- LA REVUE D'HISTOIRE DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN -

# SaguenayensiA

Volume 44, numéro 4, octobre-décembre 2002

# Petite histoire du transport

Envoi de poste publication, enregistrement no 8720. Port de retour garanti. 930, Jacques-Cartier Est, G7H 7K9

7,95$

# Merci à nos généreux donateurs!

## Membres honoraires

Alcan
M. Robert Bergeron, Saint-Lambert
Me Marcel Claveau, Chicoutimi
Mgr Jean-Guy Couture, Chicoutimi
M. Anthony Price, Québec
M. Paul-Gaston Tremblay, Chicoutimi

## Membres Corporatifs (1 000 $ et plus)

Abitibi-Consolidated inc.
CEM Consultants inc., Chicoutimi
Fondation Asselin, Jonquière
Fondation Mathew Ralph Kane, Québec
Le Groupe Riverin, Jonquière
MRC du Fjord, Saguenay
Raoul Blackburn Ltée, Chicoutimi
M. Jacques Tardif, La Salle
Sœurs Augustines, Chicoutimi

## Membres à vie (500 $ et plus)

Dr Louis Bélanger, Montréal
M. Paul-A. Bergeron, Chicoutimi
Caisse Populaire Desjardins, Chicoutimi
Dr Jean-Charles Claveau, Québec
Mme Annette S.-Fortin, Hébertville
M. Gérard Gaudreault, Chicoutimi
Me Claude Gauthier, Chicoutimi
M. Gilbert Gravel, Chicoutimi
Dr Richard Harvey, Sherbrooke
M. Desmond Hudson, Plainfield, NH
M. Patrick Lapointe, Jonquière
M. Roger Larouche, Falardeau
M. Jean-Marie Lemay, Alma
M. Paul-Eugène Lemieux, Jonquière
Abbé Ernest Lévesque, Chicoutimi
M. Réal Lévesque, Jonquière
M. Paul Murdock, Chicoutimi
M. Maurice Ouellette, Chicoutimi
M. Bernard Pelletier, Chicoutimi
M. Georges-Henri Perron, Chicoutimi
M. Gilles Rinfret, Chicoutimi
Scierie Saguenay, La Baie
M. Roger Samson, Beauport
M. Gérard Tremblay, Chicoutimi
Mme Gertrude Tremblay, Alma
M. Jean-Hugues Tremblay, Chicoutimi
M. René Tremblay, Chicoutimi
Mme Céline Turcotte, Chicoutimi
Abbé Jean-Paul Vincent, Albanel

## Membres bienfaiteurs (100 $ à 499 $)

Mme Laurette Angers, Jonquière
Mme Gemma Boulianne, Chicoutimi
Groupe G. Blackburn, Roberval
M. Jacques Chouinard, Chicoutimi
Mme Michelle Harvey. Québec
M. Jean-Marc Patoine, Jonquière
M. Maurice Potvin, Montréal
Dr Yves Savard, Chicoutimi

## Membres de soutien (20 $ à 99 $)

### (50 $ à 99 $)

Mme Céline T. Beaulieu, Québec
M. Bernard Cauchon, Laterrière
M. Jeffrey T. Colvard, Presto
M. Rosaire Desgagné, La Salle
Mme Marie Dharmalingam, Toronto
M. Thomas Donohue, Montréal
Mme Janine Dufour-Boucher, Jonquière
R. P. Albert Dumont, Montréal
Mme Léda B. Fortin, Chicoutimi
M. Aimé Gagné, Outremont
M. Éric Gagnon, Chicoutimi
M. C. A. Gauthier, Jonquière
M. Jean Lacasse, Piedmont
M. Marcel Leblanc, Roberval
M. Fernand Gagnon, La Baie
M. Paul Gaudreault, Jonquière
M. Alyre Martin, Chicoutimi
M. Rémy Roussel, Chicoutimi
Mme Claire St-Pierre, Chicoutimi
M. Marcel Ste-Croix, St-Fulgence
Mme Geneviève Talbot, Québec
M. Aurélien Tremblay, Chicoutimi
Dr François Tremblay, Chicoutimi

### (20 $ à 49 $)

M. Raoul Bastarache, Ville d'Anjou
Mme Jacqueline Beaulieu, Chicoutimi
M. Charles-Henri Bergeron, Chicoutimi
M. Jean-Eudes Bergeron, Métabetchouan
M. Ronald Blair, Québec
Mme Marthe Boily,
Cain, Lamarre, Wells, Chicoutimi
M. Paul-Émile Carrier, Montréal
M. Miville Corneau, Chicoutimi
M. Jean Coutu, Chicoutimi
M. Ernest Dauphinais, Falardeau
M. Pierre De Champlain, La Baie
Mme Jacqueline L. Demers, Saint-Félicien
M. Jean-François Drapeau, Saint-Félicien
Mme Marthe Drolet, Jonquière
M. Armand Gagnon, La Baie
M. Jean Gagnon, Roberval
M. Jean-Rock Gagnon, Chicoutimi
M. Victor Gagnon, Chicoutimi
M. François Gilbert, Sillery
M. Fernand Gravel, Chicoutimi
M. Jacques Gravel, Falardeau
M. Joseph Gravel, Chicoutimi
M. Julien Grenon, Sainte-Rose-du-Nord
Mme Jeanine Tardif-Hébert, Brossard
M. Albert-E. Jean, Chicoutimi
M. Raymond Labbé, Scott-Jonction
M. Roger Lajoie, Alma
M. Eddy Lalancette, Chicoutimi
M. Jacques Lambert, Ste-Foy
M. Yvon Lambert, Jonquière
M. Robert Lapointe, Chicoutimi
M. Alain Larouche, Montréal
M. Alayn Larouche, Outremont
M. Réginald Lavoie, Saint-Fulgence
M. Jean Lessard, Boisbriand
Abbé Camil Lévesque, St-Fulgence
M. Robert Lévesques, Falardeau
M. Gilles Maltais, Chicoutimi
Dr Alyre J. Picard, Alma
Dr Camille Plourde, Chicoutimi
M. Claude Potvin, Laterrière
R. Gravel inc., Chicoutimi
M. Henri-L. Renaud, Jonquière
M. Claude Richard, La Baie
M. Jean-Pierre Saint-Laurent, Alma
M. André-Gilles Tremblay, Beaupré
M. Charles-E. Tremblay, Métabetchouan
M. Jean-Joseph Turcotte, Normandin
Mme Françoise Villeneuve, La Baie

*La Société historique du Saguenay tient à remercier ceux et celles qui donnent 20 $ et moins.*

# SAGUENAYENSIA

**Publiée depuis 1959 par la Société historique du Saguenay**

**Volume 44, numéro 4, octobre-décembre 2002**

La revue d'histoire régionale *Saguenayensia* est publiée trimestriellement par la :
Société historique du Saguenay
930, Jacques-Cartier Est,
Chicoutimi, Québec
G7H 7K9
Tél. : (418) 549-2805
Fax : (418) 549-3701
Courriel : shs@cybernaute.com
Site internet : www.shistoriquesaguenay.com

Les avis de changement d'adresse, les exemplaires non distribués et les demandes d'abonnement doivent parvenir à l'adresse mentionnée ci-dessus. Port de retour garanti. Envoi de publication : enregistrement no 08720. Postes Canada : # client 02093618.

La revue *Saguenayensia* reconnait l'aide financière du gouvernement du Canada, par l'entremise du Programme d'aide aux publications (PAP), pour ses dépenses d'envoi postal.

La direction de *Saguenayensia* laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leur texte. Les articles parus dans *Saguenayensia* ne peuvent être reproduits, traduits ou adaptés sans l'autorisation écrite de l'auteur et de la Société historique du Saguenay.

La Société historique du Saguenay est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

La revue *Saguenayensia* est subventionnée par la Fondation de l'Université du Québec à Chicoutimi.

Dépôt légal: 4e trimestre 2002
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN0581-295X

Tarifs d'abonnement : Particulier : 30 $
Institutions : 40 $
Autres pays : 40 $
Ce numéro : 7,95 $

**Couverture** : *Le docteur Constantin et sa sœur dans sa Ford-T en 1908 à Roberval.*
Source : ANQC, collection de la SHS, carton n° 5666

# Sommaire

**3** Petite histoire du transport voyageur au Saguenay et de la Cie Autobus Saguenay Inc.
par Russel Bouchard

**12** Traverser la rivière Saguenay : les ponts Sainte-Anne et Dubuc
par Dany Côté

**18** Les premières automobiles à Roberval
par Marcel LeBlanc

**22** Le pont Shannon : l'histoire retracée d'une photographie
par Jean Lefrançois

**27** Doctorat honoris causa pour un pionnier du syndicalisme
par Jérôme Gagnon

**30** Du Saguenay légendaire au Saguenay exploité
par Mélanie Desmeules

**34** À TRAVERS LES ARCHIVES
**35** À PROPOS DE GÉNÉALOGIE
**37** LES MÉCONNUS DE L'HISTOIRE
**38** D'UNE PAGE À L'AUTRE...
**39** EN BREF...
**41** SITE ET MONUMENT

# LE MOT DE PRÉSENTATION

## La Société historique du Saguenay : au service de la population

C'est déjà la dernière parution de la revue *Saguenayensia* de l'année 2002. Ce numéro, dernier avant le début de notre 45e année de parution, veut vous offrir, encore une fois, une multitude d'articles de vulgarisation historique. Comme à notre habitude, nos collaborateurs vous présentent le fruit de leur recherche, qui, nous le savons très bien, aide à la compréhension et à l'étude de notre mémoire. C'est avec plaisir que l'équipe de rédaction de la revue *Saguenayensia*, vous offre un numéro consacré sur l'histoire des transports dans notre région.

L'année qui s'en vient marque également une étape importante dans le développement de notre organisme. Depuis quelques années, la Société historique du Saguenay, véhicule privilégié de diffusion et de conservation de notre histoire, vit une croissance accélérée. Cette recrudescence de nos activités, fruit d'un labeur incessant et d'une réorganisation en profondeur, nous amène devant des constats – principalement en ce qui concerne les ressources financières et humaines – difficiles à relever dans une société où la culture fait souvent figure de parent pauvre. Voulant continuer à desservir la population régionale avec le plus de probité possible, la Société historique du Saguenay se doit de maintenir, mais surtout d'améliorer, les moyens de diffuser et de conserver notre mémoire collective. Elle ne peut le faire indépendamment de votre participation et de votre soutien. Posons-nous la question : que pouvons-nous faire afin d'aider la Société historique du Saguenay?

Déjà votre encouragement pour nos services, pour nos publications et pour nos activités, nous démontre l'importance de notre institution. Nous profitons également de cette occasion pour remercier toutes les personnes qui ont participé aux *Veillées de Saguenayensia* et à *Patrimoine à domicile*. Cette dernière activité, qui se déroulait les 25 et 26 mai 2002, a attiré plus de 600 personnes à l'intérieur des murs de la Place du presbytère à Chicoutimi.

En terminant, nous vous souhaitons une agréable lecture de ce numéro. Nous vous réitérons également que notre société d'histoire, qui fêtera bientôt son 70e anniversaire d'existence (2004), est là pour vous et pour les générations futures.

*Éric Tremblay*
*Directeur général par intérim*


**Saguenayensia**

**Rédacteur par intérim**
Éric Tremblay

**Comité de rédaction**
Dany Côté, *Société d'histoire du Lac-Saint-Jean*
Édith Gagné, *étudiante en maîtrise UQAC*
Jérôme Gagnon, *étudiant en maîtrise UQAC*
Laurie Goulet, *étudiante bacc. en histoire*
Érik Langevin, *UQAC, Laboratoire d'archéologie*
Gervais Tremblay, *Groupe de recherche en histoire*

**Comité de correction**
Sœur Aurélie Larouche, Colombe Dallaire, Gervais Tremblay

**Représentant de la Fondation de l'UQAC**
Jean-François Moreau

**Mise en page**
Louise Bouchard

**Révision des épreuves**
Louise Bouchard, Dany Côté, Christiane Grenon

**Impression**
Synergis

**Société historique du Saguenay**

***Conseil d'administration***
Rosaire Villeneuve, président
Sylvain Gaudreault, vice-président
Jean-Claude Basque, trésorier
Patrice Tremblay, secrétaire
Lorenzo Beaulieu, Mimi-Constance Couture, Michel Fortin, Érik Langevin, Lily Martel, Daniel Paiement, Val Rasmussen

***Bénévoles***
Miville Corneau, Thérèse Coulombe, Monique Desgagné, Albert Larouche, Rita Lavoie

**La fondation Mgr Victor Tremblay**

Me Marcel Claveau, président
Gilbert Gravel, Eddy Lalancette, vice-présidents
Charles Tremblay, trésorier
Louise Bouchard, secrétaire
Pierre Bergeron, Jean Gagnon, Rosaire Villeneuve, Jean Laflamme, Benoît Lalancette, Georges-Henri Perron, Aurélien Tremblay.

# Petite histoire du transport voyageur au Saguenay et de la Cie Autobus Saguenay Inc.

par Russel Bouchard
historien

## L'omnibus Chicoutimi-Chambord

Difficile de faire un éloge convenable de la petite histoire du transport voyageur au Saguenay sans s'ouvrir à la petite histoire du réseau de communications et à celle de l'apparition de l'automobile sur nos routes. Il faut remonter plus exactement à l'arrivée du chemin de fer à Chambord, en 1888, pour apprécier les événements qui en ont ponctué le cours jusqu'à aujourd'hui, alors qu'il ne faut plus qu'une heure d'avion pour franchir la distance Chicoutim-Montréal. Avant cette date, aller à Québec et en revenir – sain et sauf – par la voie terrestre relevaient de l'exploit digne de figurer dans une des plus belles fresques de l'histoire de l'épopée américaine. Qu'on prenne seulement le temps de rappeler cette histoire rocambolesque qui remonte au 17 janvier 1883, alors que quatre hommes forts et vigoureux partis de bon matin de Chambord pour Québec « sur le chemin du gouvernement », mirent sept jours pour franchir la distance qui les séparait de leur objectif. Sur l'espace de deux postes embourbés sous la tempête (le parcours en comptait onze tenus à distance de 20 km, chacun habité par une famille chargée d'entretenir sa portion de chemin), les voyageurs furent obligés de déblayer eux-mêmes la sente à la pelle pour frayer le chemin à leurs chevaux qu'ils devaient dételer et atteler à tout instant[1].

Ce premier chemin de colonisation construit entre 1878 et 1882, s'étirait sur 225 kilomètres; il débutait à Saint-Jérôme de Métabetchouan, empruntait à peu près le parcours de la route actuelle 169 jusqu'à son raccordement avec le boulevard Talbot, et de là longeait le grand lac Jacques-Cartier pour courir jusqu'à Charlesbourg puis Québec[2]. Avant sa construction, les colons du Lac-Saint-Jean devaient se taper le chemin Kénogami jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, prendre le chemin Bagot pour monter à Saint-Urbain et de là jusqu'à Québec, une course éreintante d'environ 330 kilomètres. Cette dernière route, officiellement ouverte en 1849 et également connue sous le nom de chemin de La Galette, restera celle des Chicoutimiens et des Saguenéens jusqu'à l'ouverture de la route du parc des Laurentides, fin 1947[3].

Et pour monter au Lac-Saint-Jean, les Chicoutimiens des temps héroïques devaient utiliser un chemin de terre qui partait du Bassin, montait rejoindre le chemin Kénogami à partir du Portage-des-Roches, ou bifurquait à l'ouest avant de remonter par le chemin Saint-Dominique jusqu'à l'embouchure de la rivière au Sable, à la jonction du chemin Kénogami[4]. Dans les cinq années d'intervalles qui marquent l'arrivée du chemin de fer à Chambord (en 1888) et l'arrivée de la première locomotive à Chicoutimi (1893), « une espèce de sleigh omnibus » effectuait la navette régulière entre ces deux points. Ce moyen de transport des plus rudimentaires était une initiative de l'homme d'affaires chicoutimien bien connu, Pierre-Alexis Guay, et avait été pensé pour tenter de limiter le plus possible les effets négatifs de la baisse du trafic commercial entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean, depuis l'arrivée du train à Roberval. Construite et conçue par le charron Louis Bouchard, cette longue sleigh dénudée et sans couverture était tirée par deux chevaux et possédait trois grands sièges. Cette ligne de transport Chicoutimi-Chambord, une première historique, fut inaugurée le 23 février 1888 et comptait des relais à Saint-Cyriac et à Hébertville. Dans des conditions hivernales idéales, il fallait une bonne journée pour atteindre le terminus de part et d'autre. Ce mode de transport qui préfigure celui du transport en commun au Saguenay–Lac-Saint-Jean s'éteignit avec l'hiver 1888-1889, les gens lui préférant les voitures personnelles à deux chevaux, plus légères et plus confortables[5].

## L'apparition de l'automobile et du système de transport en commun

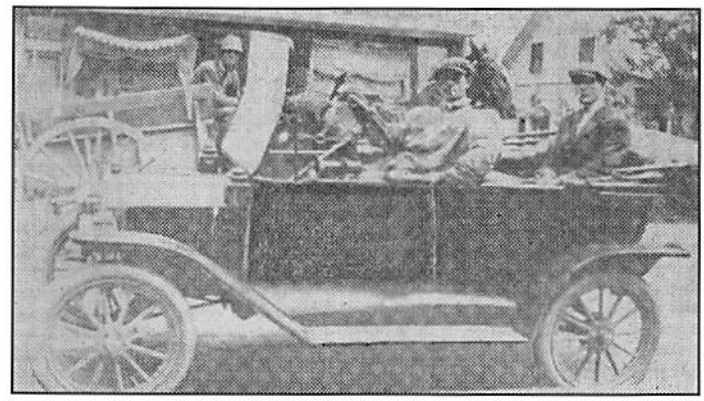
La construction des premières routes carrossables et l'arrivée des premières automobiles au Saguenay–Lac-Saint-Jean vont transformer rapidement la nature des besoins des communica-

tions routières et vont imposer des efforts supplémentaires à toutes les communautés municipales sagamiennes, particulièrement celles situées en périphérie ou à l'extérieur des conurbations en formation. L'histoire rapporte que le premier véhicule automobile est arrivé dans la région au printemps 1906, et qu'il appartenait à Auguste Roy, un jeune photographe-boulanger de Roberval qui avait trouvé là une manière bien singulière de livrer son pain et de parcourir la campagne jeannoise à la recherche d'un endroit où diriger son appareil photo[6]. Cet original, sans doute bien loin de se douter de la révolution qu'il amorçait, fut imité un peu plus tard, en 1910, par l'industriel B.A. Scott. Candidat libéral pressenti par le premier ministre Laurier, ce dernier s'était mis en frais de parcourir la région du Lac-Saint-Jean avec sa *Locomotive Touring* et avait eu l'audace de devenir le premier automobiliste à entrer dans Chicoutimi[7].

Plus près de nous enfin, à Saint-Bruno et à Chicoutimi, l'auto fait son apparition en 1914. À Saint-Bruno, c'est le curé Horace Gaudreault qui défie l'histoire, en devenant le premier citoyen des paroisses et des missions environnantes à changer son cheval noir pour une voiture à quatre roues motorisées[8]. À Chicoutimi raconte la tradition orale, l'exploit pourrait même remonter à l'année 1912-1913, mais aucun document d'époque nous autorise à cautionner cette assertion. De fait, le 21 mai 1914 peut-on lire dans *L'annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac St-Jean* de 1929 (p. 188), une première auto de marque Ford fait son entrée officielle dans la ville; propriété de J.-Marius Piuze et de J.-D. Guay, le véhicule tout neuf, une Ford-T acquise pour 750 $, est arrivé par le dernier bateau au quai du Gouvernement et a créé tout un émoi dans les rues de la ville qui ne sont décidément pas préparées pour desservir ce type d'engins.

L'engouement des Chicoutimiens pour le nouveau moyen de transport à gazoline sera détonnant. Très vite, la population comprend l'intérêt d'emboîter le pas à l'ère nouvelle qui pointe à l'horizon. Un mois seulement après l'arrivée de la première Ford T, le conseil de ville sonne la charge et fait une première approche auprès de la société Gagnon & Frères pour se doter d'un service d'autobus, mais les entrepreneurs déclinent l'offre sous prétexte du faible parcours des chemins macadamisés[9].

L'année 1915 sera déterminante. Au mois de janvier, un autre citoyen de Chicoutimi, Adélard Tremblay, alors gérant de district pour la *Sun Life* et maire du village de Rivière-du-Moulin, obtient le privilège exclusif d'établir une ligne d'autobus dans les rues de la ville; avec des concitoyens, il fonde la Cie d'Autobus de Chicoutimi et commence son service au milieu du mois d'avril[10]. Vendu par la compagnie d'automobile Légaré-Gadbois de Chicoutimi, le véhicule, de conception et de fabrication « exclusivement canadienne », ressemble à une grosse boîte carrée mal dégrossie et percée de deux larges rangées de vitres : il a le nez plat, compte 26 sièges de fer recouverts d'osier, roule sur des



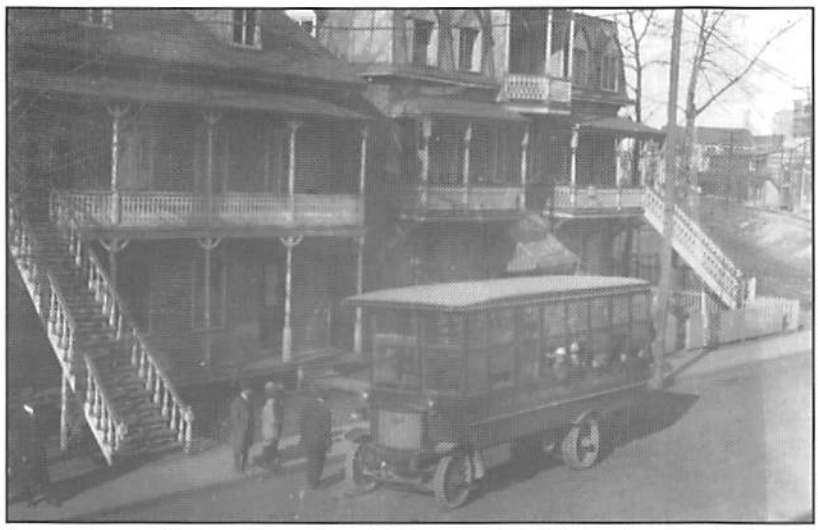
Annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac St-Jean, 1929, p. 188.

*Neuf ans après Roberval, Chicoutimi accueillait son premier véhicule à essence. Il était la propriété de J.-M. Piuze et de J.-D. Guay.*

roues de métal à pneus pleins, et est mû par une traction arrière à chaînes; son moteur et sa mécanique ont été assemblés par la Compagnie Grand Motor de Toronto, et la carrosserie a été fabriquée par la célèbre maison Redoux de Montréal[11]. « Le système de cette voiture-autobus », rapporte avec beaucoup de fraîcheur le *Progrès du Saguenay* du 15 avril 1915, « est du type payez en entrant. Les voyageurs montent dans la voiture par l'avant et en sortent par l'arrière, et le chauffeur a le contrôle absolu de son siège en avant de la voiture,. de l'entrée et de la sortie des voyageurs. » La livraison est faite par J.-O. Linteau, gérant général de la Compagnie Légaré-Gadbois Limitée, qui tient à profiter de ce moment solennel pour livrer une dizaine de voitures vendues à des citoyens de Chicoutimi[12].

Au début de l'été 1915, Chicoutimi et Rivière-du-Moulin foncent plein gaz dans l'ère de l'automobile et du moteur à explosion. La maison de commerce Côté, Boivin & Cie, qui a réussi à décrocher l'exclusivité de l'agence Ford pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean, assure le service pièces et réparation et offre trois modèles de la réputé marque à sa clientèle : la Runabout Ford à 480 $, l'Auto de Tourisme Ford à 530 $, et l'Auto de Ville Ford à 780 $[13]. Le premier dépôt de « gazoline filtrée » est tenu par Gaudreault et Gagnon, rue Racine, qui tient sa licence de la Cie d'Autobus de Chicoutimi; l'essence se vend alors 25 ¢ le gallon et le commerçant se dit en mesure de « remplir toutes les commandes que les intéressés voudront bien lui donner[14] ».

La révolution foudroyante et l'essor fulgurant qui marquent le secteur jusque-là sclérosé des communications au Saguenay ne cessent d'étonner. Nouveau phénomène qui fait déjà regretter le temps où seuls les chevaux avaient droit de cité dans les rues, les accidents d'autos sont de plus en plus fréquents et l'usage abusif de l'alcool au volant fait ses premières victimes qu'on impute... à « l'imprudence »[15]. Le 17 juin 1916, le nombre d'autos qui circulent dans les rues du Haut-Saguenay (le journal en rapporte 75 à Chicoutimi seulement) 16 est suffisamment important pour justifier la création d'un premier club automobile – le Club automobile de Chicoutimi – qui compte une trentaine de membres. Parmi les



ANQC, Collection de la SHS, cartonb n° 4666.

