrer l'éloignement géographique et instituer une série de rapports réciproques avec leurs proches et le monde qui les entourait. Ils ont dû pour ce faire s'armer de patience, convaincre les politiciens et retrousser leurs manches pour forger les outils nécessaires à leur propre développement.

Aussi, nous avons voulu dans ce numéro, rassembler différents textes touchant le problème des communications. Excluant délibérément pour les fins de la présente édition, quitte à y revenir plus tard, l'histoire de la navigation et de l'aviation, notre attention s'est portée sur l'histoire des routes de terre et du chemin de fer.

Vient donc en premier lieu la conférence de Mgr Victor Tremblay — il était à ce moment-là chanoine — prononcée devant les membres de la Société Historique de Québec, le 19 novembre 1952. Mgr Tremblay brossait alors une synthèse des routes de terre depuis le Chemin des Jésuites, première route entre Québec et le Saguenay à travers les Laurentides, jusqu'au boulevard Talbot. Dans la suite, on appréciera en guise de mémoire le récit de Mgr Eugène Lapointe sur la façon dont on se rendait de La Malbaie au Saguenay au début de la colonisation; également celui de Georges Gauthier — texte remarquable au niveau linguistique notamment — qui montre comment il partit de Sacré-Coeur pour se rendre au Saguenay et ce, en plein hiver vers 1919; enfin le récit du chanoine F.-X. Eugène Frenette, connu entre autres pour ses travaux sur le clergé du diocèse de Chicoutimi et sur l'histoire de La Malbaie, lequel raconte non sans humour, un voyage entre Chicoutimi et Québec en passant par Charlevoix avant la construction du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. L'histoire de ce chemin de fer fait l'objet de l'article de Rodolphe Gagnon, actuellement professeur à l'Université du Québec à Chicoutimi. Véritable outil de développement en ce sens qu'il permettait l'intégration de la région dans l'économie québécoise, le chemin de fer allait susciter cependant des dissensions très vives entre les habitants du Lac-St-Jean et ceux du Haut-Saguenay. Ce sont des dissensions et les conditions de travail ainsi que tout ce qui se rapporte à la construction d'une voie ferrée qu'il est question ici. Voulant finalement rappeler le trentième anniversaire de l'inauguration de ce qu'on a convenu d'appeler le "boulevard Talbot", nous avons demandé à M. Armand Demers ex-secrétaire du député de Chicoutimi et ministre de la Voirie dans le gouvernement Duplessis, de nous livrer les fruits de sa réflexion sur le sujet. Agréablement agrémenté par des photos inédites, l'auteur montre d'où est parti l'idée de cette route, décrit les phases de sa construction et fait ressortir son importance pour le développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Considéré aujourd'hui dans certains milieux comme inadéquate — l'histoire n'est-elle pas un perpétuel changement — l'établissement du "boulevard Talbot", à l'exemple du chemin de fer et des différentes routes de terre, constitue à juste titre un vibrant exemple de ténacité et de volonté des habitants de la région pour s'ouvrir au monde extérieur.

La rédaction.

Des sentiers primitifs au boulevard Talbot

La route Québec-Saguenay

La plus ancienne voie de communication entre Québec et le Saguenay est la route des airs. Elle a été inaugurée par les oiseaux à une date qu'il est impossible d'inscrire dans le calendrier. Elle appartient à la préhistoire; il faut laisser à l'imagination des savants le soin de nous la faire connaître par le détail.

Plus près de nous, et de nos jours, l'avion a commencé à partager la route des oiseaux. Le premier qui a survolé les Laurentides a réalisé l'aventure en 1919. Le 27 août il déposait à Roberval l'explorateur Munroe McLaren. Il s'appelait "La Vigilance"...

Dans l'hiver de 1943, on a inauguré un service régulier pour les voyageurs. J'ai été un passager de son quatrième voyage de Québec à Bagotville (en février 1943).

Le 1er mars 1943, le pilote O.P. Leach conduisait de Bagotville à Lorette, le premier couple en voyage de noces (Jean-Berchmans Boisvert et Jeannette Angers). Pour la circonstance, il porta sa vitesse à 180 milles à l'heure, et son altitude à 8,200 pieds.

Depuis, l'aviation a fait "du chemin" et est devenue chose ordinaire. — (Je la regarde comme hors de mon sujet, parce que ses routes sont partout et sans traces. Je trouve suffisant de la saluer au passage).

Je fais de même pour la navigation. La route maritime entre Québec et le Saguenay est un fait géographique qui n'est pas l'oeuvre des hommes; elle a son histoire, mais je l'élimine de mon sujet, où elle prendrait une place trop grande. Je réserve les moments de cette causerie à l'histoire de *la route de terre*, qui a plus qu'il n'en faut pour les remplir, puisqu'elle compte au moins cinq réalisations et couvre une période de près de trois siècles. (Pour en faire l'étude complète il aurait fallu au moins un an. Grâce à la documentation accumulée par la Société Historique du Saguenay, j'ai pu en dresser un aperçu convenable).

* * *

1. *Le chemin des Jésuites*

La première route de Québec au Saguenay est le "chemin des Jésuites".

C'est un problème de localiser ce chemin; on n'a trouvé nulle part, jusqu'à présent du moins, dans les textes, la moindre précision à ce sujet. On sait seulement qu'il mettait le poste de Métabetchouan en communication avec Québec à travers le pays.

Le poste de Métabetchouan, au bord du lac St-Jean, fut établi en 1676, en même temps que celui de Chicoutimi, pour servir de "résidence", c'est-à-dire de base d'opération aux missionnaires qui desservaient l'immense Domaine du Saguenay. — Ce Domaine englobait tout le pays des Montagnais, des Papinachois et des Mistassins: il allait de Nékoubau et Chibougamau, à l'ouest, jusqu'à la rivière Loisie, au-delà des Sept-Iles, à l'est; territoire qui correspond aux cinq grands comtés actuels de Roberval, Lac-St-Jean, Lapointe, Chicoutimi et Saguenay, avec en plus la région du lac Mistassini.

L'embouchure de la rivière Métabetchouan était, de temps immémorial, un lieu de ralliement des nations indiennes, et le Père Jean de Quen y avait établi une mission en 1652. En 1676, un poste de traite des fourrures y fut fondé, et la mission devint une *"résidence"*, avec une *chapelle* appropriée, de 35 pieds par 20, et une *ferme* pour assurer la subsistance des missionnaires et celle des Indiens, qui étaient souvent exposés à manquer de nourriture. — Les bâtisses du poste et de la mission, avec celles de la ferme, où les cultures, à part les jardins, couvraient une superficie de 300 acres, avec le moulin à farine, le petit moulin à scie et les autres dépendances, formaient un établissement important.

Le poste de Métabetchouan était à 75 milles de Chicoutimi, terme de la navigation. Comme, pendant l'hiver, on ne pouvait s'y rendre qu'à la raquette; et pendant l'été, en canot, il était impossible de transporter par là des animaux et du matériel lourd, comme sont les meules de moulin et certains instruments de culture. Voilà pourquoi on a ouvert un chemin à travers les terres pour atteindre Québec.

Grâce aux cartes du Domaine du Roi dessinées par le Père Laure, je crois avoir trouvé la course suivie par cette route, car le "Chemin de Québec" y est indiqué en toutes lettres, et en rapportant aux tracés de nos cartes la suite des rivières et des lacs qui correspondent au trajet indiqué, en relevant sur les cartes successives les modifications des noms géographiques, il m'a paru certain que, le *chemin des Jésuites* partait du *lac St-Charles*, passait à la *rivière Jacques-Cartier*, dont il suivait la vallée jusqu'*aux sources* de cette rivière, passait de là à la vallée de la *rivière Métabetchouan*, dont les sources sont dans le même terrain, et suivait à peu près cette rivière jusqu'à quelques milles de son *embouchure*, où il la rejoignait au Poste même. (1)

Deux lacs qui se trouvent sur le parcours du chemin indiqué par le Père Laure appartiennent à la rivière Métabetchouan: le Lac *Natouagami*, appelé aujourd'hui Métabetchouan, et le lac *Namepirich* (ou Amabiljsh), aujourd'hui lac à la Carpe.

Le trajet se rapprochait remarquablement de la plus courte distance; celle-ci était d'environ *130 milles*, moins que le double de la distance entre le Poste et Chicoutimi.

Nous n'avons aucune donnée positive sur la *qualité* de ce chemin. On comprend que ça ne devrait être qu'une sorte de sentier débarrassé pour passer à pied l'été et en traîneau l'hiver, avec des ponts rudimentaires sur les cours d'eau qu'il fallait traverser.

C'est par ce chemin, comme l'écrit J.-Edmond Roy, que les Jésuites "faisaient passer leurs bestiaux. On dit qu'il ne fallait pas plus de trois jours pour accomplir le trajet..." (2).

Dans les sobres annales de la mission on trouve quelques mentions de ces animaux qui ont fait le trajet... probablement en plus de trois jours...: en 1680 une vache; en 1681, un cochon, deux vaches, *un taureau.* — Celui-ci offre un intérêt particulier. Nous ignorons son nom, mais nous savons qu'il a appartenu à la noblesse, puisqu'il a été donné à la mission "par Mademoiselle de St-Denis". Sur la ferme de Métabetchouan, le brave animal a sans doute oublié toute prétention s'il en avait jamais eue, et, en plus de ses devoirs professionnels, il a dû, sous la conduite du dynamique Frère Malherbe, remplir les tâches qui étaient de sa compétence: tirer la charrue ou la charrette, traîner les charges de bois sur la neige, réchauffer l'étable en hiver et, durant l'été, sonder de la corne la solidité des clôtures et donner ses impressions sur les toilettes des Indiennes quand il y avait du rouge.

On peut rappeler que les bêtes ne faisaient jamais le voyage de retour par ce chemin; la minime partie de ces animaux qui revenaient dans la capitale s'y présentaient sous la forme des missionnaires ou des engagés qui les avaient mangés.

L'abandon de la résidence de Saint-Charles de Métabetchouan, après la mort du Père de Crespieul, en 1703, a réduit la circulation sur le *chemin des Jésuites;* il n'a dû servir qu'accidentellement, en hiver, quand un cas d'urgence a commandé un voyage du missionnaire ou du commis à Québec. En été les voyages se faisaient par Chicoutimi.

On ne l'a pas oublié cependant, ni abandonné, puisque le Père Laure l'a indiqué sur ses cartes, qui sont de 1731, et que l'ingénieur Joseph-Laurent Normandin, venu en 1732 marquer les limites du Domaine du Roi, en a reconnu les traces dans le voyage voisinage de la rivière Métabetchouan (3). — Les chasseurs ont dû s'en servir à l'occasion. Il était apparemment utilisable encore un siècle plus tard, puisque James McDougall disait, en 1824, dans son témoignage devant le Comité de l'Assemblée Législative: "On peut conduire des bestiaux ou toute espèce de troupeaux par terre de Québec au lac St-Jean". (4). Et dans leurs conclusions de l'exploration générale de 1828, les commissaires suggéraient spécialement d'explorer le pays qui doit vraisemblablement offrir la communication la plus directe, par terre, entre Québec et les anciens établissements des Jésuites au bord du lac St-Jean". (5).

C'est par l'ancien chemin des Jésuites que, dans l'hiver de 1859, on a transporté de Québec à l'embouchure de la rivière Métabetchouan la chaudière à vapeur et les machines destinées au premier bateau à vapeur construit au lac St-Jean.

Là, je crois, se termine son histoire. Histoire bien modeste et presque toute enveloppée dans le mystère, mais suffisante pour affirmer que la première route entre Québec et le pays du Saguenay à travers les Laurentides a joué un rôle qui lui donne droit de cité dans l'histoire du Canada.

Son tracé a le mérite d'être remarquablement direct, comme le montre la carte; il était assez bien trouvé pour être proposé par les arpenteurs Casgrain et Sullivan pour le passage du chemin de fer du Lac-St-Jean. C'est une note qu'il convient de signaler avant de tourner la page.

* * *

2. *Chemin du bas-Saguenay*

Il y eut un autre chemin entre Québec et le Saguenay à l'époque des missions sauvages. Par défaut d'indications, ou d'étude, on l'a souvent confondu avec celui dont je viens de parler (6), mais il est tout différent.

On le trouve sur une carte du "Cours de la rivière Saguenay" dressée par l'ingénieur du Roi N. Bellin en 1744 et insérée dans l'"Histoire de la Nouvelle-France" par le Père Charlevoix". C'est un tracé en double ligne pointillée allant directement du voisinage de Québec à l'Anse-St-Jean, avec la légende précise: *"Chemin entre deux chaînes de montagnes, qui conduit au lac St-Charles".* Ce tracé est reproduit sur la première carte anglaise de la province de Québec, de 1763, et de même, avec sa légende, sur celle de Paschal Taché datée de 1825.

Du même point de départ que le chemin des Jésuites près de Québec, le lac St-Charles, ce chemin conduisait au bas-Saguenay, en passant en arrière des masses montagneuses qui bordent le fleuve. *Le lac des Neiges* étant indiqué sur son parcours, on peut supposer que son tracé utilisait cette suite de vallées où passent la rivière des Neiges (affluent de la Montmorency), la rivière Malbaie jusqu'à son détour vers le fleuve, et la rivière St-Jean.

C'était sans doute un sentier fréquenté par les Indiens, et occasionnellement par les Blancs, qui passaient par là dans les saisons où les glaces rendaient le fleuve impraticable.

Nous n'en savons pas plus long sur son histoire comme chemin de Québec. — La partie de son parcours approchant l'Anse-St-Jean s'est confondue, à l'époque de la colonisation du Saguenay, avec la section nord du *chemin des Larais.* C'est par là qu'est arrivée de La Malbaie, en 1838, *la première équipe des* pionniers envoyés par la Société des Vingt-et-Un pour ouvrir le Saguenay à la colonisation. C'est au débouché de ce chemin que fut abattu *le premier arbre,* par le jeune François Tremblay, que ma naissance a fait devenir mon grand-père. (C'est également là que Thomas Simard, le premier pionnier de la paroisse des Bergeronnes, vint déposer les hommes et l'outillage transportés par sa goélette).

A partir de ce moment il y eut une circulation assez fréquente par le chemin des Marais, mais ce mouvement ne se rattachait pas à Québec et conséquemment n'entre pas dans le cadre que j'ai fixé à cette causerie. Dans ce que nous connaissons des rapports de cette époque il n'y a rien qui parle d'une route ancienne dont on aurait trouvé des tracés ou gardé le souvenir.

* * *

3. *Le chemin de St-Urbain*

La colonisation du Saguenay, entreprise par les gens du comté de Charlevoix en 1838, rendit nécessaire l'ouverture de chemins praticables entre les paroisses de Charlevoix et les établissements nouveaux; ceux-ci étaient mis par le fait même en communication avec Québec, déjà relié au pays de Charlevoix par des chemins plus ou moins anciens et plus ou moins réguliers.

Les colonisateurs avaient trouvé des passages, et trois paroisses se disputèrent l'avantage de présenter le meilleur pour le tracé d'un "chemin du Saguenay". *La Malbaie* offrait *le chemin des Marais,* qu'il suffisait de prolonger par le petit lac St-Jean jusqu'à la Grande-Baie: *Sainte-Agnès* poussait *le sien,* ouvert par ses gens dans la vallée de la rivière Malbaie et aboutissant aussi

à la Grande-Baie par le petit lac St-Jean; *Saint-Urbain* préconisait *un tracé* partant de là et atteignant le même terme en passant par le Gros Bras de la rivière du Gouffre et par le petit lac Haha. Il s'ensuivit une lutte épique pendant laquelle chacune des routes eut ses moments de succès et eut l'honneur de servir au transport, de la "malle de Sa Majesté". Le tracé de St-Urbain finit par l'emporter et c'est lui qui s'impose comme matière du troisième chapitre de cette causerie.

Son parcours, localisé pendant l'été de 1842 par des gens de St-Urbain conduits par Boniface Cimon et guidés par des sauvages (7), fut revu et fixé, du lac Nairne à la baie Haha, en 1843, par l'arpenteur Jean-Baptiste Duberger (8). — Les rivalités ont retardé les travaux de sa construction, qui n'ont commencé qu'en 1847. Mais déjà on y passait régulièrement, à pied l'hiver, à pied ou à cheval l'été.

Dans une lettre où *John Le Sueur* raconte son voyage de Québec à Chicoutimi, en mars 1845, il donne le détail de sa traversée, en raquettes, à partir de St-Urbain (9). Il nous apprend ainsi que des abris étaient aménagés de distance en distance pour les voyageurs, ce qui indique que le chemin était fréquenté. — C'est par ce chemin qu'en 1848 *la veuve Jean Maltais,* la première femme venue à Jonquière, traversa à cheval avec ses deux garçons pour commencer leur établissement à la Rivière-aux-sables.

Le chemin de St-Urbain a été *ouvert,* c'est-à-dire reconnu comme praticable en toute saison, en l'année 1849. Le 9 janvier 1850 arrivait à la Grande Baie, par cette route, *le premier courrier* du service postal régulier au Saguenay. Pendant plus de 40 ans — jusqu'à l'arrivée du chemin de fer à Chicoutimi, en 1893 — le courrier postal est venu par le chemin de St-Urbain. Ce qu'on sait des postillons qui se sont succédés dans la carrière fait supposer bien des aventures plus intéressantes à entendre raconter qu'à subir.

La distance entre les deux termes de cette traversée des montagnes était de 63 milles. Il restait une longueur de dix milles où le chemin n'était pas fait pour les voitures; et ça n'était pas encore achevé en 1869, (vingt ans après l'ouverture de la route!). Il n'y avait pas de pont sur la rivière Malbaie; on traversait ce cours d'eau au moyen d'un bac. — *Les étapes* d'une dizaine de milles, étaient marquées par des relais aux noms souvent pittoresques: La Galette, rivière Malbaie et Côte des Mouches, La Cruche, lac Huart, Petit Lac Haha, lac de la Belle Truite, Poste à Gamelin; mais on n'y trouvait que des misérables cabanes où, pendant longtemps, il n'y avait pas de résidents. Il fallait toujours y passer une ou deux nuits, même davantage quand on était "dégradé" par un mauvais temps.

Les grands bois gardent le secret des aventures et mésaventures de ceux qui passèrent par ce chemin jusqu'à ce qu'il fût enfin fermé à la circulation. — Nous possédons quelques récits révélateurs; les deux classiques sont ceux de Samuel Kelso qui fit le voyage en 1862, et de Jos.-Fr. Perreault, qui le fit en 1863 (10) (11). J'ai traduit en français celui de Kelso, mais il est trop long pour trouver place ici. — Voici un petit extrait de celui de Perreault.

(De Grande-Baie à Québec) — "Vendredi, le 27 (novembre), nous partîmes de bonne heure (de Grande-Baie) avec nos vivres et quatre de nos sauvages pour commencer la traversée du portage de St-Urbain. Nous étions le premier à tenter le passage cette année en voiture et on nous prédit que nous ne réussirions pas. (A cette époque on ne passait en voiture que l'hiver car il restait une partie du chemin qui n'était pas faite). Notre charretier hésita d'abord, mais nous lui donnâmes du courage en l'assurant que c'était de l'exagération et que nos sauvages après s'être fait un chemin de Québec au lac St-Jean, débarrasseraient bien la route, pour nous faire un passage. Tout alla pour le mieux jusqu'à une lieue du lac Haha! où le chemin n'est pas fait. C'est un sentier embarrassé de souches et de gros cailloux que nos deux chevaux franchirent en y laissant le fond des traîneaux, mais en conservant les patins. La tempête qui avait failli nous faire périr sur le lac s'était fait sentir également ici et une trentaine d'arbres renversés barricadaient le chemin ici et là. Chaque fois qu'un tronc d'arbre n'avait que trois pieds au-dessus du niveau du sol, nos chevaux réussissaient à passer par dessus, les autres la hache seule de nos sauvages pouvait nous ouvrir un passage. Il est impossible de se faire une idée des obstacles sans nombre que nous eûmes à franchir ainsi et à notre très grande surprise nous ne laissâmes en arrière que le fond des traîneaux. Les chevaux d'une rare docilité, nous suivaient aveuglément par dessus les gros cailloux, les troncs d'arbre, les fondrières et les ponts démolis.

De trois lieues en trois lieues, il y a un poste où chacun fait sa cuisine à même ses provisions, et donne la ration des chevaux. Le soir nous couchâmes au poste du lac Haha. Un poêle et deux bancs boiteux formaient tout l'ameublement de ce logis sous lequel s'abritaient dans une communauté touchante, bêtes et gens séparés seulement par une distance de quelques pieds. Nous étions là dix pensionnaires sans compter les chevaux, et nous nous abreuvions à la même coupe, comme dans les temps antiques, avec le petit verre unique de l'établissement. Il y avait là quelque chose de souverainement étrange dans ce groupe d'hommes vigoureux et hardis, assaisonnant de gros sel le repas et la conversation, tandis qu'à côté deux piassaient les chevaux impatients auxquels on n'avait pas encore donné l'avoine. En jetant sur cette scène, encadrée des tronçons d'arbres formant les parois du logis, les pâles reflets d'une lumière fumeuse laissant dans l'ombre les angles les plus éloignés, on aura un tableau bien rare d'un épisode de voyage dans nos forêts.

Samedi, le 28, nous repartîmes de bonne heure pour terminer les trois lieues de sentier qui nous coûtaient tant de difficultés et nous étions bientôt à la traverse de la rivière Malbaie, que nous passâmes heureusement sur la glace avec nos chevaux, en risquant un peu..." (Extrait du dossier 408, p. 98).

Le chemin de St-Urbain fut constamment au programme des travaux publics. On y travailla spécialement en 1861 et 1862, avec le résultat que nous venons d'apprendre. Un pont fut construit sur la rivière Malbaie vers 1865, mais la route ne fut jamais terminée. Et on s'en plaignait toujours, et toujours avec raison. Après la construction du chemin de fer du Lac-St-Jean, qui fut rendu à Chicoutimi en 1893, le Chemin de St-Urbain fut pratiquement abandonné et finalement fermé (12).

On l'a *ressuscité* quarante ans plus tard, grâce à un concours de faits et d'intérêts qui feraient la matière d'un gros "livre bleu". — Les gens du Saguenay ont découvert l'automobile, et ils ont eu besoin d'une route pour atteindre les "grands centres" — c'est-à-dire Québec.

Les hommes politiques ont découvert l'importance du Saguenay, et ils ont pensé qu'une route serait un bon appoint économique et électoral. De là sont sorties les grandes réalisations *ferroviaires.*

Mais la génèse de la nouvelle route de St-Urbain comporte un *épisode* un peu romantique que j'ose citer, à cause des précisions qu'il fournit.

C'était le 10 juin 1920. Un charretier de la Baie-St-Paul, du nom de Ludger Simard, propriétaire d'une automobile de marque "Studebaker", conduisait de St-Urbain à l'embranchement du lac Ste-Anne le nouveau ministre de la colonisation, l'honorable J.-E. Perreault, accompagné de madame Perreault et de M. Thomas Fortin, employé du Département, qui allait passer quelques jours en pays de chasse. C'était la *première* voiture automobile qui passait sur cette partie de l'ancien chemin de St-Urbain. L'état dans lequel l'honorable ministre et ses amis avaient trouvé ce chemin l'année précédente lui avait suggéré l'opportunité de faire de ce côté une route carrossable de type moderne, qui accommoderait à la fois la population du Saguenay et les habitués du lac Ste-Anne. On en expérimentait ce jour-là les premiers résultats.

Quelques années plus tard — exactement dix ans, en 1930! — les améliorations atteignaient La Galette; on entreprit l'année suivante de les étendre à la route entière, qui fut ouverte à la circulation générale en 1934.

Dans l'intervalle des dix ans qui séparent l'inspiration de la réalisation, le programme de "retour à la terre" imposé par le problème du chômage général avait fait ouvrir, en 1928, une route dite "de colonisation" entre la Grande-Baie et St-Siméon, qui permettrait aux automobiles d'atteindre Québec après un trajet de 203 milles à partir de Chicoutimi.

Une fois ouverte, la route de St-Urbain, plus courte, a graduellement attiré de son côté la grande circulation et est devenue la principale voie de communication entre le Saguenay et Québec.

Supplantée à son tour par le boulevard Talbot, elle n'est pratiquement plus qu'une artère inter-régionale à circulation réduite et dont on se déshabitue à mesure que les relations d'affaires et d'administration diminuent entre le Saguenay et le pays de Charlevoix.

Elle ne connaît le pavage solide qu'à ses extrémités, mais sa chaussée est bonne, en dépit de la négligence dont elle a souffert en ces dernières années, et elle garde le premier rang pour le pittoresque et l'intérêt des paysages qu'elle présente sur son parcours.