*Le premier autobus mis en service au Saguenay est arrivé au printemps 1915.*

personnalités qui possèdent le nec le plus ultra en ville et qui sont à l'origine de cette société sélect nouveau genre, prenons le temps de citer ceux qui agissent au sein du conseil d'administration de l'organisme : Joseph Girard, Honoré Petit, J.-É.-A Dubuc, B. A. Scott et Joseph Tremblay Kessy (tous présidents honoraires); J.-D. Guay (président), J.-G. Verreault (vice-président), M. R. Kane, G.-H. Lavoie, le docteur A. Riverin, Elzéar Lévesque, J.-A. Grégoire, Georges Saint-Pierre et Adélard Tremblay (tous directeurs); Alphondor Gagnon, professeur à l'École Normale, et Onésime Tremblay agissent respectivement en tant que secrétaire et trésorier[17].

À l'ordre du jour de la première séance officielle du Club automobile de Chicoutimi, deux dossiers sont ouverts : celui des permis de conduire et celui des routes. Dans le premier cas, il est convenu de défrayer le voyage de l'examinateur du bureau de Québec; et dans le second cas on s'entend sur la nécessité d'entreprendre des démarches auprès des autorités politiques concernées pour engager le dossier de la construction d'une route entre Jonquière et Saint-Alexis[18].

Mais dans ce vent de changements, on le comprendra, les besoins qui réfèrent au réseau de communications routières et au transport en commun dans les périmètres urbains les plus habités sont à la mesure d'une région qui entre de pleins pieds dans la première révolution industrielle de son histoire. Au début de juin 1920, après que l'heure de la casse est arrivée pour le premier car, un citoyen de Chicoutimi, Théodore Simard, inaugure une nouvelle ligne d'autobus dans la ville, entre le magasin général Gagnon & Frères, le Bassin et le pont de la rivière du Moulin, avec départ à toutes les heures, entre six heures du matin et neuf heures et demie du soir. Ceux qui désirent prendre place à bord de l'autobus, précise la réclame publicitaire publiée dans *Le Progrès du Saguenay*, « devront se tenir sur le côté droit de la rue, et faire un signe de main au chauffeur qui arrêtera le moteur pour leur permettre de monter », exception faite des côtes Bossé et Rocher-de-la-Vieille. Prix du passage : 10 ¢ l'unité, 25 ¢ pour trois, réductions spéciales pour les ouvriers allant et revenant du travail[19].

Deux mois plus tard, Jonquière emboîte le pas à Chicoutimi et inaugure sa première ligne d'autobus, propriété de Ferdinand Gauthier. Le circuit, qui s'étire entre le magasin Gagnon & Bouchard (Jonquière) et la maison de M. Eugène Desbiens (Kénogami), est plus court que celui de sa voisine à l'est mais il a l'avantage d'être disponible à toutes les demi-heures, entre 6 heures trente du matin et minuit. Prix de la course : 15 ¢ l'unité, 25 ¢ aller-retour, douze billets pour 1 $[20].

**Extension du réseau de communications et de transport régional : les Autobus Saguenay Ltée**

Le début des années 1920 est marquant dans l'histoire des communications routières et du transport en commun au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Avec la construction des grands barrages du lac Saint-Jean et du lac Kénogami (1922-1926), le réseau routier fuit son axe historique Hébertville–Laterrière–Saint-Alphonse et se déplace en fonction de la nouvelle dynamique industrielle et portuaire régionale Alma–Jonquière–Chicoutimi. Avant l'ouverture d'une première route carrossable, les voyageurs qui désiraient se rendre d'un point à l'autre étaient contraints d'emprunter soit la voie de chemin de fer, soit un sinueux chemin de terre reliant Saint-Bruno, Larouche et La Ratière, soit le vieux chemin Kénogami, avec tous les inconvénients que cela présuppose : cailloux, cahots et nids de poule, ornières, bourbiers, ponceaux écrasés ou emportés par la pluie, chaussées défoncées, pont flottant du lac Kénogamichiche inondé, arbres écrasés sur la voie, enfin tout ce qu'une voiture tirée par un cheval pouvait affronter parce que légère et maniable, et qu'un lourd véhicule d'acier ne pouvait pas.

Le 24 juin 1922, le jour même de son anniversaire de naissance et alors que débutent les travaux de harnachement du lac Saint-Jean, Odilon Crevier, un Chicoutimien d'adoption originaire de Saint-Thimothée (comté de Beauharnois), un diplômé de l'École de Commerce de Montréal qui vient de fonder Les Autobus Saguenay Limitée, inaugure une ligne de transport voyageurs entre Chicoutimi et Jonquière; un service qui deviendra rapidement la deuxième organisation de transport en commun de la province[21]. À cette époque, l'entreprise ne compte qu'un seul autobus; c'est le propriétaire qui le conduit, qui fait la maintenance et l'entretien, et il en coûte 1 $ pour l'aller; un tarif jugé onéreux à l'époque car le salaire mensuel moyen d'un chef de famille se situe aux environs de 90 $[22].

Un an plus tard, l'autobus de Crevier roule maintenant jusqu'à la Grande-Baie pour ceux qui acceptent d'en payer le prix (un voyage de trois heures en ce temps-là), et en 1924, grâce à l'ouverture d'une première ébauche de route entre Alma et Jonquière, l'entrepreneur court à vive allure jusqu'à Saint-Joseph d'Alma où des milliers de travailleurs s'activent dans la fourmilière hydroélectrique d'Isle-Maligne. La région vit un boum économique sans précédent, nous le savons, et les communications routières doivent suivre le sillon. Encouragé par ce succès rapide, Crevier s'associe alors à Roma Quenneville, ce qui lui permet d'ajouter au parc d'autobus, une dizaine d'« auto-taxis ». Rapidement dépassé par la demande et les obligations qu'elle suscite, le duo fusionne derechef ses intérêts avec ceux de la société Guay & Frères pour former une nouvelle société comptant sept autobus et dix-huit taxis.

**Premiers voyages à Québec en auto et en camion**

Bien que le trajet en taxi entre Alma et La Baie reste toujours une épreuve éreintante et parsemée d'imprévus, établir une liaison routière entre la ville de Québec et Chicoutimi en ce temps-là, relève plus précisément de l'exploit dont les premiers faits d'armes méritent d'être soulignés pour le profit de la petite histoire locale. Le samedi 11 octobre 1924, à onze heures du matin, deux automobiles parties de Chicoutimi avec à leur bord neuf excursionnistes, arrivent à Québec, au terme d'un voyage de cinq jours, par la seule voie de terre qui relie la Vieille Capitale au Bas-Saguenay via Saint-Siméon. Cette première historique, destinée à sensibiliser le milieu politique de « l'absolue nécessité » d'unir les deux régions par une voie carrossable, vaut aux intrépides voyageurs d'être reçus à l'hôtel du Gouvernement par le premier ministre du Québec en personne, l'honorable Louis-Alexandre Taschereau. Ce sont : L. E. Houseman, président du Club Automobile de Chicoutimi, Lauréat Gagnon, Jos. Desbiens, le docteur Égide Lemieux, Albert Lemieux, Léo Quenneville, Alphonse Tremblay, L.-H. Lavoie et Victor Côté, tous résidents de Chicoutimi et de Bagotville[23].

Pour accomplir leur exploit, les délégués disposent de mécaniques réputées pour leur endurance : une Overland et une Whillis-Knight. Parti de Chicoutimi le 7 octobre à trois heures de l'après-midi sur un chemin délavé par la pluie automnale, le convoi fait sa première escale le soir tombé à Saint-Félix-d'Otis où il est reçu en véritable héros par les citoyens qui, pour plusieurs d'entre eux, ne connaissent de l'auto que ce qu'ils ont entendu dire à son sujet. Le 8 octobre, le groupe qui s'est remis en route de bon matin doit faire escale au « Camp du Milieu », à douze kilomètres avant L'Anse-Saint-Jean, pour réparer un carter défoncé, un ressort cassé et quelques autres bris mineurs. Le 9, il est à Saint-Siméon où on lui fit une fête mémorable, le 10 il est rendu à Sainte-Anne-de-Beaupré, dernière escale – sainte escale devrions-nous dire – avant le dernier droit prévu pour l'arrivée triomphale du lendemain matin, devant le Parlement, où s'agitent les « queues d'égouine », les cannes à pommeau, et les chapeaux haut-de-forme[24]. À Baie-Saint-Paul, raconte Léo Quenneville dans un émouvant témoignage recueilli à la fin de sa vie, ils ont été salués au passage par des coups de fusil : « Là, des enfants en habit du dimanche, se tenaient de chaque côté du chemin et assistaient tout joyeux à notre arrivée; leurs regards ébahis en disaient long. Pour eux, nous arrivions d'un autre monde avec nos guimbardes pleines de boue.[25] »

Le mur psychologique du massif laurentien enfin défoncé par Charlevoix et le Saguenay, cette prouesse historique ne restera évidemment pas longtemps sans réplique. Dans son édition du 6 août 1925, *Le Progrès du Saguenay* rapporte qu'un représentant de la firme import-export W.G.M. Shepherd, agence canadienne de la firme *Colgate & Co* (manufacturier de savon), M. Paul-E. Denault, « vient d'arriver en notre ville, conduisant son camion léger *Dodge Brothers*, après avoir fait le trajet par terre de Québec à Chicoutimi ». Avant d'entreprendre son périple, le chauffeur avait bien essayé d'embarquer sur le Cap Diamant pour la Côte-Nord. Mais comme la hauteur de son camion l'empêchait d'avoir accès au pont du bateau, il avait tout simplement décidé de tenter sa chance par le chemin de terre et de partir clopin-clopant avec sa cargaison (3,500 livres) sur les traces de deux Américains qui, ergotait-on sur les quais de la Capitale, venaient à peine de rejoindre Chicoutimi avec une automobile via La Malbaie, Saint-Siméon, L'Anse-Saint-Jean. Le voyage du camionneur avait duré soixante heures, un record de deux jours sur le groupe de l'automne précédent[26]. Dans cette affaire inusitée, l'histoire prendra plaisir à retenir que la première cargaison de marchandises à avoir accédé au Saguenay par camion était composée de... savon et d'accessoires sanitaires.

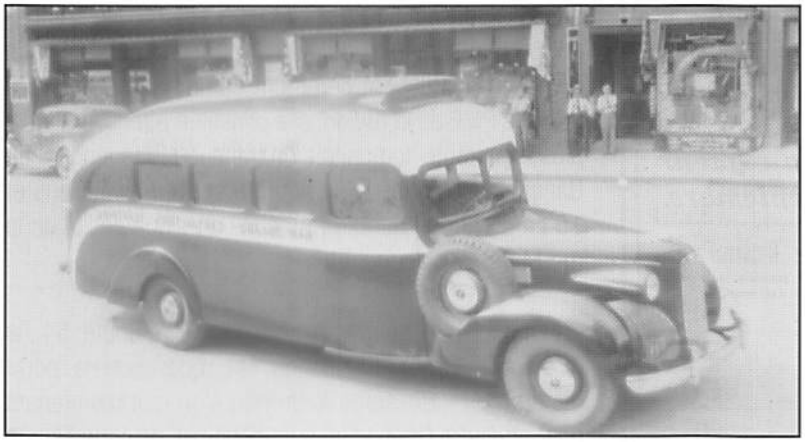
Et au printemps 1927, fin avril, le Lac-Saint-Jean fera lui aussi son petit effort pour inscrire son nom au livre des records en enregistrant la première liaison routière Saint-Jérôme–Québec, après avoir emprunté la route en construction longeant la ligne de transmission de la *Shawinigan Power*. La paternité de l'exploit appartient cette fois-ci à trois automobilistes : Charles Hudon et Jean-Baptiste Mathieu, tous deux propriétaires de garages à Saint-Jérôme, et Charles Luscomb, ingénieur de la *Shawinigan Power*. Le périple, qui n'avait pris que deux jours, s'était déroulé sans trop de difficulté et préparait l'ouverture officielle de cette route, trois ans plus tard (en 1930)[27].

**La Compagnie d'Autobus & Taxis, Limitée**

Pendant que le Saguenay et le Lac-Saint-Jean carburent à vive allure sur des chemins de poussière et s'affrontent par exploits interposés dans l'espoir de convaincre le Gouvernement Taschereau d'être le point de départ de la liaison transégionale, l'automobile marque son emprise sur le cheval qui commence à

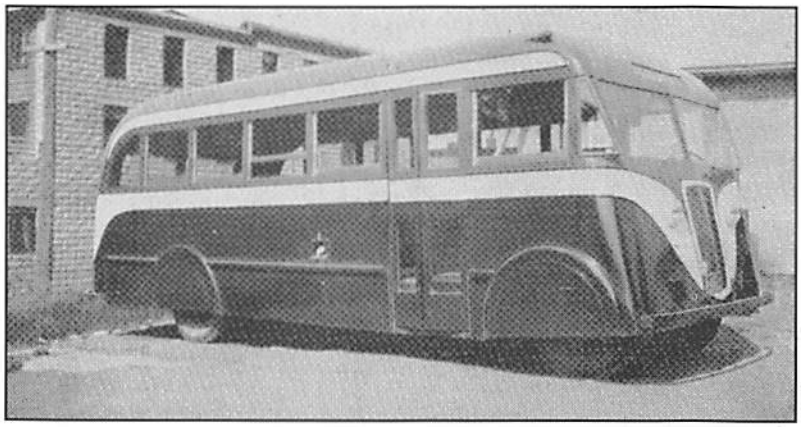
ANQC, SHS, fonds Lemay, no 69166

*Le réseau de taxis d'Odilon Crevier, en 1936. Le stand est situé au 500 Racine.*



ANQC, SHS, fonds Lemay, n° 69166

*Un autobus voyageur du circuit Chicoutimi–Grande-Baie de la Cie Autobus & Taxis Ltée, en 1934.*



Chambre de commerce de Chicoutimi, 1937

*Un autobus qui effectue le circuit de la ville de Chicoutimi en 1937.*

prendre le mors aux dents devant tant d'énervement, et le transport en commun conquiert peu à peu ses lettres de noblesse. Et ce qui n'était qu'un jeu ludique dix ans auparavant dans les rues de Chicoutimi, est finalement devenu un mode de transport inscrit dans les nouvelles moeurs citadines d'une population fermement engagée dans sa nouvelle modernité.

En 1926, Odilon Crevier achète les parts de ses associés, devient l'unique propriétaire de l'entreprise de transport voyageurs qu'il enregistre sous la raison sociale La Compagnie d'Autobus & Taxis, Limitée, et établit son bureau chef et son terminus à Chicoutimi au coin des rues Racine et Riverin; plus précisément au numéro civique « 500 », d'où le nom commercial de « Terminus d'Autobus 500 » qui sera à l'usage pendant plusieurs années, en fait jusqu'au déplacement des installations sur la rue Morin en 1946[28].

À partir de ce moment, les progrès dans le monde du transport en commun au Saguenay font des pas de géant en dépit d'une crise économique particulièrement cruelle et tenace : en 1930, Crevier inaugure la liaison Chicoutimi–Saint-Siméon–La Malbaie par autobus; peu de temps après, avec l'ouverture du nouveau tracé qui transite par Saint-Urbain (en 1934)[29] il ouvre la liaison Chicoutimi–Saint-Urbain–Québec, par taxis d'abord puis par autobus l'année suivante; en 1935 il construit un garage ultra-moderne et une station à essence sur son emplacement de la rue Racine, où il entreprend d'assembler lui-même ses carrosseries d'autobus; en 1936 il ajoute un deuxième autobus pour améliorer son service de transport Chicoutimi–Grande-Baie;[30] et en 1939 il construit un second étage à son édifice commercial. Son parc de véhicules compte alors 10 autobus et 12 taxis et l'homme domine, en roi presque incontesté, sur un réseau à la clientèle captive et limitée qui souffre mal la concurrence[31]. Mais bien qu'il soit en position de quasi monopole, Crevier n'est pas tout à fait seul dans la course; à Jonquière, un citoyen de l'endroit, Adélard Morin, a inauguré au printemps 1932 un service d'autobus qui fait la liaison quotidienne, sept jours semaines, de Jonquière à Mistassini[32].

À la fin de 1941, malgré le ralentissement qui s'annonce en raison de l'effort de guerre du Canada, Crevier réussit à porter son parc à 45 autobus. L'entreprise qu'il gère d'une main solide, donne de l'emploi à 115 personnes, dont des mécaniciens, des peintres, des carrossiers, des chauffeurs et des journaliers[33]. Ses autobus courent dans toutes les directions à partir de Chicoutimi : Chicoutimi–Québec via Baie-Saint-Paul, Chicoutimi–La Malbaie via Saint-Siméon; la Baie des Ha! Ha!, Arvida, Jonquière, Kénogami, Shipshaw, Saint-Bruno, Alma, toutes ces localités sont desservies quotidiennement par le réseau de transport voyageurs qui assure également le transport en commun de Chicoutimi. Au chapitre du transport urbain, il a ajouté une succursale à Kénogami qui comprend une salle d'attente, un garage pour l'entretien de ses sept

VOYAGEZ CONFORTABLEMENT A L'OCCASION DE

AUTOBUS & TAXIS 500

AUTOBUS & TAXIS 500

**La St-Jean-Baptiste**

*La Cie d'Autobus & Taxis 500 de Chicoutimi, afin d'accomoder toutes les personnes qui desireront assister aux grandes fetes de la St-Jean-Baptiste a Chicoutimi reduit ses taux a un seul prix celui de : 0.35 pour simple passage. Ce tarif d'occasion sera en force les 23, 24 et 25 juin.*

**Horaire de dimanche, 24 Juin**

De Grande-Baie via Bagotville et Port-Alfred :

8.45 HRS A. M. — 11 HRS A. M. et 12.30 HRS P. M.

Pour le retour en autobus, quittera le kiosque de la Compagnie de 5 hres p.m. à 11 hres p.m.

De Kénogami via Jonquière et Arvida :

2 autobus à 9 HRS A. M., 10 HRS A.M., 11 HRS A.M., et 3 autobus à 12.30 HRS P. M.

Pour le retour en autobus, quittera le kiosque de la Compagnie de 5 hres p.m. à 11 hres p.m.

Départ de Jonquière pour St-Joseph d'Alma 9.00 hres a. m. à 12.00 p. m.

Départ de St-Joseph d'Alma pour Jonquière 6.00 hres p. m. à 9.30 p. m.

*Voici un tableau des tarifs reguliers en vigueur sur les autobus, du 15 juin au 15 septembre.*

| Passage simple — Single Fare | | Aller et Retour — Return Fare (Billet valable dans la même journée seulement. Ticket good for one day only.) | |
|---|---|---|---|
| CHICOUTIMI A ARVIDA | 20c | CHICOUTIMI A ARVIDA | 35c |
| ARVIDA A JONQUIERE | 20c | ARVIDA A JONQUIERE | 35c |
| CHICOUTIMI A JONQUIERE | 40c | CHICOUTIMI A JONQUIERE | 60c |
| CHICOUTIMI A BAGOTVILLE | 40c | CHICOUTIMI A BAGOTVILLE | 60c |
| CHICOUTIMI A PORT-ALFRED | 40c | CHICOUTIMI A GRANDE-BAIE | 60c |
| CHICOUTIMI A GRANDE-BAIE | 40c | CHICOUTIMI A PORT-ALFRED | 60c |

Journal L'Annonceur, 20 juin 1934

*Publicité de la Compagnie Autobus &Taxis dans le journal l'*Annonceur *en juin 1934.*

autobus, et un personnel de quinze employés. Mais en 1942 plus rien ne va; il y a pénurie de pneus, les pompes à essence civiles se sont taries au profit de l'approvisionnement militaire, et les chaînes de montage se consacrent essentiellement à la fabrication de véhicules de guerre en tout genre. Nécessité oblige, l'entreprise devra donc attendre la fin des hostilités outremer pour retrouver sa vitesse de croisière; elle profite d'ailleurs de ce ralentissement incontournable pour se départir de ses taxis et pour concentrer ses efforts et activités exclusivement sur sa flotte d'autobus.

### Ouverture de la ligne Chicoutimi–Montréal : la Compagnie des Autobus Saguenay Inc.

La guerre finie, la compagnie d'autobus d'Odilon Crevier reprend là où elle s'était assoupie deux ans auparavant et entend bien tirer profit de l'ouverture de la route du Parc des Laurentides (asphaltée depuis 1948)[34]. Au début des années cinquante, l'entreprise roule à vive allure vers Québec sur trois routes (Saint-Siméon, Saint-Urbain, Parc des Laurentides), et son réseau s'étend à tout le Saguenay, une partie du Lac-Saint-Jean et de Charlevoix.

Ses avoirs et son chiffre d'affaires impressionnent : elle compte plusieurs immeubles, dont une unité de montage et un édifice construit tout récemment sur le boulevard Lamarche qui peut abriter une cinquantaine de voitures, son capital est évalué sommairement à un million de dollars et elle dispose d'une bonne police d'assurances voyageurs. Par année, le réseau répond à 5 000 000 de clients, parcourt 5 000 000 de milles, et dépense 800 000 gallons d'essence, 350 000 $ en pièces de rechange et 75 000 $ de pneus. Avec ses quelque 300 employés et ses 103 autobus, la compagnie échappe de plus en plus à son fondateur qui a pris de l'âge : s'affichant fièrement comme l'une des plus grosses PME de la région, elle constitue effectivement la plus importante compagnie de transport indépendant du Canada, et compte 150 chauffeurs, 60 mécaniciens et 15 employés de bureau rattachés au siège social de la rue Morin, à Chicoutimi[35].

Depuis l'inauguration officielle de la Route 54 (le 4 octobre 1951), Chicoutimi est redevenue la porte d'entrée du « Royaume ». Un rien s'en faut maintenant pour atteindre Québec en automobile et, de cette plaque tournante, le sud et les grandes villes de la province. Début 1952, suite à des démarches de la Chambre de Commerce de Chicoutimi, la Compagnie d'Autobus Saguenay Inc. s'associe à une compagnie de l'extérieur, la Compagnie de Transport Provincial (de Montréal), pour étendre son réseau jusqu'à Montréal (sous la raison sociale des Autobus Saguenay Inc.), via Québec et Trois-Rivières, en mettant sur la route onze autobus dernier cri achetés à Sherbrooke, dont six la fin de semaine, quatre les autres jours. Le voyage inaugural

ANQC, Collection de la SHS

*En route pour la première course directe Chicoutimi-Montréal le 1er février 1934.*

est effectué le 1er février 1952, alors qu'un premier autobus de marque Brill, fait la course aller-retour Chicoutimi-Montréal... et en une seule journée! Dans cette première, raconte *Le Progrès du Saguenay*, « l'autobus partant du terminus transportait trente personnes sur 37 places parmi lesquels on remarquait M. P.-E. Gagnon, député de Chicoutimi aux Communes[36] ». Une autre étape dans l'histoire des transports au Saguenay–Lac-Saint-Jean vient donc d'être franchie...

**Fragmentation du transport voyageur et restructuration du transport urbain**

Au début des années soixante, les communications routières et le réseau de transport en commun, toujours aux mains de sociétés privées, dominent la vie citadine dans les communautés urbaines du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Depuis l'inauguration du circuit voyageurs interrégional, Sherbrooke, Montréal, Ottawa, Toronto sont accessibles par autobus ou en auto en moins d'une journée. Tout un monde, toute une manière de voir et de faire, toute une culture des communications et du voyage séparent donc le Chicoutimien de 1915 qui a fait l'expérience du premier autobus d'Adélard Tremblay, de celui se rendant au 242 de la rue Morin pour prendre le bus dans une suite de gestes relevant, à toute fin pratique, du rituel citadin, et pour vaquer à son quotidien.

En 1963, 35 000 véhicules automobiles auxquels s'ajoutent environ 5 000 camions et autobus circulent quotidiennement sur les routes du Saguenay–Lac-Saint-Jean : le comté de Chicoutimi, avec ses quelque 80 000 habitants, recense environ 11 000 détenteurs de permis de conduire, le secteur de Jonquière-Kénogami, avec ses 70 000 habitants, en recense 8 000, Arvida 3 000, le comté Lac-Saint-Jean au-delà de 7 000, et le comté Roberval 4 000; un chiffre qui tend à croître de 10 % à 15 % par année selon l'endroit. Mais si cette hausse effarante d'autos fait la joie des commerçants, peut-on en dire autant de l'état des routes de la région? Certes non! Sur les quelque 600 milles de routes ouvertes à la circulation automobile dans le comté Chicoutimi, nous apprend une chronique du journal *Le Soleil*, le ministère de la Voirie en considère 135 de première classe; 35 à peine sur les 305 milles de routes du comté Jonquière; et 50 seulement sur les quelque 1 000 milles des routes des comtés Lac-Saint-Jean et Roberval[37].

La société opère ainsi jusqu'en 1964, date où la compagnie Transport Provincial dissocie les activités du transport interrégional (qui deviendra finalement Voyageur) de celles du transport urbain et intermunicipal. À partir de ce moment l'histoire se complique. De fait, en 1966 Transport Provincial vend à un groupe d'hommes d'affaires, Roméo Boivin et André Gauthier, la Compagnie Autobus Saguenay Inc., qui devient la compagnie Transport Régional Saguenay Inc. (TRSI), institution qui reçoit comme mandat de s'occuper exclusivement du transport urbain dans les villes de Jonquière et Chicoutimi, et du transport intermunicipal entre Chicoutimi et Grande-Baie. L'année suivante (en 1967), la TRSI passe aux mains de Fernand Buteau qui présidera aux destinées de l'entreprise jusqu'au 31 décembre 1978[38].

**Municipalisation du transport en commun**

En 1972, le transport urbain dans les villes du Haut-Saguenay est en crise. Une grève brutale déclenchée au début du mois de mars par les 66 employés de Transport Régional Saguenay, révèle des carences importantes qui se vérifient d'ailleurs fort bien dans le service à la clientèle devenu douteux, la vétusté des autobus, les horaires plus ou moins bien respectés, la sécurité des passagers et les mauvaises conditions de travail des employés sous-payés qui demandent un peu plus de considération de la part de leur employeur; pour mettre un terme au conflit, la compagnie offre 35 ¢ l'heure d'augmentation, les syndiqués qui sont regroupés sous la bannière CSN exigent un contrat de deux ans avec des augmentations de 51 ¢ la première année, 30 ¢ la deuxième, un précipice de mésententes que refuse obstinément de franchir le propriétaire qui se dit littéralement acculé à la liquidation. Fin avril, les parties sont irréconciliables. Les positions se durcissent, le conflit s'enlise au-delà de l'été et les citoyens de Chicoutimi connaissent ainsi la première grève de transport en commun de leur histoire[39].

À l'automne, le conflit syndical est réglé mais la crise de confiance entre l'administration, les employés et la clientèle qui délaisse de plus en plus le transport en commun au profit de l'automobile, a créé un malaise persistant qui ouvre la porte à des pourparlers devant mener à la municipalisation du réseau. Bien que la clientèle annuelle soit passée de trois millions, en 1960, à six millions, en 1972, le point de saturation a été atteint et l'entreprise se trouve maintenant dans l'incapacité de relever les défis nouveaux qui se présentent à elle. À ce moment précis, alors que s'engagent les négociations avec la ville de Chicoutimi, la compagnie compte 46 chauffeurs d'autobus et 16 employés cadres qui touchent 600 000 $ en salaires, elle met à la disposition du public chicoutimien 40 autobus et assure également les services à Jonquière, Kénogami, Arvida, Bagotville et Port-Alfred[40].

À défaut d'un front commun intermunicipal et d'une mésentente chronique stimulée par un esprit de clocher devenu proverbial dans le Haut-Saguenay, les réflexions initiées par la capitale du Saguenay pour restructurer le transport en commun vont s'étirer sur cinq longues – et combien pénibles – années avant d'aboutir à une issue toute tracée d'avance[41]. De peine et de misère comme il est devenu coutume, l'affaire est finalement conclue le 31 décembre 1978, après l'adoption de la Loi 73 qui autorise les villes de Jonquière, Chicoutimi et La Baie à acquérir la compagnie Transport Régional Saguenay Inc. et les Autobus Gagnon de Ville de La Baie, pour former la Corporation Intermunicipale du Transport en Commun (CITS)[42].

## Démantèlement du transport voyageurs : des autobus Gagné à Intercar

À partir de cette date, l'histoire du transport interrégional au Saguenay–Lac-Saint-Jean se complique et s'embue. Et pour en saisir toutes les ramifications, il faut remonter à l'année 1959, alors que M. Georges Gilbert, un camionneur en vrac de Laterrière, fit l'acquisition des Autobus Gagné qui assuraient alors le transport interurbain Laterrière-Chicoutimi. Baptisé sous la raison sociale Autobus Laterrière, la nouvelle bannière familiale fit rapidement son chemin, décrocha plusieurs contrats de transport d'écoliers et entreprit ainsi de faire sa propre conquête du Saguenay[43].

SAS, SHS, fonds Maison de la Presse, fph.50.1977

*Autobus de la Compagnie Voyageur vers 1980.*

En 1973, la société des Gilbert, qui compte déjà 30 employés et 25 véhicules, acquiert de la compagnie Voyageur (qui, rappelons-nous, avait succédé à l'entreprise Transport Provincial suite au démembrement de 1964), la ligne de transport par autobus entre Chicoutimi et Alma. À l'automne 1974, l'entreprise continue sur sa lancée, réussit à acquérir pièce par pièce la plupart des parcours détenus par les Autobus Fournier, et passe sous la gouverne du fils du fondateur, Jasmin Gilbert. De 1979 à 1985, le nouveau directeur général achète coup sur coup six autres compagnies d'autobus établies dans la région. Ne reste plus que les gros morceaux du réseau, les lignes qui conduisent à l'extérieur du Saguenay–Lac-Saint-Jean, toujours aux mains de Voyageur[44].

Dans ce vent de renouveau, qui touche autant le transport urbain, interurbain et interrégional, le vieux terminus de la rue Morin croule sous le pic des démolisseurs (en 1979), le réseau d'autobus Voyageur prend possession de sa nouvelle gare coin Racine et Tessier, sur un terrain des entreprises Murdock (en 1980), la CITS déménage ses pénates dans le quartier industriel de Chicoutimi et attendra cependant l'automne 1987 pour entreprendre la construction de sa nouvelle gare sur les emplacements du vieux terminus, rue Morin, construction à laquelle s'ajouteront les gares de Jonquière et de La Baie. Plus rien ne rattache maintenant l'ancien réseau d'Odilon Crevier à celui, mieux adapté, aux besoins d'une région qui court bride abattue après sa modernité.

En 1988, alors que la CITS file son petit bonheur sur les chemins des villes de la conurbation du Haut-Saguenay, les autobus Jasmin investissent dans la Beauce en faisant l'acquisition de Autocar Sartigan, et achètent du même souffle deux autres transporteurs du Saguenay. Trônant alors sur un réseau régional presque sans partage, ayant des ramifications dans plusieurs points du Québec, les Gilbert décident de donner le grand coup et achètent, en 1989, les lignes de transport détenues par Voyageur, Chicoutimi-Québec, et Baie-Comeau–Québec via La Malbaie. En 1993, rapporte la publicité, le holding Intercar (dernière bannière de l'entreprise dirigée par Jasmin Gilbert) et ses filiales, comptent plus de 175 employés, et possèdent une flotte de 185 véhicules, dont 110 sont assignés au domaine scolaire et 75 au transport interurbain. La société possède des terminus et des filiales dans neuf villes du Québec, à Jonquière, Saint-Fulgence, Saint-Honoré, La Baie, Roberval, Dolbeau, Saint-Georges de Beauce et Québec; à Chicoutimi, coeur du réseau et quai d'embarquement principal, Intercar est associé avec les Immeubles Murdock Inc., propriétaire de la gare de la rue Racine et agent exclusif de la billetterie[45]. S'ajouteront tour à tour au patrimoine corporatif, les actifs de la compagnie Transport Spécialisé du Saguenay (1998) qui sous-affermait le transport des handicapés de la CITS, et ceux du groupe Gaudreault (en 1999), une entreprise de Joliette qui

SAS, SHS, fonds Maison de la Presse, fph.50.2109

*Autobus de la CITS vers 1985.*

contrôlait le transport voyageur à Jonquière et le transport nolisé et scolaire à La Baie.

***

Au tournant du millénaire, le transport autobus interrégional et intermunicipal saguenéen s'est raffermi autour d'un partenariat convivial qui relève à la fois d'un heureux mariage établi entre l'entreprise privée et le service public. D'une part, la compagnie Intercar, qui loge au 4511 boulevard Talbot à Laterrière, s'est hissée au deuxième rang des transporteurs voyageurs au Québec; elle compte 400 employés et 375 véhicules affectés aux transports interrégional, scolaire et handicapé. Et, d'autre part, la Commission Intermunicipale de Transport du Saguenay (CITS), société publique administrée par un conseil d'administration formé de deux représentants élus de chaque municipalité membre, qui loge au 1330 rue Bersimis à Chicoutimi et qui utilise des quais d'embarquement à Jonquière, Chicoutimi et La Baie; cette dernière compte présentement 132 employés et 72 autobus.

## Notes

1. Les quatre personnes en question étaient Alphonse Dumais, employé de la succursale des Ursulines de Pointe-Bleue, Ferdinand Julien, charron, Pamphile Allard, cultivateur, et J.-B. Rossignol cultivateur de Chambord. Cf., Journal *Le Canadien*, 27 janvier 1883, p. 2. Voir également Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs (1883-1887)*, Chicoutimi, [Chez l'auteur], 1996, p. 29, 39-40. Aussi, Russel Bouchard, *Métabetchouan : du poste de traite à la ville*, Chicoutimi, [chez l'auteur],1986, p. 44-46.
2. « Sur le chemin du Lac St-Jean », *Le Canadien*, 24 août 1882, p. 2.
3. Victor Tremblay, « La route Québec-Saguenay », *Saguenayensia*, novembre-décembre 1978, pp. 142-147. Éric Tremblay, *Le Journal du 50e anniversaire de la Route du Parc des Laurentides*, programme-souvenir des festivités du 50e anniversaire de la Route du Parc des Laurentides, 1998.
4. Russel Bouchard, *Histoire de Jonquière*, Chicoutimi, [chez l'auteur],1997, p. 159-172.
5. Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs (1888-1891), t. III*, Chicoutimi, [chez l'auteur], 2000, p. 32, 34, 35, 39, 41, 42 et suivantes.
6. Jean-Marie Tremblay, « Un anniversaire oublié : les 50 ans de l'automobile au Saguenay », *Le Soleil au Saguenay*, 16 mai 1956. « La route pour Chicoutimi », *Le Progrès du Saguenay*, 6 août 1942.
7. Mgr René Bélanger, « L'avènement de l'automobile sur la Côte-Nord », *Saguenayensia*, mars-avril 1961, p. 26.
8. Jocelyn Côté, *Histoire de Saint-Bruno*, 1979, p. 149.
9. « Un service d'autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 11 juin 1914. Le macadamisage des rues à Chicoutimi n'a été enprepris qu'à partir de 1912.
10. Parmi les actionnaires de la compagnie, on compte Alexis Tremblay, Yves Massicotte et L.-H. Carrier. Le personnel était composé de Lionel Ramds (chauffeur), Eudore Tremblay (mécanicien) et Antonin Lévesque (collecteur de billets). Le procureur qui signe l'enregistrement de la raison sociale de ladite compagnie, le 24 novembre 1914, est Elzéar Lévesque. Cf., ANQC, Enregistrement des raisons sociales, vol. 4, 1908 à 1925, p. 222. Aussi, Christiane Laforge, « Ainsi arriva le premier autobus à Chicoutimi », *Progès-Dimanche*, 1er avril 1970, p. 28.
11. « Les autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 28 janvier 1915.
12. « L'autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 15 avril 1915.
13. *Le Progrès du Saguenay*, 9 septembre 1915, p. 6.
14. « Gazoline », *Le Progrès du Saguenay*, 8 avril 1915.
15. « Accidents d'autos », *Le Progrès du Saguenay*, 28 octobre 1915.
16. « Automobiles », *Le Progrès du Saguenay*, 2 juin 1916.
17. « Club automobile de Chicoutimi », *Le Progrès du Saguenay*, 29 juin 1916.
18. *Ibid.*
19. « Nouveau service d'autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 29 juillet 1920.
20. « Service d'autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 6 mai 1920.
21. Il était le fils de J.-Auguste Crevier et d'Alphonsine Frappier. Après avoir fait ses études au Collège Saint-Laurent de Montréal et ses études universitaires à l'École de commerce de Montréal, il épousa une fille de Shawinigan, demoiselle Yvonnette Leclerc. Industriel, homme d'affaires et citoyen bien en vue à Chicoutimi, il fut tour à tour président de la Compagnie Distributrice Lac St-Jean Ltée, président de la Corporation Saguenéenne Ltée, Commissaire censeur de la Banque Provinciale du Canada, président du Club de hockey senior « Les Saguenéens » de Chicoutimi, promoteur sportif régional, membre de la Chambre de Commerce Senior de Chicoutimi et membre du Club Saint-Denis de Montréal. Cf., *Artisans d'un beau Royaume*, Éditions Gidau, 1954, p. 95.
22. Antoni Joly, « Une merveilleuse entreprise/Les Autobus Saguenay Limitée », in *Guide commercial et industriel* destiné à desservir le Royaume du Saguenay et ses comtés, 1951, p. 21-23.
23. « Le premier voyage Chicoutimi–Québec en auto », *Le Progrès du Saguenay*, 6 novembre 1924.
24. *Ibid.*
25. Roméo Boivin, « Un voyage historique en 1924 », *Saguenayensia*, Vol. 33, No 2, avril-juin 1991, pp. 35-37.
26. « De Québec à Chicoutimi », *Le Progrès du Saguenay*, 6 août 1925.
27. « Du Lac St-Jean à Québec en automobile », *Le Colon*, 3 mars 1927. Voir également Russel Bouchard, *Le Pays du Lac-Saint-Jean*, 1988, p. 208.
28. A. Joly, *op. cit.*
29. « L'automobile vint... », *Le Progrès du Saguenay*, 6 août 1942.
30. « Un second omnibus pour la Baie », *Le Progrès du Saguenay*, 23 janvier 1936.
31. *Le Progrès du Saguenay*, 6 août 1942, p. 32. Dans une réclame publicitaire publiée le 6 décembre 1934 dans *Le Progrès du Saguenay*, il est question de huit autobus et de douze taxis.
32. « Service d'autobus pour le Lac St-Jean », *Le Colon*, 19 mai 1932.
33. *Le Progrès du Saguenay*, 6 août 1942.
34. Pour une bonne synthèse de la construction de la route du Parc des Laurentides, consulter Élaine Hémond, « La route du Parc des Laurentides, tout un défi », *Québec Science*, octobre 1988, p. 40-45.
35. A. Joly, *op. cit.*
36. « Beau voyage et nouveaux autobus », *Le Progrès du Saguenay*, 5 février 1952. « Inauguration du service direct Chicoutimi-Montréal », *Le Lingot*, 31 janvier 1952.
37. Gabriel Berberi, « Chiffres à l'appui, le Saguenéen, un passionné de l'auto », *Le Soleil au Saguenay*, 22 août 1963.
38. « Historique du transport en commun au Haut-Saguenay », document interne de la CITS, sans date ni signature.
39. Claude Grégoire, « Selon son vice-président, Transport Régional ne connaît pas de déficit », *Progrès-Dimanche*, 12 mars 1972, p. 4; Claude Grégoire, « Si la situation n'évolue pas, " transport régional se vendra pièce par pièce " », *Progrès-Dimanche*, 2 avril 1972, p. 5.
40. Martha Gagnon et Yolande Brasset, « Le transport en commun/Dossier », *Progrès-Dimanche*, 25 février 1973, pp. 70-71.
41. M. Gagnon et Y. Brasset, « À part Chicoutimi, les villes du Haut-Saguenay refusent d'assumer leurs responsabilités », *Progrès-Dimanche*, 25 février 1973, p. 71.
42. La Loi 73, titrée « Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport », fut votée en 1977. Elle venait permettre aux municipalités du Québec, sauf exception, de demander au ministre des Transports du Québec de décréter des corporations intermunicipales.
43. « Intercar/L'histoire d'une entreprise modeste qui devient chef de file », in Semaine nationale des transports, 6 juin 1993, p. 17.
44. *Ibid.*
45. *Ibid.*

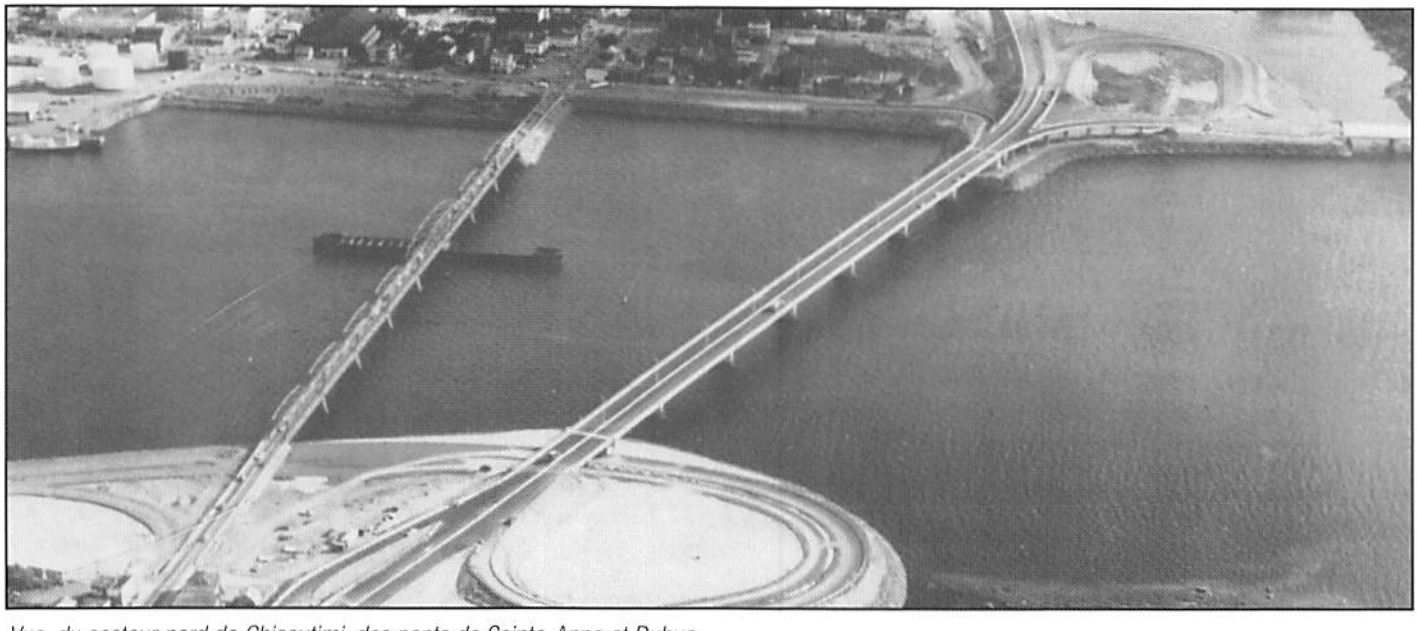
# Traverser la rivière Saguenay : les ponts Sainte-Anne et Dubuc

par Dany Côté
historien

Géographiquement et historiquement parlant, les cours d'eau ont de tous temps démontré plusieurs « personnalités » complémentaires et contradictoires face aux humains. Ils ont d'abord constitué des voies naturelles pour le transport en canot et en bateau, parfois sur de très longues distances. Les rivières et lacs représentent en même temps des barrières, pour ne pas dire des frontières, notamment pour les établissements permanents, car en raison de leur profondeur, de leur largeur ou de rapides, ils sont pour ainsi dire souvent infranchissables. Ajoutons que grâce aux chutes, les pionniers ont pu exploiter des moulins à scie et à farine, les deux établissements nécessaires à un développement économique et social.

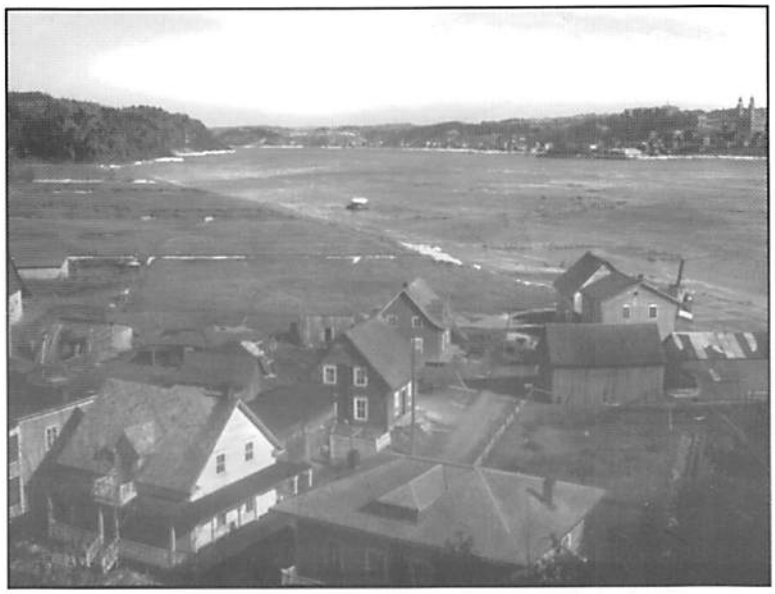
Ces constatations sont encore plus vraies au Saguenay–Lac-Saint-Jean. En effet, la multitude de cours d'eau que l'on y retrouve, à cause de la topographie particulière de cette région nordique, a permis aux Amérindiens, puis aux explorateurs et aux pionniers, de parcourir de part et d'autre cet immense territoire. Mais lorsque des colonies s'établissent près de cours d'eau vraiment imposants, pensons par exemple aux rivières Ashuapmouchouan et Péribonka, au Lac-Saint-Jean, ou la rivière Saguenay, dans la sous-région du même nom, la traverse d'une rive à l'autre s'avère souvent difficile.

Au cours des prochaines pages, nous nous attarderons à la traverse de la rivière Saguenay, à la hauteur de l'embouchure de la rivière Chicoutimi. Carrefour stratégique important dans l'histoire de la région, la rencontre des rivières Chicoutimi et Saguenay a d'abord vu l'implantation d'un poste de traite dès 1676. Par la suite, parallèlement à l'ouverture, au XIXe siècle, des scieries des rivières du Moulin et Chicoutimi, sur la rive sud de la rivière Saguenay, des pionniers se sont éparpillés sur le versant nord,



Société historique du Saguenay

*Vue, du secteur nord de Chicoutimi, des ponts de Sainte-Anne et Dubuc.*



ANGC, Collection de la SHS, carton n° 10741

*Les berges de la rivière Saguenay au pied du cap Sainte-Anne en 1927.*

dans ce que deviendront le canton Tremblay, le village de Sainte-Anne, les Terres-Rompues et tous les autres noyaux de peuplement qui se transformeront en autant de villages.

Traverser cette imposante rivière a donc représenté un défi de taille pour les populations dispersées sur les deux rives du Saguenay, et ce, dès le début de la décennie 1840. Mais le scénario n'est pas le même, selon les saisons. L'hiver, le climat rigoureux aidant, il est possible de se rendre d'une rive à l'autre grâce à des ponts de glace. On en retrouve trois dans les environs de Chicoutimi, soit à la hauteur de Saint-Fulgence, aux Terres-Rompues et à Sainte-Anne[1]. Cette dernière est accessible habituellement entre la mi-décembre et la mi-avril, avec de nombreuses et imprévisibles périodes d'arrêt dues à des dégels soudains ou à des marées trop intempestives. À ces moments, les habitants de la rive nord doivent s'armer de patience et attendre la reprise des glaces pour continuer leurs échanges avec la rive sud, où l'on retrouve les commerces et les institutions importantes.

Les autres mois de l'année, il faut s'en remettre à la navigation. On utilise alors tout bateau disponible pour se rendre d'un côté à l'autre. Au milieu du XIXe siècle, des particuliers offrent leurs navires pour la traverse. Cependant, comme les tarifs demandés fluctuent énormément d'un propriétaire d'embarcation à l'autre, le Conseil de comté de Chicoutimi légiférera dès 1865 à ce sujet. Il faudra désormais acquérir une licence de traversier pour offrir le service à la population riveraine.

Un premier bateau à vapeur sera finalement mis en service en 1874 par deux frères, les Mailly. Puis en 1893, Épiphane Gagnon acquiert Le *Sainte-Anne*, qui fait la navette plusieurs fois par jour entre le quai de Sainte-Anne et un autre quai, situé dans le secteur du Bassin, à l'extrémité ouest de la rue Racine. Le *Sainte-Anne* est ensuite remplacé par le *Marie-Louise*, qui lui-même est remplacé par l'*Alcyon*. En 1905, un bateau à fond plat, appelé lui aussi le *Sainte-Anne*, prend la relève pour une douzaine d'années. Enfin, le *Tremblay*, propriété de Joseph Tremblay, devient le dernier vapeur à assurer le transport entre Chicoutimi et le village de Sainte-Anne. Mais au cours des dernières années, la construction de barrages sur le parcours de la rivière Saguenay a modifié son comportement, rendant la navigation plus périlleuse.