4. *Le chemin de Québec*

Il me reste à vous parler de celui de nos chemins qui a coûté le plus d'encre et d'argent: celui qu'on appelait ici le "chemin du Lac-St-Jean", qu'on appelait chez nous le "chemin de Québec", et qui était souvent désigné sous le nom de "chemin des Poteaux".

Si on voulait en faire une histoire complète et circonstanciée, il faudrait *écrire* une bibliothèque ou *débiter* un récit de "Mille et une nuits". Je ne vous en donnerai pas tant ce soir; ce sera assez des "grandes lignes".

Il est un peu surprenant que la première exploration faite pour trouver un tracé de chemin entre Québec et le Saguenay après le début de la colonisation ait pris comme terme le lac St-Jean, alors que la colonisation n'était pas commencée de ce côté. Le désir de pénétrer au coeur de la région par la voie la plus courte peut expliquer le fait; le souvenir de l'ancien chemin des Jésuites y est aussi pour quelque chose, car on avait demandé à l'explorateur de le retrouver.

Cette première exploration a été faite par l'arpenteur Georges Duberger, entre 1843 et 1845. Mis au courant du fait, l'honorable A.-N. Morin, ancien représentant du Saguenay à l'Assemblée législative et alors Commissaire des Terres de la Couronne, en demanda un rapport officiel, qui fut produit le *18 janvier 1846* et valut à Duberger d'être adjoint à Blaiklock pour une seconde exploration, qui eut lieu en 1847.

Nous n'avons pas vu le rapport de Duberger; celui de Blaiklock a été publié et toutes les cartes de cette partie de pays, jusqu'à 1930, indiquent le relevé qu'il a fait: c'est *une ligne droite* qui part du lac Larron (au nord du lac St-Charles) et qui touche le lac St-Jean à environ deux milles de l'ancien poste de Métabetchouan.

On comprend que le tracé de cette ligne *arbitraire*, absolument *droite*, qui passait à travers montagnes et cours d'eau sans fléchir, ait pu être praticable "pour les oiseaux", comme disait le vieux chef indien Siméon, mais ne pouvait pas convenir à un passage de chemin pour les hommes, fussent-ils des colons. Le rapport de Blaiklock fut qu'une route en cet endroit était chose impossible; mais Duberger, qui ne pouvait pas se dissocier de son chef officiellement, eut soin de dire que *"plus à l'est* de cette ligne" il y avait moyen de trouver un passage meilleur. — C'était une suggestion pour un autre essai; mais le rapport Blaiklock avait anestésié le projet de route pour plus de dix ans.

Entre-temps la colonisation, commencée à Hébertville en 1849, prenait d'assaut la vallée du lac St-Jean. Le *chemin de Québec*, pressenti dès 1851 par l'abbé François Pilote comme "indispensable un peu plus tard" ([13]), se réveilla après 1860 et s'imposa à l'attention. — On avait fini par trouver "la bonne place" et notre député, David Price, qui connaissait le voyage des machines du vapeur "le Barbeau", croyait ce chemin possible et désirable.

Dans son rapport sur "la colonisation du Bas-Canada" pour l'année 1862, le ministre de l'Agriculture, F. Evanturel, écrivait: "Il faudra de toute nécessité... que l'on fasse bientôt un chemin en ligne droite jusqu'au lac St-Jean". Et il ajoutait les arguments de faits que voici: "Déjà l'opinion publique, dans la ville de Québec et ses environs, s'est prononcée presque unanimement et fort énergiquement en faveur de l'ouverture d'un chemin d'hiver... La municipalité d'Hébertville a fait faire elle-même, à ses frais une exploration préliminaire... — Il y a déjà 30 milles de chemin d'ouvert à partir de Québec, dans la direction du lac St-Jean... Le coût probable de ce chemin d'hiver ne devra pas excéder de beaucoup la somme de $50 par mille."

Le premier résultat pratique de la détermination du ministre fut une nouvelle exploration. Elle eut lieu à l'automne de 1863 et suivit sensiblement le parcours trouvé par P.-H. Dumais l'année précédente pour le compte des gens d'Hébertville.

Au mois d'octobre, les explorateurs A. Hamel et John Neilson, accompagnés de Joseph-François Perreault, rédacteur de la *Revue Agricole* et député du comté de Richelieu, firent la traversée de Québec au lac St-Jean par *le passage du lac Jacques-Cartier*, par les rivières Chicoutimi, Upika, Belle-Rivière et Métabetchouan. La saison rigoureuse — du 21 octobre au 21 novembre entre Stoneham et le poste de Métabetchouan — et le défaut de connaissance des lieux mirent les explorateurs en danger de périr d'épuisement. Les voyageurs attribuèrent leur salut à une protection évidente du Ciel.

La conclusion de Neilson et Hamel fut que l'ouverture d'un chemin par ce passage serait "facile et peu dispen-

dieuse". Celui de Perreault fut différent. Peu préparé à ce genre d'aventure, le journaliste-député qui avait failli crever dans les Laurentides et qui avait fait naufrage sur le lac St-Jean, et qui de plus avait reçu accueil à Chicoutimi et à Bagotville dans des milieux où l'atmosphère était défavorable à un chemin direct du Lac-St-Jean à Québec, avait tout ce qu'il fallait pour être découragé et décourageant.

L'exploration de 1863 demeura discutée. Il était difficile d'en tirer une conclusion solide. Elle occasionna une polémique dans les journaux, alimentée en grande partie par les *correspondances* de Chicoutimi et du Lac-St-Jean, signée généralement de pseudonymes qui cachent imparfaitement des curés ambitieux de conduire leurs fidèles à la prospérité... par *des voies différentes.*

C'est *un curé* qui fit reprendre l'effort de réalisation, l'abbé Grégoire Tremblay, curé de Beauport. Il avait implanté, toute une colonie de ses paroissiens à St-Prime; il parlait du Lac-St-Jean sept jours par semaine et ses prônes en avaient parfois des échos. Ce sont de ses paroissiens qui, avant l'exploration de 1863, avaient commencé, à leurs frais, à ouvrir un chemin d'hiver au-delà de Stoneham, et qui en poursuivirent l'exécution jusqu'au lac à Noël. Au printemps de 1865, il fit explorer le parcours entre Métabetchouan et le lac Jacques-Cartier par un "habitant", Jean Gagnon, qui marqua *le tracé définitif* du chemin, et il conduisit lui-même les travaux, quand le gouvernement les eut entrepris, de 1865 à 1872. A la fin de l'année 1865, il avait fait 22 milles du chemin qui n'avaient coûté que $20 par mille. Du côté du Lac-St-Jean les colons en avaient ouvert 24 milles. Il ne restait plus qu'une quarantaine de milles pour joindre les deux tronçons; à *l'automne de 1866* le chemin était ouvert sur tout son parcours en "chemin d'hiver".

Après 1867, année où l'ajustage du nouveau régime, la Confédération, empêcha le vote d'octrois, on entreprit de rendre le chemin carrossable. On devine que ça ne fut pas une mince affaire et qu'il fallut du temps. Nous avons plus d'un rapport, officiel ou autre, sur les progrès des travaux. Après huit années, en 1876, les deux tiers du parcours étaient faits en route carrosable cotée depuis quatre ans comme "chemin de première classe". Il comptait plus de 175 ponts et ponceaux et coûtait alors $81,476.00, avec la prévision de coûter en tout $95,000.

La circulation y était établie depuis 1866 en hiver; on y passait maintenant l'été de plus en plus. En 1870, on s'en était servi pendant quelques mois pour le transport de *la malle.* L'année précédente (1869), la partie améliorée avait reçu la visite de l'honorable premier ministre (P.-J.-O. Chauveau) et de Son Excellence le lieutenant-gouverneur (Narcisse Belleau).

Colons et touristes se partageaient de plus en plus les plaisirs et les déboires de la traversée par ce chemin, qui mettait le lac St-Jean à *130 milles* de Québec, alors qu'il y avait 205 milles par le chemin de St-Urbain, et que Chicoutimi était, par là, à 160 milles de Québec. — Dans son rapport de l'année 1869, le Commissaire des Travaux Publics, Louis Archambault, disait: "Il ne serait même pas impossible que les habitants de Chicoutimi se serviraient plus tard de ce chemin". Parole presque *prophétique,* qui dut faire bondir le grand vicaire Dominique Racine et bien d'autres *patriotes* de Chicoutimi.

"C'est par là que tout St-Prime est venu", disait un vieillard du Lac-St-Jean, "les colons du côté nord, ça *r"soudait* tout' par ici". — Ca r'soudait aussi vers Québec. Le journal *Le Canadien* mentionnait le 10 décembre 1870 l'arrivée de "plusieurs voitures du Lac-St-Jean par le chemin nouveau".

En janvier 1870, *Edouard Couture,* qui avait dû laisser son cheval et son compagnon au lac Jacques-Cartier à cause d'une pluie qui rendait le chemin impraticable, s'est rendu à pied en trois jours. Il a acheté une terre, qu'il est revenu travailler l'année suivante, puis la famille a passé à son tour, au mois d'août 1872. "On est arrivés à St-Jérôme comme l'*Angelus* sonnait", me disait un de ses fils, qui avait 10 ans lors du voyage. — Ce n'est pas la seule fois que la cloche a sonné pour la famille de ce pionnier, car en 1947, quand, à l'occasion du 75e anniversaire de son arrivée, nous avons placé un petit monument à l'endroit où Edouard Couture s'est établi, on lui comptait 917 descendants.

L'année 1871 rappelle le fameux "pleasure trip" fait au mois d'août par deux Québécois, M. et Mme Malcolm Davenport, dont celle-ci nous a laissé un journal détaillé.

Les voyageurs qui nous ont laissé des échos de leur passage dans le "chemin de Québec" ne donnent pas tous la même note; l'humeur personnelle et les circonstances très variables étendent la gamme des appréciations. En général on loue la courtoisie et le dévouement des gardiens des *onze relais* qui marquaient les étapes du trajet; on fait des réserves sur la qualité de certains *campes* qui servaient d'hôtellerie aux voyageurs; on trouve la traversée longue et on ne se plaint des moustiques en été. — Il faut croire que l'abbé K. J.-E. Vallée, qui, en 1877, avait libéré les travaillants de cette engeance, n'avait fait qu'un miracle temporaire...

Les années 1879 et 1880 sont les plus riches en rapports de voyages. On en trouve des enthousiastes, des malins, des grincheux, et le cri commence à jaillir. "C'est un chemin de fer qu'il faudrait".

Le 13 mars 1880, *le Nouvelliste* faisait part d'un voyage d'allure originale. "Le croirait-on! les Yankees — nos charmants voisins — sont enthousiastes de la belle vallée du Lac-St-Jean. L'un d'eux s'est mis en frais, avant-hier..., de s'y rendre avec l'intention de s'établir. Pour s'éviter tous frais et embarras de construction à son arrivée, notre Yankee est parti de Québec avec un immense traîneau de 20 pieds de longueur sur 12 de largeur, et sur ce traîneau la maison qu'il doit habiter..., maison garnie de poêle, lits, taules, et tout le nécessaire et dans laquelle il fait le voyage avec sa douce moitié et un jeune enfant".

Le journal avait raison de trouver la chose originale; mais le plus original, c'est que le *Yankee* s'appelait Théodore Pinette et que l'autre "moitié" était aussi canadienne française — mais ils venaient du Maine...

Au mois de février 1881 le transport de la malle par le chemin de Québec fut rétabli. Le courrier passait trois fois par semaine et on lui allouait 48 heures pour le trajet Québec-Métabetchouan. Le premier voyage fut fait en 40 heures.

L'un des buts de ce service, c'était d'assurer l'*entretien* régulier du chemin; car c'était un problème...

C'est même ce problème qui amena, brusquement, le 10 avril 1883, l'avis que le chemin ne serait plus désormais entretenu. Il y eut des récriminations et des réponses; un article de notre premier journal, *Le Saguenay,* le 5 juin suivant, est le dernier écho du *chemin de Québec.*

Les *deux grands poteaux* qui, à quatre milles de Stoneham, marquaient l'entré solennelle du "chemin du Lac-St-

Jean, n'avaient plus qu'un sens historique.

* * *

5. *Le boulevard Talbot*

Le ministre Archambault avait écrit: "Il ne serait même pas impossible que les habitants de Chicoutimi se serviraient plus tard de ce chemin".

C'est venu.

En 1926, à l'occasion de la construction d'une ligne de transmission électrique entre l'Ile-Maligne et Limoilou, on a refait, par embranchement d'Hébertville, l'ancien chemin de Québec, que suivait à peu près cette ligne électrique.

En même temps surgit le projet d'une communication entre ce chemin et Chicoutimi en passant par Laterrière et la rivière Upika, où la Compagnie Price avait un chemin de service et par où en 1925, un audacieux *Bleuet* d'Alma, Marc-Aurèle Michaud, s'était rendu *en auto*.

Les arpentages furent faits en 1944 et 1945 et les travaux, commencés à l'automne de 1945, furent terminés en 1949; ensuite eurent lieu les inaugurations et bénédictions successives, qu'avait précédé la désignation de "boulevard Talbot".

L'honorable Antonio Talbot a raison d'être fier de cette réalisation: c'est une route qui fait honneur à la province. — Un poète saguenéen, évoquant les célèbres *voies* romaines, l'a appelée "La Voie Saguenéenne". La chose est digne du mot.

Au point de vue pratique, le boulevard Talbot, qui met Québec et Chicoutimi à trois heures de distance, est un appoint immense pour le développement de notre province.

Il m'amène souvent à Québec, vous amène-t-il quelquefois au Saguenay? — Je vous rappelle qu'il est là: c'est une invitation.

Mais je ne vous suggère pas pour autant de pousser l'enthousiasme jusqu'à cet excès qui a déjà fait trop de victimes: voir le boulevard Talbot, puis mourir!

Victor Tremblay, ptre.

---

(1) C'est visiblement par erreur que Buies a reconnu le vieux chemin du lac de Travers comme celui des Jésuites. (CF "Le chemin de fer du Lac-St-Jean", 1895, p. 49).
(2) "Voyage au pays de Tadoussac", p. 115.
(3) "Journal du voyage"... 1732, p. 314 de l'original.
(4) "Seventh Report...", 1824, p. 63.
(5) "Rapport des Commissaires...", 1829, P. 197.
(6) Cf. J.-Ed. Roy, "Voyage au pays de Tadoussac", p. 115. Pilote, "Le Saguenay en 1851", p. 104.
(7) Document 2, par. 50.
(8) Dossier 59, p. 15.
(9) Dossier 65, p. 4.
(10) Dossier 420, p. 7.
(11) Dossier 408, page 98.
(12) Cf. "L'Echo de Charlevoix", 17 nov. 1898, Varia, X, p. 170.
(13) "Le Saguenay en 1851", p. 100.

GROUPE PRENOR
Les Prévoyants du Canada
assurance générale—assurance-vie
incendie
automobile
responsabilité
risques divers
vie
accident
maladie
Chicoutimi
1212, boul. Talbot,
C.P. 1085,
G7H 5G4.

En guise de mémoire

"On s'en va au Saguenay"

Mon premier souvenir se rapportant au Saguenay remonte à environ 70 ans. Je vois clairement notre voisin, un voisin tout proche, dont la maison était à moins d'un arpent de la nôtre, déménager pour aller au Saguenay. On entassait dans des charettes, meubles, ustensiles et paquets de linge. Puis la procession se mit en marche, précédée d'un certain nombre d'animaux de ferme.

Ce voisin était le cousin germain de mon père. Son père Louison Lapointe, était donc le frère de mon grand-père (je ne l'ai pas connu). Louison était parti depuis plusieurs années avec les plus jeunes de ses fils, Georges, Johnny, Pitre et Joseph, si je ne me trompe, et s'était fixé avec eux sur St-Paul de Chicoutimi. Il avait légué son bien à l'aîné Louis, et voici que celui-ci, à son tour, partait.

Le bien de Louison était la juste moitié d'une assez grande étendue de terre sise dans le *Trou*, à l'extrémité du rang Nord'Est de la rivière Malbaie, au pied des Laurentides. Mon grand-père possédait l'autre moitié, située près de la rivière.

Ce qu'on appelait le *Trou* était un four de terre assez irrégulier, belle terre arable formée des dépôts de la mer Champlain et encadrée d'une terrasse en fer-à-cheval, s'ouvrant du côté de la rivière et offrant une belle vue sur les montagnes et sollicité du côté opposé de la rivière, et sur les "Calumets" partie de Sainte-Agnès. Dans le cours des siècles, l'érosion avait raffiné de façon fort singulière ce fameux trou. A l'époque dont je parle, le *Trou* et les terrasses qui l'encadrent, celles-ci composées de cailloux roulés et de sable, étaient entièrement cultivés et faisaient vivre quatre familles.

Louis Lapointe, renseigné sans doute par ses frères, s'en allait donc au Saguenay s'établir sur des terres moins accidentées et de culture plus facile.

Mon père acheta sa propriété et doubla du coup son domaine. A voir partir cette famille pour toujours je m'en rendais compte bien que je n'eusse alors que cinq ou six ans, plutôt 3 ou 4, j'éprouvai un vague chagrin.

La maison restée vide fut débâtie l'année suivante et les matériaux en furent vendus. C'était une maison en pièces de bois de cèdre équerries, lambrissée à l'extérieur de planches de pin et, à l'intérieur, enjointe d'un crépi "à la cheville". La cheminée de pierre resta debout, témoin solitaire d'une vie éteinte encore un an ou deux. Tout à côté, un magnifique pommier s'obstinait à ne pas mourir. Je me souviens qu'une année il donna six minots de belles pommes. Enfin il disparut à son tour, avec les "bâtiments" grange et étable. C'était le nivellement complet. La disparition des derniers vestiges de ce qu'un travail de 40 ou 50 ans avait édifié.

Aujourd'hui qui se souvient à part moi, que deux générations sont nées, ont travaillé, ri et pleuré, sur ce coin de terre où ne pousse qu'une herbe solitaire mais opulente?

Peu de familles, à ma connaissance, ont ainsi émigré au Saguenay. Je me souviens d'André Bergeron qui s'établit à la Batture, Grande-Baie, André à teton. D'Emile Savard, qui se fixa je ne sais où; d'Ephrem Harvey et d'Adolph Boudreault, qui allèrent à St-Fulgence; plus tard de François et Jean Harvey qui, eux se rendirent à Alma. L'émigration se faisait surtout par les jeunes gens. Et voici pourquoi et comment.

Les terres de La Malbaie, celles au moins qui bordent la rivière de ce nom, étaient d'une grande fertilité. Les habitants de ces deux rangs, comme aussi ceux des rangs de Terrebonne et du Cap-à-l'Aigle, quoiqu'à un degré moindre, jouissaient pour la plupart d'une belle aisance. Ces biens passaient de père en fils. Le donataire aidait les cadets à s'établir ailleurs. C'est ainsi que Ste-Agnès, St-Fidèle, le Port-au-Percil et même la Rivière au Canard furent peuplés. Quand enfin on put pénétrer au Saguenay, ce sont donc les jeunes gens surtout qui continuèrent d'émigrer.

D'ordinaire ils se mariaient quand ils pouvaient s'installer sur leur lot. Si quelques-uns rendirent le "vieux bien" pour se transporter avec toute leur famille au Saguenay, ce furent des exceptions pour ce qui regarde La Malbaie. Mais ce cas devint plus fréquent par la suite à Ste-Agnès où les terres sont moins bonnes. A l'époque dont je parle, vers 1865, ou 63-64, un bateau à vapeur

Une histoire plus que centenaire

La route provinciale 175, reliant la région du Lac-St-Jean à celle de Québec, a une longue histoire, une histoire qui remonte à plus de cent ans...

A l'origine, cette voie de communication fut désignée du nom de celui qui en avait promu la construction, soit le curé Grégoire Tremblay de Beauport, en banlieue de Québec.

Emouvant les gouvernants, choisissant ses travailleurs, dirigeant les travaux en publiant des rapports, le curé Tremblay enthousiasmait ses collaborateurs, car avant 1868, personne n'avait songé sérieusement à construire une route passant par le Parc des Laurentides.

Plutôt que de traverser une succession de montagnes et de gorges, les premiers colons qui se sont installés au Lac-St-Jean préféraient contourner le parc par la voie du Saguenay, ce qui représentait un périple de 300 milles (483 km). Ultérieurement, soit en 1848, on entreprit la construction de deux chemins entre Grande-Baie et Charlevoix.

Quant à la route du Parc des Laurentides, appelée (chemin du curé Tremblay) en 1868, le gouvernement québécois de l'époque alloua, pour sa construction, un montant initial de 5,000 dollars. Quelques années plus tard, ce chemin de terre raliait Saint-Jérôme à Québec et s'étendait sur une distance de 47 lieues (140 milles ou 227 km). Sur ce parcours, 80 ponts avaient été érigés.

Cependant, la population de Chicoutimi réclamait à cor et à cri une meilleure voie de communication. Aussi, en 1873, une délégation menée à Québec par Mgr Racine, vicaire général à Chicoutimi, revendique une route vers la capitale. Cette route empruntera, au sortir de Québec jusqu'à mi-chemin dans le parc des Laurentides, celle qui conduit à St-Jérôme.

Celle qui conduit à Saint-Jérôme. Le réaménagement du chemin et la construction de la section de route menant à Chicoutimi furent parachevés en 1882.

Sources: Ministère des Transports du Québec.

le "Magnet" faisait assez régulièrement le service entre Québec et St-Alphonse. Il est probable que la famille de Louis Lapointe fit le voyage en bateau à vapeur. Mais peu d'années auparavant, il n'y avait encore que des goélettes à voile pour transporter les colons. Ma grand-mère dont plusieurs fils et filles étaient établis à Chicoutimi et à Jonquière, alors la Rivière-des-Sables dans le rang de la Petite-Société, me racontait plus tard les péripéties de ces voyages en goélette quand elle venait visiter ses "chers enfants du Saguenay". De La Malbaie à Chicoutimi, disait-elle, ça prenait quelquefois quinze jours. J'étais malade presque tout le temps. Grand-père, lui, mangeait, fumait et chantait. La goélette, continuait-elle, était toujours chargée *sour* l'eau. Il y avait des vaches, des cochons, des moutons, des oies, des poules, des chevaux, puis des provisions et du ménage en sorte qu'on ne savait pas où se fourrer au milieu de tout cela.

Jeunesses, qui allez à La Malbaie en 3 heures, qu'en pensez-vous? Pauvre grand-mère! Elle travaillait tout l'hiver, filant, tissant, tricotant pour "les pauvres enfants du Saguenay".

Au petit printemps, par des chemins défoncés, les charrettes se mettaient en marche et toutes sortes de fournitures: grains de semence, farine, lard, sucre, lingerie, ustensiles, etc., s'entassaient dans la goélette du capitaine Louis Guay, en partance pour le Saguenay.

Et voilà comment se faisait alors la colonisation. L'argent était rare alors. Le père qui donnait à son fils, en héritage, cent Louis ($400.00) était un habitant riche. Mes oncles reçurent chacun 25 Louis en argent.

Mais le vieux aieu produisait abondamment. Le grenier n'était jamais vide. "La grande armoire était toujours remplie à craquer" de belles couvertes de laine et de beaux draps de toile. Alors ce qu'on ne donnait pas en argent on le donnait en nature.

Longtemps il n'y eut pas de "chemin de terre" entre La Malbaie et Chicoutimi. Quand le chemin fut "ouvert", "les pauvres enfants du Saguenay" ne manquaient pas de venir au moins tous les deux ans, avec leurs femmes quand "ça adonnait", en hiver, de venir voir les vieux parents. Ils séjournaient ordinairement une couple de semaines. Quelle fête alors pour tous et pour le garçonnet de 8 ou 10 ans que j'étais! Ce qu'on racontait du Saguenay et du voyage m'émerveillait, et je rêvais d'un voyage autour du monde.

Par Mgr Eugène Lapointe,
Mémoires de Mgr Eugène Lapointe,
(Archives de la Société historique du Saguenay. Fonds Mgr Victor Tremblay).

Voyage sur le Saguenay en hiver vers 1919

Re: Georges Gauthier, Sacré-Coeur, né de Pierre Gauthier-d'Emelie Savard — marié à Alice Villeneuve, fille de Basile à Résimond — Tableau — vendit le bien paternel à son 7ième enfant et résida ensuite au Tableau. —

Je partis du Sacré-Coeur à 10h00 avant-midi. Je traversai au Portage de l'Anse St-Jean.

Il faisait beau. — Le gros temps pris, j'étais pardu.