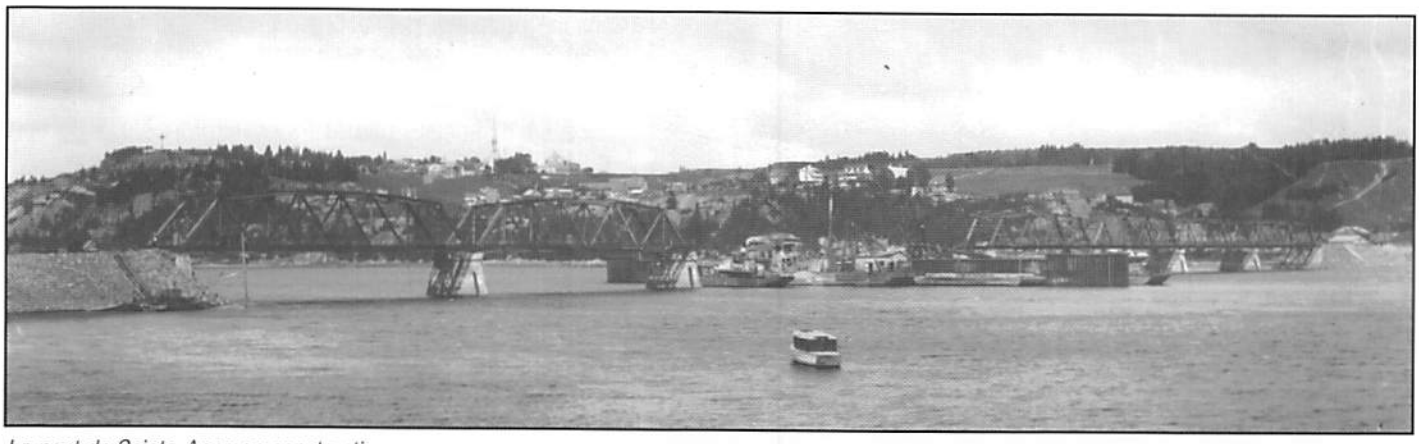
## Le pont Sainte-Anne

Depuis la naissance des deux agglomérations jumelles de Chicoutimi et de Sainte-Anne, le flux d'échanges est en constante augmentation. Le trafic maritime suffit donc de moins en moins à combler la demande. De plus, dans le premier quart du XXe siècle, l'arrivée de l'automobile et du camion a considérablement modifié la philosophie régissant le développement des voies de transports terrestres. Beaucoup plus rapides et plus lourds que les équipements tirés par les chevaux, les véhicules à essence obligent la construction d'infrastructures adaptées à ce nouveau mode de transport. De ces constatations, viendra l'idée d'établir un lien plus sécuritaire et permanent.

C'est ainsi que dès la fin du XIXe siècle, la population saguenéenne demande à ses élus de piloter un dossier visant à faire construire un pont au-dessus de la rivière Saguenay. En 1896, le député Honoré Petit est chargé de faire une telle demande aux gouvernements[2]. Mais cette dernière reste visiblement lettre morte et le projet est remis à l'avant-plan à chaque élection. Malgré sa pertinence, une période de presque trente ans passe avant que des études sérieuses soient effectuées en ce sens.

Une première esquisse préliminaire de pont sur la rivière Saguenay est dressée en janvier 1926, qui évalue à un million de dollars le coût d'une telle aventure. Cinq sites sont alors envisagés, dans un secteur délimité entre les vieux quais de la compagnie *Price Brothers*, à l'ouest de la rivière Chicoutimi, et la rue Lafontaine. À l'automne de la même année, une première réunion formelle réunit le maire de Chicoutimi et ceux des municipalités de la rive nord du Saguenay[3].

L'année suivante, afin de garantir la bonne marche de l'entreprise, les mêmes intervenants décident de créer une société de construction composée des maires de chaque municipalité concernée. C'est ainsi que naquit la Compagnie du pont de Sainte-Anne, dont les lettres patentes seront émises en mars 1927. Le 17 avril 1927, une première souscription de 75 000 $ est votée au conseil municipal de Chicoutimi, après un référendum sur la question, où le projet rencontra l'unanimité quasi complète des



ANQC, Collection de la SHS, carton n° 10738

*Le pont de Sainte-Anne en construction.*

électeurs ayant le droit de vote[4]. A cette occasion, les élus chicoutimiens ont cependant clairement laissé entendre que cette somme ne devra être versée que si ce futur pont métallique permet la circulation des piétons, des trains et des voitures à chevaux ou à essence, et ce, sans péage[5]. Pour leur part, les villages de Sainte-Anne, de Saint-Fulgence et de Saint-Honoré votent respectivement des subventions de 24 000 $, 14 000 $ et 50 000 $. Quant à la paroisse de Sainte-Anne, elle attribue une somme de 62 000 $. C'est donc un montant total de 225 000 $ qui est amassé seulement auprès de ces entités municipales.

Il restait maintenant à sensibiliser les deux paliers de gouvernement au projet. Ce ne fut pas chose facile. Aussitôt que les deux députés seront mis au courant du projet de pont enjambant le Saguenay – faut-il s'en étonner? –, de sérieux litiges diviseront les deux hommes. Pour sa part, le député fédéral J.-É.-A. Dubuc opte pour la construction d'un pont à la fois pour les voitures et les trains. Il faut rappeler qu'à l'époque, Dubuc est un ardent partisan de la construction d'une voie ferrée reliant Chicoutimi à Chibougamau, via la rive nord du Saguenay[6] , le fameux projet de ceinture du Lac-Saint-Jean. Il est clair pour le politicien que couplé au port existant, Chicoutimi accroîtrait encore davantage son leadership économique régional, en devenant également un terminus ferroviaire.

De son côté, le député provincial du comté Chicoutimi, le libéral Gustave Delisle, rejette du revers de la main l'idée de lien ferroviaire. Après maints palabres, Dubuc propose finalement, lors d'une rencontre qui eut lieu le 3 octobre 1927, que le gouvernement de son vis-à-vis Delisle débloque les fonds nécessaires pour financer la partie carrossable du pont, tandis que le fédéral compléterait le projet pour permettre aux trains de faire de même[7].

Sur le Pont de Ste-Anne

L'ouvrage reprend tranquillement au "Pont".

Les travaux ont été interrompus pour laisser passer le coup d'eau.

Tout de même, pas de *Progrès*, c'est malcommode.

Les journaux du dehors, quelque sympathiques qu'ils soient, montrent bien qu'ils sont des instruments insuffisants.

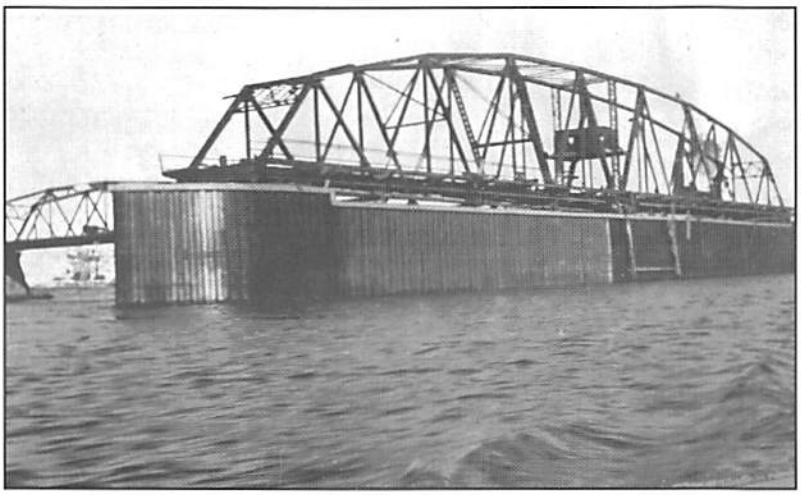
*Le Progrès du Saguenay*, 18 mai 1933

*La chronique* Sur le pont de Sainte-Anne *a paru plusieurs années dans le* Progrès du Saguenay.

En février de l'année suivante, suite à une rencontre entre la Compagnie du pont de Sainte-Anne et les deux députés, une délégation se rend à Québec afin de rencontrer le premier ministre Alexandre Taschereau. Mais malgré l'importance de l'interlocuteur, le dossier avancera peu. En avril 1928, un autre pas est fait alors que les plans du pont sont déposés officiellement à Ottawa et au Bureau d'enregistrement de Chicoutimi. Néanmoins, tant le gouvernement provincial que fédéral hésitent toujours à s'engager financièrement. Finalement, le 16 mai 1929, une lettre adressée au député Delisle par le gouvernement du Québec annonce que ce dernier est prêt à garantir 200 000 $ de débentures, moyennant quelques conditions. On propose, entre autres, la formation d'une commission de quatre membres chargée de faire l'administration du projet[8].

Du même souffle, la Compagnie du pont de Sainte-Anne reçoit de la Commission du port de Chicoutimi les droits de propriété et d'usage des terrains où sera construite l'approche sud du pont. Il reste à finaliser le financement du projet, mais ce n'est pas facile. Plusieurs scénarios sont envisagés. On s'interroge surtout sur la possibilité qu'effectivement, les trains pourront passer sur le pont, ainsi que l'attribution de droits de passage. Il faut savoir qu'à l'époque, la traverse du Saguenay en bateau produit des profits gravitant autour de 18 000 $ par année, une somme qui garantirait en partie le financement de l'érection du nouveau pont, si elle était transférée en péage.

Les gouvernements se renvoient donc la balle, si bien qu'en 1930, un printemps très pluvieux, qui a fait grimper le Saguenay à des niveaux rarement atteints durant l'été, et l'annonce d'élections fédérales bloquent le processus de mise en marche des travaux. Même si Dubuc est à nouveau réélu dans son comté, son parti perd le pouvoir, ce qui n'an-



Rapport général du ministère des Travaux publics du Québec, 1934, fig.3.

*La travée mobile du pont de Sainte-Anne d'une longueur de 375 pieds était actionnée à l'électricité.*

nonçait rien de bon pour les partisans de la construction du pont[9]. Pour ajouter aux difficultés, le début de la Grande Crise ne fera qu'empirer la situation. Le marasme financier dans lequel patauge les pays occidentaux fait que l'argent se fait de plus en plus rare, autant au sein des municipalités que des gouvernements, et bien des entreprises doivent ralentir leur production ou fermer leurs installations, comme c'est le cas par exemple pour la Compagnie de pulpe de Chicoutimi. Avec la fermeture de cette industrie essentielle à l'économie chicoutimienne, les chômeurs se comptent par centaines et ils attendent de l'aide de la part des gouvernements.

Un premier signe encourageant apparaît enfin au début de 1931. Le ministre des Travaux publics, J.-N. Francœur, présente alors en chambre les projets de construction de cinq ponts à travers la province, dont celui de Chicoutimi. Estimé à 800 000 $, le futur pont à péage est accepté par les élus, mais les travaux ne débutent pas immédiatement, le gouvernement fédéral devant faire des vérifications des plans, pour les besoins de la navigation sur le Saguenay. Mis au courant de ce nouveau délai, les chômeurs chicoutimiens s'impatientent et plus de 800 d'entre eux participent à une marche de protestation sur la rue Racine.

Par la suite, après l'acceptation de la part des deux paliers de gouvernement du site de la rue Sainte-Anne, les travaux se mettent finalement en branle. En août 1931, des contracteurs locaux, soient les compagnies Desantis, ainsi que Gagnon et Tremblay, débutent l'aménagement des approches du pont, de part et d'autre du Saguenay. Quant à la firme A. Janin, elle se voit octroyer le mandat de construire les piliers qui supporteront le pont, les planchers et les trottoirs, ainsi que le quai de protection qui abritera une travée mobile. Ce quai sert à protéger la travée à la fois contre les collisions avec les bateaux, les marées qui peuvent atteindre huit mètres et les glaces qui se forment pendant l'hiver.

Durant la même période, des avis publics sont présentés dans des journaux pour l'obtention de soumissions pour la construction de la structure métallique du pont. Les travaux avancent rondement en 1932, malgré une crue subite de la rivière Saguenay pendant l'automne, qui emportera le caisson du pilier central. Il fut nécessaire d'arrêter les travaux durant deux semaines.

Le pont de Sainte-Anne est enfin ouvert à la circulation le 6 décembre 1933. Formé de charpentes métalliques reposant sur des piliers de béton, il se compose de six travées fixes de type Warren, de 185 pieds chacune, et d'une travée mobile de 375 pieds[10], la seconde plus longue au monde à l'époque[11]. Cette dernière, construite par la fameuse compagnie *Dominion Bridge*, pivote sur elle-même afin de laisser passer le trafic maritime[12]. Actionnée électriquement, elle est refermée en moins de deux minutes. Quant à la voie carrossable, elle est de 20 pieds de largeur. À chaque bord du pont, on retrouve également deux trottoirs de cinq pieds de largeur pour les piétons. La longueur totale du nouvel ouvrage, comprenant les approches, atteint 2995 pieds. Enfin, à l'une des extrémités du pont, on retrouve une maison qui abrite un poste de péage.

## Le pont Dubuc

Il va sans dire que la construction du pont Sainte-Anne a fortement amélioré le développement économique de tout le secteur de la rive nord du Saguenay. Les échanges de tout ordre ont été facilités. Mais au tournant des années 1960, alors que les *baby-*

ANDC, Collection de la SHS, carton n° 7572.

*Dans les années 1960, la circulation sur le pont de Sainte-Anne va doubler et les autorités vont devoir envisager la construction d'un deuxième pont.*

*boomers* sont enfin en âge de travailler, donc de posséder des voitures, l'urbanisation des deux rives du Saguenay s'accélère. À titre d'exemple, la population de Chicoutimi-Nord, entre 1951 et 1960, fait plus que doubler, passant de 3 966 personnes à 10 593[13]. Conséquemment, le nombre de véhicules automobiles sur les routes augmente d'année en année.

Parallèlement, Chicoutimi se voit confirmer davantage sa vocation de métropole. Alors que l'Université du Québec à Chicoutimi est à la veille de naître et que lentement le boulevard Talbot devient peu à peu l'artère à vocation commerciale que nous connaissons aujourd'hui, au détriment du centre-ville, toute cette restructuration de l'économie et de l'urbanisation demande l'amélioration des routes et des autres infrastructures qui lui sont reliées. Ajoutons que l'ouverture prochaine d'une route entre Chicoutimi-Nord et Tadoussac annonce une augmentation encore plus marquée du trafic lourd. Il est donc clair qu'à cette époque, le pont Sainte-Anne, qui n'est pourtant âgé que d'une trentaine d'années, ne peut plus répondre à un flux de véhicules en augmentation. Les périodes d'heures de pointe ou de magasinage sont de plus en plus difficiles pour les automobilistes et les poids lourds sont difficilement manoeuvrables dans les étroites artères du centre-ville.

Dès le départ, le dossier de construction d'un deuxième pont sera mené de front par deux députés de l'Union nationale fraîchement élus et nommés ministres en 1966, Rock Boivin[14] et Jean-Noël Tremblay, respectivement représentant des comtés de Dubuc et de Chicoutimi au niveau provincial. Suite à une entente avec les maires de Chicoutimi et de Chicoutimi-Nord, ils présenteront un dossier étoffé au ministère de la Voirie.

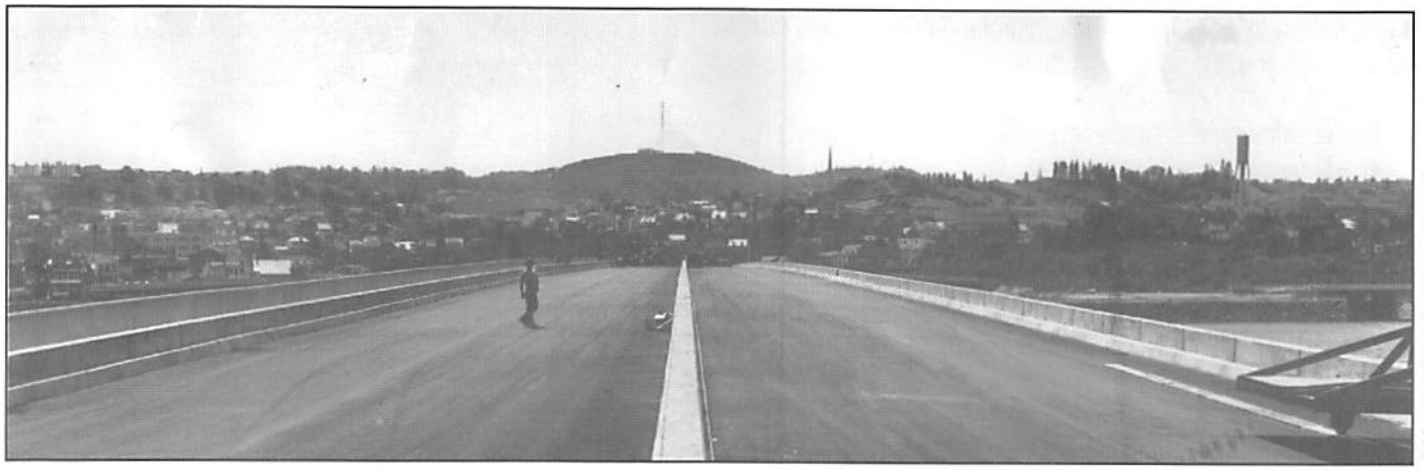
En 1967, des ingénieurs débutent des sondages dans la rivière Saguenay afin de trouver le site idéal pour la construction du nouveau pont. À la fin de l'année suivante, une maquette est dévoilée à la population, à l'hôtel de ville de Chicoutimi, par le ministre de la Voirie, Fernand-J. Lafontaine[15]. Les travaux, évalués à neuf millions de dollars, sont prévus pour une période de trois ans[16]. Le pont principal, érigé sur des pieux tubés, comprend deux voies doubles séparées par une glissière de sécurité en béton, sept travées et deux approches, dont celle du nord qui débouche sur le boulevard Sainte-Geneviève. Deux trottoirs de 1,83 mètre complètent l'ensemble[17].

Laboratoire d'archéologie UQAC

*Lors de la construction du pont Dubuc des fouilles archéologiques ont été effectuées dans le secteur du Bassin.*

Le projet nécessitera également d'importants travaux de remblayage des deux côtés du Saguenay pour l'aménagement de voies d'accès, spécialement du côté de la petite baie du Bassin, qui sera presque à moitié remplie. Au total, une masse de plus de quatre millions de tonnes de matériaux granulaires et de pierres sera requise, ce qui correspond à environ 20 000 voyages de camions. Notons également que l'on devra exproprier une quinzaine de résidences sur la rive nord, dont plusieurs sont situées sur la rue des Remparts et quelques unes sur la rive sud.

Les premiers travaux débutent le 6 janvier 1969, avec la construction des piliers du pont en béton armé, réalisés par la firme J.-R. Théberge. Une des parties les plus délicates lors de cette étape correspond à la plantation de 324 pieux métalliques, d'une



ANQC, fonds du Progrès du Saguenay, no 94.2.174

*Pavé du nouveau pont traversant la rivière Saguenay. Il sera ouvert à la circulation en octobre 1972 sous le nom de pont Dubuc.*

longueur variant entre 80 et 200 pieds, dans le lit de la rivière Saguenay, là où seront construits les piliers[18]. Suit ensuite l'érection de la superstructure et la construction d'un petit pont traversant la rivière Chicoutimi, sur le boulevard Saguenay[19]. Au plus fort des travaux, la construction nécessite en moyenne la présence d'une centaine d'employés, avec une pointe de 200 personnes durant quelques mois[20].

Parallèlement, les membres de la Société d'archéologie du Saguenay mettront en branle une véritable opération d'urgence, afin de protéger une partie du site de l'ancien poste de traite de Chicoutimi et d'un campement amérindien. Avec l'aménagement d'une sortie vers l'ouest permettant aux automobilistes de quitter le pont en direction d'Arvida et de Jonquière, via le boulevard Saguenay, une portion de ce territoire où ils effectuaient déjà des fouilles depuis plusieurs années est menacée de disparaître sous une couche d'asphalte[21]. Grâce à des subsides provenant du gouvernement du Québec, des fouilles de sauvegarde seront entreprises, où l'on mettra entre autres à jour les fondations de la maison du commis et des centaines d'artéfacts variés.

Long de 458 mètres, le pont que l'on nommera d'abord pont Chicoutimi est ouvert à la circulation en octobre 1972. Suite à une suggestion de la Société historique du Saguenay, lors d'un concours organisé par la Jeune chambre de commerce de Chicoutimi[22], le Comité de géographie du Québec acceptera la proposition de nommer la magnifique infrastructure du nom de pont Dubuc, en l'honneur de J.-É.-A. Dubuc, pionnier économique de la région[23].

Avec le pont Dubuc, les Saguenéens peuvent enfin compter sur une infrastructure moderne pour traverser la rivière Saguenay, même si contrairement à l'évaluation initiale, les travaux auront finalement coûté 13 millions de dollars[24]. Couplée à des aménagements routiers d'envergure, elle permet désormais de relier plus facilement les villes et villages avoisinants, sans passer par le centre-ville de Chicoutimi. Il restait désormais à décider de ce qu'on allait faire du vénérable pont Sainte-Anne. Rapidement après l'inauguration du pont Dubuc, le sujet polarise les débats et deux idées contradictoires s'affrontent par médias régionaux interposés. Plusieurs préconisent sa démolition pure et simple. C'est le cas, entre autres, des élus de la ville de Chicoutimi, qui lors d'une séance du conseil municipal en août 1975, votent une résolution recommandant la démolition du pont, en raison des coûts trop élevés des travaux de réaménagement et d'entretien[25]. Pourtant des estimations du ministère des Travaux publics évaluent la démolition de l'infrastructure de 500 000 $ à 600 000 $[26]. Certains proposent également le démantèlement et le transport du pont dans un secteur du Lac-Kénogami.

D'autres au contraire veulent à tout prix conserver cette structure au potentiel historique et patrimonial fort important. Plusieurs intervenants vendus à cette idée, dont le maire de Chicoutimi-Nord, créeront un organisme chargé de défendre le pont, le Comité de conservation du pont Sainte-Anne. Ces derniers font principalement valoir que la traversée du nouveau pont à pied ou à bicyclette est difficile, pour ne pas dire dangeureuse, car les trottoirs sont peu larges et surtout difficiles d'accès[27]. De son côté, le pont Sainte-Anne a des trottoirs plus larges et des garde-fous plus hauts, ce qui garantit une sécurité accrue pour les usagers. Les pressions du Comité de conservation du pont de Sainte-Anne porteront fruit, si bien que la ville de Chicoutimi reviendra sur sa décision de démolir le pont. Aujourd'hui, avec le réaménagement du port et sa transformation en un magnifique parc urbain, le pont Sainte-Anne se marie agréablement au panorama environnant.

## Notes

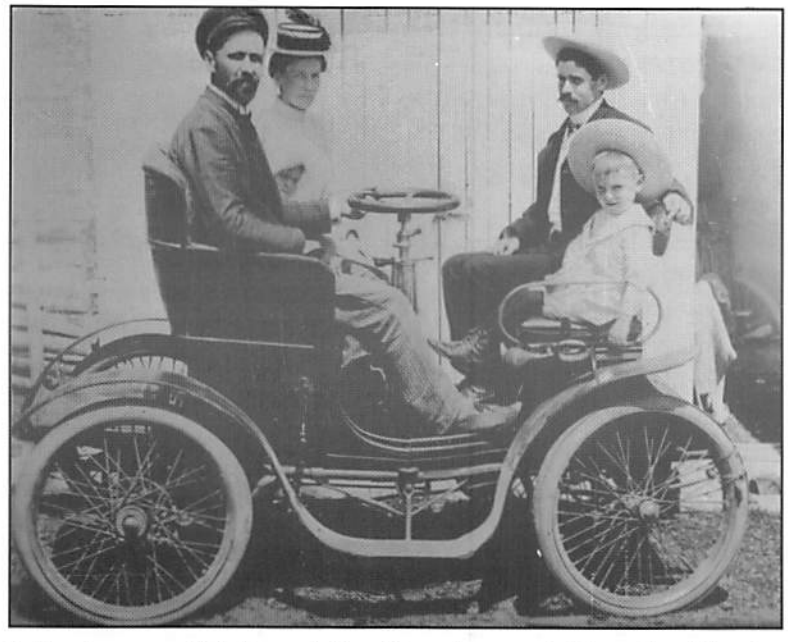
1. Russel Bouchard. *Histoire de Chicoutimi-Nord*, Chicoutimi-Nord, tome 1, p. 56.
2. Norbert Morais. « Le pont de Sainte-Anne » dans *Saguenayensia*, vol. 11, #1, janvier-février 1969, p. 17.
3. SHS. Fonds Victor Tremblay, dossier Pont de Sainte-Anne.
4. Les électeurs ont alors voté 350 pour le projet et trois contre.
5. SHS. Fonds Victor Tremblay, dossier Pont de Sainte-Anne. Extrait des minutes d'une assemblée du Conseil de ville de Chicoutimi, 7 mars 1927.
6. *Le Progrès du Saguenay*, 8 mai 1928, p. 9.
7. Des ingénieurs ont établi que la différence des coûts de construction d'un pont pour voiture et un pont pour les trains s'établissait à environ 170 000 $.
8. SHS. Fonds Victor Tremblay, dossier Pont de Sainte-Anne. Lettre d'Antonin Galipeault à Gustave Delisle, 16 mai 1929.
9. Claude Gagnon. Le pont de Sainte-Anne, 1965, p. 23.
10 « Commentaire sur certains grands ponts construits durant l'année écoulée ou actuellement en voie de construction. » dans *Rapport général du ministère des Travaux publics de la province de Québec*, p. 21-22.
11. *British Steel Piling Co. Highway bridge across Saguenay river at Chicoutimi-Quebec*, Canada, p. 2.
12. Cette travée mobile sera utilisée une dernière fois en 1957.
13. Russel Bouchard. *Histoire de Chicoutimi-Nord*, Chicoutimi-Nord, [chez l'auteur], tomes 1 et 2.
14. Rock Boivin a été précédemment maire de Chicoutimi-Nord entre 1949 et 1971.
15. *Le Progrès-Dimanche*, 22 décembre 1968, p. 4.
16. Les plans du pont et des approches sont réalisés par la firme d'ingénieurs conseil Tremblay, Rinfret, Beaulieu, Trudeau et associés. Ces derniers ont des bureaux à Montréal et à Chicoutimi.
17. Rosaire Tremblay et Thérèse Dallaire. *Ponts du Québec*, ministère des Transports, s.d., p. 127.
18. *Le Soleil*, 21 juillet 1969, p. 17.
19. *Le Soleil*, 1er décembre 1969.
20. *Le Progrès-Dimanche*, 12 janvier 1969, p. 4.
21. Jean-François Blanchette. *Rapport des activités de la Société d'archéologie du Saguenay sur le campement amérindien et le poste de traite de Chicoutimi*, été 1972, Chicoutimi, document inédit, 1972, p. 3. Il s'agit respectivement du site préhistorique DcEs-1 et du site historique DcEs-2.
22. Archives de la SHS. Procès-Verbal du 10 novembre 1971.
23. Rosaire Tremblay et Thérèse Dallaire. *op. cit.*, p. 125.
24. *Le Soleil*, 19 septembre 1972, p. 4.
25. *Le Soleil*, 12 décembre 1972, p. 3.
26. *Le Progrès-Dimanche*, 3 décembre 1972, p. 5. On évalue par contre que la vente du métal récupéré rapporterait environ 200 000 $.
27. Comité de conservation du pont de Sainte-Anne. Rapport de l'étude pour la conservation du pont Sainte-Anne, 1975, p. 4.

# Les premières automobiles à Roberval

par Marcel LeBlanc
Société d'histoire de Roberval

Alors qu'en 1880 une famille devait voyager une semaine pour se rendre en voiture de Québec à Roberval, on avait même construit des fours à pain le long du difficile parcours montagneux afin que les voyageurs puissent se sustenter. Aujourd'hui, nous jouissons de l'avantage de vivre dans un tout autre monde. Les salons roulants que sont devenus les automobiles avec radio et téléphone cellulaire permettent aux hommes d'affaires, portant chemise blanche et souliers vernis, de se rendre à Québec et d'y revenir la même journée; pourtant, la forêt est toujours la même et on y trouve heureusement encore la vie sauvage.

Les améliorations actuelles des voitures à gazoline ne sont pas nées d'un coup de baguette magique puisqu'elles sont venues à la suite d'un passionnant siècle d'inventions. En gestation depuis la fin du XVIII[e] siècle, avec d'abord les machines à vapeur et ensuite les moteurs à essence en France en 1883[1], on en arrive aux États-Unis avec la première voiture Ford en 1896[2].



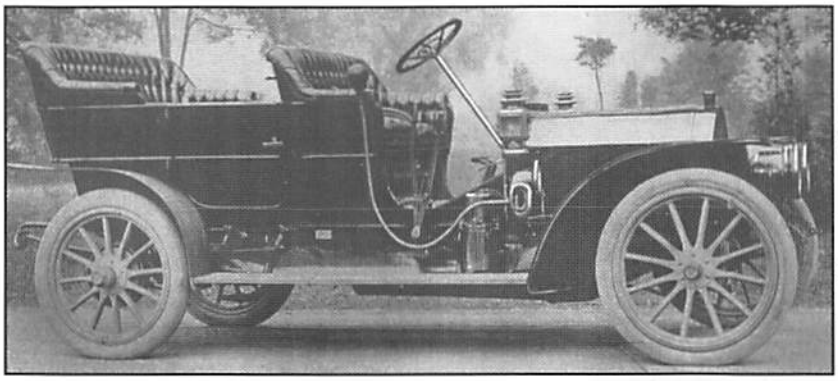
ANQC, Collection de la SHS, carton n° 383

*Cette voiture, propriété d'Auguste Roy, sillonna les rues de Roberval un été seulement. Elle avait l'apparence des modèles français de 1895.*

Dès 1897, le docteur Henri-Edmond Casgrain se promène dans les rues de la ville de Québec avec une automobile importée de France. À Montréal, il faudra attendre 1898 avant d'y voir circuler les trois premières[3]. Roberval, dernier village des régions hyperboréennes, caché derrière la forêt opaque des Laurentides, sur les bords du lointain lac Saint-Jean, revendique l'honneur d'avoir connu l'automobile avant d'autres endroits du Québec. En 1902, Auguste Roy, photographe, devenait le propriétaire d'une voiture motorisée achetée aux États-Unis et venue par le fret du chemin de fer[4]. C'est la première du genre, sinon dans les campagnes du Québec, du moins au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Le moteur fait grand bruit et si la machine peut descendre la côte du Cran, elle doit la remonter tirée par un cheval.

En 1906, Horace Jansen Beemer fait l'acquisition d'une limousine pour l'agrément et un meilleur service aux clients riches et célèbres de l'Hôtel Roberval. C'est une voiture pesant 5 000 livres et dont le moteur est loin d'être silencieux, car il évoque plutôt les bruits d'un « concasseur en promenade ». H. J. Lyons et René Dupont, mécanicien et conducteur de cette bagnole de luxe, font tourner toutes les têtes lorsqu'ils circulent entre la gare et le château[5]. L'année suivante, il n'y avait encore que 254 automobiles dans la province dont 210 à Montréal et 21 dans la ville de Québec; les 23 autres se trouvaient un peu partout dans les régions[6].

Dans le Roberval de 1907, qui avait battu la marche en 1902, on inventoriait maintenant trois de ces fastueuses voitures appelées automobiles. En plus de celle de l'Hôtel Roberval, il y avait la limousine de B. A. Scott, le fier associé de Beemer. Sa machine, de couleur jaune, pouvait filer à la vitesse vertigineuse de 18 milles à l'heure, effrayant les meilleurs coursiers. Elle fut la première à réussir l'exploit d'un tour du lac Saint-Jean. Monsieur Scott, apparemment peu doué pour la mécanique, s'assoyait



Le magazine de l'Auto ancienne, nov. 2001

*Modèle d'une limousine pouvant ressembler à celles « des riches » de Roberval en 1906-1907.*

dignement sur le siège arrière, tandis que son habile conducteur, seul à l'avant, s'occupait des manœuvres nécessaires à l'avancement de ce bolide. Candidat libéral durant la campagne électorale fédérale de 1911, c'est vraisemblablement dans cette voiture que B.A. Scott aurait parcouru toute la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean et une partie de la Côte Nord; il fit transporter sa voiture à gazoline par bateau jusqu'à Tadoussac[7].

En juin 1912, la scierie de B. A. Scott ne fonctionne plus, mais le gérant Albert Naud y occupe encore son bureau. Lorsque Louis Hémon s'y présente à la recherche d'un emploi, il le réfère à Shehyn Scott qui « s'apprête à partir pour Jonquière dans son automobile Chandler ». Hémon ne trouvera pas de travail, mais il aura eu la chance d'accompagner Shehyn dans son voyage. Je présume que l'automobile est la même que celle achetée en 1907[8].

En 1907, une troisième automobile faisait son apparition à Roberval en même temps que celle du grand boss B. A. Scott. Un dénommé Gauvin, représentant de la compagnie du sirop d'anis et favori de la fortune, achetait lui aussi une grosse voiture blanche[9].

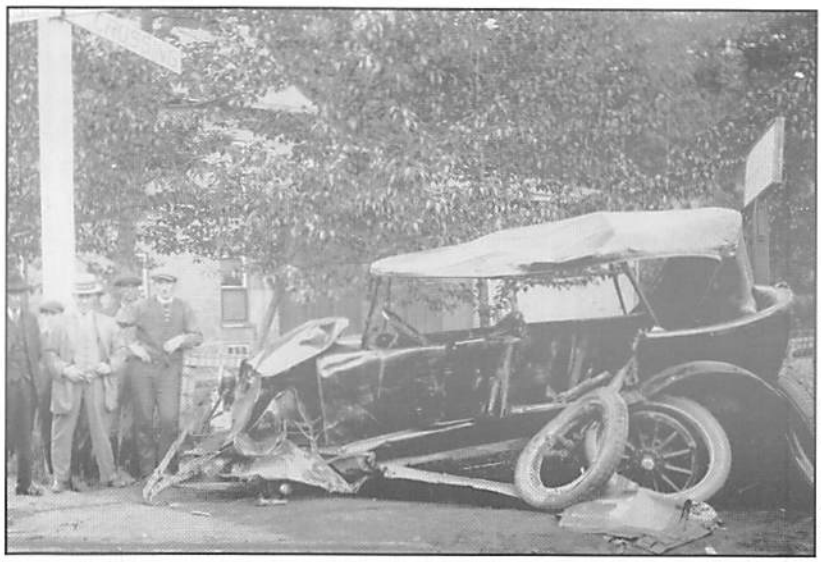
En ce début de siècle et pour au moins une vingtaine d'années, la propriété d'une automobile allait être réservée aux casse-cou comme Auguste Roy ou aux fortunés comme Beemer et Scott. Cependant, d'autres personnes à Roberval brûlaient de tenter l'expérience. C'est ainsi qu'un jour de 1912, L.-E. Otis vint stationner dans la cour de sa résidence une magnifique Ford T-4, ce qui suscita l'envie des gens du voisinage. Quelques jours plus tard, le Dr Jules Constantin l'imita en devenant propriétaire d'une semblable voiture Ford. Me Thomas-Louis Bergeron, avocat, n'allait pas se laisser damer le pion et il fit l'achat, là encore, d'une T-4[10]. On raconte que le Dr Jules Constantin, lui un passionné de l'anatomie humaine, voulut en savoir autant sur la confection mécanique de sa voiture. Il entreprit donc de la démonter pièce par pièce, mais il dut s'avouer vaincu et impuissant lorsqu'arriva le temps de la remonter. Son garagiste a sûrement profité de l'occasion pour lui rappeler la sagesse du vieil adage : *Chacun son métier...*

Un peu partout au Québec, la principale difficulté que rencontraient les automobilistes, c'était l'absence de voirie. Les chemins n'avaient évidemment été construits que pour les besoins des voitures hippomobiles. Depuis 1867, l'entretien des voies publiques relevait du Code Napoléon: chaque cultivateur demeurait responsable de celles traversant ses propriétés. Vu l'augmentation en progression géométrique du nombre d'automobiles, le gouvernement se vit obligé de créer un ministère de la Voirie, dès 1912; cependant, ce n'est pas toutes les municipalités qui consentaient à se soumettre à la compétence du gouvernement, car elles craignaient pour leur autonomie.

En 1915, la poussière soulevée dans les rues par les machines motorisées incite le maire Arthur Du Tremblay à faire poser une couche d'asphalte sur le boulevard Saint-Joseph et dans le chemin de l'Anse[11]. De plus, son conseil municipal fixe la vitesse maximum à 14 milles à l'heure dans la ville et à 18 milles à l'heure en rase campagne[12]; mais gare aux poules, aux cochons et aux troupeaux de vaches qui y circulent en toute liberté. En août 1915, Pierre Paré, de Saint-Tite comté de Champlain, meurt au volant de

Le Progrès du Saguenay, 21 octobre 1915

*Annonce publicitaire tirée du journal* Le Progrès du Saguenay *de 1915.*



ANQC, Collection de la SHS, carton n° 4405

*Un des premiers accidents d'automobile à Chicoutimi.*

son auto, entre la rue Ménard et la côte du Cran; on présume que c'est le premier accident mortel impliquant une automobile à Roberval[13].

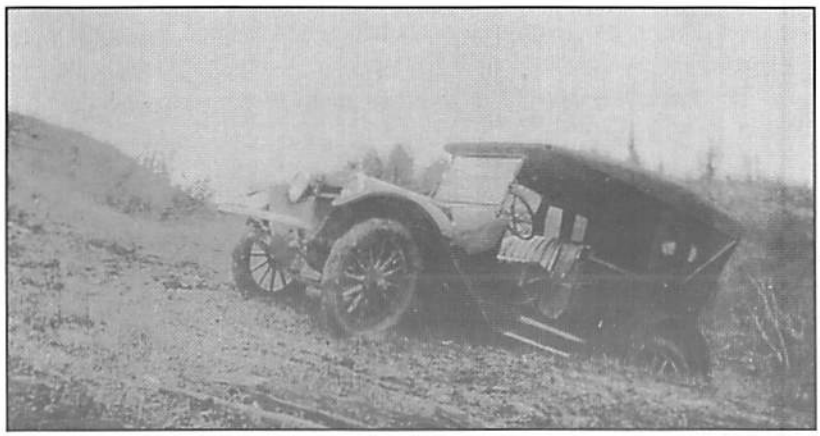
En 1917, on inventorie 80 automobiles au Lac-Saint-Jean dont 35, près de la moitié, à Roberval. Côté Boivin possède une agence pour voitures Star, McLaughlin Buick et Oldsmobile; Trottier et Binet vendent des pièces de même que des autos usagées tandis que l'agence Ford appartient à la compagnie Construction Générale du Lac-Saint-Jean[14].

Si le premier tour du Lac avait été réussi par B. A. Scott en 1907, de plus en plus d'hommes d'affaires et de commerçants devaient maintenant s'y aventurer.

En 1917, l'agronome Michel Bélanger est nommé responsable de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean avec résidence à Roberval; il compte parmi les nombreux voyageurs qui ont souvent l'obligation de visiter les localités de son grand territoire. À l'époque, il faut encore traverser sur un bac et la rivière Métabetchouane et la rivière Péribonca; le pont métallique à Desbiens ne sera inauguré qu'en 1921 et celui de Honfleur en 1928. Une autre difficulté inquiétante c'est de gravir les quelques côtes du secteur, principalement lorsque la chaussée est mouillée.

Le mardi 24 septembre 1921, le député Émile Moreau, élu au Lac-Saint-Jean depuis le 23 juin 1919, reçoit le message du premier ministre Louis-Alexandre Taschereau de se présenter à Québec au plus tard jeudi le 26. Propriétaire d'une Chevrolet depuis juillet, il quitte Péribonka le lendemain matin en direction d'Hébertville pour y prendre le train. Incapable de monter les côtes de Mistook (Sainte-Monique) à cause d'une pluie torrentielle, il doit faire demi-tour et revenir à Péribonka où il passe la nuit. À bonne heure le lendemain, jeudi le 26, il repart et n'arrive à Saint-Félicien qu'en fin d'après-midi; en soirée, il prend le train pour Québec. Vendredi le 27 septembre 1921, après sa remarquable odyssée, Émile Moreau est assermenté ministre sans portefeuille dans le cabinet provincial[15]. Taschereau n'avait pas été sans lui dire qu'il demeurait bien loin pour faire partie d'un cabinet souvent appelé à siéger à quelques minutes d'avis.

Parmi les tours du Lac passés à l'histoire, on retrace celui du député ministre Moreau avec le ministre de la Voirie, J.-Léonide Perron, en septembre 1922, toujours dans sa Chevrolet modèle 1921. L'invité, grandement impressionné par nos rivières comparables à des fleuves, demeure surpris de la longueur du vieux pont Taché à Alma et de celle du pont Carbonneau, datant de 1909, à Saint-Félicien; mais ce qui attire surtout son attention, c'est de réaliser l'immense travail à faire pour améliorer la voirie de ce comté aux dimensions d'une région. À Péribonka, Moreau n'a pas manqué d'indiquer à M. Perron le lot de terre qu'il a lui-même défriché et il s'est fait un plaisir de lui présenter le curé Auguste Verreault, son ami le maire Joseph Potvin, les deux Sigfroid Desjardins père et fils, Alfred Gauthier et autres notables. Lacune à souligner, il ne lui a pas fait rencontrer le désormais célèbre Samuel Bédard ni indiqué la maison où a vécu Louis Hémon. Probablement que l'écrivain, dont la renommée, déjà grande au Québec, n'était encore pour Moreau et les siens que « le fou à Bédard ». Après le dîner chez les Trappistes à Mistassini, on termine la randonnée par de nouvelles rencontres à Saint-Félicien, la visite de l'église et du parc, puis le tout se termine par un festin à la somptueuse résidence de Moreau, en bordure du lac à Roberval. Continuant la tournée commencée en matinée à Alma, on s'embarque à nouveau dans l'automobile pour aller prendre le train à Chambord en



Société d'histoire de Roberval

*L'automobile de l'agronome Michel Bélanger en mauvaise posture dans la côte du Cran en 1919.*

Le magazine de l'*Auto ancienne*, avril 2001

*Voici une idée de l'apparence des voitures Buick au milieu des années 1920.*

soirée; le ministre Perron a l'agréable plaisir, dans l'Anse de Roberval, d'admirer le lac Saint-Jean sous un splendide clair de lune[16]. Grâce à l'invention des véhicules motorisés, les touristes peuvent enfin visiter notre vaste région en quelques heures.

Un autre tour du Lac légendaire, c'est celui de l'écrivain Ernest Bilodeau dans la Buick d'Antoine Dubuc, de Chicoutimi, en 1924. Le volume publié à ce sujet donne une image poétique de la région à cette époque[17]. Parmi ses descriptions passionnées des nombreux paysages que lui avait permis d'admirer son parcours, il écrivait, entre autres, ces mots chaleureux pour Roberval, sa localité de prédilection:

> *C'est une toute petite ville qui s'étend sous nos yeux, dans un cadre de verdure épais et soyeux; et ses eaux argentées du grand Lac la baignent étroitement, comme affectueusement.*

Pour terminer cette courte histoire de l'automobile à Roberval, il me plaît de rappeler un voyage de Me Léonce Lévesque, notaire, et de son épouse en 1928. Âgé de 28 ans, établi à Roberval depuis 1924 et marié depuis le 30 août 1926, il quitte la localité au début de septembre et se rend à Bagotville pour prendre le bateau vers Québec; la réfection du vieux chemin du Lac-Saint-Jean dans la réserve faunique des Laurentides fait des progrès, mais il faudra attendre 1930 pour son inauguration. De Québec, Me Lévesque se rend à Kamouraska, au Nouveau-Brunswick dont il visite les principales villes, passe à Saint-Quentin avant de faire une partie du « Tour de la Gaspésie » (le boulevard Perron encerclant la péninsule ne sera terminé qu'en 1929), fait un stage à Luceville (village de la gare de Sainte-Luce) avant de remonter à Ottawa[18]; au retour de l'Ontario, il passe par les Cantons-de-l'Est pour visiter Sherbrooke puis revient à Québec. Il descend ensuite dans Charlevoix avant d'atteindre Saint-Siméon pour remonter à Chicoutimi par le chemin des Marais qu'on est à réaménager. De retour à Roberval, dimanche le 16 octobre 1928, il vient d'accomplir un périple de 4 000 milles. C'était l'époque où les clous de fers à cheval scintillaient partout sur les routes, occasionnant ainsi de nombreuses crevaisons. De plus, il fallait continuellement surveiller la température de l'eau dans le radiateur, principalement en montant les côtes.

*Heureux qui comme Ulysse.... quand même*[19].

## Notes

1. *Grand Larousse*, Édition 1960.
2. « Henry Ford et la passion de l'auto », *Sélection du Reader's Digest*, juillet 1958 et septembre 1987,
3. Pierre-Georges Roy, *Bulletin de recherches historiques*, 1924, p. 94-95.
4. Société historique du Saguenay (SHS), dossier 52, pièce 16.
5. SHS, dossier 52, pièce 15; Rossel Vien, *Histoire de Roberval, cœur du Lac-Saint-Jean*, Édition du Centenaire, publication no 15 de la SHS, p. 294.
6. Pierre-Georges Roy, *op. cit.* Le même document apprend aux lecteurs qu'en cette année 1924, le Québec compte maintenant 75 000 automobiles.
7. Mgr René Bélanger, p.d., « L'avènement de l'automobile sur la Côte-Nord », *Saguenayensia*, mars-avril 1961, p. 26.; Me Thomas-X. Cimon, notaire, lettre datée du 23 mars 1939 à Mgr Victor Tremblay, SHS, dossier 52, pièce 15.
8. Marcel LeBlanc, « Louis Hémon à Roberval », *Saguenayensia*, octobre-décembre 1992, vol. 34, no 4.
9. *L'Étoile du Lac*, 18 novembre 1948.
10. *Ibid.*
11. Marcel LeBlanc, « Arthur du Tremblay, un pionnier avant d'être une rivière », *Le Raconteur* de mars 1995, vol. 1, no 2.
12. Rossel Vien, *op. cit.*, p. 294.
13. Marcel LeBlanc, « Accident d'automobile à Roberval en 1915 », *Le Raconteur* de juin 2000, vol. 6, no 2.
14. Rossel Vien, *op. cit.*, p. 294.
15. Émile Moreau, *Mémoires* inédits, archives privées de son petit-fils, Guy Moreau, de Saint-Prime. Voir volume 111, p. 130-133.
16. Émile Moreau *op. cit.*, volume IV, p. 42-62.
17. Ernest Bilodeau, *Autour du Lac-Saint-Jean*, Casterman, Paris 1925.
18. Me Léonce Lévesque visitait alors des parents à Kamouraska, Saint-Quentin N.B., Luceville, et son frère, le dominicain Georges-Henri Lévesque à Ottawa.
19. *Le Colon*, 25 octobre 1928.

**Pour nous rejoindre :**

**shs @ cybernaute.com**

**Visitez notre site internet**

**www.shistoriquesaguenay.com**

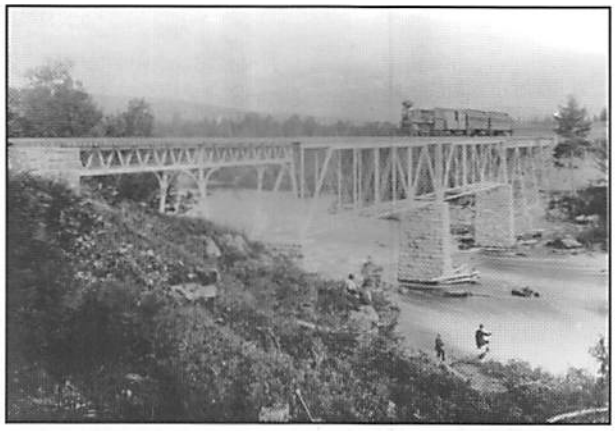
# Le pont Shannon : l'histoire retracée d'une photographie

par Jean Lefrançois
Technicien, ministère des Transports du Québec

J'étais admiratif, presque contemplatif, devant cette vieille photographie noir et blanc. C'est à croire qu'elle me parlait. Jetez-lui un coup d'œil en y scrutant lentement les menus détails. C'est un paysage québécois du XIXe siècle. La locomotive, le pont de fer et la rivière Jacques-Cartier y sont réunis en apothéose. Cette scène artistique traduit une époque : l'ère des grands chantiers du rail et de la construction des premiers ponts métalliques. Jusqu'à tout récemment, je croyais ce patrimoine disparu. Suivant les pistes, j'entrepris d'enquêter. Cette photo se raconte. Prêtez l'œil attentivement!

## Le rêve d'une ligne ferroviaire Québec–Lac-Saint-Jean

Dans les années 1860, les grands espaces sauvages des Laurentides représentaient une barrière naturelle infranchissable pour écouler la production céréalière des agriculteurs des régions fertiles du Lac-Saint-Jean. La vieille capitale souhaitait devenir la plaque tournante de cet arrière-pays si attrayant en matières premières et si longtemps négligé. Québec souffrait d'une pénurie cruelle de bois de chauffage à bon marché. Or, le « grenier » en produisait en quantités presque inépuisables[1] (c'est plus tard que la région jeannoise sera reconnue sous le vocable de « Grenier de la Province »). Le chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean devenait donc la solution rêvée pour l'échange de denrées de toutes sortes et le transport de personnes.