Rendu à la statue, j'ai trop entré, au lieu de faire le tour en rond, j'ai continué le long de terre. Il faisait une neige noire, il fallait que le vent *calmise pour* grouiller.

Ensuite, je marchai à côté de mon cheval. Je me guidais à peu près sur les houles. J'ai calculé ma traversée mais je ne savais pas si j'étais viré.

Quand mon cheval arrêtait, je lui mettais une peau sur le dos et je me couchais dans le traîneau. La nuit arriva, j'étais sur le milieu du Saguenay sur la *belle glace*. L'énervement me faisait sauter comme un lièvre. Je me dis: "Un homme ça ne périt pas de même". J'étais *chaud pi fort*. Je n'ôtai pas mes mitaines pour sortir ma montre afin de ne pas me geler les mains. Je ne savais donc pas l'heure. Je mangeai des galettes que j'avais dans un sac *sans me démitainer*. Je donnai du foin et de l'avoine à mon cheval.

Quand on partai pour ces voyage de 40 à 50 milles sur la glace on était habillé *d'étoffe d'habitan*, de bons bas tricotés avec de la belle laine douce — et on avait un bon capot de fourrure.

J'avais des peaux de buffle, du foin dans le fond de mon traîneau. De l'avoine en masse et de la galette. Des clous et une hache — c'est ainsi qu'on s'organisait pour ces voyages.

C'est long en désespoir une nuit sur le Saguenay, mais j'entendais le Nord-oua qui *beuglait dans les airs*, le courage me revenait. — Dès que le Nord-oua serait arrivé, je me reconnaîtrais.

J'étais viré, je ne pouvais pas démêler les crans.

Le Nord-oua arriva, — je le reconnus. — Je me suis dit: c'est vent devant qu'il faut que *j'y âlle*. Je m'aperçus que j'étais au Fortin, mais je n'étais pas sur.

Le temps s'éclaircit, je m'aperçus que je n'avais pas fait un pas pour rien.

J'arrivai aux maisons avec le jour (Tableau). Je n'avais pas eu froid, il faisait un temps plutôt doux. Mais à 4 heures le gros froid prit. Si je n'avais pas été rendu, je me gelais le visage. — J'avais un cheval qui n'avait jamais été sur le Saguenay.

Calmise: expression jamais entendu à la Descente des femmes. Propre au Sacré-Coeur.

Chaud-pi fort: bouillant de santé.

Pour me démitainer: grande prudence du voyageur saguenéen.

Belle glace: glace vive au large.

Habillé d'étoffe d'habitan: spécialité et raffinement de beaux et solides travaux dans la laine — des petites filles de Marceline. —

Long en désespoir: expression personnelle de Mr Gauthier.

Qu'il faut que *j'y âlle:* propre — au bas du Saguenay — Jamais entendu ici — *Saguenay* — Dans les tempêtes — impossible de se guider sur les Montagnes ou *crans*.

(Communiqué par Madame Antoine Villeneuve, le 27 avril 1949).

Comment se faisait le voyage de Chicoutimi à Québec

Bientôt, le voyage de Chicoutimi à Québec se fera en automobile par la route de St-Alexis de la Grande-Baie à St-Urbain, ce qui raccourcira le voyage d'environ soixante milles avec la route de l'Anse-St-Jean et St-Siméon. Cet ancien chemin était autrefois la voie principale pour se rendre à Charlevoix et Québec, avant la construction du chemin de fer *Québec & Lac-St-Jean*. Ce chemin de fer ne fut terminé jusqu'à Chicoutimi qu'en 1893. Comme le transport des malles de Sa Majesté se faisait par cette route, il existait quatre *campes* le long de ce chemin: ceux du *Lac Ha! Ha!*, de la *Cruche*, de la *Rivière Malbaie*, et de *La Galette*, dont les gardiens étaient chargés d'entretenir le chemin et d'héberger les voyageurs au besoin. Au campe de la *Rivière Malbaie*, il y avait un bureau de télégraphe; car, il ne faut pas oublier que la ligne télégraphique passait alors comme aujourd'hui le long de ce chemin pour communiquer avec Charlevoix et Québec.

Afin de satisfaire la curiosité de plusieurs d'entre vous, nous entreprenons donc de raconter comment se faisait le voyage de Chicoutimi à Québec avant la construction du chemin de fer *Québec & Lac-St-Jean*. Nous avons fait ce voyage plusieurs fois en compagnie de M. le Chanoine Elzéar Lavoie, alors vicaire à la Cathédrale de Chicoutimi, lorsque nous étions jeunes prêtres.

L'hiver 1895, nous partîmes de Chicoutimi, M. l'abbé Elzéar Lavoie et moi, vers huit heures du matin. Nous avions engagé un excellent cocher, Monsieur Aurèle Guimont, pour nous conduire jusqu'à La Malbaie. Nous traversons d'abord les paroisses de St-Alphonse et de St-Alexis. Notre premier arrêt fut à la maison du gardien de la scierie pour bois de fuseaux, appartenant à M. Honoré Petit, autrefois député de Chicoutimi à Québec. Cette scierie était à mi-chemin entre l'église de St-Alexis et le Lac Ha! Ha! Nous prenons le dîner à cet endroit, et nous continuons notre voyage jusqu'au campe du *Lac Ha! Ha!*, situé sur les bords du lac du même nom. Ce campe était gardé par M. et Mme André Gagnon *félichon*. C'étaient d'excellents chrétiens, renommés par leur hospitalité proverbiale. Nous étions toujours reçus comme des enfants de la maison. Comme nous avions l'habitude de quitter Chicoutimi le lendemain de la fête de l'Epiphanie pour entreprendre ce voyage, nous étions attendus vers cette époque. A notre arrivée au campe, vers cinq heures du soir, nous fûmes accueillis à bras ouverts. "Bonjour, bonjour, MM. les curés. Comment vous portez-vous cette année?" "Vous allez faire dételer votre cheval et coucher ici. Enlevez vos capots. Nous allons vous préparer un bon souper", etc. Avant et après le souper, quatre ou cinq voitures de voyageurs arrivent, les uns de Chicoutimi et les autres de Charlevoix, de sorte que la maison se remplit de monde. Tous étaient de bonne humeur. La soirée se passa à jouer aux cartes et à raconter des histoires. Quelles belles veillées du bon vieux temps où tous se considéraient comme de bons amis!

Vers onze heures, après la prière en famille, il fallut aller se coucher. Madame Gagnon nous avait réservé une chambre spéciale, mon compagnon et moi, et la plupart des voyageurs, surtout les hommes, couchèrent par terre dans la cuisine enveloppés dans des robes de carriole.

Le lendemain matin, tous se réveillèrent frais et dispos. Après un bon déjeuner, nous remercions et saluons nos bons gardiens du campe et nous nous mettons en route pour St-Urbain. Il fallut d'abord monter les fameuses côtes du grand et du petit Lac Ha! Ha!, qui avaient plus d'un mille de longueur et étaient très escarpées. Nous les montions généralement à pied. Sans arrêter au campe de *La Cruche*, nous nous rendons à celui de la *Rivière Malbaie*, où nous prîmes le dîner. Après une couple d'heures de repos, nous entreprenons la montée de la *côte des Mouches* et nous arrivons au campe de *La Galette*, situé sur les bords du lac du même nom. Nous saluons les gens de l'endroit et nous nous réchauffons quelque peu avant d'entreprendre la célèbre descente *des Monts* pour nous diriger vers le village de St-Urbain où nous arrivons vers cinq heures du soir. Le bon M. Elzéar Auclair, curé de la paroisse, nous reçut chaleureusement. Après le souper, nous nous séparons. Mon compagnon de voyage file vers la Baie St-Paul, sa paroisse natale, et moi, vers La Malbaie. Rendu à La Malbaie, je renvoie mon cocher à Chicoutimi.

Après quelques jours de repos dans ma famille, j'engageai un autre cocher qui devait me conduire jusqu'à Ste-Anne-de-Beaupré. En passant par St-Irénée, je m'empresse d'aller saluer le curé de la paroisse, M. l'abbé Médéric Tremblay, puis nous nous rendons dîner au presbytère des Eboulements, où M. l'abbé Joseph Dumas était alors curé. Nous arrivons enfin à la Baie St-Paul vers cinq heures du soir. Mon compagnon de voyage nous attendait, afin de se joindre à nous pour le reste du voyage.

Pendant la nuit, une violente tempête de nord-est, accompagnée de neige, se déclare. Le lendemain matin, l'on ne voyait ni ciel ni terre. Après le déjeuner, nous tenons un conciliabule, M. l'abbé Ambroise Fafard, curé de la paroisse, M. Lavoie et moi, afin de décider s'il était prudent de partir ou non. Sur le conseil de M. le curé, M. Lavoie décide d'attendre à un autre jour. Quant à moi, désirant être rendu à Québec pour le lendemain, d'accord avec mon cocher que rien ne décourageait, nous nous décidons à partir vers dix heures. A midi, nous étions à peine rendus vers le milieu du rang St-Antoine, qu'un groupe de voyageurs, en route aussi pour Québec, viennent nous avertir de ne pas continuer notre chemin. En effet, en cet endroit, comme le chemin longeait un précipice, une voiture remplie de voyageurs venait de culbuter en bas de cette pente de terrain, et était ensevelie dans un banc de neige de plusieurs pieds d'épaisseur. Après bien du travail, l'on parvint enfin à sortir les voyageurs de là. Parmi eux, il y avait une femme. Tous en sortirent sains et saufs. Dix voitures de voyageurs venant de La Malbaie, St-Irénée, etc., étaient bloquées au beau milieu du rang St-Antoine. Il était impos-

sible de songer à continuer notre route. Nous nous installâmes tant bien que mal dans une petite maison dont la famille nous accueillit avec la meilleure volonté possible. Le temps se passa joyeusement à l'abri de la tempête. Le lendemain matin, il faisait un calme plat et la température était assez douce. Après avoir remercié ceux qui nous avaient si bien accueillis, nous partîmes vers huit heures, les dix voitures de file. La plupart transportait des charges de marchandises: dindes, poulets, boeuf, etc. Il va sans dire que les chemins étaient remplis de neige et qu'il fallut faire tout le voyage de la Baie St-Paul à St-Tite-des-Caps le petit pas. Avant d'entreprendre la traversée du *Chemin des Caps,* nous nous arrêtons quelques instants chez M. A. Larouche, pour faire reposer les chevaux et nous réchauffer quelque peu. Nous passâmes dans le *Chemin des Caps,* comme dans une véritable tranchée de trois à quatre pieds de profondeur. Pour rencontrer les voitures venant de Québec, il fallait dételer les chevaux et les coucher à côté du chemin sur une robe de carriole étendue sur la neige. Après une demi-heure d'arrêt au campe *de la Barrière,* situé à mi-chemin des *Caps,* nous arrivons enfin à St-Tite-des-Caps, vers huit heures du soir. Je me rendis tout droit au presbytère de la paroisse. Le curé, M. l'abbé Ludger Pérusse, était allé veiller chez le sacristain, et il ne devait pas tarder à rentrer chez lui. Je fus accueilli bien cordialement par la ménagère, Mademoiselle Henriette Miville-Deschênes. Après avoir raconté à la bonne ménagère les péripéties de mon voyage de la Baie St-Paul à St-Tite-des-Caps, elle me dit: "Mon bon Monsieur, quel terrible voyage vous venez de faire. Vous devez être mort de fatigue. En attendant que le souper soit prêt, je vais vous préparer une bonne *ponce,* afin de vous réchauffer". J'eus beau la remercier et lui dire que je n'avais pas souffert du froid, etc., elle me présenta un grand verre à bière remplit d'une préparation d'eau chaude sucrée avec une bonne portion de boisson forte. Je n'en pris tout d'abord que quelques gorgées, trouvant la *ponce* un peu trop forte. Mais voilà qu'elle insiste pour me faire boire le tout. "Il faut absolument, dit-elle, que vous vidiez le verre, c'est le seul moyen de ne pas être malade après un voyage semblable". Enfin, pour lui être agréable, je me décide à tout prendre. Après cela, elle m'apporte mon souper. Mais, pendant ce temps, je commence à sentir les effets de la *ponce* en question. Je me dis en moi-même, — (pauvre homme sans expérience) —, pour empêcher cette fameuse *ponce* de m'étourdir complètement, je vais boire beaucoup de thé bien chaud, cela aura peut-être pour effet de délayer cette boisson forte, etc. C'est tout le contraire qui arriva. Ce thé chaud me fit transpirer à grosses gouttes et m'appesantit davantage la tête. J'allai alors m'installer dans le fumoir de Monsieur le curé qui ne tarda pas à arriver. Vous pouvez vous imaginer que je n'étais pas en état de lui faire grande façon. Après quelques minutes de conversation, M. le curé me dit: "Vous paraissez bien fatigué, si vous le voulez, je vais vous conduire à votre chambre à coucher". "Volontiers, répondis-je avec empressement, car je suis extrêmement fatigué". Mais, quand je vis M. le curé se diriger vers l'escalier pour monter au deuxième étage, je me demandai comment je pourrais le suivre. J'avais assez de difficulté à me tenir sur mes jambes. Tout de même, je parvins à monter l'escalier, tant bien que mal à la suite de M. le curé. Rendu à ma chambre à coucher, rien de plus pressé que de me déshabiller et de m'étendre sur mon lit. Le Bon Dieu a dû me pardonner de ne pas l'avoir prié ce soir-là. Je n'en étais pas capable. Je savais à peine ce que je faisais. Je m'endormis de suite d'un sommeil profond et réparateur jusqu'à vers sept heures du matin. Je n'ai jamais si bien dormi de ma vie. Je me réveillai frais et dispos. J'allai célébrer la messe la conscience en paix. Après un bon déjeuner, nous filâmes jusqu'à Ste-Anne-de-Beaupré, où je pris le train pour Québec. Avant la construction du chemin de fer de Québec à Sainte-Anne, les voyageurs continuaient leur voyage en voiture jusqu'à Québec.

J'ai appris dans la suite que cette bonne ménagère, Mlle Miville-Deschênes, native de l'Islet, avait toujours pris en grande pitié les prêtres qui traversaient les *Caps* pour se rendre à Québec. C'est pourquoi, elle avait eu si bien soin de moi après un voyage semblable. M. l'abbé L. Pérusse est décédé, il y a quelques années, à St-Flavien de Lotbinière, où il s'était retiré avec sa bonne ménagère. Tous deux sont morts à un âge très avancé.

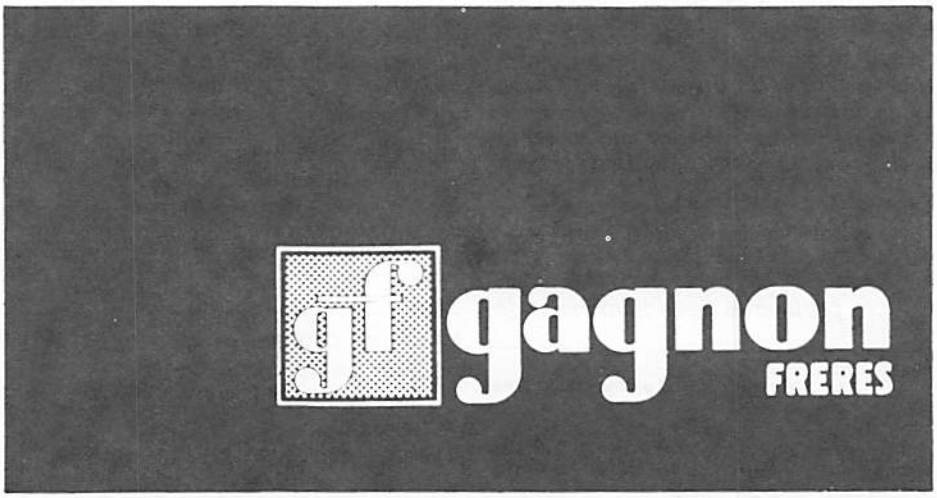
Chanoine F.-X.-Eug. Frenette.

Maintenant à trois endroits

Lessard sur la côte — Rue Racine CHICOUTIMI

Le royaume de l'élégance — Place du Royaume CHICOUTIMI

Le royaume de l'élégance — Aux Galeries JONQUIERE



Le chemin de fer Québec & Lac-St-Jean*

par Rodolphe Gagnon

"La construction du chemin de fer du Québec au Lac-Saint-Jean a été une merveille de persévérance, de ténacité et de prévision".
Arthur Buies, Le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, Québec, 1895, p. 30.

La mystique de la voie ferrée est liée à la nécessité pour chaque grande ville canadienne de s'assurer un arrière-pays dont elle serait le coeur, le moteur. Toronto avait le sien, Montréal également, mais Québec en était dépourvue. Seule la voie ferrée pouvait permettre de franchir les Laurentides et de greffer à la vieille capitale de vastes régions qui s'ouvraient à l'industrie forestière et à la colonisation, comme le Saguenay et la Mauricie.

Il ne faut pas croire que le chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean — moyen par excellence d'intégrer le Saguenay dans l'économie québécoise et de fournir un arrière-pays à la vieille capitale — s'est réalisé avec facilité. Bien loin de là! Les promoteurs eurent à affronter des embarras financiers très graves, à triompher des préjugés de toutes sortes, à vaincre des obstacles matériels extraordinaires.

En 1854, un projet éphémère est avancé pour relier la cité de Québec à la rivière Sainte-Anne afin d'alimenter en bois de chauffage à bon marché les citadins de la capitale. Quinze ans plus tard se réalisait, dans la même région, le fameux chemin à lisses de bois de Gosford. Malgré son insuccès relatif, ce chemin allait constituer le premier tronçon de la voie ferrée qui franchirait les Laurentides et se prolongerait, entre les années 1883-1888, jusqu'au lac Saint-Jean pour atteindre Chicoutimi en 1893.

I. Le premier chemin de fer 1883-1888

A. *Les problèmes économiques et démographiques du Lac-Saint-Jean en 1880.*

Le problème de base de la région du Lac-Saint-Jean est l'isolement de la population du Lac. Un regard sur la carte routière nous permet de comprendre la situation des années 1880. Les voies de communication de cette vaste région saguenayenne avec l'extérieur étaient toujours les mêmes: par eau, la rivière Saguenay; par terre, le "chemin de la Galette" utilisé de préférence au "chemin des marais", sans négliger le fameux "chemin du curé Tremblay". Sur le plan interne, pour passer du bas au haut Saguenay, le "chemin Kénogami" se prolongeait toujours dans la partie N.-O. du Lac au rythme de la colonisation. Vers 1880, cependant, à cause de la marche de la population dans la partie S.-E. du Lac, une autre jonction est entrée en concurrence avec le "chemin Kénogami", celle qui prolongeait le chemin de Grande-Baie-Chicoutimi-Jonquière jusqu'à Saint-Bruno.

Malgré l'amélioration des routes

Tableau I: Population de la contrée du Lac-Saint-Jean (1)

	1851	1861	1871	1881	1887 (2)
Population	5,664	10,108	16,881	24,293	26,581
Augmentation par 10 ans	—	78.46%	67%	43.9%	—
Augmentation annuelle moyenne	—	7.85%	6.7%	4.39%	1.36%

Tableau II: Etendue ensemencée (contrée du Lac)

	1851	1861	1871	1881	1887...
Augmentation par 10 ans	—	161%	202.6%	27.5%	?
Augmentation annuelle moyenne	—	16.1%	20.26%	2.75%	?

Tableau III: Production des céréales (contrée du Lac)

	1851	1861	1871	1881	1887...
Minots de céréales	50,072	153,180	392,904	482,949	?
Augmentation par 10 ans	—	205.85%	156.4%	22.8%	?
Augmentation annuelle moyenne	—	20.585%	15.64%	2.28%	?

N.D.L.R.: Le texte qui suit est extrait d'une thèse présenté par l'auteur à l'Université Laval pour l'obtention d'un diplôme d'études supérieures en histoire en décembre 1967. Il a été adapté pour fins de publication dans la revue SAGUENAYENSIA avec la permission de l'auteur.

existantes et le prolongement de certaines, l'absence de voie ferrée rendait quasi impossible la vente des produits en surplus. La région du Lac-Saint-Jean ne se développait presque plus. Les tableaux qui suivent sont révélateurs; ils nous permettent de saisir une pause qui se manifeste depuis 1870, l'année du "Grand Feu". L'augmentation de la population, par exemple, entre les années 1881-1887 est faible dans une région pourtant prolifique. Seul un retour à la paroisse natale ou un départ pour les manufactures américaines peuvent fournir une explication valable de cette stagnation. Le défrichement s'arrête aussi. Pourquoi ensemencer davantage si les produits n'ont pas accès au marché, si la population n'augmente pas?

B. Le tracé retenu pour la première ligne de chemin de fer.

Il revient à l'original J.-C. Langelier d'avoir proposé, vers 1870, en se fiant aux familiers des Laurentides, un tracé plus réaliste que ceux des arpenteurs Sullivan et Casgrain, et qui allait plus ou moins être adopté quelques années plus tard: c'est le tracé dans la direction Nord-Ouest jusqu'à la rivière Batiscan, qui remonte ensuite le long du lac Edouard et d'autres cours d'eau pour atteindre en droite ligne, le Lac-Saint-Jean entre Saint-Jérôme et Saint-Louis de Métabetchouan. Ce tracé, quoiqu'il allongeait un peu le chemin a, d'après l'auteur, "l'immense avantage de traverser un pays beaucoup moins montagneux et beaucoup plus fertile que la région traversée par la ligne de M. Casgrain. Des gens qui connaissent personnellement les lieux nous assurent aussi que toute la contrée dans laquelle passerait le tracé du lac Edouard se compose de magnifiques terres, on ne peut plus propres à l'agriculture et à la colonisation, et que toute cette région est couverte de magnifiques forêts de pin, d'épinette, de merisier et d'autres bois propres à l'exportation"([3]).

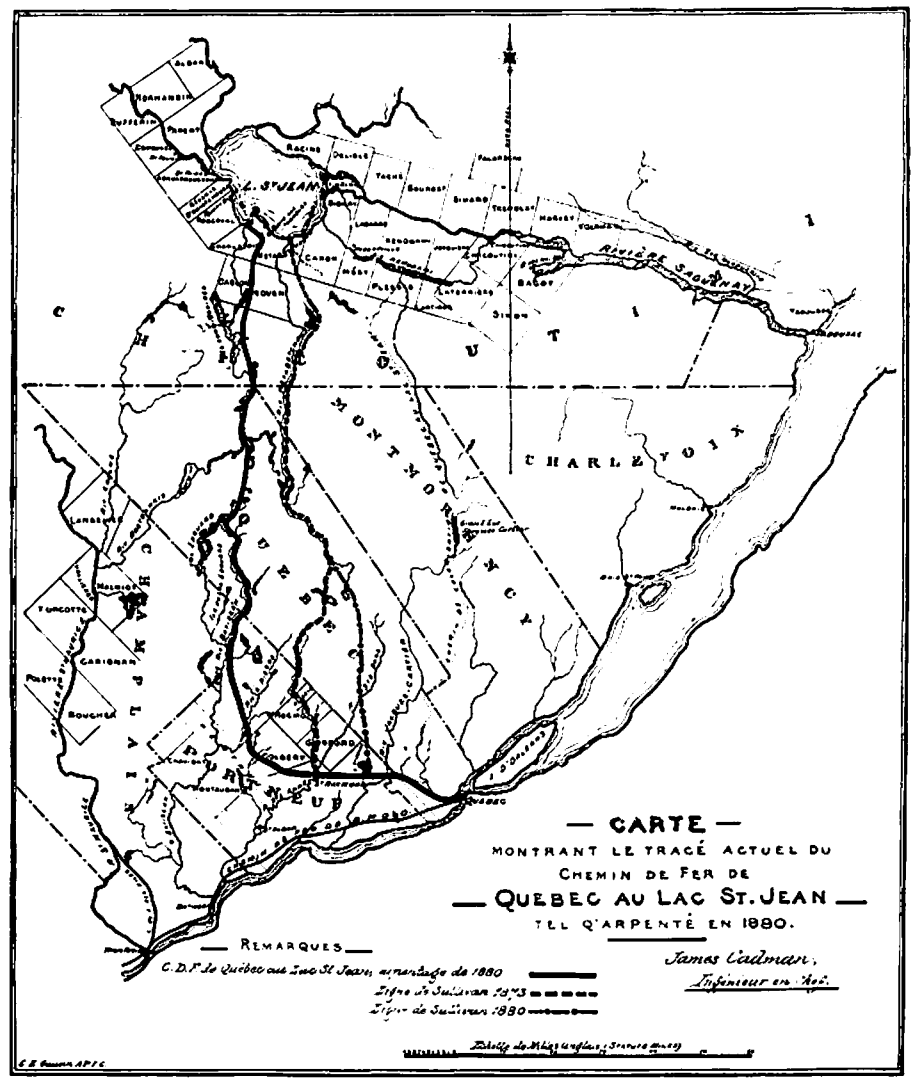
Le profane Langelier devenait précurseur. Peu de temps après la publication de ses écrits dans le *Canadien*, soit le 12 novembre 1873, le Commissaire des Terres de la Couronne, chargeait P.-H. Dumais, cet arpenteur chanté par Arthur Buies([4]), de faire le relevé des rivières qui traversent les Laurentides vers les vallées du Saint-Maurice et du Lac-Saint-Jean, ainsi que le plan de tout le territoire exploré que pourrait traverser un chemin de fer. Le 6 avril 1874, M. Dumais transmettait le rapport final de toutes ses opérations([5]).