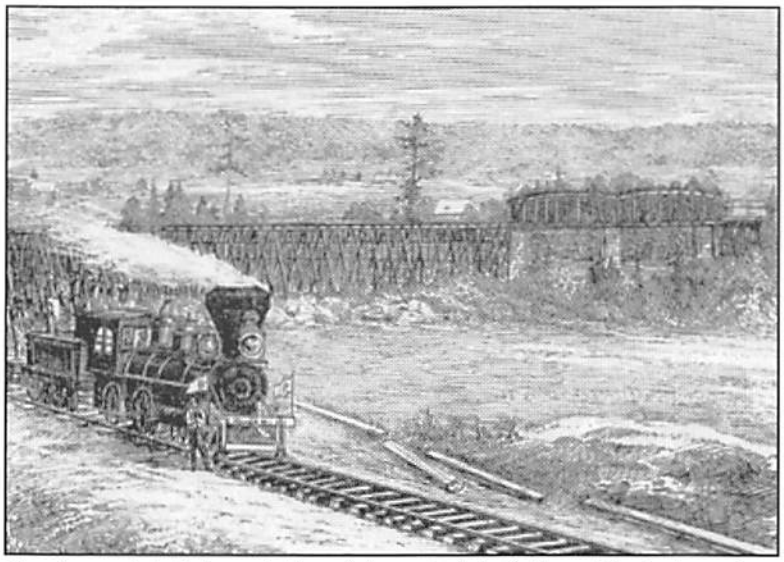


Collection de la SHS

*Photographie de J.-E. Livernois vers 1882 du pont-rail au-dessus de la rivière Jacques-Cartier à Sainte-Catherine sur la ligne ferroviaire de Québec à Gosford.*

En 1869 la Compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford terminait un tronçon de 41,2 kilomètres d'une ligne ferroviaire de Québec au *township* de Gosford : c'est un premier pas vers la conquête des Laurentides. Constamment à la recherche de subsides et chroniquement en manque d'argent, les promoteurs[2], inspirés d'une expérience américaine, substituèrent les coûteuses lisses de fer par d'économiques lisses en érable[3]. Pour traverser la rivière Jacques-Cartier, il fut élevé un pont de bois de deux travées, l'une de 29,5 mètres et l'autre de 24 mètres[4]. Les approches de cet ouvrage à poutres McCallum[5] s'étendaient en arcs de cercle sur plus de 381 mètres linéaires de viaducs sur chevalets de bois. La compagnie investira 12 000 $ pour le pont et les viaducs et plus de 140 058 $ pour le projet au complet[6].

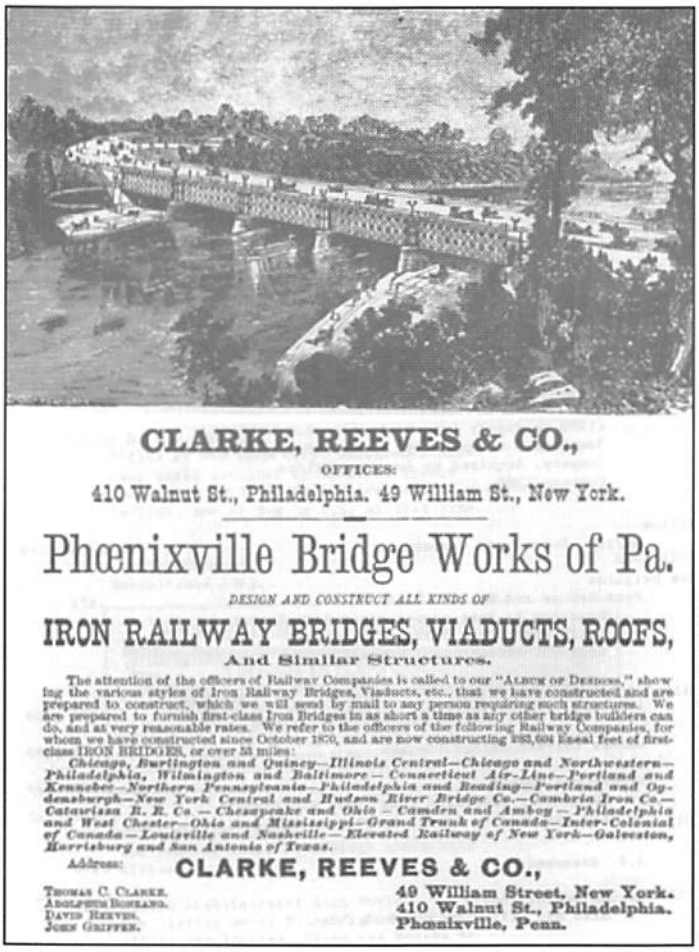
Au bout de trois ans, d'écueils en pertes, la ligne était déjà dans un état pitoyable et dans l'abandon le plus complet. L'auteur Damase Potvin écrit dans son livre sur Fossambault : « Après chaque grosse averse, des lisses travaillaient et les coins s'arrachaient graduellement.[7] » La ligne de trains roulant sur lisses de bois généra un déficit qui jeta les actionnaires dans la honte la plus complète. Malgré cette mauvaise histoire, loin de reléguer le vieux rêve aux oubliettes, un groupe d'hommes d'affaires[8] rachète les droits de la Compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford. Le 23 février 1875, la Législature provinciale adopte une loi sanctionnant la nouvelle désignation de l'entreprise qui devient la Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean et permet à cette dernière de compléter les travaux d'une ligne Québec–Lac-Saint-Jean avant le 31 décembre 1885[9]. Menacée et pressée par la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses



SHS, *L'Opinion publique*, 28 décembre 1871

*Premier pont de bois sur la ligne à lisses de bois Québec à Gosford : un type McCallum à deux travées.*

Laurentides et du Saguenay[10] (un groupe trifluvien concurrent qui souhaite établir une ligne par la Mauricie), l'entreprise s'appliqua à compléter hâtivement la première section jusqu'à Saint-Raymond.



CLARKE, REEVES & CO.,

OFFICES:

410 Walnut St., Philadelphia. 49 William St., New York.

Phœnixville Bridge Works of Pa.

DESIGN AND CONSTRUCT ALL KINDS OF

IRON RAILWAY BRIDGES, VIADUCTS, ROOFS,

And Similar Structures.

The attention of the officers of Railway Companies is called to our "ALBUM OF DESIGNS," showing the various styles of Iron Railway Bridges, Viaducts, etc., that we have constructed and are prepared to construct, which we will send by mail to any person requiring such structures. We are prepared to furnish first-class Iron Bridges in as short a time as any other bridge builders can do, and at very reasonable rates. We refer to the officers of the following Railway Companies, for whom we have constructed since October 1870, and are now constructing 183,604 lineal feet of first-class IRON BRIDGES, or over 35 miles:

*Chicago, Burlington and Quincy—Illinois Central—Chicago and Northwestern—Philadelphia, Wilmington and Baltimore—Connecticut Air-Line—Portland and Kennebec—Northern Pennsylvania—Philadelphia and Reading—Portland and Ogdensburgh—New York Central and Hudson River Bridge Co.—Cambria Iron Co.—Catawissa R. R. Co.—Chesapeake and Ohio—Camden and Amboy—Philadelphia and West Chester—Ohio and Mississippi—Grand Trunk of Canada—Inter-Colonial of Canada—Louisville and Nashville—Elevated Railway of New York—Galveston, Harrisburg and San Antonio of Texas.*

Address: CLARKE, REEVES & CO.,

THOMAS C. CLARKE.
ADOLPHUS BONZANO.
DAVID REEVES.
JOHN GRIFFEN.

49 William Street, New York.
410 Walnut St., Philadelphia.
Phœnixville, Penn.

Directory American Bridge Compagnie 1840-1900, page 60

*Publicité pleine page de la Clarke,* Reeves & Compagny.

## Clarke, Reeves & Cie de Phoenixville et sa colonne Phoenix

À cette fin, trois nouveaux ponts seront nécessaires : un sur la rivière Portneuf, un sur la décharge du Lac-Saint-Joseph et un sur la Jacques-Cartier en remplacement du McCallum. La compagnie engage Barnabas Gibson, un entrepreneur ontarien de Whitby[11] qui érige les unités de fondation du pont de la Jacques-Cartier. La Clarke, Reeves & Cie[12] est choisie pour y élever l'ensemble des superstructures métalliques[13].

Cette réputée entreprise de Phoenixville en Pennsylvanie fut fondée en 1868 par la famille Reeves, (propriétaire de la fabrique d'acier *Phoenix Iron Company*), et trois ingénieurs du rail, Charles Kellogg, Adolphus Bonzano et Thomas Curtis Clarke[14]. Celle-ci exerçait un leadership incontestable dans la conception de grands ponts-rails en métal dans toute l'Amérique du Nord[15].

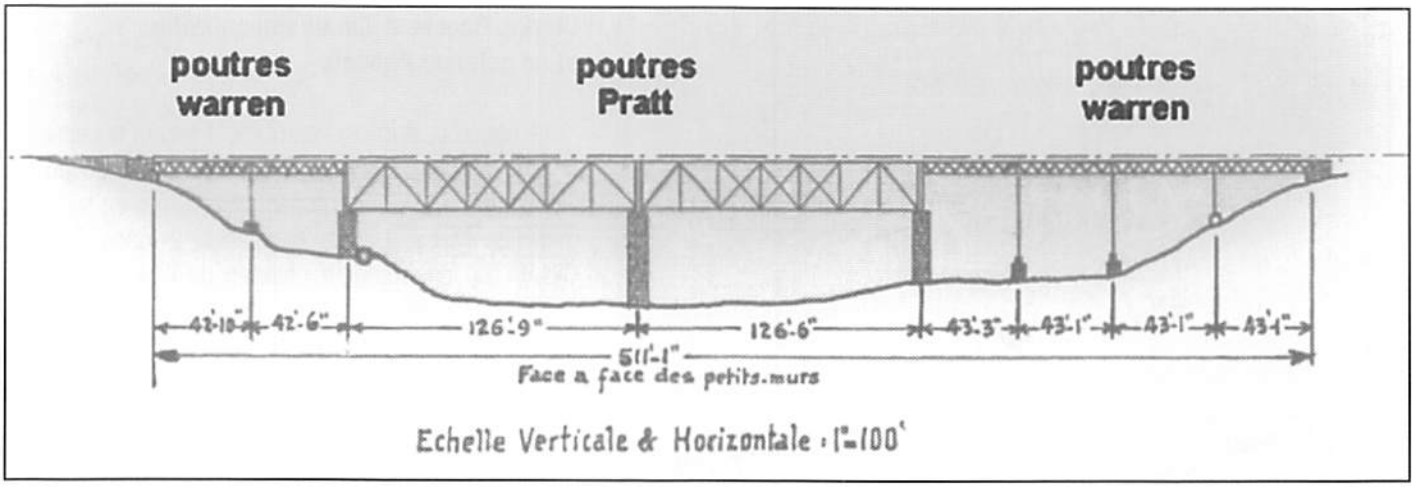
En effet, dès 1862, William H. Reeves obtenait un brevet pour ses colonnes connues dans l'industrie des ponts sous les noms de *Phoenix Column* ou *Keystone Column*. Ces membrures tubes en fer forgé se composaient la plupart du temps de quatre quadrants dont les ailes étaient reliées entre elles à l'aide de rivets. Cette innovation allait rapidement gagner les faveurs des grands constructeurs de ponts[16].

Pendant que la fièvre de la construction des réseaux ferroviaires faisait rage sur tout le continent, plusieurs leaders du marché allèrent même jusqu'à proposer leurs modèles de structures métalliques par catalogue[17]. Ce qui est, reconnaissons-le, bien peu orthodoxe de nos jours! Dans une certaine mesure, il devenait possible de commander un pont métallique préfabriqué... en vrac.

## Brève description structurale du pont de la rivière Jacques-Cartier

Pour franchir la Jacques-Cartier à Sainte-Catherine sans trop de dénivelés, la Clarke, Reeves & Cie opte pour un pont métallique de plus de 152 mètres à huit travées avec membrures en fer forgé[18]. Il faut se rappeler qu'à cette époque, les constructeurs de ponts étaient complètement autonomes c'est-à-dire qu'ils dessinaient eux-mêmes les plans et édifiaient les ouvrages. Voici les caractéristiques principales de ce pont.

Deux travées de 38,5 mètres chacune, sont constituées de deux poutres articulées (pin-connected) de type Pratt[19] simple intersection à tablier supérieur. Cette poutre triangulée permettait des économies appréciables avec son ratio métal/mètre de charpente le plus faible de l'industrie et en raison de la simplicité de sa fabri-




Dossier semi-actif du ministère des Transports du Québec

*Croquis du pont dessiné après l'inspection de l'ingénieur J. Benoit Painchaud en 1919.*

cation et de son montage[20]. D'ailleurs, à la fin du XIXe siècle, son usage se répandra aussi vite que les dormants se couchaient devant les locomotives fumantes et que le gravier s'écrasait sous les fers des bestiaux pour ouvrir des territoires à la colonisation[21].

Les cordes supérieures, les montants verticaux et les diagonales d'extrémités représentent la signature de l'entreprise, c'est-à-dire que ces pièces furent construites à l'aide des réputées *Phoenix Column*. On retrouve des barres d'acier à œils comme membrures diagonales et des tiges croisées en guise de contreventements.

Six autres travées de 12,6 mètres chacune sont formées de deux poutres Warren simple intersection de faible hauteur. Quatre chevalets évasés à deux colonnes Phoenix soutiennent la charpente. Des jambes de force cintrées au sommet des colonnes relèvent le cachet architectural des chevalets. Les culées, piliers et piédestaux sont tous bâtis de pierres de taille

Les trois ponts construits sont jugés très adéquats. Alexander Luders Light, en sa qualité d'ingénieur en chef de la province de Québec, note en page 22 de son rapport d'inspection de janvier 1881 : « Les ponts sont tous d'excellente construction; ils sont faits avec soin et avec les meilleurs matériaux, et ils sont faits d'une force suffisante, par pied linéaire, pour porter les locomotives de traction spéciale qu'il faudra employer pour l'exploitation économique de ce chemin. »

L'ingénieur ajoute un peu plus loin à propos des travaux de la ligne : « À part le remblai et la tranchée de Lorette – qui sont très considérables – et le pont de la rivière Jacques-Cartier, les travaux ne sont pas au-dessus de la moyenne ».

## Fixé sur pellicule par le maître

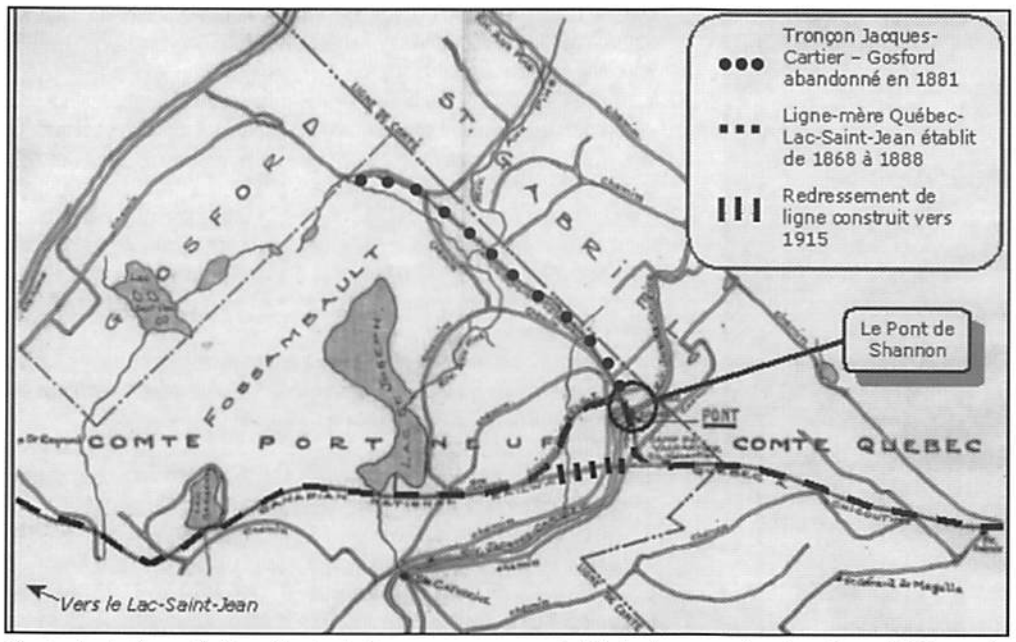
Si aujourd'hui la redécouverte des caractéristiques du pont de Shannon peut surprendre, imaginez combien sa présence, au cœur des bois dans le giron des éparses cabanes rustiques des habitants, devait ressembler à une toile d'un impressionniste! Peu après la mise en service du somptueux ouvrage, la noblesse de ses lignes squelettiques retenait l'attention d'un artiste : le photographe Jules-Ernest Livernois. Jouant la muse pour un moment, la structure de fer portant le cheval à vapeur inspira Livernois, ce poète des images. Propriétaire du plus grand studio de Québec, il réalisa pendant la période 1875 à 1890 une série de clichés géniaux sur les travaux du chemin de fer de la ligne Québec–Lac-Saint-Jean, qui sont des classiques aujourd'hui[22].

Un artiste inconnu inspiré par la photographie de Livernois en dessinera une lithographie sublime aux tons de miel et de lime que le *Canadian Illustrated News* publiera en photogravure noir et blanc dans son édition du 7 octobre 1882[23].

## La ligne brisée

Long de 40 km, le premier tronçon de la ligne Québec à Gosford qui devait conduire jusqu'en région jeannoise fut inauguré le 1er décembre 1880[24]. Mais il fallait maintenant rejoindre Saint-Raymond! Très tôt des rapports d'experts conclurent que la continuation de cette ligne s'avérerait très difficile en raison des pentes de « 300 pieds au mille » et surtout qu'elle obligerait à faire un long et coûteux détour. Les ingénieurs proposèrent une ligne plus droite. L'argent étant le nerf du rail, la compagnie dut se résigner à abandonner ce corridor. Ce changement de cap inattendu mit fin au projet de prolongement de la voie ferrée depuis le pont de la Jacques-Cartier jusqu'au Lac-Saint-Jean[25]. Le tracé Jacques-Cartier à Saint-Raymond par Gosford s'avéra donc un choix précipité et une lamentable erreur. La section Jacques-Cartier à Gosford du tronçon damné sera abandonnée.

Ce n'est qu'au bout de plusieurs années de travaux pénibles que les premiers trains entameront le 7 janvier 1888, leur horaire régulier à la nouvelle gare de Chambord au Lac-Saint-Jean[26]. Bien




Source inconnue vers 1920 – Ajouts par Jean Lefrançois

*Carte de la ligne Québec-Gosford. On remarque en pointillé le tronçon abandonné en 1881 par la Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean.*

qu'il serait intéressant de raconter la percée des Laurentides, cette passionnante épopée de plus de 395 km ne peut être relatée ici en quelques lignes puisque le but premier de cet article est de traiter du pont sur la Jacques-Cartier.

## Un pont à ne rien faire

À la fin des années 1910, les Chemins de fer Nationaux du Canada jugeaient les nouvelles locomotives beaucoup trop lourdes pour emprunter le pont de la *Phoenix Bridge*. Pour éviter le pont et couper court, il fut décidé ni plus ni moins d'en construire un autre à un peu plus d'un kilomètre en aval (voir redressement sur la carte ci-haut).

Situé à moins de 300 mètres en aval des quais, du haut de ses 18 mètres, le pont désert provoque l'envie et l'amertume des voyageurs à chaque traversée en bac. En dehors des saisons navigables, ceux-ci n'hésitent pas à le franchir pour gagner la gare de Valcartier. Plus chanceux et un brin « ratoureux », un dénommé Edmond Conway, avec en poche un bail de location (qu'il exploitera de 1919 à 1929), profite de l'usufruit de la vieille ligne pour traverser son bois à l'aide d'un chariot sur rail mû par des chevaux[27].

Il était sidérant pour les habitants du coin de constater que pareil ouvrage reste à la traîne à ce point. Des résidents de la localité feront des représentations pour établir au plus tôt une voie routière sur le pont-rail. Le maire de Québec, Henri-E. Lavigueur donne son appui politique. Après avoir conduit une délégation de citoyens du comté auprès de Sir Lomer Gouin, premier ministre de la province, il entreprend, le 26 novembre 1919 des démarches administratives qui seront bien reçues[28].

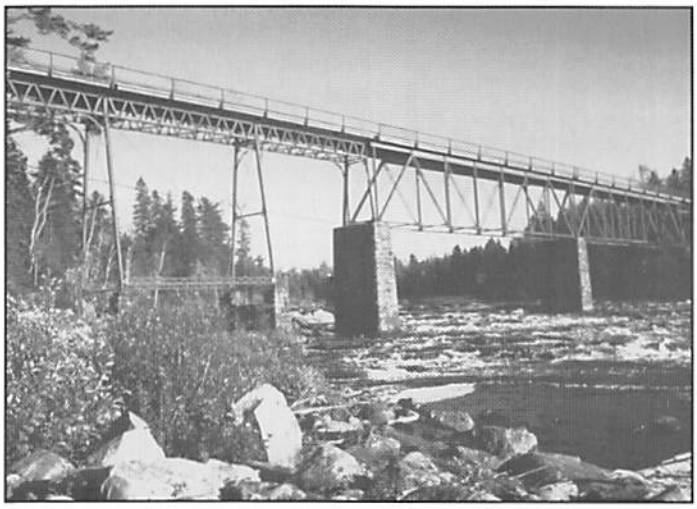
Sur les recommandations de l'assistant ingénieur en chef J.-Benoit Painchaud, le département des Travaux publics et du Travail concéda, en février 1920, une subvention de 2 200 $ qui représentait la moitié des coûts nécessaires pour remplacer les dormants, ajouter des roulières en madriers de bois près des lisses de fer, aménager des garde-fous et autres menus travaux. Ce fut, je crois, le seul pont hybride rail-route de tout le Québec à se partager une seule et même voie de tablier[29].

L'association malheureuse du grand pont avec le chemin de fer prit fin près de dix ans plus tard lorsque, le 2 avril 1929; la municipalité s'en porta acquéreur pour la somme d'un dollar, le Canadian National lui cédant alors tous ses droits. C'est à partir de ce moment que la structure put devenir définitivement un pont-route. Et c'est ce que l'on fit. Le Service d'entretien du ministère des Travaux publics prépara un projet de conversion du tablier qui incluait le retrait des lisses et dormants, la mise en place de longerons et d'entretoises d'acier sur la superstructure d'origine, le bétonnage d'une dalle armé et le montage d'une glissière à grillage. Le 3 novembre 1931, c'est à un entrepreneur de Saint-Alban, J.-Arsène Gauthier, que l'on accorda le contrat de réfection. Alors que Gauthier & Julien[30], un fabricant d'acier et entrepreneur de Portneuf-Station, fut désigné sous-traitant pour la modification de la charpente métallique. Ces travaux, tant attendus des gens de l'endroit, s'élèveront à 12 960,80 $.

****

Malgré son allure discrète, presque secrète, pour celui qui y circule en auto ou en vélo, il demeure que le pont de Shannon est vraiment unique. Véritable symbole de l'arrivée du chemin de fer au Lac-Saint-Jean, il est le dernier survivant des ouvrages à colonnes Phoenix au Québec, voire le dernier sur le territoire canadien. Quelques spécimens similaires subsistent aux États-Unis et sont inscrits sur la liste du *National Register of Historic Places* ce qui leur assurent une reconnaissance patrimoniale.

Avec ses 123 ans, le pont de Shannon serait le plus vieil ouvrage métallique connu au pays[31]. Ce doyen, héritage du génie du rail, est un élément historique majeur dans le patrimoine industriel du Québec. Sa mine architecturale d'un autre temps domine toujours la somptueuse rivière Jacques-Cartier. Lors d'une prochaine visite, cette légende du chemin de fer est toute disposée à vous faire rêver ou à tout le moins… à poser pour vous.



Collection Gaétan Forest

*Le pont de Shannon en 1988, un patrimoine industriel de génie symbolisant l'arrivée du chemin de fer au Lac-Saint-Jean.*

Mais au fait, pourquoi l'appelle-t-on « le pont de Shannon »? Tout bonnement parce qu'en 1947 le découpage du territoire de la municipalité de Sainte-Catherine faisait naître Shannon[32]. Voilà donc ce que la photographie voulait vous raconter[33].