Ayant fait l'exploration et le relevé des rivières Ouiatchouan, partie de la Grande-Bostonais et Batiscan, comprenant l'île du lac Edouard et autre tributaire à l'est, la Petite-Bostonais et partie de la rivière Croche et la rivière Ouiatchouanish, l'arpenteur Dumais concluait son rapport par ces mots:

> (...) je vois une descente douce et presque sans obstacle vers le Saint-Laurent, côtoyant des montagnes et des précipices que nous regardions comme notre seule voie possible.
>
> Nous y voyons aussi un terrain peu accidenté, bien propre à la culture et couvert de magnifiques bois de construction, avec facilité de transport; un terrain capable de recevoir et d'établir une population de plusieurs millions d'âmes; de nombreux pouvoirs d'eau disposés ici et là pour l'utilité et l'industrie de cette population([6]).

Et dans la présentation de son rapport au Commissaire des Terres de la Couronne, le 6 avril 1874, l'arpenteur devenu de plus en plus poète, précisait: "Les Laurentides se sont pour ainsi dire effacés de cette région que j'ai explorée". Et il terminait d'une façon plus réaliste par ces mots:

> La voie naturelle, la moins dispendieuse (600 pieds au moins au-dessous d'un tracé de M. Sullivan sur les hauteurs) et traversant des espaces de plus d'un million d'acres de bonnes terres et boisées de magnifiques forêts, se rencontre seulement par la vallée de la rivière Batiscan. Un embranchement peut facilement relier le Saint-Maurice et la rivière Croche par



Source: *Archives de la Société historique du Saguenay.*

la vallée de la Petite-Bostonais, les rivières au Lard et Jeannotte([7]).

Bref, au tracé par la Métabetchouan de Casgrain et Sullivan, Dumais opposait le tracé par la rivière Batiscan, le lac Edouard et la rivière Ouiatchouan, mieux connu sous l'expression de "tracé du lac Edouard"([8]).

L'année suivante, la Compagnie optait pour le tracé du lac Edouard, mais plusieurs années allaient s'écouler avant que ce tracé devienne définitif.

C. La technique de construction du tronçon.

La région comprise entre Saint-Raymond et le lac Edouard, étant très montagneuse, le Chemin de fer vire souvent car on a dû rechercher le cours des rivières, des lacs et des vallées, pour déduire au minimum les hauteurs et inégalités du sol à franchir. Il a fallu franchir de profonds ravins, tailler dans le flanc des rochers un parcours des plus difficiles. C'est dire que les rampes ou inclinaisons ainsi que les courbes à petit rayon ne manquent pas sur cette ligne des Laurentides, quoique, d'après l'inspecteur Baillairgé, elles ne soient pas excessives([9]).

La question des rampes est des plus importantes sur une voie ferrée où le poids, la résistance d'un convoi est nécessairement limitée à ce que peut traîner la locomotive sur l'inclinaison la plus forte du parcours. Pour la 1ière section, les rampes les plus fortes sont de 2.2 pour cent ou de 116-1/6 pieds au mille dans la direction ascendante du chemin, c'est-à-dire du Sud ou Nord, contre des acclivités de 1.5 pour cent, soit 79-1/5 pieds par mille dans le sens du trafic lourd. D'ailleurs les niveaux du sol qui de 500 pieds au-dessus du Saint-Laurent à Saint-Raymond, s'élèvent à 635 pieds au lac Simon, en font foi. Et M. Baillairgé de préciser que ces rampes sont moins raides, plus faciles que sur la partie du chemin allant de Québec à Saint-Raymond([10]). L'ingénieur de la cité de Québec reprend souvent, dans ses rapports, cette idée d'amélioration de la voie à mesure que les travaux progressent.

Avec une différence de niveau de plus de 1,000 pieds au-dessus du fleuve, les inclinaisons de la 3ième section — si l'on excepte celle de Longue Queue avec 2½ pour cent — ne sont que de 2 pour cent allant dans le sens du trafic léger, et seulement 1½ pour cent dans le sens du trafic lourd([11]). Enfin pour une différence de niveau de 1,030 pieds, les rampes de la 5ième section sont encore plus intéressantes avec un maximum de 1½ pour cent dans la direction ascendante et de 1 à 1¼ pour cent dans la direction Nord-Sud([12]). En fait, ces rampes n'ont rien d'excessif si l'on tient compte du fait que le poids — de 80 à 100 tonneaux — et la force des locomotives permettent de gravir, sans glisser sur les rails, des acclivités plus prononcées.

Nous savons déjà que les courbes à petit rayon comme les rampes ralentissent les convois. Mais ici encore, les courbes n'excèdent pas les limites permises par le gouvernement fédéral pour ce chemin, soit 8°.

De même que pour les rampes, l'inspecteur Baillairgé note que les courbes sur la 1ière section sont moins nombreuses et moins accentuées que sur le trajet Québec-Saint-Raymond([13]). Et pour la 5ième section, signalons un total de 35 courbes dont 3 de 8°, 1 de 7° et 3 de 6°([14]).

Les moyens pécuniaires affectés à l'entreprise ne permettant pas de passer outre par une excavation hors de toute proportion ou par un tunnel non moins coûteux, l'ingénieur-en-chef du Chemin, M. Cadman, devait contourner les obstacles. Il a toutefois fait un travail magnifique si l'on en croit l'ingénieur des ponts et chaussées de la cité de Québec:

> Cent fois l'on croyait avoir, comme jadis, à percer, passer à travers une montagne qui se dresse devant soi, une barrière infranchissable, et aussi souvent l'habile, l'indomptable Cadman nous ménage la surprise d'une solution tout autre, par la plus facile et gracieuse des courbes à travers un ravin voisin, le long du parcours de la rivière à Pierre ou un de ses affluents, aux abords d'un lac charmant jusqu'ici inconnu, pour nous conduire enfin jusqu'au Batiscan où une route moins difficile, des rampes plus douces, des courbes moins fréquentes, moins prononcées vont nous permettre de continuer notre trafic et vers l'Isle Edouard et le Lac-Saint-Jean([15]).

Des traits moins saillants du Chemin, comme les ponts et ponceaux, la chaussée, les déblais, méritent quelques explications pour mieux connaître l'ensemble de l'ouvrage de Beemer.

Les ponceaux sont tantôt en bois, tantôt en pierre suivant les stipulations du contrat ou les exigences des creux, comme dans les profonds ravins où il serait trop coûteux de les remplacer à intervalles périodiques. Les ponts, d'autre part, sont d'une construction des plus solides en bois de pin de première qualité et d'une grande force de résistance avec armature de fer. Cependant, les ponts de moyenne et grande dimension, comme celui de la rivière Sainte-Anne qui consiste en une seule arche de 225 pieds ou celui sur la rivière à Pierre d'une portée de 150 pieds, s'élèvent sur de massifs piliers en pierre de taille, et sont dotés d'une structure métallique([16]). On a choisi pour les oulées du granite et du ciment de Portland, solides matériaux([17]).

La largeur de la chaussée à son sommet est de 15 pieds tandis que sur d'autres chemins subventionnés par le gouvernement provincial, les remblais n'ont que 12 et même 9 pieds. Les déblais ou tranchées ont de 18 à 24 pieds de largeur à la base suivant que le déblai est pratiqué dans le roc ou dans la terre et, en général, la chaussée s'élève au-dessus du sol avoisinant pour prévenir l'encombrement par la neige([18]).

Pour hausser encore les traverses et les rails, on a recouvert la chaussée d'un à deux pieds d'épaisseur de sable et gravier qui constituent le ballast de la voie. L'élévation des rails a pour triple but de les niveler plus parfaitement, de les dégager de la neige et de permettre aux eaux de surface de s'égoutter, s'infiltrer à travers le gravier([19]). Les traverses, corps morts ou poutres, de six pouces sur six en carré au petit bout et de huit pieds en longueur, supportent de deux en deux pieds des rails d'acier qui pèsent 56 livres à la verge linéaire([20]). Elles sont de bonne qualité, en épinette rouge surtout([21]). Les coussinets, les coins, les tires-fonds et les éclisses, en fer angulaire et non plat, offrent la meilleure résistance possible([22]). Détail non moins important, une ligne télégraphique longe la route.

Pour l'époque, belle réalisation en somme que ce chemin. L'inspecteur Baillairgé concluait: "C'est une voie que l'on peut qualifier de première classe et qui est à plus d'un titre digne de cette appellation"([23]).

Il serait inutile de suivre l'évolution du matériel mécanique de la Compagnie tout au long de la construction de la voie ferrée. Qu'il nous suffise de renvoyer le

lecteur au tableau II, p. 200, où nous donnons l'état au 30 juin 1888([24]), et de préciser qu'il a crû constamment en nombre, en volume et en force, suivant l'accélération des travaux, les possibilités financières de la Compagnie et les progrès de la technfique. Détail digne de mention: toute nouvelle locomotive se voyait baptiser du nom d'un des directeurs de la Compagnie ou encore d'un politicien pour s'attirer ses faveurs. D'où des locomotives nommées "Beaudet", "Garneau", "Sir Adolphe", "Sir Hector"...

Pour exécuter des travaux d'une telle ampleur, ont dut engager beaucoup d'ouvriers. Les statistiques officielles étant introuvables, nous avons toutefois quelques données officieuses utiles. Au cours de l'automne 1884, lors d'une enquête de M. Baillairgé, 500 hommes travaillaient sur les 4ième et 5ième sections. Mais ce chiffre avait été dépassé durant l'été précédent, puisque l'ingénieur-conseil prend le soin de préciser que "M. le contracteur Beemer vient d'arriver de New York où il est allé se procurer 300 ouvriers additionnels pour remplacer ceux de nos travailleurs canadiens que leur récolte à faire en cette saison ont forcé à rentrer dans leurs familles à cet effet"([25]). D'ailleurs au printemps 1885, il y avait encore plus de 500 hommes au travail sur la route. Et dans un mémoire au gouvernement, en date du 20 janvier 1887, J.-G. Ross, président de la Compagnie, signale la présence de 800 à 1,000 hommes sur le chantier([26]). De ces données, on peut conclure, d'une part, que l'embauchage des ouvriers était conditionné par le climat, d'autre part, que leur nombre a augmenté avec les années, suivant l'accélération des travaux.

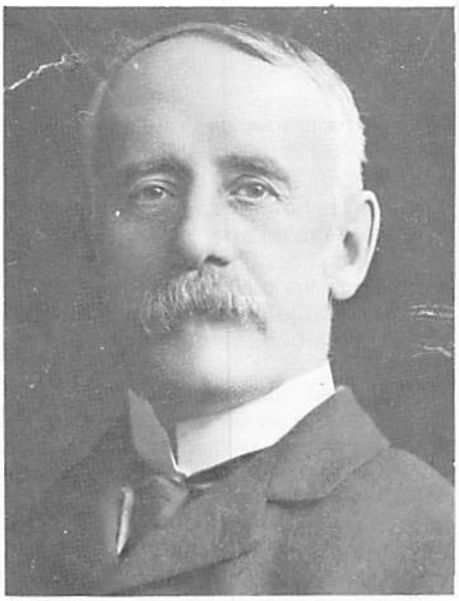
D. Les conditions de travail des ouvriers du chemin de fer.

Le mérite de la réalisation concrète et rapide du chemin, une fois les subsides obtenus, revient en premier lieu aux ouvriers de la Compagnie. Si nous faisons confiance à nos sources malheureusement trop limitées non seulement les conditions de travail laissent à désirer, elles étaient déplorables. Sans doute, la méfiance doit nous guider dans une certaine mesure parce que les renseignements fournis le sont par des écrivains. Mais le fait que l'apologiste de la voie ferrée, Arthur Buies, ait, au cours de ses voyages dans les Laurentides, côtoyé ces tristes travailleurs, nous autorise à nous prévaloir de ses observations.

Des extraits de textes, assez pathétiques, nous donnent une idée des conditions d'existence des "pionniers des Laurentides". Edwige Légaré, qui travaillait pour les Chapdelaine tous les étés en qualité d'homme engagé, affirme:

> Il y a trente ans, quand on a fait la ligne pour amener les chars de Québec, j'étais là, moué, et je vous dis que ça c'était de la misère. Je n'avais que seize ans, mais je bûchais avec les autres pour clairer la ligne, toujours à vingt-cinq milles en avant du fer, et je suis resté quatorze mois sans voir une maison. On n'avait pas de tentes non plus pendant l'été; rien que des abris en branches de sapin qu'on se faisait soi-même, et, du matin à la nuit, c'était bûche, bûche, bûche, mangé par les mouches et, dans la même journée, trempé de pluie et rôti de soleil.
>
> Le lundi matin, on ouvrait une poche de fleur et on se faisait des crêpes plein un siau, et tout le reste de la semaine, trois fois par jour, pour manger, on allait puiser dans le siau. Le mercredi n'était pas arrivé qu'il n'y avait déjà plus de crêpes, parce qu'elles se collaient toutes ensemble; il n'y avait plus rien qu'un bloc de pâte. On se coupait un gros morceau de pâte avec son couteau, on se mettait ça dans le ventre, et puis bûche et bûche encore!...
>
> Quand on est arrivé à Chicoutimi, où les provisions venaient par eau, on était pire que les sauvages, quasiment tout nus, la peau toute déchirée par les branches, et j'en connais qui se sont mis à pleurer quand on leur a dit qu'ils pouvaient s'en retourner chez eux, parce qu'ils pensaient qu'ils allaient trouver tout le monde mort, tant ça leur avait paru long. Ca c'était de la misère([27]).

La majorité des engagés n'ouvraient pas la route, mais s'occupaient de la construction du chemin de fer proprement dit. C'est dire que leurs conditions d'existence étaient moins pénibles, puisqu'une certaine concentration humaine nécessitait forcément, le long de la voie, l'établissement de "petits villages", constitués de huttes ou "campes" regroupés autour des forges et usines, d'une boulangerie et d'un magasin pour subvenir aux besoins des employés. Mais on avançait si vite, on travaillait tant que souvent les ouvriers s'installaient dans des campements de fortune. Seuls quelques chantiers pouvaient les loger



J.-G. Scott, un des promoteurs du chemin de fer.

dans des *log-houses*, "sorte de huttes en troncs d'arbres bruts, de six à huit pouces de diamètre, dans les intervalles desquels on met des bourrelets de paille, pour se garantir de la pluie, du vent ou du froid"([28]). Echelonnés le long de la ligne, ces *log-houses*, qui appartenaient à des particuliers, servaient en fait de maisons de pension. Buies nous donne une excellente description de l'une d'elle située en face de la maison de St-Onge, le long de la rivière à Pierre:

> Mais la maison de St-Onge ne pouvait plus suffire à loger les employés du chemin de fer, les nombreux travailleurs et les voyageurs même qui commençaient à populariser la ligne. Il s'établit donc en face de la sienne une autre maison, mais celle-ci beaucoup plus spacieuse, comprenant de grandes pièces, deux ou trois chambrettes privées pour les dames de passage, et un véritable dortoir, contenant une demi-douzaine de lits, sur lesquels on ne pouvait s'allonger sans pendre de toutes ses jambes en dehors, ni se retourner sans dégringoler de son long sur le plancher, dont les madriers laissaient entre eux des intervalles d'un demi-pouce, par lesquels on pouvait voir ou être vu à discrétion. Une cloison, absolument semblable au plancher, séparait le dortoir des autres parties de la maison, en sorte que les gens quelque peu gênés préféraient s'étendre tant bien que mal dans la grande pièce du bas, qui était tout ce que l'on veut, un vestibule, une cuisine, ou enfin une salle d'attente ou de réunion pour les passants et les journaliers, et dont on aurait pu

au besoin faire une salle de conférences[29].

Le prix unique des repas — dîner et souper — ne variait pas. Dans toutes les pensions qui s'établirent au fur et à mesure que les hommes séjournèrent quelque peu dans un endroit, on payait toujours vingt "centins"[30]. Compte tenu du fait que les ouvriers touchaient une "piastre" par jour, en général, pour leur travail, c'était cher.

"Qui est valet n'est pas roi", disait-on à l'époque, et on acceptait, dans ce contexte social, la discrimination sous toutes ses formes. Alors que les travailleurs vivaient de lard, de farine et de patates et couchaient dans des huttes provisoires ou sous des tentes, en toute saison, les entrepreneurs, ingénieurs et arpenteurs, de leur côté, profitaient de maisons plus spacieuses, tel le célèbre *log-house* aristocratique du nom de "Windsor". Situé au bout de l'île du lac Edouard, à la première traversée de la Batiscan, le Windsor était une sorte de quartier général de la Compagnie, à mi-chemin entre Québec et le lac Saint-Jean. Mais laissons-en la description au voyageur Buies:

> C'était une hutte comme toutes les autres, mais beaucoup plus spacieuse et bien mieux faite, bourrelée et capitonnée dans les intervalles des troncs d'arbres, ayant des divisions à l'intérieur, un rez-de-chaussée où se trouvait une grande salle à manger, plusieurs chambres privées et un premier étage qui, converti en dortoir, pouvait loger commodément une trentaine d'hommes[31].

C'est dans ce *log-house*, Windsor, que fut donné, à l'automne de 1886, un grand bal, auquel assistèrent une soixantaine de gentlemen, de dames et de demoiselles de la ville de Québec, venus dans un convoi spécial. Spectacle presque invraisemblable que ce bal donné en plein coeur des Laurentides et qui dura jusqu'au petit matin. Un souper, évidemment, précéda la danse. Vins, mets exquis et desserts savoureux, le tout emporté de la ville, soulagèrent les estomacs creux pendant que les discours alimentaient les esprits. Lorsque les invités et les principaux employés de la Compagnie eurent terminé leur banquet, près de deux cents travailleurs, de tous grades, vinrent réveillonner à leur tour et "firent table rase de mets encore fumants et vidèrent jusqu'à la dernière bouteille"[32]. Mais au petit jour, pendant qu'un convoi ramenait les invités à Québec, un autre convoi, chargé de travailleurs, se dirigeait vers l'extrémité de la ligne pour le terrible quotidien.

Quelle était par ailleurs la situation des Canadiens français du Québec engagés par la Compagnie? Malheureusement, des étrangers occupaient les postes de commande tandis que les Canadiens français formaient le plus grand nombre des hommes de peine, parmi lesquels se trouvaient aussi des individus d'autres nationalités[33]. L'entrepreneur Beemer avait favorisé d'abord les siens, les Américains. Il faut dire, toutefois, qu'ils étaient, à cause de leur expérience sur les voies ferrées, les plus aptes à remplir une fonction impliquant une certaine responsabilité.

Belle et triste "épopée" donc, que celle "du rail du Lac-Saint-Jean".

E. Le choix d'un terminus.

Le rail approchait du Lac-Saint-Jean, quand un nouvel obstacle, en germe depuis 1870, menaça de freiner une fois de plus le parachèvement des travaux: le choix d'un terminus dans la vallée du Lac-Saint-Jean. Problème très épineux qui allait se doubler d'une autre difficulté aux implications multiples, la jonction des embranchements des bas et haut Saguenay. Corporations municipales, officiers civils et religieux, politiciens et citoyens allaient s'engager dans une querelle de clochers et exercer des pressions sur la Compagnie pour que telle option prévale plutôt que telle autre.

L'inauguration du chemin à lisses de Gosford datait à peine de quelques semaines que déjà, grisés par la promesse de prolonger cette voie jusqu'au Lac, les Robervalois posaient le problème d'un terminus. Le 21 décembre 1870, la corporation municipale de Roberval passa un règlement pour autoriser le maire Parent à souscrire $2,500 aux fonds de la Compagnie Québec-Gosford, mais à la condition que le terminus soit fixé à l'embouchure de la rivière Ouiatchouanish.

Deux ans plus tard, soit le 4 mai 1872, 340 "cultivateurs" de la même municipalité lançaient une requête à "l'Honorable Président et Directeur de la Compagnie du chemin de bois de Gosford" dans laquelle ils précisaient que la Compagnie "ne peut choisir un meilleur endroit pour le terminus que le site magnifique qui se trouve à l'embouchure de la rivière Ouiatchouanish". Les suppliants énumèrent six avantages d'y faire déboucher le chemin de fer: port, moulins à scie et à farine, place centrale "offrant la perspective d'une ville", proximité de la paroisse Notre-Dame du Lac et d'autres jeunes paroisses, centre de la vallée, tracé avantageux[34].

Aux prises avec le choix d'un tracé à travers les Laurentides, la Compagnie du Lac-Saint-Jean reléguait au second plan le point d'arrivée de son rail, c'est-à-dire le terminus. Dans son esprit, ce dernier était conditionné par la localisation de la ligne-mère. Et sur les plans et profils déposés au Département des Travaux Publics, en 1880, le tracé indiqué passait entre le lac au Cèdre et le lac Saint-Jean et aboutissait à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, à l'extrémité sud-ouest du lac, soit à Val Jalbert. En fait, dès cette époque, la Compagnie avait l'intention bien arrêtée d'établir une ligne de navigation sur le lac Saint-Jean, à la tête du rail, à l'estuaire de la Ouiatchouan, et, subséquemment, construire "l'embranchement Chicoutimi"[35].

Ce tracé allait être fortement combattu par les habitants de l'ouest du lac et par ceux du bas Saguenay: les premiers voulaient obtenir "le bout du rail" et les derniers un déplacement de la ligne vers l'est, soit du côté de la Métabetchouan jusqu'au havre qui se trouve à l'embouchure de cette rivière[36]. Bien que Chicoutimi ne fût pas le premier but de la Compagnie, qui espérait surtout en l'avenir du corps de pays formé par le Lac-Saint-Jean, celle-ci ordonna une série de relevés très dispendieux de ces deux tracés, aussi bien que de la contrée avoisinante. Les explorations une fois terminées, les directeurs de la Compagnie, toujours hésitants, prièrent, en décembre 1885, l'ingénieur du gouvernement, A.-L. Light, de faire sa propre inspection et de donner son opinion sur le meilleur tracé à choisir[37].

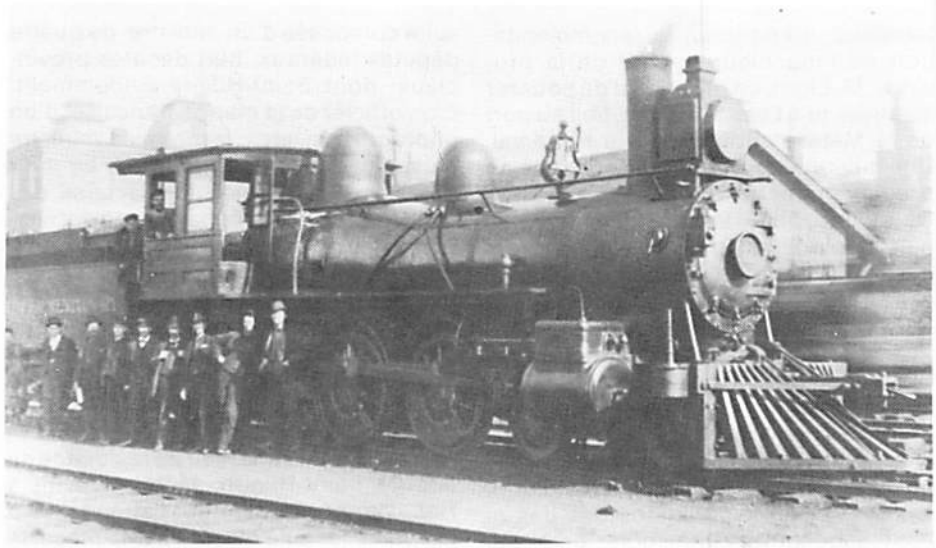
Réflétant la complexité du problème, M. Light recommanda l'adoption d'une ligne centrale se prolongeant jusqu'à un point intermédiaire, à trois milles à l'ouest de la Pointe-aux-Trembles, d'où la ligne pourrait être établie dans la direction de Métabetchouan ou de Roberval. Et l'ingénieur de préciser: "Le tracé choisi, du reste, est le meilleur qui puisse être adopté sur le rapport de l'économie, des rampes et des courbes, d'autant plus qu'il servira mieux les intérêts des paroisses de l'ouest aussi bien que celles de l'est"[38]. Par rapport aux plans et profils de 1880, l'ingénieur proposait donc un léger dé-

placement de la ligne-mère dans la direction est. Touchant la proposition évasive du choix d'un terminus, il est bon de préciser qu'il ne voyait pleinement l'utilité d'une voie ferrée conduisant au Lac-Saint-Jean que dans la mesure où le lac lui-même serve de voie de communication entre les paroisses éloignées et la voie ferrée. Or, le lac étant peu profond, il n'y a, sur la rive sud, que deux endroits où un bateau à vapeur puisse atteindre le rivage en toute sécurité, savoir: à la Métabetchouan([39]) et à Roberval. Le chemin de fer doit donc, selon lui, se prolonger jusqu'à l'un ou l'autre de ces havres et un bateau à vapeur doit être lancé sur le lac.

Les habitants de l'ouest du lac n'étaient pas gens à se laisser abattre par le rapport de l'ingénieur Light. Le député au provincial, Elie Saint-Hilaire([40]) ferait connaître leur mécontentement aux officiers de la Compagnie. Dans une lettre datée du 29 novembre 1886, Saint-Hilaire s'oppose énergiquement à la fixation du terminus du chemin de fer au poste Métabetchouan et recommande de le déplacer à la Pointe-Bleue, donc au centre-ouest du lac, soit plus au nord encore que Roberval.

Après avoir signalé que les octrois accordés à la Compagnie l'ont été pour ouvrir à la colonisation les plus grandes et les plus riches étendues de terrain du comté, soit ceux à l'ouest et au nord du lac, le député précise que la fixation du terminus au poste Métabetchouan tuerait la colonisation dans les cantons de Saint-Félicien, Tikouabé et Normandin. Quant à l'utilisation d'un bateau à vapeur sur le lac, il la dénonce parce qu'elle ne rendrait service à la colonisation que cinq mois par année. Le trajet du lac serait trop long et trop dangereux durant l'hiver. Et il ajoutait: "La Pointe-Bleue, par sa position géographique, est le vrai centre du Lac-Saint-Jean, le seul centre facile à atteindre pour les cantons du nord (...) pendant l'hiver"([41]).

Enfin Saint-Hilaire, pour protéger les intérêts de tous ses commettants, souligne avec justesse que ce n'est pas tant la question du terminus que celle du tracé et de la jonction qui intéresse les habitants du bas du comté, c'est-à-dire de la région de Chicoutimi. Et, à titre de directeur de "La Compagnie du chemin de fer du Saguenay", laquelle se proposait de construire une voie ferrée pour relier les bas et haut Saguenay([42]), il en profite pour recommander la jonction des deux chemins à Saint-Louis de Métabetchouan. Il ajouta en manière de chantage:



La locomotive no 2, 1897.

En terminant, j'ai à vous faire remarquer que, dans les arrangements que nous prendrons avec M. Beemer pour la construction et l'administration du chemin de fer de Chicoutimi, nous verrons à ce que les travaux commencent à la jonction pour se recontinuer en descendant vers Chicoutimi, afin de rapprocher le plus vite possible le bas du comté de votre chemin de fer([43]).

La riposte suivit trois semaines plus tard. Sous un pseudonyme Mgr Racine fit entendre, le 20 décembre, "les cloches de la cathédrale". Sa position vis-à-vis du chemin de fer fut la même que celle soutenue antérieurement lors des fortes discussions touchant le "chemin du curé Tremblay": le bas Saguenay d'abord. Il était difficile pour le district de Chicoutimi de se concevoir autrement que comme le centre, le coeur et la clef de la région, vu que toute la région avait commencé là et que le Lac-Saint-Jean lui-même ne s'était peuplé qu'en passant par là([44]).

A la fin du mois, les directeurs de la Compagnie se réunirent et annoncèrent leur manque de fonds pour la dernière section. Les subventions du gouvernement ne couvraient que 170 milles, et sans subsides additionnels les travaux se trouveraient arrêtés à quelques milles du Lac. Ils invitèrent le comté à souscrire et pour cela, touchèrent la corde sensible: l'endroit du terminus. Que le district du Lac-Saint-Jean vote $100,000 et nous construirons jusqu'à Roberval, et que, d'autre part, le district de Chicoutimi vote $150,000 et la ligne se fera sans délai jusqu'à Chicoutimi ou même Bagotville. Ces mirages ne servirent qu'à activer la controverse([45]).

Le 11 mars de l'année suivante, soit en 1887, le président de la Compagnie faisait part de ses observations au premier ministre, l'honorable Honoré Mercier. Lui rappelant tout d'abord que le Saguenay-Lac-Saint-Jean, district en voie de colonisation, couvre, d'une extrémité à l'autre, une distance d'environ 130 milles, M. Ledroit l'informait de la difficulté de choisir judicieusement un terminus d'autant plus que les populations des bas et haut Saguenay exercaient des pressions pour le fixer vers l'est ou vers l'ouest, selon le cas. Soulignant que le chemin de fer se rapprocherait du Lac-Saint-Jean, dans le voisinage de la paroisse de la "Pointe-aux-Trembles", à peu près à mi-chemin entre St-Alphonse et Chicoutimi, d'une part, et les cantons Normandin et Albanel, d'autre part, le président de la Compagnie poursuivait:

> La Compagnie croit qu'il serait possible de satisfaire aux exigences de tout le district du Saguenay, et d'y assurer les intérêts de la colonisation, en construisant un embranchement de la Pointe-aux-Trembles à Chicoutimi, et en plaçant un bateau à vapeur sur le lac Saint-Jean, afin de mettre le chemin de fer en communication avec les différentes paroisses des bords du lac Saint-Jean et des rivières qui s'y jettent([46]).

En fait, M. Ledroit fixait la jonction à Pointe-aux-Trembles. Quant au choix du

terminus, il endossait la recommendation de l'ingénieur-en-chef de la province, M. Light, en proposant de pousser le rail jusqu'à l'eau profonde, soit au port de la Métabetchouan, soit à Roberval. Une difficulté toutefois qu'il souligne au premier ministre pour le choix de la Ouiatchouanish: le subside provincial n'est accordé que pour 170 milles, alors que la distance de Québec à Roberval est de 184 milles([47]).

Si la Ouiatchouan et la Pointe-Bleue, comme sites possibles du terminus, se trouvaient éliminées et la jonction fixée près de Pointe-aux-Trembles, le terminus n'était pas encore localisé puisque deux endroits restaient toujours envisagés. Les populations des bas et haut Saguenay avaient donc beau jeu pour activer leurs querelles: les journaux allaient leur servir d'instrument de propagande.

Pendant que le journal le *Canadien* était assiégé de lettres, à n'en plus pouvoir se prononcer, la *Justice* et le *Réveil du Saguenay* allaient se livrer une lutte des plus acerbes au cours des mois d'avril à août 1887. Au nom de la "justice" les Chicoutimiens réclament la jonction le plus à l'est possible et un deuxième terminus dans leur ville pendant que les habitants de l'ouest du lac et plus particulièrement les Robervalois accusent la métropole du Saguenay d'avoir entravé le progrès de leur contrée depuis 30 ans et d'être responsable de l'arrêt du rail au petit lac Belley. Dans son édition du 22 juin, la *Justice* s'en prit même, en termes trop peu voilés, à Mgr Racine. Atteint dans son amour propre, l'auguste évêque, détenteur des clefs du temporel autant que du spirituel, voulut aller à la source de ces menées. Toutefois, à la suggestion de l'abbé Louis Tremblay, le vicaire de M. Lizotte, il ne poussa pas plus avant sa curiosité([48]) et évita ainsi de prononcer une excommunication malheureuse.

Le *Réveil*, porte-parole des Chicoutimiens, cessait bientôt de paraître, remplacé, le 18 août, par le *Progrès du Saguenay*. A ce moment, la rivale de Chicoutimi, Roberval, était assurée d'avoir le terminus. Un événement important confirma cette assurance: la visite de Mercier.

Premier chef de gouvernement à se rendre au Lac-Saint-Jean, Honoré Mercier, l'année même de la prise du pouvoir, voulut inaugurer lui-même le chemin de fer, dans les premiers jours de septembre. Accompagné d'une vaste suite composée d'un ministre, de quatre députés fédéraux, huit députés provinciaux, dont Saint-Hilaire évidemment, d'un officier de la marine française, d'un photographe, etc., le premier ministre parvenait au lac Bouchette, "le bout du rail", où il fut l'objet d'un accueil des plus chaleureux de la part d'une population joyeuse qui allait l'acclamer tout au long de son voyage. Au milieu de ces réjouissances, Mercier ne pouvait se priver du plaisir de promettre le terminus aux Robervalois, et l'embranchement aux Chicoutimiens une fois la branche de Roberval terminée([49]).

De Saint-Prime, lieu de résidence du député Saint-Hilaire, Mercier revint à Roberval où un banquet l'attendait. Au milieu de la foule massée sur la place de l'église, le maire du village W.-T.-A. Donohue prononça des paroles qui réflétaient bien la mentalité d'un peuple qui attendait depuis longtemps un sauveur: "Vous êtes le messager du bonheur. Notre sombre passé s'efface, et nous entrevoyons un avenir rassurant"([50]). Mercier répondit avec non moins d'éloquence:

> La race canadienne française éprouve un besoin constant d'expansion qui est amplement prouvé par ses migrations incessantes(...).
>
> De nos jours, nous avons la tristesse d'assister à l'émigration incessante et toujours croissante aux Etats-Unis. Eh bien, il faut que nous exploitions à notre profit, au profit de notre race, cette disposition. Si nos Canadiens ne veulent pas rester en place, nous allons leur fournir les moyens de voyager, de se déplacer, mais cela sans sortir de chez nous. Si le Sud leur déplaît, nous les transporterons au Nord, nous leur rendrons la chose tellement facile qu'ils ne songeront même plus à s'écarter de nous, leurs frères. Dans ce but, je rêve l'accomplissement de deux grandes oeuvres (...). Le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi et Saguenay; le chemin de fer de la Gatineau, dans le comté d'Ottawa. L'idée qui a présidé au tracé de ces deux comtés est la même. C'est celle de la concentration canadienne française([51]).

Ne pouvant négliger le bas Saguenay, d'autant plus que la présence de Mgr Racine avait coloré la fête robervaloise, les parlementaires poursuivirent leur visite jusqu'à Chicoutimi et de là gagnèrent Québec en bateau.

La nouvelle artère du Lac allait prendre, subitement, une valeur magique. De retour dans la vieille capitale pour l'Exposition de Québec, Mercier, dans son discours d'ouverture, parla de la région saguenayenne qui, sur son invitation, était présente avec ses richesses sur le terrain. La région recevait officiellement sa consécration comme terre promise et grenier de la province. Mgr Racine avait pris la peine d'écrire une lettre pastorale à son diocèse pour exhorter ses ouailles à profiter de cette chance unique. Le 5 septembre, un convoi spécial portant quelque 300 cultivateurs avec leurs curés, (...) leurs animaux et leurs produits, était reçu en gare de Québec avec faste. Enfin, quand arriva l'heure du départ, Mercier vint serrer la main encore une fois à ses braves fils du Lac-Saint-Jean qu'il compare aux Conquistadors espagnols([52]).

Mercier, en parrainant cette manifestation après avoir inauguré le chemin de fer venait de mettre la contrée du Lac-Saint-Jean sur la carte de la province. Quand aux gens du Lac, ils s'appropriaient les paroles du maire Donohue: "Notre sombre passé s'efface, et nous entrevoyons un avenir rassurant".

II. Construction des voies secondaires

A. De Chambord à Métabetchouan.

Le chemin de fer au Lac-Saint-Jean

Les travaux arrêtés depuis quelques temps à l'extrémité des 170 milles subventionnés reprenaient au début de l'année 1888 et vers l'embouchure de la Ouiatchouanish et vers l'embouchure de la Métabetchouan. Auparavant 2.84 milles de chemin de fer avaient été construits pour atteindre Chambord, point de jonction des futurs embranchements des bas et haut Saguenay. A Chambord, dans la paroisse de Pointe-aux-Trembles, furent construits des voies d'évitement, des signaux, des voies courbes, les gares pour les passagers et les marchandises, de même qu'un réservoir d'eau d'une capacité de 21,000 gallons, avec une pompe à vapeur, une chaudière et un puits([53]).

Chambord allait prendre rapidement une importance qui allait chatouiller les Chicoutimiens et laisser songeur les Robervalois. Le 7 janvier 1888, les trains inaugurèrent leur horaire régulier, trois fois par semaine([54]); le voyage s'effectuait en 12 heures. En février, Benjamin-Alexandre Scott, le cousin de J.-G. Scott, mettait sur pied une ligne

d'omnibus entre Chicoutimi et la jonction des deux embranchements. En mars, la Compagnie obtint le contrat des malles. C'est à Chambord qu'arrivaient évidemment les nouveaux habitants et les visiteurs qui, avec les nombreux ouvriers de la voie ferrée cantonnés dans le voisinage, stimulaient le commerce([55]). Le *Progrès du Saguenay* constatait avec justesse, le 5 juillet 88, que Chambord "tient la tête du commerce au Lac-Saint-Jean, onze marchands y sont déjà établis et on dit qu'ils y font d'excellentes affaires". Mais l'arrivée du rail à Roberval en novembre 88 et, par la suite, la construction de l'embranchement de Chicoutimi dissipèrent les dernières illusions des Chambordais. Leur "station-terminus" fut ramenée au rang de simple jonction.

De Chambord, on poursuivait deux directions: vers la Ouiatchouaniche, distance de 13.67 milles, vers la Métabetchouan, distance de 4.87 milles.

Sur le bord de la rivière Métabetchouan furent construits un quai d'embarquement, des voies d'évitement et une remise à marchandises. On lança dès 1888 un bateau à vapeur, de dimensions suffisantes pour porter 300 passagers. Il naviguerait entre l'extrémité de la voie à la rivière Métabetchouan et le village de Roberval où un quai de débarquement fut fait, et correspondrait avec les autres localités sur le lac ou sur les rivières qui s'y jettent([56]). Ce navire, le "Péribonka", construit par la Compagnie, était d'un faible tirant d'eau pour lui permettre de remonter le cours des principales rivières qui se jettent dans le lac, comme la Péribonka, la Chamouchouan, la Mistassini.

Vers Roberval, un obstacle majeur dut être surmonté, la rivière Ouiatchouan. On construisit le pont qui l'emjamba avec de la pierre calcaire, tirée de la carrière de la Pointe-aux-Trembles. Les ateliers de la "Dominion Bridge Works Company", à Montréal, fabriquèrent trois travées, de 60 pieds d'ouverture, à poutres armées d'acier, et appuyées sur deux pilliers et deux culées d'une maçonnerie de premier ordre([57]).

Comme le terminus était fixé à Roberval, les principales bâtisses s'édifièrent à cet endroit une gare à passagers, une vaste remise toute remplie de marchandises, un réservoir d'eau d'une capacité de 21,000 gallons, une pompe à vapeur, une chaudière, des voies auxiliaires et d'évitement, et tous les accommodements désirables au centre du village. La ligne, au-delà de la station de Roberval, fut poussée dans la direction nord-est, jusqu'au bord du lac afin d'établir une correspondance avec la navigation([58]).

Le rail n'avait pas encore atteint l'embouchure de la Ouiatchouanish que Roberval se transformait rapidement. Deux grandes entreprises virent le jour en 1888: un hôtel et une scierie, points de départ du tourisme et de l'industrie. Le principal animateur de ces entreprises était Horace-Jansen Beemer([59]), le constructeur du chemin de fer et du "Péribonka", qui avait épousé une jeune Canadienne française, Claire-Eveline Dufresne. En correspondance avec le chemin de fer et le "Péribonka", le grand hôtel de 150 sur 75 pieds, à trois étages, flanqué de larges galeries et surmonté de trois tourelles, avait une capacité maximum de 150 personnes. Grâce à lui, Beemer et son bras droit B.-A. Scott feraient du Lac-Saint-Jean un des plus attrayants centres de voyage et de sport du Québec([60]). Ouvert officiellement le 10 août 1888, l'Hôtel Roberval réussit si bien qu'on l'agrandit en 91. Buies le décrit comme étant "un trait d'audace et une aventure admirablement calculée (...) qui ne le cède en vérité qu'au Windsor de Montréal"([61]).

A l'automne, le moulin Scott s'érigea sur la pointe de ce nom. Propriété de "Ross, Beemer et Cie"([62]), il était le plus grand moulin de l'époque dans la région. Il mesurait 120 par 40 pieds, sur deux étages, et on calculait pouvoir y scier 90 billots à l'heure. Cette scierie entraîna l'exploitation forestière sur une grande échelle. En 1889, plus de onze millions de pieds de bois, planche et madrier, furent exportés de la Pointe Scott en Angleterre. En 1890, 150 ouvriers gagnaient leur pain à cette manufacture. L'hiver, plus de 300 bûcherons et manoeuvres travaillaient dans les chantiers, 500 en 1896. En 1891, on agrandit le moulin de façon à lui ajouter une scie et un atelier de portes et châssis([63]).

Tout l'été et l'automne de 1888 les réceptions, fêtes et galas se suivirent: lancement et premières croisières du "Péribonka", ouverture de l'hôtel de Roberval, première fanfare, bazar chez les Ursulines, visite de Sir Hector Langevin, du gouverneur général Stanley de Preston, de Sir A.-P. Caron, de la fanfare de Beauport, de l'Union musicale de Québec, concerts, premier pèlerinage, etc.

Entre-temps, le rail était poussé vers Roberval. En novembre, les trains de fret s'y rendaient, et le 8 décembre, un samedi soir, le premier train de voyageurs de Québec "s'avança dans l'Anse et entra en criant dans le village, au milieu des acclamations d'une foule en délire, de la musique et des coups de canon". L'inauguration officielle n'eut lieu que le lundi suivant, le 10. Les directeurs de la Compagnie se retrouvèrent à l'Hôtel Roberval, "dans la splendeur d'un banquet" qui réunissait à leurs côtés Mgr Louis-Nazaire Bégin, arrivé depuis le 7, le célèbre curé Lizotte évidemment, l'abbé Marcoux, le maire de Québec, François Langelier, les notables de Roberval et une délégation du bas Saguenay qui s'était rendue à Chambord en carrosses à deux chevaux. A la fin de la soirée, spectacle de feux d'artifice, à l'hôtel et à la résidence du maire, Joseph Potvin([64]).

Le terminus construit, Roberval entrait dans "son âge d'or". Elle devenait la capitale et le centre du Lac-Saint-Jean. Terminus de la voie ferrée et point de départ de tous les bateaux à vapeur qui voyageaient sur le lac, Roberval allait garder "le bout du fer" pendant trente ans et connaître un rythme de progrès accéléré jusqu'en 1908. En 1895, une vingtaine de marchands bordaient la rue Saint-Joseph. Des professionnels et des artisans du district de Québec venaient se fixer à Roberval, et en faisaient un petit Québec. Ils donnaient à leurs commerces les mêmes noms qu'à Québec, et les rues prenaient tout naturellement ceux des rues de Québec: Saint-Joseph, Sainte-Angèle, rue Buade, rue de la Fabrique... On se servit de l'aqueduc en 1892, du téléphone en 1894, de l'électricité en 1897. L'année suivante était fondé le journal le *Lac-Saint-Jean*. Le Bureau d'enregistrement s'ouvrit en 1892, la Banque Nationale en 1895, soit trois ans seulement après la succursale de Chicoutimi. Le gouvernement établit son quai à l'estuaire de la rivière Du Tremblay en 1894, l'Hôtel Roberval s'agrandit ainsi que le moulin Scott, plusieurs auberges s'ouvrirent... De 1890 à 1900, le village passa de 783 à 1,248 habitants, de 121 à 209 familles([65]).

Le même progrès se répandait partout autour du lac. Avec enthousiasme, Buies, dans son étude sur la région parue en 1896, constate les bienfaits de la voie ferrée:

> L'oeuvre entreprise et menée à bien par la Compagnie a galvanisé le peuple du Lac-Saint-Jean qui se mourrait de découragement et d'inanition; elle lui a rendu la vie, a introduit un

sang nouveau dans ses veines, lui a imprimé un élan qui se traduit par toute sorte de progrès et d'essais, et nous a dotés pour ainsi dire d'une petite province qui est comme un organe essentiel dans le corps de la grande province de Québec([66]).

Laissons les fleurs de style et revenons à la stricte réalité économique. Le premier effet du chemin de fer, dans le domaine agricole, fut l'avènement de l'industrie laitière. Au printemps 1887, grâce à des subventions obtenues par le député Saint-Hilaire, deux fabriques de fromage s'ouvrent au Lac: une dans sa paroisse, à Saint-Prime, l'autre à Roberval([67]).

Ces premiers pas faits, le chemin de fer une fois rendu à Roberval, l'agriculture devait connaître de plus amples développements. Il était maintenant possible d'en exporter les produits sur le marché de la capitale. Convaincus que la rentabilité de leur chemin de fer reposait sur un potentiel démographique important, les directeurs de la Compagnie voulurent hâter l'établissement d'une population plus dense dans le nouveau pays. C'est pourquoi, à la demande du gouvernement provincial, ils offrirent le transport gratuit aux nouveaux colons munis de certificats à cet effet leur venant des officiers du gouvernement de Québec. Ils employèrent en permanence des gens s'occupant de colonisation, pour amener des cultivateurs dans la région([68]). Les résultats de cette politique libérale sont intéressants. Un état préparé par la Compagnie indique que, pour la seule année 1894, les trains ont transporté gratuitement au Lac 409 colons nouveaux, accompagnés de 240 enfants; sur ce nombre 149 étaient des Canadiens revenant des Etats-Unis. De l'inauguration du service de la voie ferrée jusqu'à la fin de l'année 1894, la vente des terres publiques, dans la région du Lac, a dépassé 60,000 acres([69]).

La vallée du Lac, avec son territoire cultivable de 1,500,000 acres environ, devenait de plus en plus "le grenier de la Province de Québec". Un événement important, en 1897, allait donner plus de poids à cette appellation: la formation de la Société de Colonisation du Lac-Saint-Jean, stimulée par la Compagnie du chemin de fer. La Société vécut une dizaine d'années. Elle avait son journal, le *Lac-Saint-Jean*, son annuaire, ses deux Maisons des colons, ses agences à Québec, en Nouvelle-Angleterre et en Europe. La publicité était son arme favorite([70]). Les résultats dépassèrent toute attente: en 1898, 1,322 colons s'établirent dans la région; en 1899, 1,692; en 1900, 2,108 dont 195 venaient d'Europe, 900 des différentes parties du Canada, et, 1,013 des Etats-Unis([71]). Cette vaste immigration s'explique, en partie, par le fait que les colons, désireux d'acheter des terres en bois debout, pour des fins agricoles ou l'industrie laitière, pouvaient avoir des lots du gouvernement à raison de vingt cents l'acre seulement([72]).

D'ailleurs, un regard sur les tableaux III, IV, V et VI, en Annexe A, pp. 201-204, permet, par le biais de l'accroissement de l'activité sur la voie ferrée, de suivre de façon approchée le développement de la vallée du Lac-Saint-Jean. Comme le rail atteint Roberval le 8 décembre 1888, c'est dire que l'accroissement de l'activité sur le rail, du 30 juin 88 au 30 juin 90, est due principalement au prolongement du chemin jusqu'au terminus. Mais si, au 30 juin 92, l'activité est beaucoup plus forte sur la ligne, le développement de la contrée du Lac en est la cause première. Prolongement et développement sont donc intimement liés: le premier provoquant, au moins à court terme, le second([73]).

Parallèlement se développaient les voies de communication. La colonisation avançait trop rapidement pour que l'on se contente de moyens primitifs; aussi des chemins se sont-ils ouverts rapidement dans l'intérieur pendant que les anciens étaient améliorés et des ponts ont été construits sur plusieurs des rivières les plus importantes: Grande-Décharge, Chamouchouane, Mistassini, Aux-Rats...

Pour améliorer le service et la sécurité sur le lac lui-même, et partant les progrès de la colonisation, la Compagnie remplaça le "Péribonka" par des bateaux sûrs et puissants, répondant aux besoins des habitants et du public voyageur en général: "Le Colon" et "Le Mistassini". Précisons qu'à la demande des directeurs de la Compagnie du chemin de fer, le gouvernement subventionna en partie la construction de ces bateaux([74]).

De la Métabetchouan à Chicoutimi

Les travaux vers le Ouiatchouanish et la Métabetchouan, et ultérieurement vers Chicoutimi, ne se sont réalisés qu'avec le support des gouvernements fédéral et provincial.