## Notes

1. Rodolphe Gagnon, Le chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean (1854-1900), thèse universitaire en histoire, décembre 1967, p. 19. Dans le *Canadian Ilustrated News* du 7 octobre 1882 en page 227, on estimait que la fertilité des terres du Lac-Saint-Jean pouvait supporter une population de 750 000 âmes. À cette époque, 30 000 habitants occupaient le territoire.
2. La compagnie comptait 19 actionnaires : John Lemesurier, Jean-Baptiste-R. Dufresne, Henri-G. Joly, Jacques-P. Rhéaume, Jean-D. Brousseau, Pierre Garneau, Louis Bilodeau, Louis Amiot, Frederic W. Blaicklock, James H. Oakes, John J. Rickon, Jean Paquet, Charles Boivin, Georges Paquet, Théophile Simard, Louis Boivin, Joseph Gamache, Edward-L. Montizambert et Arthur Dion. *Idem*, p. 22.
3. Cette technique avait été expérimentée par un franco-américain nommé J.-B. Hubert pour une ligne forestière dans l'état de New York. Cet entrepreneur bon vendeur obtient le contrat de la ligne Québec-Gosford et se mit à l'œuvre au mois de septembre 1869. *Idem*, p. 20. Selon l'historien Robert Passfield, sur la première ligne de chemin de fer canadien, un sabot en fer était fixé sur le dessus des lisses en bois pour réduire l'usure des rails. C'est la technique qui aurait été utilisé en 1836 pour relier Montréal à Laprairie par la *Champlain and St-Lawrence Railway*. Courriel échangé le 12 mars 2001.
4. Cette poutre fut brevetée en 1851 par Daniel Craig McCallum. Malgré sa complexité au montage, la solidité de son « arche » lui a valu d'être utilisée copieusement dans la construction de structures ferroviaires bien avant l'usage de matériaux plus permanents comme la fonte, le fer ou l'acier. Raymond E. Wilson, *Twenty different ways to build a covered bridge*, fig. 19. On peut en observer un beau spécimen en visitant le pont Elgin au-dessus de la rivière Châteauguay à Powerscourt près des frontières. Cette structure montérigienne construite depuis 1861 est l'unique pont couvert à poutres McCallum au monde.
5. *L'Opinion publique*, illustration « Pont sur la rivière Jacques-Cartier, chemin à lisses Gosford », 28 décembre 1871.
6. Rodolphe Gagnon, *Op. cit.* p. 29 et 32.
7. Damase Potvin, *Fossambault : Lac Saint-Joseph, Valcartier, Sainte-Catherine, Duchesnay, Lac Sergent, Lac Des Sept Iles*. Publié à l'occasion du 10e anniversaire de la ville de Lac St-Joseph, Québec, 1946, p. 43.
8. Rodolphe Gagnon en identifie quelques-uns : James G. Scott, W. Baby et James G. Ross. Ce dernier était l'un des hommes entreprenants les plus riches du Dominion. Plus d'une fois, cet armateur prospère aurait investi de sa fortune pour tirer la compagnie de la faillite. Rodolphe Gagnon, *Op. cit.* p. 105.
9. Rodolphe Gagnon, *Op. cit.* p. 79.
10. *Idem.* p. 84. En 1879, la compagnie des Basses Laurentides présentera une pétition au gouvernement dans laquelle elle prétendait que son tracé par les vallées du Saint-Maurice était la seule voie viable vers le Lac-Saint-Jean.
11. *Canadian Ilustrated News*, 7 octobre 1882, p. 227.
12. Clarke fonda la *Phoenix Bridge* inc. en 1883. Cette entreprise devint tristement connue au Québec à la suite de la première tragédie du pont de Québec le 29 août 1907. 12 000 tonnes d'acier s'échouèrent dans le Saint-Laurent. À cette fin, voir le livre de Michel L'Hébreux, *Le pont de Québec*, Les Éditions La Liberté.
13. Sur cette ligne, la compagnie édifiera deux autres ponts : un ouvrage de 18,3 mètres sur la rivière Portneuf et un autre de 23,4 mètres sur la décharge du lac Saint-Joseph. Rodolphe Gagnon, *op. cit.* p. 94.
14. Clarke était natif de l'Ontario.
15. En octobre 1870, l'entreprise spécialisée avait à son actif la construction de plus de 86 442 mètres linéaires de ponts métalliques. Victor C. Darnell, *Directory American Bridge-Building Compagnies 1840-1900, Society for industrial archeology*, Occasional No 4 publication Washinton, D.C. 1984, p. 60.
16. L.-Ant. Comolli, *Les ponts de l'Amérique du Nord*, 1879, p. 5.
17. Le catalogue de la Clark, Reeves and Cie s'intitulait *Album of designs*. À titre d'information complémentaire, en 1872, Sandford Fleming, ingénieur en chef pour le chemin de fer intercolonial au Nouveau-Brunswick, acheta trois ponts préfabriqués de cette compagnie pour traverser la rivière Miramichi. Norman R. Ball, *L'ingénierie au Canada*, p. 14.
18. Vers 1860, les progrès rencontrés dans l'édification de ponts en fer supplantèrent l'usage du bois. Les compagnies de chemins de fer privilégiaient exclusivement l'emploi de ce nouveau matériau. L.-Ant. Comolli, *Les ponts de l'Amérique du Nord*, 1879, p. 5.
19. Breveté par Caleb et Thomas Willis Pratt de Boston en 1844, le dessin de cette poutre triangulée était conçu à l'origine pour les ossatures en bois. T. Willis Pratt était architecte et ingénieur spécialisé dans les chemins de fer. Raymond E. Wilson, *Twenty different ways to build a covered bridge*, fig. 12.
20. Donald C. Jackson, *Great american bridges and dams*, p. 24. J. A. L. Waddell, *Bridge engineering*, Volume 1, 1925, p. 468.
21. Note de l'auteur : aussi vite que les lignes de chemin de fer et les routes se construisaient. La poutre Pratt donna naissance à une kyrielle de dérivés : Camelback, Baltimore, Pensylvania, Whipple,... développés pour la conquête du cheval de fer en sol américain.
22. Michel Lessard, PH. D., *Les Livernois Photographes*, Musée du Québec – Québec Agenda, p. 188.
23. Un bref article décrit les travaux en page 227 et la lithographie figure deux pages plus loin.
24. Rodolphe Gagnon, *op. cit.* p. 95.
25. *Idem*, p. 93.
26. *Idem*, p. 157.
27. Lettre du 15 janvier 1920 de F. Benoit Painchaud adressée à Ivan E. Vallée.
28. Rodolphe Gagnon, *op. cit.* p. 4.
29. À Saint-Jules-de-Caspédia sur la Grande-Cascapédia, il y a toujours un de ces ponts hybrides à poutres articulées. Le tablier supérieur supporte le chemin de fer et un tablier inférieur improvisé supporte une voie routière.
30. Deux structures Pratt érigées par Gauthier & Julien subsistent, ce sont les ponts Galipeault et Cartier-Ross de Maskinongé et de Saint-Joseph-de-Maskinongé.
31. Courriel échangé avec madame Annie Chantelois, ingénieure au Canadian National, le 16 février 2001. Courriel échangé avec monsieur Robert Passfield, historien à Parcs Canada, le 31 juillet 2000.
32. Edith James et al., Shannon le 50e anniversaire, mai 1997, p. 3.
33. Pour en savoir davantage sur les ponts en général et les ponts du Lac-Saint-Jean en particulier, on peut consulter le site internet de l'auteur à l'adresse : www.multimania.com/pontslac/. Remerciements à Gaétan Forest et Louise Turgeon pour leur aide dans la recherche. Un merci spécial à mon comité de lecture : Francine Pelletier, Claude Leclerc, Claude Côté, Gérald Arbour, Robert Passfield, Josée Normandeau et Jean Vandal.

# Doctorat *honoris causa* pour un pionnier du syndicalisme

par Jérôme Gagnon
Étudiant, maîtrise en études régionale, UQAC

Dans l'histoire d'une région, certains personnages savent s'illustrer par leur personnalité d'envergure sur la scène régionale, mais aussi, et surtout, sur la scène nationale. C'est le cas de Mgr Eugène Lapointe, un des pionniers du syndicalisme national d'inspiration catholique. À l'époque où il est étudiant à Québec, Eugène Lapointe se sensibilise déjà aux conditions de vie des classes laborieuses. C'est ainsi qu'il développe des aptitudes et des prédispositions pour les études sociales. Fondateur du premier syndicat catholique en Amérique du Nord, il mérite à juste titre à la fin de sa vie un doctorat *honoris causa* pour l'importance de son œuvre et son apport au développement social du Québec moderne. C'est donc dans les archives de la Société historique du Saguenay, à travers les dossiers relatifs au Séminaire de Chicoutimi, que nous avons mis à jour cette intéressante lettre où Monseigneur brosse le tableau de sa vie auprès des autorités de l'Université de Montréal. Bien qu'assez courte, la lettre va droit au but et montre avec acuité ce que fut le but de la vie de Mgr Eugène Lapointe.

****

*Séminaire de Chicoutimi, 26 septembre 1943*[1]

*Mgr Olivier Maurault P.D.*[2]
*Recteur de l'Université de Montréal*

*Cher Monseigneur,*

*Vous avez déterré un mort. Naturellement vous éprouvez le besoin de vous en expliquer et vous m'appelez à votre secours...*

*Que voulez-vous donc savoir? Que je suis né à La Malbaie*[3] *peut-être? Le pays de « Menaud »*[4] *et de Laure Conan*[5]*? Le plus beau pays du monde assurément. Pays des montagnes, aux vallées ombreuses, aux larges horizons sur le grand fleuve; pays éminemment inspirateur des hautes pensées et des nobles ambitions.*

*Mais ça n'a aucune importance.*

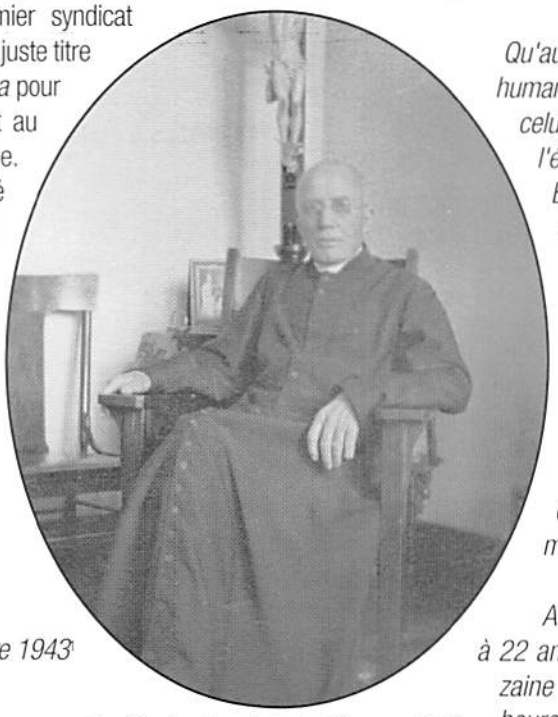
*Qu'au Séminaire de Québec où je fis mes humanités*[6]*, je fus le camarade et l'ami intime de celui qui devait devenir le grand sociologue et l'éminent Archevêque de Québec, Mgr Paul-Eugène Roy*[7]*? Qu'un jour le Séminaire songea à m'envoyer avec celui-ci étudier les Lettres à Paris, quand l'évêque de Chicoutimi, dont j'étais le sujet, me réclama impérieusement pour son Séminaire.*

*Cela encore n'a pas beaucoup d'importance. Si pourtant. Licencié ès-lettres de la Sorbonne, je me serais peut-être mis en tête d'élever quelque monument littéraire à la gloire de ... etc.*

*Au lieu de cela je vins tout modestement, à 22 ans, enseigner la philosophie à une quinzaine de gars du Saguenay, qui attrapèrent heureusement leur bac.*

*Et voilà comment ma destinée fut subitement et si étrangement changée. Foin de la littérature.*

*Me voici désormais attelé à toutes les besognes qu'on imagine dans un Séminaire perdu au fond du pays...*



*Mgr Eugène Lapointe, le 12 mars 1943.*
Source : ANQC, Collection de la SHS, carton n° 817

*L'an de grâce 1891 me trouve à la Grégorienne, à Rome, au pied de la chaire du P. De Maria[8].*

*L'Encyclique Rerum Novarum[9] venait de paraître. Je m'y plongeai.*

*Les oeuvres des grands sociologues et économistes de la seconde moitié du dernier siècle, tant de France que d'Italie, d'Allemagne et d'ailleurs, m'étaient connues, plusieurs mêmes familières[10].*

*Ma vie s'orienta vers les études sociales.*

*Je ne fréquentai aucune université dans ce but, n'en ayant pas le loisir; mais je m'appliquai autant que possible à étudier sur place dans plusieurs pays d'Europe le fonctionnement des organisations économico-sociales catholiques existantes.*

*Je réfléchis que dans ce domaine tout ou à peu près était encore à faire chez-nous. Notre presse? À une ou deux exceptions: bleue ou rouge ou mercantile[11]. Nos associations sociales, ouvrières: toutes neutres, plus ou moins affiliées à la Franc-maçonnerie[12].*

*Une grande tristesse, Monseigneur. Il y avait de quoi tenter toutes les bonnes volontés.*

*Quelques années s'écoulèrent. Les abbés Roy et Lortie fondèrent l'Action Sociale Catholique et le grand quotidien québecquois, son organe.*

*À Chicoutimi, avec le concours de quelques prêtres du Séminaire et de cinq ou six laïques, je fondai* La Défense[13]. *Elle dura huit ans.*

*Dubuc, le grand chrétien et le grand industriel, que la Banque et la finance anglo-canadienne ont fini par jeter à terre en s'emparant de son oeuvre géniale[14], me proposa d'acheter* Le Progrès du Saguenay. *Nous en fîmes même un quotidien[15].*

*Entre temps, je jetai les bases du syndicalisme ouvrier catholique en notre pays. C'était en 1903[16]. Il fallut dix ans pour donner corps à cette entreprise.*

*En 1912, j'avais une charte provinciale et 3000 syndiqués[17]. Trois-Rivières, Hull, etc., puis Québec et enfin Montréal vers 1919 commencèrent à ouvrir les yeux. Nous eûmes alors « La Confédération des Travailleurs catholiques »[18].*

*Je m'effaçai.*

*Ce que tout cela suppose de discours, de conférences, d'articles de journaux, vous vous en doutez. Il a bien fallu à certains moments que je m'élargisse un peu et qu'à l'occasion des sessions des Semaines Sociales ou de congrès ouvriers, ma voix se fit entendre à Québec, aux Trois-Rivières, à Montréal et à Ottawa par exemple.*

*C'est sans doute cela qui a surtout attiré un peu l'attention de quelques bonnes âmes.*

*Mais cher Monseigneur, l'œuvre de ma vie, c'est le Séminaire de Chicoutimi[19]. Ici, j'ai semé persévéramment dans de jeunes âmes, toujours préoccupé d'orienter, au moins les plus ouvertes, vers les œuvres sociales. À 84 ans, je constate avec joie que chez plusieurs, tel par exemple le P. Georges Lévesque, O.P. [20], cette semence a produit des fruits merveilleux.*

*Votre curiosité me réclame quelques détails. Des détails! D'une vie de pionnier de près de 60 ans!*

*Tout se résume à ceci: je ne fus toujours, dans un champ en friche, qu'un modeste défricheur. C'est tout.*

*Je m'étonne et je suis confus d'avoir consenti à vous envoyer ces notes.*

*Si elles contribuent à calmer vos scrupules et à tranquilliser votre conscience, tant mieux.*

*Je vous renouvelle mes meilleurs vœux. Que Dieu garde longtemps à l'Université de Montréal son si distingué Recteur.*

Eugène Lapointe

**NOTES**

1. Cette lettre de Mgr Eugène Lapointe avait pour but d'informer les autorités de l'Université de Montréal des hauts faits de sa carrière, puisqu'on devait lui accorder un doctorat *honoris causa* la même année pour sa grande contribution à l'avancement des institutions à caractère social au Québec, tout particulièrement pour la fondation du premier syndicat catholique au pays.
2. Olivier Maurault est né à Sorel, en 1886. Ordonné prêtre en 1910, il est, tour à tour, directeur de la bibliothèque Saint-Sulpice à Montréal, aumônier de l'École polytechnique, de l'École d'architecture et de l'École des hautes études commerciales en 1926, puis recteur de l'Université de Montréal en 1935. Il décède en 1968 après une carrière consacrée à la promotion des études supérieures et à l'enseignement de l'histoire religieuse.
3. Eugène Lapointe naît à La Malbaie, le 21 avril 1860, du mariage de François-Xavier Lapointe et Léocadie Guérin. Il passe son enfance sur la terre familiale située en bordure de la rivière Malbaie, à un endroit surnommé « le trou ».
4. C'est sur les rives de la rivière Malbaie que se situe l'action du célèbre roman de Félix-Antoine Savard. C'est d'ailleurs l'abbé Lapointe qui incite le futur romancier, en 1915, à entreprendre des études au Grand Séminaire de Chicoutimi. Celui qui deviendra Mgr Savard devait être ordonné à Chicoutimi en 1922.
5. Romancière (1845-1924) originaire de La Malbaie, de son vrai nom Félicité Angers, elle publie son roman le plus connu, *Angéline de Montbrun*, en 1882

et son oeuvre maîtresse, *L'oublié*, est couronnée par l'Académie française en 1891.

6. Eugène Lapointe poursuit son cours classique au Séminaire de Québec, de 1874 à 1882. C'est à cet endroit qu'il prend conscience pour la première fois de la misère des ouvriers du Québec. C'est également à Québec qu'il prend la décision de poursuivre une carrière ecclésiastique.
7. Paul-Eugène Roy (1859-1926) est né à Berthier, il fait son cours classique et sa théologie au Séminaire de Québec de 1873 à 1881, puis à l'École de Carmes à Paris, de 1882 à 1890. Curé de Hartford (Ct) jusqu'en 1899, il devient missionnaire-quêteur, puis curé de Notre-Dame de Jacques-Cartier de Québec jusqu'en 1907. Évêque de Québec en 1908, il devient coadjuteur de Mgr Louis-Nazaire Bégin en 1920, puis archevêque de Québec en 1925. Ses oeuvres sociales ont guidé sa carrière jusqu'à son décès le 20 février 1926.
8. C'est Mgr Bégin qui étudia à la prestigieuse Université de théologie grégorienne à Rome, de 1863 à 1865, qui prit la décision d'y envoyer les deux jeunes prêtres les plus prometteurs du diocèse, Eugène Lapointe et Henri Cimon, ce dernier également originaire de La Malbaie.
9. Encyclique promulguée par le pape Léon XIII en 1891 qui jette les bases de la doctrine sociale de l'Église catholique et qui traite en grande partie de la condition ouvrière.
10. Lapointe consulte sans aucun doute les ouvrages du fondateur des Caisses populaires, Alphonse Desjardins. Ce dernier s'est inspiré des principes socioéconomiques et des expériences de coopération élaborées par l'italien Luigi Luzzati et les allemands Hermann Schulze Delitzch et Friedrich Wilhelm Raiffeisen.
11. Au Saguenay, cette situation était particulièrement criante. Le seul journal de la place, *Le Progrès du Saguenay*, est résolument conservateur jusqu'en 1898. Après il rejoint, pour quelques mois, son ancien adversaire, *Le Protecteur du Saguenay* (1896-1899), lié aux libéraux, tandis que naissait en 1899 l'éphémère *Journal*, clairement affiché en faveur des conservateurs. À cela, ajoutons les journaux de Québec tantôt bleu, comme *L'Événement*, ou rouge, comme *Le Soleil*. En plus de veiller aux intérêts de leur parti politique respectif, ces journaux sont, pour la plupart de puissants outils de promotion des intérêts économiques de leurs propriétaires.
12. Les premières unions ouvrières au Québec ne tardent pas à s'affilier à des groupement provenant des États-Unis. Ces dernier sont eux-même associés à l'Association internationale des travailleurs (1re internationale) fondée à Londres en 1864. D'inspiration socialiste et comptant le grand théoricien Karl Marx parmi ses fondateurs, cette première forme cèdera le pas, en 1889, à la 2e internationale, entièrement dévouée à la cause du socialisme et de la révolution prolétarienne. Il n'est donc pas surprenant que ce mouvement inquiète beaucoup le clergé qui constate que de bons catholiques vont garnir, par leurs contributions, les coffres d'unions neutres en matière de religion. Comme c'est souvent le cas à cette époque, on associe immédiatement ces syndicats à la Franc-maçonnerie, la bête noire et la lubie paranoïaque du clergé canadien. Ce mouvement réputé d'inspiration judaïque, mais en réalité laïque et démocratique, se développe particulièrement dans les milieux protestants et anglophones au Québec. Chez les Canadiens français il existe trop peu de loges maçoniques pour pouvoir accorder raison à la méfiance maladive du clergé. Le plus connu de ces groupes est sans doute la loge « émancipation » de Montréal dont fait partie l'auteur et maire de Montréal, Honoré Beaugrand.
13. Le nouveau journal, qui paraît pour la première fois le 18 janvier 1898, sera avant tout l'organe à travers lequel s'exprimeront les valeurs traditionnelles de la société saguenéenne. Ses fondateurs sont le jeune typographe Uldéric Tremblay et l'abbé Eugène Lapointe. Si le journal n'atteint pas les 750 exemplaires à la fin de sa publication en 1905, il n'en demeure pas moins un acteur important des luttes idéologiques à Chicoutimi au début du XXe siècle. *La Défense*, qui véhicule l'idéologie traditionnelle, clairement cléricaliste, identifie dans le prospectus de son premier numéro l'ennemi qu'elle combattra : le libéralisme social. Le style du journal, dans son contenu, annonce les positions du *Devoir* des premières années. Finalement, c'est la facette régionaliste et agriculturiste qui complète le portrait que prend *La Défense*.
14. Ami intime de l'industriel, Mgr Lapointe pourra compter sur son aide lors de la fondation de son syndicat. Il dit de lui dans ses mémoires : « Catholique d'une foi intrépide et d'une vie privée exemplaire, il s'assigna toujours pour faire le bien de la religion; patriote sincère, il voulu toujours en tout l'ascension de ceux de sa race. »
15. On ne peut affirmer avec précision à quel moment Eugène Lapointe et d'autres investisseurs prennent la direction du *Progrès du Saguenay*, alors propriété du Syndicat des imprimeurs du Saguenay. Nous savons par contre que le journal devient quotidien le 25 février 1927, et ce, jusqu'au 14 mai 1932.
16. Cette année-là, Lapointe entreprend sans doute les premières démarches en vue de la mise sur pied d'un syndicat catholique. L'année suivante, il prononce devant les ouvriers de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi une série de discours. C'est en décembre 1907 que cette initiative prend vie avec la fondation de la Fédération ouvrière de Chicoutimi.
17. Le syndicat de 1907 ne connaît qu'un succès mitigé. Lapointe et ses collaborateurs remanient les réglements et assouplissent les structures pour former, le 18 mai 1912, la Fédération ouvrière mutuelle du Nord (F.O.M.N.).
18. Suite au succès que connaîtra, à travers le Québec, le mouvement de syndicalisme catholique et l'activité incessante de Mgr Lapointe, 400 délégués de 120 syndicats décident de former, en 1921, la Confédération des travailleurs catholiques du Canada (CTCC) qui, réorganisée, deviendra en 1960 la Confédération des syndicats nationaux (CSN).
19. Malgré une activité sociale intense, Lapointe passe toute sa vie sacerdotale au Séminaire de Chicoutimi. Comme étudiant d'abord, de 1882 à 1886, pour ses études théologiques qui le conduiront à son ordination, à Baie-Saint-Paul, le 1er août 1886. Il demeure entre les murs de son *Alma Mater* comme professeur de religion, déclamation de lecture et de philosophie et de pastorale sociale. directeur des élèves de 1887 à 1891, de 1894 à 1900 et de 1909 à 1910, il est procureur entre 1901 et 1905 et de 1915 à 1919 et supérieur de 1905 à 1911, de 1914 à 1923 et de 1926 à 1929. Il est considéré, à juste titre, comme le second fondateur de cette institution. Il décède à l'Hôtel-Dieu Saint-Vallier le 27 mars 1947.
20. Né à Roberval en 1903, Georges-Henri Lévesque, un fils de chef de gare, fait ses études au Séminaire de Chicoutimi. Eugène Lapointe compte parmi ses formateurs, en ce sens, ce dernier a peut-être eu une influence sur la prédilection que Lévesque aura pour les sciences sociales. En 1923, il entre au noviciat chez les Dominicains (Ordre des Prêcheurs) de Saint-Hyacinthe et est ordonné prêtre 5 ans plus tard. Il consacre sa vie à l'avancement des sciences sociales au Québec. En 1936, il entre à l'Université Laval pour y fonder l'École des sciences sociales et politiques, qui deviendra autonome en 1943. Ses qualités intellectuelles et humaines et son influence en font l'un des pères de la Révolution tranquille. Il décède le 15 janvier 2000.

Vous pouvez commander le drapeau du Saguenay-Lac-Saint-Jean sur notre site Internet

www.shistoriquesaguenay.com

# Du Saguenay légendaire au Saguenay exploité

par Mélanie Desmeules
Étudiante, maîtrise en études régionales, UQAC

Le royaume du Saguenay désigne de nos jours le territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean et les habitants qui y vivent. Mais du XVIIe au XIXe siècle, cette dénomination revêtait une connotation de mystère et d'aventure. Ce territoire signifiait, pour les gens d'alors, un immense espace physique et mythique, rempli de richesses et de surprises, une sorte de « terra incognita » qui ne demandait qu'à être explorée et exploitée.