Les promesses de Mercier, lors de son voyage au Lac à l'automne 1887, allaient se concrétiser. Par une loi sanctionnée le 12 juillet 1888([75]), la Législature accordait à la Compagnie du Lac-Saint-Jean:

— une subvention de 10,000 acres de terre par mille pour couvrir la distance de 14 milles entre Chambord et Roberval;

— une subvention de $5,000 et 5,000 acres par mille, pour l'embranchement depuis Chambord jusqu'à la Métabetchouan([76]).

— enfin, une quantité de 10,000 acres de terre par mille, pour la distance depuis Métabetchouan jusqu'à Chicoutimi, soit pour une distance maximum de 56 milles.

La loi stipulait qu'à la demande de la Compagnie, le lieutenant-gouverneur en conseil pouvait convertir le subside en terres en un subside en argent sur le principe 35-35 "centins" l'acre, tel que décrit antérieurement.

Deux mois plus tôt, par une loi sanctionnée le 28 mai, le Parlement du Canada avait octroyé à la Compagnie Québec-Lac-Saint-Jean, pour faire suite à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, un transfert de la subvention octroyée par les 50ème et 51ème Vic., ch. 25, no 113. Cette subvention, valable pour une distance de 30 milles entre le Lac-Saint-Jean et Chicoutimi, était limitée à $3,200 par mille, soit à un montant total de $96,000([77]).

Si l'embranchement Chambord-Roberval, qui prolonge la ligne-mère, et le tronçon Chambord-Métabetchouan ont été construits rapidement, il n'en fut pas ainsi de la voie secondaire Métabetchouan-Chicoutimi. Quatre ans seront nécessaires pour mener à terme ces travaux difficiles et dispendieux. En fait, une fois l'embouchure de la Métabetchouan atteinte par le rail, les travaux s'arrêtèrent malgré des subventions fédérale et provinciale([78]). La Compagnie et son entrepreneur Beemer, après une étude approfondie de la géographie de la région, jugèrent les travaux trop dispendieux et refusèrent de jeter un pont sur la rivière Métabetchouan, pont essentiel au prolongement du chemin.

La population du district de Chicoutimi, qui représentait les trois quarts de toute la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ne pouvait rester indifférente et accepter cet état de fait. On fit

pression sur les autorités fédérales et provinciales. Le 19 février 1889, une députation du comté de Chicoutimi se rendait auprès du conseil exécutif pour demander au gouvernement de vouloir bien accorder à la Compagnie une aide lui permettant de compléter son chemin jusqu'à Chicoutimi. Mercier se montra vivement intéressé au parachèvement de cet embranchement, mais conditionna tout subside additionnel à une participation fédérale plus efficace([79]). Il déplaçait ainsi le champ de bataille de Québec à Ottawa.

Les citoyens du district de Chicoutimi ne tardèrent pas à se présenter dans la capitale fédérale. On expédia une pétition au ministre des Chemins de fer et Canaux, pétition signée par l'abbé B.-E. Leclerc et 28 autres personnes, délégués dûment nommés par les conseils municipaux de toutes les municipalités du comté de Chicoutimi, à l'est du Lac-Saint-Jean. Les raisons invoquées pour l'obtention d'une nouvelle subvention — 30 milles sont déjà subventionnés — sont, pour plusieurs, identiques à celles utilisées antérieurement en faveur du chemin de fer de Québec au Lac, mais l'une d'elles est plus spécifique:

> Que ce prolongement se reliera aux bateaux à vapeur du Saguenay, à Chicoutimi, ville qui est le chef-lieu du comté, le siège épiscopal du diocèse, et qui possède une importance considérable comme centre manufacturier et d'affaires en général. Qu'à dix milles plus loin, à Saint-Alphonse, qui est le centre d'une région riche en produits agricoles et de laiterie, il communiquera à la navigation océanique du Saguenay, sur la baie des Ha! Ha!, rendez-vous des touristes, et où les vaisseaux et les steamers du plus fort tonnage peuvent s'amarrer au quai avec la plus grande sécurité([80]).

Le fédéral n'allait pas se laisser prier longtemps. Une loi nouvelle, sanctionnée le 2 mai 1889([81]) par le Parlement, ajoutait aux 30 milles déjà subventionnés par la loi de la 51ème Vic., ch. 3, une distance de 20 milles, soit une subvention de $3,200 par mille pour un montant de $64,000. Ce qui faisait un grand total, pour le double subside, de $160,000.

La Législature provinciale montra moins d'empressement que le Parlement fédéral à verser de nouveaux subsides et ce, malgré la promesse conditionnelle de Mercier à la délégation saguenayenne, le 19 février précédent. Soulignant à Mercier, le 31 août, la participation plus généreuse d'Ottawa à l'embranchement Chicoutimi, le secrétaire J.-G. Scott expliquait en ces termes les difficultés financières de la Compagnie.

> Les explorations faites ont démontré que la construction du chemin serait plus dispendieuse qu'on ne l'avait prévu. Les cinq milles maintenant complétés (de Chambord à Métabetchouan) ont exigé, pour le chemin seul, une dépense de près de $20,000 par mille; et les calculs de l'ingénieur démontrent que le chemin seul, sur le parcours des premiers 30 milles, coûtera à part le roulant, les gares et les autres fournitures, environ $20,000 par mille, parce que les travaux seront dispendieux de leur nature, à cause de la grande quantité de ponts à construire sur ces 30 milles (Métabetchouan, Kouspiganische et Belle-Rivière), et surtout sur les premiers 11 milles([82]).

Informé du contenu de cette lettre, l'évêque de Chicoutimi, Louis-Nazaire Bégin, adressait, le 7 septembre, ses supplications et prières au premier ministre Mercier. Lui rappelant la promesse faite à la députation de la partie est de son diocèse l'hiver précédent et lui soulignant l'ampleur et le coût des travaux qui nécessitaient un subside additionnel, l'évêque ajoutait:

> Cette demande me paraît bien raisonnable. En effet, cet embranchement est certainement aussi important, aussi principal que la ligne principale elle-même, puisque, sans lui, les plus fertiles paroisses de notre contrée se trouvent encore sans communication avec les grands centres commerciaux, et ne peuvent se débarrasser de leurs produits qu'au prix des plus grands sacrifices de temps, de travail et d'argent.

Et l'évêque de conclure sa lettre sous forme de marchandage politique:

> La politique des chemins de fer, bien loin d'affaiblir un gouvernement, ne fait que le fortifier, parce qu'elle contribue à développer les ressources et le bien être matériel du peuple. Tout le monde attend ici avec anxiété la continuation des travaux du chemin de fer: celui qui imprimera le premier mouvement à cette belle entreprise méritera la reconnaissance bien sincère de toute notre population([83]).

Ces pressions allaient être doublées de bien d'autres avant que la Législature consente à poser les gestes plus libéraux qui devraient provoquer le prolongement du chemin de la Métabetchouan vers Chicoutimi. Finalement, au cours de l'année 1890, la Législature dénoua les cordons de la bourse provinciale. Par une loi sanctionnée le 2 avril. Elle substituait les mots "Baie des Ha! Ha!" au mot "Chicoutimi" et étendait, conséquemment, son subside de $5,000 et 5,000 acres de terre par mille à 66 milles contre 56, soit une subvention totale de $330,000([84]).

Le 30 décembre de la même année était sanctionnée une nouvelle loi en vertu de laquelle la Compagnie recevait une subvention spéciale ne dépassant pas $150,000 pour contribuer aux frais de construction des trois ponts à ériger sur les rivières Métabetchouan, Kouspiganische et Belle-Rivière. De plus, une somme de $75 par mille était immédiatement disponible pour explorations, arpentages et établissement du tracé([85]). En retour, le lieutenant-gouverneur en conseil s'arrogeait le droit de nommer, s'il le jugeait à propos, une ou deux personne(s) compétente(s) comme membre(s) du bureau de direction de la Compagnie, sans qu'il soit nécessaire qu'elle(s) soit(soient) actionnaire(s) dans ladite Compagnie([86]).

L'extension du chemin entre Métabetchouan et Chicoutimi, s'effectuant en pays difficile, semé de monticules et de ravins, la Législature, par une loi sanctionnée le 24 juin 1892, se rendait une fois de plus aux désirs des directeurs de la Compagnie en accordant une subvention additionnelle de $2,690 et 2,690 acres par mille pour 47 milles([87]).

Cependant, ce nouveau subside, tout en rendant de grands services à la Compagnie, ne suffit pas encore à assurer la poursuite des travaux. Le 18 février 1893, le secrétaire Scott le soulignait à l'honorable G.-A. Nantel, ministre des Chemins de Fer, et le priait d'accorder une subvention spéciale de $75,000 pour les frais de construction des ponts dispendieux à jeter sur la rivière au Sable et la rivière Chicoutimi, sans quoi le parachèvement de la ligne serait compromis([88]). En fait, il s'agissait de compléter le subside promis par Honoré Mercier, du temps qu'il était premier ministre, pour la construction de cinq ponts — construits et à construire — sur la ligne de Chicoutimi, les trois premiers ayant été subventionnés jusqu'à concurrence de $150,000.

Le 26 mai, le secrétaire Scott revenait à la charge et précisait au ministre des Chemins de Fer que Beemer avait

entrepris les travaux sur cette partie de la voie sur la foi de cette promesse(89). Le même jour, l'entrepreneur Beemer faisait part à M. Nantel de la nécessité de respecter la promesse du gouvernement précédent parce que le coût réel de la construction des 52 milles depuis Chambord à Chicoutimi au taux de $1,094,560, excède $181,400 l'estimation première. Et Beemer de donner les chefs de cette augmentation:

1- Augmentation de $40,000 occasionnée par le fait que l'ingénieur du gouvernement a élevé le niveau des trois ponts subventionnés vingt pieds de plus que ne l'exigeait le projet original;

2- Augmentation de $80,000 sur le coût de la construction telle que d'abord estimée, entre le 40ème et le 52ème mille, occasionnée, d'une part, par la construction des ponts sur les rivières au Sable et Chicoutimi, et d'autre part, par les 11 profondes ravines que l'ingénieur de la Compagnie a jugé convenable de faire combler par des terrassements solides bien que le contrat prévoyait la construction de ponts sur chevalets;

3- Augmentation de $61,400 dans l'estimation de l'ingénieur, occasionnée par l'obligation de se procurer, pour les travaux et chevalets permanents et autres constructions, du bois provenant des régions d'Ottawa et Pontiac, vu la rareté du bois de cette qualité le long de la ligne(90). Et l'entrepreneur de conclure:

Pour appuyer davantage cette supplique, je prends la liberté de déclarer que si le gouvernement ne vient pas à mon secours en cette affaire et s'il n'augmente pas mon subside jusqu'à concurrence de $100,000, il ne me restera aucun espoir de terminer cette importante entreprise et il faudra immédiatement abandonner la construction. J'ai essayé d'obtenir des avances additionnelles des banques et autres sources mais sans succès, de sorte qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement agisse à cet égard et qu'il vienne au secours d'un homme qui a si fortement contribué au développement des ressources de la Province(91).

Une semaine plus tard, soit le 12 juin, le directeur des Chemins de Fer, M. E. Moreau, transmettait, dans des termes à peu près identiques, la décision du gouvernement à l'entrepreneur Beemer et au secrétaire Scott:

(...) le gouvernement regrette beaucoup — dans l'état actuel des finances et considérant les fortes subventions qui ont déjà été votées par la Législature de la Province en faveur de cette entreprise, et, en particulier, le doublement effectué, durant la dernière session, sur ce prolongement, au grand avantage de votre compagnie, —de n'être pas en situation de faire droit à votre requête(92).

La Compagnie n'allait pas se laisser abattre par cette réponse négative du gouvernement. A bien des reprises, elle avait connu des moments difficiles semblables, et, chaque fois, une solution satisfaisante avait été trouvée. Cette fois-ci, elle allait puiser dans ses "réserves". Le 25 août, la Compagnie renonçait à son subside de 450,000 acres en terre qu'elle convertissait en un subside en argent de $157,000(93). De plus, ses faibles devises l'obligèrent à demander l'annulation d'une subvention accordée en 1888(94) pour la construction d'un embranchement depuis la Rivière-à-Pierre jusqu'à La Tuque, et le transfert d'une partie de cette subvention à l'extension de son chemin vers Chicoutimi. Le gouvernement acquiesca, mais limita le subside à la somme de $100,000(95).

Enfin, en 1894, une dernière subvention, du fédéral notamment, mit fin à la participation des gouvernements à cet embranchement de Chicoutimi. Par une loi sanctionnée le 23 juillet, le Parlement du Canada accordait:

— pour 2 milles de l'embouchure vers Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention de $3,200 par mille;

— pour 12 milles à partir du 52ème mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention de $3,200 par mille(96).

Aux $160,000 déjà octroyés pour les 50 premiers milles, les subsides fédéraux atteignaient donc une somme totale de $204,800 pour l'embranchement de Chicoutimi.

Entre-temps s'était déroulé un événement d'une grande importance. C'est le 2 août 1893, jour à jamais inoubliable pour les Chicoutimiens, que se fit entendre le cri de la première locomotive arrivant de Québec. Dès lors, la métropole saguenayenne, à l'ombre de Roberval depuis 1888, allait connaître une nouvelle phase de progrès, une renaissance économique, et consacrer son hégémonie commerciale sur tout le territoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Roberval demeurerait toutefois une rivale non négligeable pour une quinzaine d'années encore. Le dynamisme des habitants de la "capitale" se traduisit en constructions multiples, améliorations de toutes sortes et entreprises les plus diverses(97).

Si les habitants du Bas-Saguenay s'intégraient grâce au chemin de fer, à la vallée du Lac-Saint-Jean, ils ne délaissaient pas pour autant leur voie de communication naturelle: le Saguenay. Bien au contraire, les ports de Chicoutimi et de Grande-Baie connaissaient une vie active grâce à l'exportation du bois évidemment, mais aussi, depuis 1889, à la "Cie du Richelieu"(98). Elle s'était chargée d'un cabotage quotidien durant trois mois de l'année, entre Québec et Chicoutimi, avec escales régulières(99). Bref, la voie ferrée venait parfaire le réseau de communications du Bas-Saguenay.

Mais les Chicoutimiens ne se faisaient pas encore d'illusion au sujet de leur suprématie commerciale. Roberval présentait une trop forte concurrence et l'avenir risquait de compromettre leur hégémonie sur tout le district du Saguenay si le chemin de fer Québec-Roberval-Baie James se réalisait. Mieux valait prendre les devants et faire de Chicoutimi le vrai terminus de ce chemin s'il devait se construire. Comme centre des opérations de la navigation océanique sur la rivière Saguenay, la ville de Chicoutimi se croyait destinée à devenir un très grand port de commerce, c'est-à-dire d'être dans l'est, un des points terminaux du chemin de fer Trans-Canada. Cette voie partant du port pour se rendre à Roberval se prolongerait par la Baie James, le lac Winnipeg et la rivière de la Paix jusqu'à Port Simpson(100). Plus même, les Chicoutimiens pensèrent relier leur ville au Labrador par une voie ferrée qui consacrerait définitivement l'hégémonie de leur "capitale". Ce dernier projet est décrit par Buies comme une "oeuvre gigantesque qui changera la face du continent nord américain, le mettra à trois jours de l'Europe et fera de Chicoutimi, en particulier, une des villes les plus importantes et les plus considérables de l'intérieur du continent"(101).

CONCLUSION

Au projet "Chauveau", qui avorta faute de capitaux suffisants, succéda la

construction du pittoresque chemin à lisses de bois de Gosford. Engendré par les difficultés économiques de la vieille capitale, il devait donner à cette dernière un arrière-pays qui rendrait possible son développement. Actionnaires de la Compagnie et législateurs croyaient que les chemins à lisses de bois devaient suffire aux besoins de la colonisation en donnant à la province des voies à bon marché qui relieraient les nouveaux établissements avec les grands centres de population.

Lors de l'inauguration en grande pompe, le 26 novembre 1870, on promettait le plus bel avenir au chemin de Gosford. Mis à l'épreuve, il ne s'avéra pas rentable et fut laissé dans l'abandon le plus complet, en 1874. On décida de revenir aux rails de fer, plus dispendieux, mais plus résistants et, à tout prendre, plus économiques. Expérience inutile? Non, car le chemin de Gosford hâta la réalisation d'un projet beaucoup plus important. Il devenait le premier tronçon de la voie ferrée du Lac-Saint-Jean et atteindrait finalement Chicoutimi.

Région outre-Laurentides, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, après des débuts difficiles, connut un développement industriel et agricole très profitable. Toutefois, l'isolement de la population du Haut-Saguenay surtout, jointe à la nécessité d'exporter l'excédent agricole et la production forestière dans des centres commerciaux allaient provoquer la construction d'une voie ferrée dans le but de greffer ce territoire à la vieille capitale québécoise. Ainsi Québec se dotait d'un arrière-pays.

Matière à incrédulité et plaisanterie pour plusieurs; le projet "Québec-Lac-Saint-Jean" provoquait, en 1873, une dissension entre les Bas et Haut-Saguenay. Deux projets s'affrontèrent: celui du Lac à Chicoutimi et celui de Québec au Lac. Cet obstacle surmonté, le "chemin du curé Tremblay", inauguré en 1877, alarma de nouveau la population du Lac.

Et pendant que les habitants du Saguenay-Lac-Saint-Jean sombraient dans le pessimisme, que, de délai en délai, des familles, faute de voie ferrée, quittaient le pays du Lac, la Compagnie Québec-Lac-Saint-Jean et le Gouvernement lançaient des arpenteurs à la découverte d'un tracé accessible à travers les Laurentides. Après dix années de confusion et d'hésitation, la Compagnie optait, en 1880, pour le "tracé du lac Edouard" à cause de sa faible élévation et de la fertilité du sol. Entre-temps, elle triomphait d'une rivale trifluvienne, désireuse d'accaparer le marché du Lac ou du moins d'en exiger le partage.

A cette époque, le système ferroviaire provincial était encore rudimentaire. Tout était à créer. Et les capitaux n'étaient pas encore très attirés par les entreprises provinciales.

Premier responsable, le gouvernement provincial consentit des subsides en terres et en argent. Comme la Compagnie ne pouvait obtenir de capitaux sur la garantie des terres octroyées — problème commun aux compagnies ferroviaires du Québec — le gouvernement permit la conversion des subsides en terres pour de l'argent. Et, graduellement, il se montra de plus en plus libéral selon les demandes de la Compagnie et les pressions de la population du Lac. Insatisfaite des subsides provinciaux et de l'aide de la municipalité de Québec qui avait tout intérêt à élargir son arrière-pays, la Compagnie livra bataille, à partir de 1877, sur la scène fédérale pour cette oeuvre "patriotique" et "nationale". A partir de 1882, la capitale fédérale consentit à délier les cordons de sa bourse. Et la Compagnie acquit la confiance des divers gouvernements qui s'acquittèrent loyalement de leurs engagements dans des délais normaux.

Grâce à l'aide généreuse des gouvernements et aux deniers de James-G. Ross, le chemin qui avait été pendant tant d'années à l'étude, sans progrès sensible, se réalisa sous la main active de l'entrepreneur Horace Jansen Beemer, personnalité qui mériterait une étude approfondie. Sachant tirer profit au maximum d'une main-d'oeuvre qui travaillait dans des conditions pénibles, il conduisit le rail au Lac en 1888.

Sans doute, le choix du terminus dans la vallée du Lac freina une fois de plus l'achèvement des travaux, car individus et corps publics prenaient position pour la Métabetchouan, la Ouiatchouan ou la Ouiatchouaniche. L'inoubliable visite de Mercier en 1887 mit fin cependant au débat, lorsque le premier ministre promit la voie secondaire de Chicoutimi une fois la branche Chambord-Roberval terminée. Point de jonction, Chambord connut un développement spontané pour retomber dans l'oubli une fois le rail rendu à la Ouiatchouaniche. Le moulin Scott et l'Hôtel Roberval, entreprises des Beemer, Scott et Ross, provoquèrent la transformation rapide de Roberval, pendant que le même progrès se répandait partout autour du Lac, sur le plan agricole notamment. La population du Haut-Saguenay sortit de son isolement et eut, grâce à la voie ferrée, accès aux centres de commerce. La population de Chicoutimi, pour sa part, dut attendre quatre années avant de sortir de l'ombre de Roberval, soit jusqu'au 2 août 1893.

Tout en poursuivant les travaux, la Compagnie rêvait de s'assurer l'hégémonie ferroviaire de l'est du Québec. Après l'achat de la Compagnie du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, elle s'assurait le contrôle de la Compagnie des Basses-Laurentides, puis celle du Grand-Nord. Au rêve de la Baie James, par le Lac-Saint-Jean ou l'Abitibi, elle ajoutait le désir d'unir les régions de l'Outaouais, de la Mauricie et du Saguenay.

Vers la fin du siècle, les promoteurs du chemin "Québec-Lac-Saint-Jean-Chicoutimi" durent déchanter. Ils constatèrent avec amertume que la voie ferrée stimulait le développement des Bas et Haut-Saguenay, mais ne révolutionnait pas pour autant toute l'activité économique. La région restait d'ailleurs insuffisamment développée pour garantir la rentabilité de cette voie qui avait nécessité de lourds subsides gouvernementaux et un investissement massif des actionnaires de la Compagnie. Qu'objectivement ce chemin de fer eut été bien ou mal géré, il porta un dur coup à la "mystique du fer", auprès de ses promoteurs.

---

1. *La contrée du lac Saint-Jean*, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, *op. cit.*, 13-14.
2. *Ibid.*, 35.
3. Ibid., 26, voir Carte II, p. 221.
4. "Ermite, philosophe, arpenteur, Horace, en cette triple qualité, a une barbe longue de quinze pouces, une charpente vigoureuse, un torse athlétique. Il possède les sciences par intuition; seul, dans une région sauvage, sans livres, pendant de longs mois de l'année, il a réfléchi et observé au milieu de la vaste nature, il a questionné ce grand volume toujours ouvert, où sans cesse s'ajoutent des pages nouvelles à des pages impérissables" (*Chroniques Canadiennes*, Montréal, 1884, I: 399-400).
5. Ce rapport est reproduit dans DS, vol. 14, 44 Vict., doc. 41, 28 p.
6. *Ibid*, 26.
7. *Ibid.*, 28. Voir Cartes II et III, pp. 221-222.
8. Notons que M. Dumais avait tracé un autre parcours, mais plus à l'ouest encore: par les rivières Ouiatchouanish et Croche jusqu'à la Tuque, et de là vers l'est jusqu'au lac Edouard, pour aboutir finalement à Saint-Raymond, comme l'autre parcours.
9. Nous ne possédons malheureusement pas le profil du chemin.
10. Baillairgé, *op. cit.*, 7-8.
11. *Rapport de Baillairgé*, 3ème section, 1885, 4-5.
12. *Rapport de Baillairgé*, 5ème section, 1885, 1-2.
13. Baillairgé, 1ère section, *op. cit.*, 7.
14. Baillairgé, 5ème section, *op. cit.*, 2.
15. Baillairgé, 3ème section, *op. cit.*, 6.

16. C'est la "Dominion Bridge Building Co." du Canada qui a fait l'exécution des ponts avec structure de fer et d'acier.
17. *Rapport de Thomas Ridout*, 1ère section, DSF, vol. XVII, no 9, 47 Vic., doc. 21, 17.
18. Baillairgé, 1ère section, *op. cit.*, 9.
19. *Loc. cit.*
20. *Ibid.*, 3.
21. Rodout, *op. cit.*, 17.
22. Baillairgé, *op. cit.*, 8.
23. Baillairgé, 3ème section, *op. cit.*, 4. D'autres particularités de la construction figurent en Annexe A, tableau I, p. 199.
24. L'année 1888 a été choisie, parce qu'elle marque une sorte d'aboutissement pour la ligne-mère.
25. Baillairgé, *op. cit.*, 7.
26. DS, 20 3, 50 Vic., doc. 40, 16.
27. Louis Hémon, *Maria Chapdelaine*, Montréal et Paris, Fides, 1959, 61-62.
28. Buies, *Le Chemin de fer du Lac-Saint-Jean*, *op. cit.*, 39-40.
29. *Ibid.*, 43-44.
30. *Ibid.*, 58.
31. *Ibid.*, 53.
32. *Ibid.*, 53-54. Précisons que les boissons enivrantes étaient, en temps normal, strictement interdites aux ouvriers.
33. Vien, *op. cit.*, 114.
34. Vien, *op. cit.*, 110.
35. DS, 20 (3), 50 Vic., doc. 40, 26.
36. Il importe de préciser que la population de l'époque était surtout concentrée dans la région de Chicoutimi et au sud du Lac, tandis qu'elle était faible et dispersée à l'ouest et au nord du Lac... bien qu'on y supposât d'immenses possibilités.
37. DS, 20 (3), *op. cit.*, 26.
38. *Loc. cit.*
39. La rivière Métabetchouan offrait à son embouchure un havre naturel, utilisé depuis 25 ans par la compagnie Price. Le site était bon, mais assez désert. L'église de Saint-Jérôme était située à 4 milles au-delà de la rivière. Ce petit port se serait probablement passé des creusages effectués à grands frais à Roberval vers 1900.
40. Il faut dire que le député résidait tout près de Roberval, soit à Saint-Prime.
41. DS, 20 (3), *op. cit.*, 5.
42. *Ibid.*, 6.
43. En attendant l'embranchement ultérieur de Chicoutimi sur la ligne du lac Saint-Jean, une petite compagnie s'était formée dans le but de relier le lac Saint-Jean à la tête de la navigation du Saguenay (1883)... Mais maintenant il n'était plus question, du côté de Chicoutimi, que de se brancher le plus près et le plus tôt possible sur la voie du lac Saint-Jean. Nous parlerons de cette compagnie un peu plus loin.
44. Vien, *op. cit.*, 115.
45. *Ibid.*, 115-116.
46. DS, 20 (3), *op. cit.*, 18.
47. *Ibid.*, 19.
48. Vien, *op. cit.*, 116.
49. *Ibid.*, 117.
50. L'*Electeur*, 6 sept., 1887, cité par Vien, *loc. cit.*
51. *Ibid.*, 9 sept., cité par Vien, *loc. cit.*
52. *Ibid.*, 118.
53. DS, 22 (3), 51-52 Vic., doc. 79, 19.
54. En fait, une station temporaire avait été établie au petit lac Belley en attendant la construction de la station Chambord.
55. Il y eut même un notaire, le Robervalois Israël Dumais y déménagea dans l'espoir de profiter de ce courant. Il y obtint une Cour des Commissaires et une Cour de Magistrat, inaugurées en 1890. Deux ans plus tard, il devait reprendre le chemin de Roberval (Vien, *op. cit.*, 120).
56. DS, 22 (3), *op. cit.*, 41.
57. *Loc. cit.*
58. *Ibid.*, 41-42.
59. La même année, 1888, Beemer était à la tête d'une compagnie qui devait construire le pont de Québec; il fit également des plans pour le chemin de fer du curé Labelle.
60. Vien, *op. cit.*, 189.
61. Buies, *Le Saguenay et le bassin du Lac-Saint-Jean*, *op. cit.*, 408.
62. Cette compagnie comprenait trois personnages principaux: Beemer, propriétaire de limites à bois, B.-A. Scott qui jouait le rôle d'entrepreneur forestier et James-Gibb Ross, sénateur millionnaire qui était propriétaire d'immenses domaines forestiers. En fait, ces trois individus sont intimement liés au progrès matériel de la contrée du lac Saint-Jean.
63. Vien, *op. cit.*, 274.
64. *Ibid.*, 119-120.
65. *Ibid.*, 121 et 124.
66. Buies, *op. cit.*, 407.
67. Vien, *op. cit.*, 124-125.
68. DS, 33 (3), 63 Vic., doc. 49, 53.
69. Cité par Buies, *op. cit.*, 417-418.
70. La publicité répandait une image plus ou moins fidèle de la région. Par exemple, la Société ne parlait pas d'un territoire cultivable de 1,500,000 acres, mais d'une vaste étendue de 20,000,000 d'acres de terre, soit l'étendue approximative du bassin hydrographique du lac.
71. La Vallée du Lac-Saint-Jean, *op. cit.*, 11.
72. *Ibid.*, 8.
73. Le tableau IV, en Annexe A, p. 202, nous montre notamment que le secteur agricole, malgré ses progrès, n'est pas le premier responsable de l'accroissement du fret, mais bien l'industrie du bois liée à "Ross, Beemer et Cie".
74. DS, 30 (3), 60 Vic., doc. 72, 3.
75. SQ, no 110, 51-52 Vic., ch. 91, 380-385.
76. Ce subside valait également pour le 2.84 milles depuis les 170 milles subventionnés jusqu'à la station Chambord.
77. DSF, vol. 34, no 8, 63 Vic., doc. 10, *op. cit.*, 23.
78. DSF, vol. 23., no 14, 52 Vic., doc. 22, 5.
79. DS, 24 (3), 54 Vic., doc. 93, 24.
80. DSF, vol. 23, *op. cit.*, 5.
81. DSF, vol. 34, *op. cit.*, 27.
82. DS, 24 (3), *op. cit.*, 25.
83. *Ibid.*, 27-28.
84. SQ, no 123, 53 Vic., ch. 101, 611.
85. SQ, no 128, 54 Vic., ch. 88, 361 et 375.
86. *Ibid.*, 376.
87. SQ, no 138, 55-56 Vic., ch. 66, 261.
88. DS, 30 (3), 60 Vic., doc. 72, 9.
89. *Ibid.*, 13.
90. *Ibid.*, 14-15.
91. *Loc. cit.*
92. *Ibid.*, 17.
93. SQ, no 147, 57 Vic., ch. 5, 26.
94. Cette subvention avait été convertie en argent au taux de 70 "centins" par acre, en vertu d'un ordre en conseil passé sous le numéro 198, le 8 avril 1891.
95. SQ, no 147, *op. cit.*, 31.
96. DSF, vol. 34, *op. cit.*, 60.
97. Les tableaux III, IV, V et VI, en Annexe A, pp. 201-204, nous renseignent sur l'importance commerciale de Chicoutimi et de sa région, la différence entre les années 92 et 95 provenant principalement du prolongement du rail jusqu'à Chicoutimi.
98. Cette Compagnie s'est rendue acquéreur, en 1889, de la "Cie des vapeurs du St-Laurent" qui a joué un rôle très important dans le développement économique du Saguenay.
99. Buies, *op. cit.*, 408.
100. *Terres à blé, La Vallée du Lac-Saint-Jean*, *op. cit.*, 48-49. De Québec à Vancouver, par le chemin de fer du Pacifique Canadien, la distance est de 3,078 milles; de Chicoutimi à Port Simpson, elle n'est que de 2,076 milles.
101. Buies, *op. cit.*, 166.

PROCUREZ-VOUS:

LES PIONNIERS DE L'ENSEIGNEMENT UNIVERSITAIRE AU SAGUENAY
(1948-1969)
par
JEAN-GUY GENEST, docteur ès-lettres

(Protée, vol. 6, no 1 — Printemps 1977)

Adressez votre commande et votre remise **($4.00)**
au
Département des Sciences humaines
Université du Québec à Chicoutimi
Chicoutimi, (Québec)
G7H 2B1

Disponible à l'UQAC.

Anniversaire d'une libération:

Le "boulevard Talbot" a trente ans

"Chicoutimi, au temps de mon enfance, n'était encore qu'une très modeste ville provinciale et fermée. Son seul lien avec le reste du monde était, l'été, le bateau, et durant les mauvaises saisons, le chemin de fer; mais ce dernier si lent et si casuel que le fait de venir à Québec constituait une sorte d'expédition qu'on affrontait que pour des raisons majeures".

FELIX-ANTOINE SAVARD (1)

Armand Demers

I *La région ignorée:*

Trente ans après la naissance du prestigieux écrivain que nous venons de citer, il n'y avait rien de changé. On pouvait lire régulièrement dans les chroniques locales du Progrès du Saguenay (Nouvelles de St-Alexis, de Jonquière, de Roberval, etc.) que "M. X est de retour d'un voyage d'affaires à Québec" et que "Mme Y a passé trois jours à Montréal en visite chez sa soeur"... Ces *événements* valaient la peine d'être signalés!

"Aussi inconcevable que cela puisse paraître, la région Chicoutimi-Lac-Saint-Jean est restée pendant quatre-vingt-dix ans sans aucune voie carrossable pour la relier au reste de la province. En 1928 encore, le seul moyen qu'avait la population pour sortir de chez elle était les bateaux de la Canada Steamship Lines, quatre mois par année, et la voie ferrée du C.N.R., toute l'année.

Vers 1929, le gouvernement de la Province commençait la construction d'une première route, numérotée par la suite 16, Chicoutimi-Grande-Baie-Saint-Siméon-La Malbaie, d'une longueur de 206 milles, alors que la distance à vol d'oiseau de Chicoutimi à Québec est d'environ 100 milles.

Quelques années plus tard, le gouvernement entreprenait la construction d'une deuxième route, portant actuellement le numéro 56, celle de Chicoutimi-Grande-Baie - Saint-Urbain-Québec, d'une longueur de 157 milles. Cette nouvelle route (...) constituait, quant à la longueur, une amélioration considérable sur la première, par ailleurs elle obligeait (...) le public voyageur, à cause de son tracé, à traverser deux fois les Laurentides, une fois sur le parcours Québec-Baie-Saint-Paul et une deuxième fois sur le tracé Saint-Urbain-Grande-Baie. A cause de ces montagnes, cette route devait forcément ne servir qu'au trafic léger et aux chauffeurs intrépides.

Entre-temps, le gouvernement de la Province avait décidé la construction d'une route devant relier Hébertville à Stoneham, à travers le Parc National.

En 1944, après quinze années de travail, cette dernière route était encore très primitive, à certains endroits et sur d'assez longues distances, les rencontres y étaient même difficiles(2)".

Pourtant, durant de longues années, les deux populations du Haut-Saguenay et du Lac-St-Jean, soeurs siamoises dans l'adversité, multiplièrent les pétitions, les démarches et les requêtes pour obtenir "leur" route vers l'extérieur. Des dossiers volumineux aux archives de la Société Historique du Saguenay(3), extrayons quelques pages qui nous aideront à situer dans le temps et l'espace, le problème socio-économique qu'une région divisée et impuissante ne pouvait résoudre seule.

II *Quelques pages détachées d'une longue histoire:*

Le 30 juillet 1923, le secrétaire du Club Automobile de Chicoutimi, M. J.-L. Simard adressait un "extrait des minutes" appuyé de 67 signatures au Premier Ministre L.-A. Taschereau, au Ministre de la Voirie J.-L. Perron, aux députés Savard (Lac-St-Jean) et Delisle (Chicoutimi), aux Chambres de Commerce de Québec et de Chicoutimi, de même qu'aux administrations municipales de Québec et de Chicoutimi, par lequel on s'oppose au projet d'une route "Québec-La Malbaie-Petit-Saguenay via l'ancien chemin des Marais et St-Agnès"... (le 3 août: accusés de réception de M. Taschereau et de M. J.-A.-Y. Bouchard de la C. de C. de Québec)(4).

De son côté, le Conseil municipal de la "première division du Comité de Charlevoix"(5) sollicitait le 4 août 1923, l'appuie (sic) du député de Chicoutimi pour demander au Ministère de la Colonisation "l'ouverture d'un chemin de colonisation entre La Malbaie et la Grande-Baie" et chargeait le Préfet de "s'entendre (à ce sujet) avec le député Philippe Dufour(6)".

En 1926, deux autres projets sont apparus au tableau: la route "Grande-Baie-Baie-St-Paul, via St-Urbain" et "un embranchement Lac-Jacques-Cartier-Chicoutimi" se greffant sur le tracé "Québec-Stoneham-Lac Jacques-Cartier-St-Jérôme(7)".

Dans une correspondance (20 et 23 janvier 1926) échangée entre M. Onésime Tremblay et le député de Chicoutimi, M. Gustave Delisle, le premier soutient "la route par le lac Ha Ha" de préférence à "la route du Petit-Saguenay" alors que le second attache à sa lettre une "proposition (non datée) à la Chambre de Commerce du Lac St-Jean" où il ménage la chèvre et le chou:

a) Que Chicoutimi soumette (au Gouvernement) un projet de route automobile (sic) St-Alexis-La Malbaie ou St-Alexis-St-Urbain via Lac Ha Ha;

b) Que le Lac St-Jean propose "sa" route St-Jérôme-Québec "avec embranchement à la dite route pour Chicoutimi",

L'auteur tient à remercier:
Madame M. Major de Montréal, à Monsieur Léo Ouellet, de Repentigny,

qui ont généreusement autorisé l'utilisation de la précieuse collection de 170 photographies prises au cours de la construction de la route;

Monsieur Jean-Marc Dénommé, vice-recteur de l'Université du Québec à Chicoutimi,

pour son intervention auprès du Service audio-visuel de l'UQAC qui a reproduit cette collection pour les archives de la Société Historique du Saguenay.

c) Que "les deux comtés exigent une décision immédiate et s'engagent à accepter et à contribuer pour leur quote-part aux dépenses de la route *que le gouvernement choisira*" (Les soulignés sont de nous)([8]).

Mais les gens du Lac-St-Jean tiennent leur bout: Dans une lettre du 14 avril 1926, M. J.-E. Boily de Roberval, secrétaire de la C. de C. du L.S.J. prévient M. Onésime Tremblay que "nos vues n'ont guère modifié (sic)" et qu'ils s'en tiennent au projet St-Jérôme-Québec exclusivement, "le plus urgent, le plus populaire, le plus pratique pour les deux comtés" et qu'ils refusent de considérer l'"embranchement de la Pikauba-Laterrière" lequel, selon lui, augmenterait "considérablement le coût du projet déjà trouvé dispendieux pour la Province([9])".

En mentionnant la *rivière Pikauba* comme point de jonction avec un tracé vers Laterrière, M. Boily fait sans doute allusion à une suggestion qu'un M. J.-Augustin Tremblay avait faite dans une lettre du 11 mars 1926 à M. Onésime Tremblay. Il lui écrivait:

"Le chemin de Chicoutimi-Québec et du Lac-St-Jean-Québec est tout tracé (...) c'est le chemin direct (...) c'est la route Québec à St-Jérôme avec un embranchement *de la rivière Pikauba à Chicoutimi*. Ces chemins ont l'avantage d'être *les plus courts pour les deux comtés*, de passer sur un terrain *beaucoup plus plat* que ceux proposés par Charlevoix et donnent entière satisfaction aux deux comtés". (Les soulignés sont de nous).

Ce Monsieur J.-Augustin Tremblay voyait étonnamment juste: plus de 20 ans avant son tracé, il situait même le point de jonction des deux routes (169 et 175) à *10 kilomètres près!*

Mais, M. Onésime Tremblay([10]) n'était pas convaincu et justifiait le 15 mars 1926, sa préférence pour la route du Lac Ha Ha:

a) elle relie (le comté) avec Charlevoix contrairement à celle du Lac-St-Jean;

b) elle procure "120 milles de chemin nouveau";

c) elle a 60 milles de moins que le tracé via Petit-Saguenay (et "à peine 25 milles de plus que celle du Lac-St-Jean pour les gens de ce secteur");

d) ce projet coûterait $500,000 et "nous pourrions l'avoir dans deux ans" alors que l'autre "qui prendrait 10 ans, coûterait $1,500,000([11])".

Et il ajoute "quelle aide proportionnelle pouvons-nous offrir sur une dépense d'un million cinq cent mille?"

Dans les dossiers du Club Automobile de Chicoutimi, un texte du 23 mars 1926 analyse les trois projets "préconisés par différents groupes de citoyens suivant leurs intérêts particuliers" et plaide (l'auteur est peut-être encore M. Onésime Tremblay!) en faveur du tracé du Lac Ha Ha. Il souligne que "de la Galette à St-Urbain, le chemin a été fait pour automobile (sic)" et qu'il reste en somme "38 milles de vieux chemin à reconstruire à comparer avec les 120 milles que la route du Lac-St-Jean exigerait".

On pouvait par ailleurs s'appuyer sur un rapport produit au même Club Automobile par M. Jean-A. Claveau, I. Civil (sic) qui faisait une "recommandation favorable" après inspection du "projet route St-Alexis-Québec" d'un parcours évalué à "130 milles", qui était "à améliorer ou à refaire à partir de Grande-Baie jusqu'au lac de la Galette, soit 44 milles". Avec "cinq mille dollards (sic) par mille environ, on ferait un bien bon chemin en terre jaune, tuf ou gravier c'est-à-dire que le fond est naturellement bon([12])"...

Le 25 avril 1926, M. Elzéar Boivin, "président du Comité d'Organisation" (?) ainsi que d'autres organismes priaient le premier ministre L.-A. Taschereau "ainsi que votre Conseil des ministres" (par l'intermédiaire du député Delisle) de "ne pas prendre de décision au sujet de la route Québec-St-Jérôme avant que nous ayons placé notre demande devant vous concernant la route St-Urbain([13])".

Le 26 avril, le premier ministre Taschereau assurait M. Elzéar Boivin "que le *gouvernement ne prendra aucune décision hâtive* relativement à la route, Québec-Lac-St-Jean([13])"... On peut dire qu'il a tenu parole! Quant au ministre de la Voirie du temps, M. J.-L. Perron, questionné par une de ses vieilles connaissances, M. Odilon Crevier de Chicoutimi, sur les possibilités de construction d'une route Québec-Chicoutimi, il lui avait répondu: "Personne ne passera à travers mon parc tant que je serai vivant([14])!"

Dans les cadres restreints d'un article (il faudrait un livre...) ce ne sera pas mon propos de relever d'autres fragments de cette épopée épistolaire qui dura plusieurs décades.

Antonio Talbot

Il y a maintenant 30 ans que s'est enfin réalisée cette route libératrice vers l'extérieur et qu'on appelle le *boulevard Talbot*. Ce nom qui n'a jamais eu, semble-t-il de confirmation officielle a été donné spontanément par la population en l'honneur de son initiateur et réalisateur, Monsieur Antonio Talbot([15]).

III *Antonio Talbot*

Après quatre ans de pratique à Québec, le jeune avocat Talbot débarquait le 4 septembre 1928 d'un bateau de la Canada Steamships et venait se joindre à Me Elzéar Levesque avec qui il devait pratiquer jusqu'en 1935. C'est dans cette étude qu'il entendit parler pour la première fois du "chemin des Sauvages" et surtout du tracé découvert lors d'une étude faite par un comité gouvernemental au cours de la guerre 1914-1918 "pour une nouvelle voie de chemin de fer" (qui ne fut, bien sûr, jamais réalisée). L'avocat Levesque, ex-maire de Chicoutimi (1914-1921) et ex-candidat nationaliste aux élections fédérales de 1911([16]) avait fait partie de ce comité([17]). Dans cette région où il avait choisi de faire carrière, l'avocat Talbot se fit rapidement des amis et ses talents de juriste lui acquirent une clientèle importante. Il prit vite conscience de l'isolement dans lequel se trouvaient plongés ses concitoyens, à ce propos il aimait raconter l'anecdote suivante: un jour, il est invité à un mariage; les fiancés avaient choisi

de faire leur voyage de noces *en automobile*. Aussi, pour être bien sûr de "sortir" de la région, ils avaient fixé la date de leur mariage au *24 juin*. "Eh bien! raconte Monsieur Talbot, leur auto fut immobilisée *dans la neige* sur la route de St-Urbain([17])!"...

De Me Levesque, M. Talbot apprit qu'il existait donc une "voie directe possible". Il se renseigna davantage; il obtint de Mgr Victor Tremblay et de ses collaborateurs force détails sur les projets de routes, les longues et infructueuses tentatives, les attitudes du gouvernement. Dans l'article dont le présent numéro de SAGUENAYENSIA reproduit de larges extraits en page 142 et suivantes, Mgr Tremblay écrit: "Les hommes publics ont découvert l'importance du Saguenay et ils ont pensé qu'une route serait un bon appoint *économique* et *électoral*".

Dans quelle mesure cette idée fixe de l'isolement de la région a-t-elle poussé Monsieur Talbot à tâter de la politique? Il serait présomptueux de tenter de l'établir. Tout de même, à la suite de la démission de Monsieur Arthur Larouche([18]), on retrouve M. Talbot député de Chicoutimi en 1938. En 1939, il est réélu mais s'en va avec les troupes décimées de Maurice Duplessis siéger dans l'opposition. Pendant 5 ans, il a amplement le temps de cultiver son rêve et de tracer son futur programme électoral. D'autant plus que le gouvernement libéral poursuit de vastes constructions de routes dans la province (notamment Québec-St-Hyacinthe) en ignorant totalement la région Saguenay-Lac-Saint-Jean([19]).

LA GRANDE DECISION

Le 8 août 1944, Duplessis revient à la tête du gouvernement et dès le lendemain prévient le député réélu de Chicoutimi qu'il sera ministre de la Voirie. Immédiatement après l'assermentation des ministres, M. Talbot s'approche du premier ministre et lui demande s'il lui convient que l'on s'attaque immédiatement au projet d'une route Chicoutimi-Québec. M. Duplessis lui répond en souriant: "Pourquoi penses-tu que je t'ai choisi comme ministre de la Voirie([20])?"

Le nouveau ministre avait carte blanche. Avant d'entreprendre la relation des travaux, disons tout de suite que cette décision ne fit guère de bruit. Chaque année, comme on le verra plus loin, les rapports officiels font état des travaux. Les média n'en font guère mention, si bien que pendant près de trois ans, l'"opinion publique" n'est guère alertée par ce qui devait être pourtant la

Deux routes ont été construites: le chemin de pénétration puis la route.

plus importante construction routière jamais entreprise au Québec. Mais en 1948, on entre en période pré-électorale. Dans les milieux politiques du Québec, on commence à jaser. Au printemps (3 ans après son début), la construction de la route fait, pour la première fois, les manchettes: Le Progrès du 1er avril 1948 reproduit du Devoir le rapport d'un débat orageux à l'Assemblée législative. Le député Dumoulin de Montmorency réclame "une enquête royale sur les contrats donnés pour la construction de la route Québec-Laterrière-Chicoutimi". Le député Bienvenue de Bellechasse mentionne qu'il "y a déjà trois routes pour se rendre à Chicoutimi" (sic) et estime qu'il "en aurait coûté $4 à $5,000,000 pour en élargir une, la paver et l'améliorer". Le chef de l'opposition, M. Adélard Godbout renchérit: "la construction de cette route n'était pas opportune à ce moment-ci. On aurait mieux fait d'améliorer la route déjà existante" (sic) et il ajoute: "la construction de ce chemin a été entreprise dans des conditions ténébreuses (...) des conditions telles que nous devrons voir dans quelles conditions (resic) l'argent a été dépensé". Le premier ministre Duplessis riposte: "Depuis quelques jours, l'opposition parle du chemin de Chicoutimi. Des documents sont produits depuis trois ans. Il fallait de toute nécessité

150 camions déplacèrent un million de verges cubes de roc...

On a dû faire l'excavation de 500,000 verges cubes de roc.

construire un chemin pour relier une région négligée pendant 40 ans par les libéraux. Le fait de sa réalisation par l'Union Nationale les choque. Au lieu de parler de l'opportunité de la route, ils font des insinuations (...). Je demande à l'opposition de porter des accusations; ils n'en sont pas capables." Le débat fut finalement clos par un vote de 44 contre 23 rejetant la "motion Dumoulin".

Les élections avaient été fixées au 28 juillet 1948. Aiguillonné par les attaques de l'opposition, le ministre Talbot n'allait pas laisser passer l'occasion de frapper un "grand coup": il invite par la voix de la radio et des journaux tous les membres des Chambres de Commerce de la région à visiter les travaux le 3 juillet 1948. Mais je laisse tomber ici l'aspect électoral pour revenir à la construction même.

IV. *L'ENTREPRISE:*

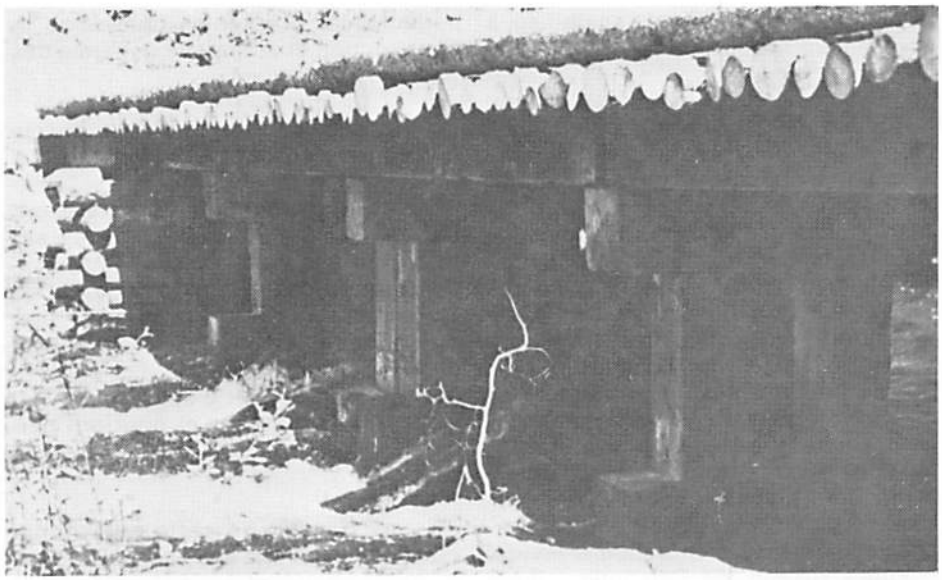
On a vu plus haut que dès l'automne 1944, M. Talbot avait déjà pris les choses en mains. A peine a-t-il pris contact avec le milieu qu'il devait administrer pendant plus de 15 ans qu'il mobilisa des effectifs. Après quelques semaines d'études intensives, la décision est prise "pour la route Stoneham-Hébertville, avec embranchement au Lac Jacques-Cartier pour Chicoutimi-Jonquière-Baie des Ha! Ha! via Laterrière"([21]). Cette décision fut précédée de reconnaissances nombreuses et ardues sur le terrain([22]). "Aidés de photos aériennes, des arpenteurs ont dû s'aventurer péniblement dans la forêt vierge et épaisse pour tracer les points saillants du parcours. Selon les plans des ingénieurs, une première route de service devait être construite, puis un second tracé pour la route elle-même"([23]). Ce travail préliminaire fut accompli dans l'hiver de 1944-45 par des équipes qui pénétraient à pied et à cheval dans la forêt, jusqu'à 15 à 20 milles de la jonction du Lac Jacques-Cartier pour établir les croquis sur cartes([24]). Il fut également décidé que la route serait construite en *deux sections séparées.* Au sud, Stoneham-Lac Jacques-Cartier et au nord, Lac Jacques-Cartier-Laterrière. Sous la supervision de l'ingénieur en chef du Ministère, M. Ernest Gohier([25]), la responsabilité des travaux sur le terrain fut confiée respectivement à M. Arthur Branchaud([26]) pour la section sud et à M. Jean G. Major([27]) pour la section nord. Ce dernier travailla en collaboration étroite avec M. Hector Prévost([28]) qui venait d'être nommé Divisionnaire pour le district du Saguenay et son supérieur, M. Gédéon Legault, ingénieur de district à Québec.

En mai 1945, le travail de relevé, d'arpentage et de déboisement fut poursuivi par les équipes de la Voirie. Les plans se précisaient. Au sud, la "route des poteaux" (Québec-Hébertville) constituait déjà un chemin idéal de "pénétration". Mais la présence continuelle des pylônes et des lignes électriques à haute tension compliquaient singulièrement les plans alors que l'usage des explosifs devait être réduit au minimum lors de la construction. A partir de l'extrémité nord, à Laterrière, on pouvait profiter un peu d'un chemin forestier construit par la compagnie Price jusqu'à la rivière Upika([29]). En octobre 1945, les contrats étaient accordés à la compagnie Champlain (Highway Paving) pour la section nord (54 milles) et à la compagnie Cartier (Mc Namara) pour la section sud (45 milles). Ils se chiffraient à $2,500,000. C'était le plus important contrat accordé jusque-là par le ministère de la Voirie([30]). Les prévisions budgétaires: 10 millions. On avait renoncé à la construction d'hiver à cause de son coût prohibitif([31]). Tout de même, les travaux préliminaires étaient déjà commencés et poursuivis au cours de cette année 1945: Au sud, "Le ministère a construit (...) les tuyaux et ponceaux de béton sur une longueur d'environ 15 milles. Le déboisement a été terminé sur tout le parcours (...) l'essouchement et le

On construisit des camps...

brûlage sur une distance de 5 milles (...) il a fallu faire un redressement complet de la route qui était abrupte et sinueuse"([32]). "Dans la section nord, le ministère a construit 12 ponceaux. Il a fait des travaux de défrichement sur une longueur de 30 milles et a terminé les terrassements de 12 premiers milles (...) Dans le canton Laterrière, nous avons complété le défrichement sur une distance de 8 milles"([33]).Dès le mois de mai 1945, on poursuivait la construction du chemin de service "devant livrer passage à la machinerie lourde" et "assez solide pour permettre d'y circuler avec des charriots très larges et de pesanteurs allant jusqu'à 72 tonnes"([34]). "Se basant sur des méthodes employées en Alaska, les ingénieurs ont employé les mêmes techniques (...) en érigeant d'abord des camps (...) pour loger les employés"([35]). Ces camps se situaient à environ tous les 10 milles sur le parcours. Tous sont maintenant disparus sauf les camps no 4 et no 7, maintenant camps no 90 et 45.

Les années 1945 et 1946 virent l'invasion progressive de la machinerie lourde: "(...) Des centaines d'hommes sont à l'ouvrage et s'attaquent à la forêt et au roc" sur la section nord. "On utilise (...) un outillage de plus de $2,000,000 comprenant 11 compresseurs, 11 pelles mécaniques, 10 létourneaux (ou "carry all" d'une capacité de 22 verges), 35 tracteurs, 150 camions et "mules", 14 génératrices pour l'éclairage, 5 machines à souder, 6 concasseurs, 6 grattes mécaniques, 2 forges portatives([36]), etc." (...) "On devait garder sur les lieux 250,000 pièces de réparation" et tout cet équipement consommait chaque jour "2,165 gallons d'huile crue (sic) et 950 gallons de gazoline". Dans cette seule section nord, "on a dû faire l'excavation de 500,000 verges cubes de roc et l'enlèvement d'autant de verges cubes de terre noire dans les tourbières". Environ une douzaine de ces tourbières furent ainsi "vidées" puis remplies de terre d'emprunt, de roc puis de gravier afin d'assurer une assise solide à la route. On grugea des montagnes et plus d'un million et demi de verges cubes de terre fut ainsi déplacée. "Un total de 200 ponts et ponceaux a exigé 120,000 verges cubes de béton, 150,000 sacs de ciment et 1,080,000 livres d'acier"! ...([37]) Dès le début, à 40 ou 50 milles de Chicoutimi après avoir effectué des coupes de déboisement qui faisaient, pour la première fois depuis des siècles, pénétrer les rayons du soleil, on devait laisser dégeler ce terrain découvert et attendre parfois jusqu'à 15 jours avant d'entreprendre l'enlèvement de la boue



200 ponceaux furent construits...

épaisse([38]). Une usine de concassage fut installée d'abord à la côte du Clairval puis transportée près du camp # 3 et finalement à l'intersection des "portes de l'Enfer" (où débouchait la route du Lac Saint-Jean).

L'usine d'asphalte s'y trouvait également et y demeura jusqu'en 1950. Les entrepôts, les ateliers et les forges se trouvaient à Laterrière([39]). Et la section sud? Le rapport de 1945 du ministre([40]) mentionne "la *réfection* complète de la route à partir de Stoneham (...)" et ajoute "il faut élargir la route actuelle d'un bout à l'autre et la redresser partout où cela est possible". Le rapport de 1946-1947([41]) parle encore de "travaux d'*élargissements* et de *redressements* (...) activement poussés". Il s'agissait, en fait, d'une véritable *construction:* "emprise de 100 pieds, plate-forme de 46 pieds de largeur"([42]) etc. On détourna même le cours de la rivière Montmorency! Mais le ministre de la Voirie parle prudemment de "réfection" pour ne pas éveiller les antagonismes et ne pas dévoiler trop tôt ni trop crûment l'ampleur de l'entreprise... Les rapports ne cachent rien, bien sûr. Mais les montants se retrouvent subdivisés par comtés (le tracé traverse les comtés de Chicoutimi, Charlevoix, Québec et Montmorency, sans compter le Lac Saint-Jean). Même dans la région, les journaux et la radio parle peu de la construction. Le gros de la

On grugea des montagnes...

population n'est guère sensibilisé à l'événement majeur qui se prépare...

Les travaux avancèrent rapidement au fur et à mesure qu'une machinerie de plus en plus puissante et perfectionnée s'ajoutait à la flotte en service. On avait vu, dès 1947, apparaître des voitures Jeep, Dodge et Willys, *fabriquées pour les opérations militaires* et dont la qualité et l'endurance étaient supérieures aux modèles produits plusieurs années plus tard([43]). On profitait des "surplus de guerre" ... "Au plus fort des travaux, plus de 600 hommes étaient à l'emploi des divers entrepreneurs y compris une soixantaine pour le Ministère de la Voirie" lesquels "exerçaient une étroite surveillance sur les dépenses et les travaux"([44]). On y trouvait "les sous-contracteurs Pic Construction, d'Arvida, Georges Riverin, de Chicoutimi, Roch Construction de Kénogami, Raoul Plourde et P. Desbiens de Chicoutimi"([45]).

L'entreprise fut entièrement l'oeuvre de professionnels et techniciens québécois. Les entrepreneurs et sous-traitants n'ont fait qu'exécuter les travaux qu'on leur demandait. Ils n'avaient aucune responsabilité décisionnelle. Les tracés, les normes, les détails de la construction furent l'oeuvre de nos gens. C'était "leur route". Et ils en étaient fiers à juste titre. Pendant plusieurs années après son achèvement, des groupes d'ingénieurs européens, américains et asiatiques vinrent puiser de précieuses informations en visitant le boulevard Talbot. Personnellement, j'ai eu l'occasion en 1953 d'accompagner, avec MM. Major et Prévost, un groupe d'ingénieurs de l'Inde et du Pakistan qui manifestèrent un vif et admiratif intérêt pour cette réussite de pionniers.

V. LA "GRANDE VISITE"

Cette *invitation générale* mentionnée plus haut eut un retentissement sensationnel. Ce fut une véritable découverte. Nous empruntons au Régional du 9 juillet 1948 les extraits suivants du compte-rendu de cette mémorable journée:

"Sur l'invitation de l'Honorable M. Antonio Talbot, plus de 400 membres des Chambres de Commerce de la région du Saguenay ont visité, samedi après-midi, le 3 juillet, les travaux de la nouvelle route Québec-Chicoutimi, via Laterrière. Le Ministre de la Voirie, accompagné de l'ingénieur résident, M. J.-G. Major, dirigeait lui-même ses invités, leur expliquant, au moyen de haut-parleurs, les différentes phases de la construction et la marche générale des travaux.

Au terme de la randonnée, un succulent goûter a été offert aux visiteurs. (...)

Les ingénieurs du Ministère ont tenté d'éliminer toutes les côtes sur cette nouvelle route. Disons, pour résumer, que la pente la plus raide est de 7.5% pour atteindre, à certains moments, des hauteurs de 2,700 pieds au dessus du niveau de la mer. Les courbes horizontales, de 5 et 6 degrés au maximum, sont spiralisées et pourront permettre des vitesses de 60 milles à l'heure. (...)

Les travaux de cette importante route qui sera l'une des plus belles de la province, peuvent se diviser en trois phases distinctes.

La première comprend les treize premiers milles et se compose de roc solide. Les travaux sur cette partie ont été très dispendieux et de longue durée. La deuxième, de sable, d'argile et de cailloux couvre une distance de 7 milles et la dernière qui va du camp no 4 au Lac Jacques-Cartier, est un vaste plateau à une altitude moyenne de 2,500 pieds, couvert de tourbières à des profondeurs moyennes de 4 pieds. Cette tourbière a été complètement enlevée et remplacée par des matériaux solides. Fait à signaler, la gelée y est en permanence, à une profondeur de 15 pieds. (...)

La nouvelle route aura un pavage d'asphalte de 24 pieds de largeur avec un accotement de 8 pieds chaque côté. Le posage de ce revêtement est commencé depuis lundi et couvrira, pour cette année, près de 60 milles dont 30 à chaque extrémité. D'une épaisseur de 3 pouces, ce revêtement plutôt rugueux, évitera de nombreux dérapements et sera plus tenace aux intempéries. La circulation y sera ouverte vers le début de l'automne et les automobilistes sont impatients d'y circuler. En effet, cette route donne à peine 102 milles de Laterrière à Stoneham et placera Chicoutimi à 2 heures et demie de Québec seulement. Pour les gens du Lac Saint-Jean on construira un embranchement d'une cinquantaine de milles de longueur, allant d'Hébertville au Lac Jacques-Cartier. A Laterrière, la route formera un rond-point avec embranchement secondaire pour Jonquière et La Baie des Ha! Ha! (...)

Cette route sera une cause d'importantes économies pour les gens du Saguenay autant que pour ceux de l'extérieur et elle apportera dans ce coin de la province un développement nouveau, du fait que *Les villes du Saguenay ne seront plus regardées comme isolées et inaccessibles*, mais bien comme les faubourgs de Québec (sic) dont elles ne seront séparées que de quelques heures. On verra avec ce nouveau débouché un accroissement considérable de nos industries, du tourisme, une diminution remarquable et nécessaire des taux de transport des marchandises et une facilité de communications *qui apportera une ère nouvelle* dans les relations entre le Saguenay et l'extérieur"([46]).

VI. LA LIBERATION:

Ce fut un coup de maître — au point de vue électoral, bien sûr([47]), mais aussi comme moyen de sensibiliser la population à ce changement majeur, à cette perspective nouvelle et jusque-là inespérée...

On attendit avec impatience le moment de profiter enfin de la ROUTE. Il y eut sans doute des "privilégiés qui eurent des faveurs" et qui firent le parcours un peu avant. Mais c'est le *26 octobre* que, selon le Progrès du Saguenay du 28, "bien que la circulation ne soit pas ouverte officiellement, les automobilistes roulent en toute liberté" vers Québec. Mais lisons toute la "nouvelle" savoureuse de fraîcheur: "Les premiers autobus à faire le trajet par *ce nouveau chemin*, sont partis de Chicoutimi mardi matin et se sont rendus *sans encombre* à Québec, où ils arrivaient un peu plus de trois heures plus tard. C'est donc dire que les véhicules ont franchi la distance entre notre ville et la Vieille Capitale *en deux fois moins de temps qu'ils n'en prennent ordinairement* quand ils passent par Saint-Urbain. *Un automobiliste a fait mieux encore* cependant. Parti tôt dans l'après-midi de mardi, *il arrivait à Québec deux heures et vingt après, sans avoir éprouvé aucune difficulté.* En raison de cette économie de temps considérable, on s'attend à ce que la nouvelle route soit très achalandée au cours des prochains jours et que beaucoup de personnes profitent de la fin de semaine pour se rendre compte par elles-mêmes de l'importante amélioration apportée à la circulation entre Chicoutimi et Québec."

Ce premier autobus régulier était conduit par M. Victorien Gauthier, de Chicoutimi. Le coût du transport: $4.00 et aller-retour: $7.00. A ce moment, il restait encore 21 milles de route non asphaltée([48]).

Le service d'autobus s'améliora rapidement: les trois départs quotidiens étaient seulement pour Québec. En 1952, ce fut Chicoutimi-Montréal. En 1955, acquisition d'une nouvelle flotte de voitures([49]). Les autobus devançaient les avions, Air-Canada n'établissant son service régulier de voyageurs que le 1er novembre 1955 (Québécair lui a succédé le 25 avril 1971)([50]). C'est donc d'abord et surtout par la route que la région Saguenay-Lac-Saint-Jean a eu enfin un accès normal vers l'extérieur.

VII. EN GUISE D'EPILOGUE:

Combien a coûté le boulevard Talbot? On n'a jamais produit, à ma connaissance, de chiffres officiels globaux. Mais si je recoupe nombre d'informations de sources diverses que j'ai eu l'occasion de recueillir, je crois pouvoir avancer, sur le coût total de la construction Laterrière-Stoneham, la somme de $22,500,000. Retardée par des problèmes d'expropriation, la section Laterrière-Chicoutimi ne fut complétée que l'année suivante (1949).

Le parcours Hébertville-Lac Jacques-Cartier a été entièrement reconstruit de 1955 à 1957; l'asphalte y a été posée dans l'été 1958.

Enfin, les usagers durent attendre près de neuf ans avant que la section Stoneham-N.D. des Laurentides soit remplacée par une route nouvelle. En 1959, on y posait la dernière couche d'asphalte.

La route était complétée! En 1960-61, le boulevard des Laurentides (N.D. des Laurentides-Québec) venait faciliter l'entrée dans la capitale.

On n'attendit tout-de-même pas le dernier chapitre pour procéder à l'inauguration officielle: le 4 octobre 1951, accompagné de MM. Talbot, Sauvé et Rivard, le premier ministre Duplessis avait coupé le traditionnel ruban avec des ciseaux que lui avaient fabriqués spécialement les Ateliers Couture de Chicoutimi.

Maintenant, tout le monde est habitué. Et c'est devenu banal de "prendre le boulevard"... Depuis trente ans qu'il est fréquenté, jour et nuit, j'ai voulu consulter les statistiques de la circulation automobile depuis son ouverture. Malheureusement, il m'a été impossible de retracer les relevés effectués "aux barrières" avant 1962. Voici quelques chiffres dont dispose le Ministère des Transports([51]) concernant la circulation quotidienne moyenne sur la "Voie Saguenéenne":

1962: 1,377 véhicules par jour
1967: 1,886 véhicules par jour
1972: 2,450 véhicules par jour
1977: 3,184 véhicules par jour

Ne faudra-t-il pas aujourd'hui parler sérieusement d'un boulevard Talbot à *deux voies?* ... Mais ça, ce n'est plus de l'HISTOIRE et, comme dirait Kipling, "c'est une autre histoire...".

REFERENCES

(1) Causerie présentée en avril 1951 devant le Cercle Michel-Sarrazin de l'Université Laval (in *Discours*, Fidès, 1975). (Note: Mgr Savard est né en 1896).

(2) Rapport du Ministre de la Voirie, 1946-47. Publ. du Gouvernement du Québec.

(3) Dossiers nos 1010, 1021 et 514, archives de la Société Historique du Saguenay.

(4) Dossier no 514 I.

(5) Ibid.

(6) Ibid.

(7) i.e. Métabetchouan, via Hébertville.

(8) Dossier no 514 I.

(9) Ibid.

(10) Ce M. Onésime Tremblay, ardent promoteur du tracé Grande-Baie-St-Urbain, a multiplié les lettres et les communiqués en faveur de "sa" cause. Ses écrits forment une bonne partie du Dossier 514 I auquel nous référons.

(11) Dossier no 514 I.

(12) Ibid.

(13) Ibid.

(14) Entrevue avec M. Odilon Crevier, Chicoutimi, 22 juin 1978.

(15) On attribue au journaliste Gaby Tremblay, alors directeur du *Régional* de Chicoutimi, le fait d'avoir utilisé pour la première fois ce nom de "Boulevard Talbot" et d'en avoir coiffé un de ses articles. Je n'ai pu retracer ce numéro du Régional.

(16) Rapport sur la deuxième élection générale pour la Chambre des Communes du Canada, 14 et 21 septembre 1911.

(17) Entrevue avec M. Antonio Talbot, octobre bre 1976.

(18) Elu une première fois en novembre 1935 sous la bannière de l'Action Libérale Nationale, feu M. Arthur Larouche fut réélu député de l'Union Nationale en 1936. Il avait été échevin de la municipalité de Rivière-du-Moulin (1933-1936) dont il fut maire de 1952 à 1958.

(19) Le Rapport du Ministre de la Voirie de 1944 mentionne, pour la route 54, Québec-Lac-St-Jean, 5½ milles en construction. Pour les routes 54a, 55 (Tour du Lac-St-Jean) et 56 (Baie St-Paul-St-Urbain-Grande-Baie): ZERO! - Publication du Gouvernement du Québec, 1945, chapitre IV.

(20) Entrevue avec M. Antonio Talbot, octobre 1976.

(21) Rapport du Ministre de la Voirie 1946-1947, p. 20., Publ. du Gouv. du Québec.

(22) Détails fournis par M. Léo Ouellet, M. Léopold Lavoie et d'autres membres du personnel du ministère, alors en fonction dès le début de la construction (entrevues: juin, novembre et décembre 1978).

(23) Le Régional, 9 juillet 1948 et Le Progrès du Saguenay, 8 juillet 1948, d'après des communiqués préparés par le Ministère de la Voirie.

(24) MM. Ouellet, Lavoie, etc. V. note 22.

(25) M. Ernest Gohier est décédé en 1966.

(26) En 1957, M. Arthur Branchaud a succédé à M. Gohier comme ingénieur en chef du ministère. Il est décédé en 1971.

(27) Après son départ de la région du Saguenay, M. Jean G. Major participa à la construction de l'Autoroute des Laurentides, au nord de Montréal, puis à celle des Cantons de l'Est. Il est décédé en 1969 alors qu'il était Directeur des Services techniques de l'Office des Autoroutes du Québec.

(28) M. Hector Prévost fut responsable de la Division locale de 1945 à 1962. Il est décédé en 1975.

(29) Dans la conférence déjà citée, Mgr Victor Tremblay rapporte l'exploit d'un M. Marc-Aurèle Michaud d'Alma, qui, en 1925, s'était rendu *en automobile* jusqu'au camp d'Upica!...

(30) Entrevue avec M. Antonio Talbot, octobre 1976.

(31) Ibid.

(32) Rapport du Ministre de la Voirie, 1945, p. 38.

(33) Ibid.

(34) Le Régional, 9 juillet 1948.

(35) Ibid.

(36) Le Régional, 9 juillet 1948 et Le Progrès du Saguenay, 8 juillet 1948.

(37) Ibid.

(38) Entrevue avec M. Léo Ouellet, Repentigny, 28 juin 1978.

(39) Ibid.

(40) Rapport, Min. de la Voirie, 1945, p. 38.

(41) Rapport, Min. de la Voirie, 1946-1947, p. 20.

(42) Ibid.

(43) MM. Léo Ouellet, Léopold Lavoie, etc., v. note 22.

(44) Le Progrès du Saguenay, 8 juillet 1948.

(45) Ibid.

(46) Le Régional, 9 juillet 1948, N.B. Les soulignés sont de nous.

(47) M. Talbot récolta 23,602 votes; ses adversaires, MM. Bouchard et Pelletier, en obtinrent respectivement 9,796 et 7,428. (Rapport officiel du Directeur des Elections, 1949).

(48) Entrevue avec M. Odilon Crevier, alors propriétaire de la Compagnie d'autobus, Chicoutimi, 22 juin 1978.

(49) Entrevue téléphonique avec M. Jean Audet, de Montréal, (qui succéda à M. Crevier), 27 octobre 1978.

(50) Entrevue téléphonique du 30 octobre 1978 avec M. Raymond Guérin, Service des Relations publiques, Air Canada, Montréal.

(51) Lettre du 27 octobre 1978 de M. Claude Janelle du Ministère des Transports, Gouvernement du Québec.

l'imprimerie
LE PROGRÈS
DU SAGUENAY LIMITÉE
316, AVENUE LABRECQUE — CHICOUTIMI — TEL.: 545-4474

TOUT CE QUI S'IMPRIME NOUS L'IMPRIMONS

Le populaire rendez-vous de la région

Hôtel Chicoutimi

Salles de réceptions — Ambiance moderne — Confortable

460, rue Racine Tél.: 543-3334 CHICOUTIMI

Hommages de

La Librairie Régionale, Inc.
Rue Racine,
PLACE DU SAGUENAY,
Chicoutimi.

543-3672
549-7135

PHARMACIENS
Justin Maltais, B.L.Ph.,
Fernand-R. Martel. B.L.Ph., Props.

PHARMACIE HAMEL ENR.
447 EST, RACINE — 549-1410 — CHICOUTIMI

OUVERTURE: SEMAINE: 9h00 a.m. à 9h00 p.m.
DIMANCHE: 9h30 a.m. à 12h15 p.m.

PHARMACIENS
Justin Maltais, B.L.Ph., prop.,
Luc Maltais, Raymond Drolet,
Suzanne V.-Simard, Laurent Brassard.

Pharmacie Chicoutimi ENR.
28 est, Racine — 549-0950 — CHICOUTIMI

OUVERTURE: SEMAINE: 9h00 a.m. à 9h00 p.m.
SAMEDI: 9h00 a.m. à 6h00 p.m.
DIMANCHE: 1h00 p.m. à 4h00 p.m.

Bonne Année 1979

PETROLES SAGUENAY
HUILE A CHAUFFAGE

CHICOUTIMI

JONQUIERE

RADIO-CANADA au Saguenay Lac St-Jean

CBJ-am / 1580

CBJ-fm / 100,9

CBJE-fm / 107.9

CBJET uhf / 58

Moulin Price, Jonquière, juin 1911. *(Courtoisie de la compagnie Price).*

Chez Woolco les bas prix règnent en permanence

Maintenant 2 endroits,
à Chicoutimi:

Place du Royaume
et
Place Centre-Ville

JONQUIERE
et
ALMA