Les explorateurs, et plus tard les naturalistes, ont progressivement aidé à démystifier cet espace de rêves, là où des hommes blancs se revêtaient de draps. Le rêve se buta rapidement à la réalité d'une nature hostile, au premier abord, à la présence humaine. Avec le temps, les connaissances sur cet immense espace se précisèrent et on en vint à connaître les véritables ressources naturelles de cette région du Québec.

**Les origines : le Saguenay légendaire**

Du temps de Jacques Cartier, les Amérindiens divisaient les parties méridionale et centrale du Québec en cinq pays, ou régions : le Labrador, l'Hongueda (Gaspésie), le Saguenay, le Canada et Hochelaga (Montréal)[1]. En 1534, les recherches de Cartier se sont d'abord dirigées vers Hongueda, entrée naturelle du pays, puis vers la province de Canada et d'Hochelaga. Quant au Saguenay, son exploration débuta lors du second voyage du navigateur de Saint-Malo, en 1535-1536.

*Jacques Cartier*
Source : H.P. Biggard, *The voyages of Jacques Cartier*

Pour les Amérindiens, le Saguenay correspondait alors à « l'arrière-pays qui s'étend, au-delà des territoires de Canada et d'Hochelaga, depuis la côte nord du fleuve vers les Sept-Iles jusqu'aux abords du lac Huron[2] ». C'est Cartier lui-même qui rebaptisa la rivière du nom de Saguenay. Les Amérindiens l'appelaient *Pitchitaouitchetz*[3].

En août 1535, Cartier sillonne le fleuve Saint-Laurent. Les deux Iroquois qui l'accompagnaient lui indiquent où commence le royaume du Saguenay, pays des merveilles, de l'or et du cuivre rouge[4]. Dès septembre, Cartier réussit à pénétrer dans ce royaume et explore un peu la rivière, très profonde. Il note la présence de grands arbres croissant sur la pierre, sur les caps granitiques du fjord, arbres suffisamment élevés pour qu'on en fabrique des mâts de très grandes tailles[5].

Cette première brève incursion au Saguenay et les récits merveilleux des Amérindiens d'Hochelaga suffirent à enflammer l'imagination des premiers explorateurs qui cherchaient avant tout des richesses minérales très convoitées. Le but avoué des voyages de Cartier en 1541-1542 et de Roberval en 1542-1543 était d'explorer le pays du Saguenay pour y trouver des mines d'or, d'argent, de cuivre et des pierres précieuses. Mais ni Cartier ni Roberval ne purent pénétrer à l'intérieur de ce royaume. Ils ne dépassèrent pas les rapides de Long-Sault sur la rivière Outaouais.

Champlain, en 1605, explore également la rivière Saguenay. Lescarbot cite ce que Champlain dit du Saguenay : « ... le reste ce sont montagnes hautes élevées, où il y a peu de terre. Sinon rochers & sables remplis de bois, de piris, de ciprez, sapins, boulles & quelques manieres d'arbres de pin : il y a un petit étang proche dudit port renferme le montagne couvertes de bois.[6] »

En 1608, année de fondation de Québec, « Champlain prit aussi le temps de retourner vers les basses terres de la rivière Saguenay[7] ». Ce voyage permet de démystifier une fois pour toute l'existence des supposées richesses contenues dans les terres saguenéennes. Champlain réitère son opinion sur cette région d'une « terre fort mal plaisant, tant d'un côté que d'autre. Enfin ce

sont de vrais déserts inhabités d'animaux et d'oiseaux[8] ». Les Européens venaient alors de prendre conscience de la constitution réelle du Saguenay, soit d'être un lieu inhabité, ou presque, dominé par une rivière profonde surplombée de caps rocheux. En d'autres mots, une nature hostile à l'habitation.

## Le Saguenay naturel

Un autre explorateur s'intéressa au pays physique du Saguenay. Il s'agit de Gabriel Sagard, récollet, qui passa dix mois en Nouvelle-France, en 1623 et 1624. En 1632, il publie un récit de voyage *Le Grand Voyage au pays des Hurons*, un classique pour la connaissance du pays. La deuxième partie de l'ouvrage consiste en un inventaire descriptif des animaux et des plantes du pays. Savard s'avère être un excellent descripteur qui se base sur des observations effectuées sur le terrain. Sa connaissance du pays est profonde puisqu'il dirige avant tout son regard sur le détail[9]. Ainsi, il présente des commentaires descriptifs, meilleurs que de simples listes énumératives que l'on retrouve dans les autres récits de voyageurs[10].

*Page couverture du volume* Le grand voyage des Hurons *par le frère Gabriel Sagard.*

Ce qui intéresse beaucoup Sagard dans le pays de la Nouvelle-France, c'est sa richesse botanique, soit les petits fruits sauvages qui sont là pour être récoltés. De la diversité, il en déduit une certaine richesse : les atocas (canneberges, du genre *Vaccinium*), raisins, cerises à grappes, petites poires (amélanchiers), noisettes, framboises, mûres, groseilles, graines rouges (airelles vigne d'Ida), racines canadiennes (topinambours), panais et ail des bois abondent sur le territoire[11].

De son exploration botanique de l'embouchure du Saguenay, Sagard décrit les usages et consommation des petits fruits et racines qu'on y trouve. Il commence par s'étonner de l'abondance, en beaucoup d'endroits, des bleuets ou myrtilles (fruits de l'airelle des bois, du genre *Vaccinium*). Les autres fruits qu'il a pu observer plus au sud, comme les atocas, graines rouges, noisettes, petites poires, framboises, ..., sont pour la plupart présents au Saguenay.

Sagard débute la description du Saguenay par celle de Tadoussac. Il serait surprenant que le frère Sagard ait continué son exploration plus loin. Il écrit sur Tadoussac qu'il voit « comme une anse à l'entrée de la rivière Saguenay, où il y a une marée fort étrange par sa vitesse, où quelquefois il vient des vents impétueux, qui amènent de grandes froidures (...). [12] » Il continue sa description du Saguenay, une belle rivière « bordée des deux côtés de hautes et stériles montagnes; elle est d'une profondeur incroya-ble, comme 150 à 200 brasses [240 à 320 mètres]; elle contient, de large, une demi-lieue [environ 2 kilomètres] en des endroits, et un quart en son entrée, où il y a un courant si grand qu'il est trois quarts de marée couru dedans la rivière qu'elle porte encore dehors (...).[13] »

Il termine cette section par les richesses minières supposées du Saguenay : « On y tient qu'il y a encore vers le Saguenay (du cuivre rouge) et même qu'on y trouvait de l'or, des rubis et autres richesses. (...) Puis de certaines pierres bleues transparentes, lesquelles ne valent pas moins que les turquoises. Parmi ces rochers de cuivre se trouvent aussi quelquefois des petits rochers couverts de diamants là attachés; (...).[14] » Ces diamants sont en fait du mica, minéral non précieux, sans valeur à l'époque. Cent ans plus tôt, une bourde semblable avait donné naissance à l'expression « faux comme diamant du Canada » alors que Cartier avait rapporté de la pyrite de fer, au lieu de l'or, et du quartz au lieu des diamants espérés.

Ainsi, progressivement, la période légendaire tombe en brèches pour laisser la place à de nouvelles générations d'explorateurs qui cherchèrent à vérifier la valeur des découvertes effectuées durant la période de conquête des connaissances sur le nouveau territoire.

## Le Saguenay exploré

Les cent années suivantes, les explorateurs, colonisateurs et missionnaires se sont consacrés à l'expansion de la frêle colonie

de Québec, délaissant les montagnes hostiles du Saguenay. Parallèlement à cela, les Dièreville, Sarrazin, Gaulthier, Kalm, Charlevoix accomplissent un travail impressionnant d'inventaire et de description des richesses botaniques de la colonie, mais sans passer par le Saguenay.

André Michaux, botaniste français, arrive à New York en 1785. Pendant onze ans, il herborise du « lac Mistassini jusqu'à la Floride et depuis l'archipel de Bahamas jusqu'au Mississipi.[15] » Michaux est envoyé en mission officielle pour recueillir les graines et plantes d'Amérique du Nord. Il achemine ses spécimens au Muséum d'Histoire Naturelle de Paris, la nouvelle institution remplaçant le Jardin du Roy depuis la Révolution française.

Le botaniste français passe ensuite au lac Saint-Jean en 1792, lors de son voyage vers la baie d'Hudson. Son carnet de voyage, détaillé, a été conservé. Michaux y décrit son passage au lac Saint-Jean et au lac Mistassini. Voici un aperçu du trajet qu'il fit dans la région :

6 Thermidor (24 juillet): il remonte la rivière Saguenay.

9 Thermidor : il est à mi-chemin entre *Tadoussack* et *Chicoutoumé*. Il remarque les montagnes de roches coupées perpendiculairement, déjà appelées Tableau.

Mi-août : Michaux est au lac Sénogamie (Kénogami), puis au lac Saint-Jean où il herborise de plus belle. Au lac des Cygnes, Michaux récolte des plantes des « marécages », des tourbières en fait, comme des kalmia, andromède, sarracénie, atocas, fleurs de mai, pin, thé du Labrador, etc.

Le plan de ses déplacements, en résumé, est le suivant : Tadoussac, Chicoutimi, lac Kénogami et embouchure de la Belle-Rivière, rivière Mistassini, lac des Cygnes, péninsule du lac Mistassini, rivière Rupert[16].

Une première mention entomologique détaillée figure dans ses carnets de voyage. Michaux écrit : « Malgré les fatigues de ce voyage et les souffrances occasionnées par les Maringouins (cousins) par les mouches – tiques (très petites abeilles dont l'air est rempli) et par les Brulots autre petite mouche qu'on ne peut distinguer qu'au Microscope, ma santé s'étoit retablie entièrement.[17] »

## Le Saguenay habité

Au milieu du XIXe siècle, la connaissance du territoire du Saguenay est assez avancée pour envisager l'exploitation des ressources forestières. La période historique débute en 1838 avec le début du monopole d'exploitation de William Price.

ANQC, Collection de la SHS, carton n° 105/69

*À gauche, le frère Marie-Victorin prêt à partir pour aller cueillir des plantes de la Côte-Nord.*

Dès 1861, un grand naturaliste visite le lac Saint-Jean. Il s'agit de l'abbé LéonProvancher qui est alors curé de Saint-Joachim, comté de Montmorency. Il effectue ce voyage en compagnie de l'abbé L.-O. Brunet, botaniste. Le Linné du Canada, comme certains se plaisent de nommer Provancher, continue ainsi ses récoltes et observations en vue de la publication, en 1863, du premier ouvrage de botanique du Canada français, *La Flore canadienne ou description de toutes les plantes des forêts, champs, jardins et eaux du Canada*, [...], en deux volumes. De ce premier passage sur les rives du lac Saint-Jean, on ne retrouve que quelques mentions dans la *Flore canadienne*.

Le voyage de 1878 se révèle beaucoup plus fertile en informations. L'abbé Provancher est alors à la recherche de spécimens botaniques et entomologiques. Il relate sa visite dans un article du *Naturaliste canadien*, « Une excursion au lac Saint-Jean », volume 10, 1878. Provancher nous raconte alors que lors de son très court passage à l'Ile aux Couleuvres (trente minutes), il n'eut le temps de récolter que quelques fossiles corallifères[19], pour ensuite retourner sur la terre ferme, tant l'ardeur des moustiques était démesurée. Il rapporte également quelques noms d'insectes. Dans son récit de 1878, Provancher se concentre sur le parcours géographique de son voyage et très peu sur les trouvailles botaniques et entomologiques qu'il y fit.

À la fin du XIXe siècle, quelques botanistes Américains et Canadiens anglais sont venus au Lac-Saint-Jean pour évaluer le potentiel botanique de la région. Par exemple, G.G. Kennedy, du Gray Herbarium, passa dans la région en 1892 et 1893. Ainsi, au début du XXe siècle, les ressources du territoire habité du Québec, Saguenay compris, étaient mieux connues par des scientifiques étrangers que par les Canadiens français eux-mêmes.

La tendance allait se renverser vingt-cinq ans plus tard alors que le frère Marie-Victorin débarque aussi au Lac-Saint-Jean. Grand botaniste à la recherche de données inédites sur la flore du Lac-Saint-Jean, il effectue plusieurs herborisations en 1920, 1922, 1937 (après la hausse du niveau du lac) et 1938. De ses nombreux inventaires floristiques, Marie-Victorin tire des articles (notes) pour des revues savantes, dont *Le Naturaliste canadien*, fondée par l'abbé Provancher en 1868, et des informations indispensables pour la préparation de sa grande étude sur la flore de la Laurentie, *La Flore laurentienne*, parue en 1935.

En 1920 et 1921, Marie-Victorin recueille ses premiers spécimens autour du lac Saint-Jean en compagnie de Jules Brunel, son premier assistant[20]. Ils cherchèrent alors les reliques floristiques de la mer de Champlain. Au cours de ses deux visites, Marie-Victorin a exploré seize sites différents, de Baie-Sainte-Catherine, en passant par Alma et Péribonka, à Saint-Prime.

En 1923, le frère Marie-Victorin pose sa candidature au sein de l'Académie des lettres et des sciences, soit la section 5 (biologie) de la Société royale du Canada. Après une saga académique, il devient membre de la section de biologie, en 1927, après qu'il eut présenté diverses communications scientifiques dans la section littéraire, seule section alors ouverte aux Canadiens français. Deux ans plus tôt, il proposa une « Note sur une florule halophytique-côtière reliquale dans le bassin du lac Saint-Jean[21] », document qui est d'une grande importance puisqu'en 1926, la hausse du niveau du lac Saint-Jean détruisit plusieurs milieux riverains qui existaient à l'état naturel depuis des siècles. Ainsi, la mise en fonction des barrages de la Petite Décharge et de la Grande Décharge d'Alma a eu un effet destructeur sur la flore reliquale de la mer Laflamme[22], une extension de la mer de Champlain.

En 1937 et 1938, Marie-Victorin revint herboriser dans la région, mais il n'a pu que constater l'étendue des dégâts : les rives sablonneuses séculaires du lac Saint-Jean avaient disparues en grande partie, de même que la riche flore qui y habitait.

## Le Saguenay exploité, une région ressources

Les ressources naturelles du Saguenay, comme partout au Québec, sont longtemps demeurées inconnues. Des décennies d'explorations ont amené une connaissance assez fidèle des richesses du couvert forestier, du sol et du sous-sol de la région. Durant la première moitié du XIXe siècle, des enquêteurs, et plus tard des arpenteurs, sillonnèrent la région : « En 1828, dix ans avant que ne débute la marche du peuplement au Saguenay–Lac-Saint-Jean, le groupe de commissaires-enquêteurs, chargés par la Chambre d'assemblée du Bas-Canada d'évaluer le potentiel agricole de la région, s'y arrêta pendant plusieurs jours : les militaires chevronnés W. Nixon et F.H.Baddeley avaient la tâche difficile d'effectuer des relevés topographiques détaillés.[23] »

Mais à qui ont profité ces explorations? Mieux évaluées des étrangers que des habitants de la région eux-mêmes, les ressources du territoire ont donc été exploitées par des compagnies étrangères, américaines pour la plupart. La compagnie Price, par exemple, profita des riches forêts de pins blancs du Saguenay pour développer son empire d'exploitation forestière et établir un véritable royaume du sciage dans la région du milieu du XIXe siècle au début du XXe siècle. La compagnie Alcan, dans les années 1920, s'implanta quant à elle pour profiter de l'immense potentiel hydroélectrique du Saguenay. De nos jours, les forêts de conifères sont exploitées par l'industrie du bois de sciage et celle des pâtes et papiers.

Pourtant, une partie de la population régionale s'intéresse aux richesses naturelles de leur région. Depuis une vingtaine d'années, des naturalistes effectuent des découvertes dans différents champs de la biologie. Par les connaissances parfois inédites qu'ils recueillent, ils s'approprient l'espace physique et symbolique de la région et contribuent à la formation d'une conscience régionale en matière d'exploration et d'exploitation responsables des ressources naturelles du territoire.

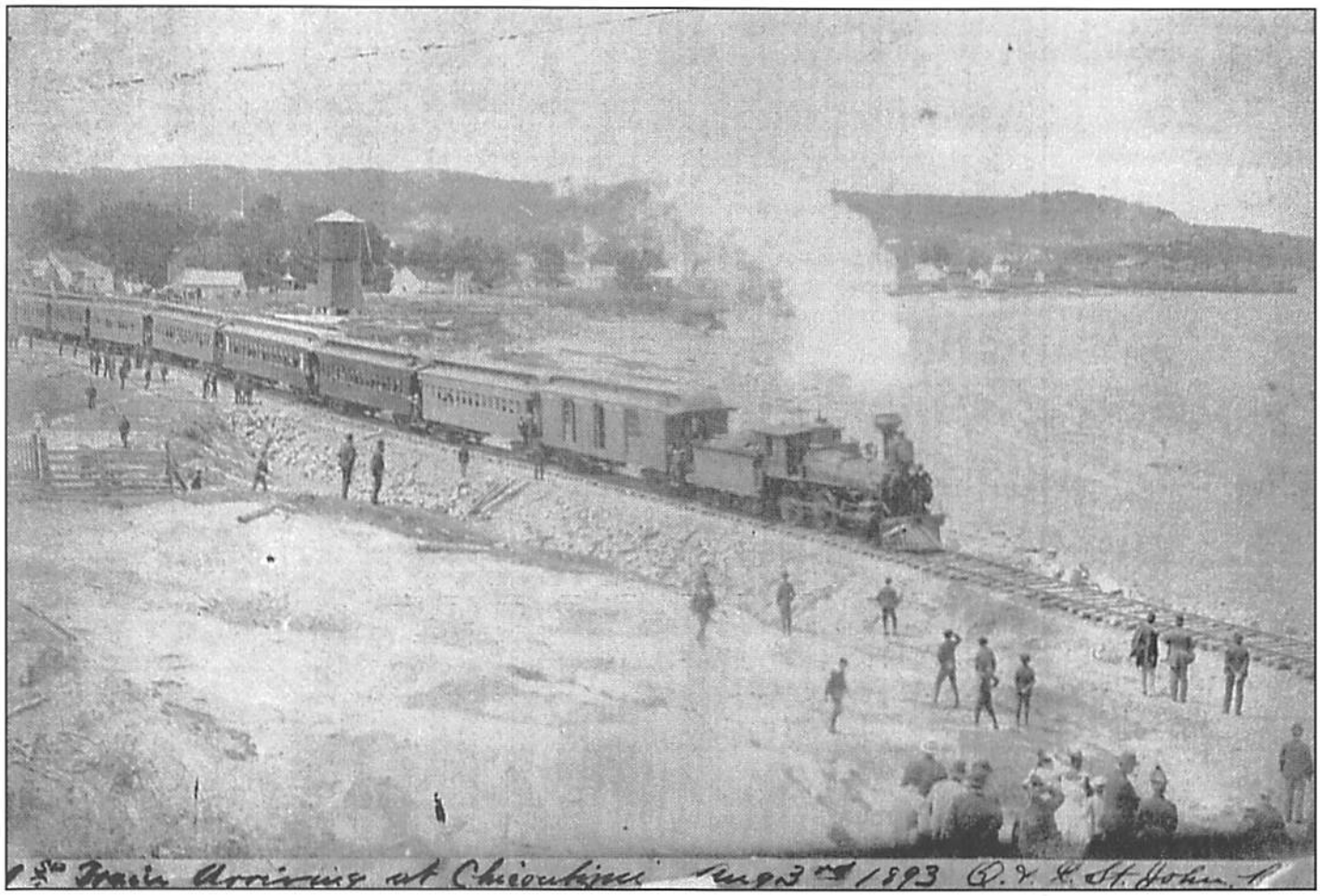
### Notes

1. Mgr Victor Tremblay, *Le découvreur du Canada*, Causeries historiques, Publications de la Société historique du Saguenay, no.23, Chicoutimi, 1970, p.54.
2. *Ibid.*, p.59.
3. *Idem.*
4. Denis Vaugeois et Jacques Lacoursière (dir.), *Canada-Québec Synthèse historique*, Montréal, Éditions du Renouveau Pédagogique Inc., 1978, p.32.
5. Tremblay, *op.cit.*, p.56.
6. Marc Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle-France Livre III*, Toronto, The Champlain Society, New York, Greenwood Press, 1968, p.466.
7. Joe C.W. Armstrong, *Samuel de Champlain*, Les Éditions de l'Homme, 1988, p.133.
8. *Ibid.*, p.133.
9. Gabriel Sagard, *Le Grand Voyage au pays des Hurons*, Bibliothèque québécoise, 1990, p.26.
10. *Ibid.*, p.27.
11. *Ibid.*, p.29.
12. *Ibid.*, p.106.
13. *Ibid.*, p.107.
14. *Ibid.*, p.328-329.
15. Marie-Victorin, *Études floristiques sur la région du lac Saint-Jean*, Montréal, Université de Montréal, Contributions du Laboratoire de Botanique de l'Université de Montréal, no.4, 1925, p.22.
16. *Ibid.*, p.37.
17. *Ibid.*, p.32.
19. Maurice Leblanc, « Le mystère de l'île aux Couleuvres », *Saguenayensia*, vol.37, n°.1 (janvier-mars 1995), p.4.
20. Gilles Beaudet, *Frère Marie-Victorin*, Éditions Lidec Inc., 1985, p.27.
21. *Le compte rendu de cette conférence est reproduit dans les Mémoires et comptes rendus de la Société Royale du Canada*, Section 1, Ottawa, S.R.C., vol. XIX, troisième série, 1925, p.97-108.
22. Aujourd'hui le lac Saint-Jean.
23. Russel Bouchard, *Villages fantômes, localités disparues ou méconnues du Haut-Saguenay*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Histoire des municipalités n°.12, 1991, p.15.

# À TRAVERS LES ARCHIVES

par Éric Tremblay
Comité de rédaction, revue Saguenayensia

## Une merveilleuse découverte!




M. Fernand Bherer

Il y a quelques semaines, M. André Lajoie nous permettait de découvrir un trésor inédit de notre histoire. C'est en toute modestie que M. Lajoie apporte à nos bureaux la copie d'une photographie appartenant à M. Fernand Bherer du Cap-à-l'Aigle. Il ne se doute pas que ce geste altruiste va sortir de l'ombre, la seule photographie exposant en entier le premier train arrivé à Chicoutimi le 2 août 1893. Nous en possédions déjà une, qui, malheureusement montre davantage la foule que le train. Tandis que celle que nous vous offrons dans cette chronique s'avère être d'un dosage parfait.

Sur la photographie, nous retrouvons l'inscription suivante : « 1er train arrivé à Chicoutimi… 3 août 1893… chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean » (en anglais sur la photographie). Dans cette brève notice, nous constatons que la date inscrite est le lendemain de l'inauguration, et cela, malgré que le train semble entrer en gare! C'est peut-être une erreur de transcription…

Nous voulions seulement vous faire partager cette merveilleuse découverte. Nous remercions M. Lajoie et le félicitons pour sa trouvaille. Si le lecteur veut en savoir plus sur l'arrivée du train à Chicoutimi, il peut consulter l'article écrit par Russel Bouchard et Éric Temblay, paru dans la revue *Saguenayensia* de janvier-mars 2001.

# À PROPOS DE GÉNÉALOGIE

**Jean-Paul Dufour**
**Association des Dufour**

## Les origines des Dufour

La signification du nom Dufour est assez facile à imaginer : elle se réfère sûrement au métier de boulanger ou à l'emploi de préposé à l'entretien du four banal ou encore à sa construction. Ce patronyme, très répendu en France, s'est implanté en Nouvelle-France à la fin du XVIIe siècle et au début du XVIIIe. En Amérique, actuellement, plus d'une quinzaine de Dufour, originaires de diverses régions de France et de Suisse, ont laissé des lignées plus ou moins nombreuses.

De Lergueux (? Leugney) en Franche-Comté, diocèse de Besançon, nous est arrivé Claude Dufour. Après avoir épousé Madeleine Leroux à Lachine le 14 janvier 1734, il semble avoir voulu s'établir sur la Seigneurie de Soulanges où il avait d'abord obtenu une concession. C'est finalement sur l'Ile Jésus, puis dans la région de Saint-Eustache et Terrebone que ses descendants allèrent prendre racine. Au XIXe siècle, on les trouve comme pionniers et défricheurs dans la région actuelle de Mont-Laurier, jusqu'en Abitibi. La Normandie nous fit un cadeau en la personne de Gabriel-Robert Dufour, l'ancêtre qu'intéresse particulièrement les lignes suivantes.

Le fils de François Dufour et de Françoise Morin se dit originaire de Saint-Jacques en la ville de Lisieux, Normandie, au moment de son contrat de mariage (et. Jacob, 1er mai 1694). Il nous est encore impossible de retrouver l'acte de baptême de Gabriel-Robert, célébré vers 1670.

Nous ne connaissons pas les raisons exactes de la venue de Robert Dufour. Il n'était pas scolarisé, affirme « ne sçavoir escrire ny signer » au notaire qui rédige l'acte de mariage de mai 1694. Il se dit « mareschalle ». Était-il sergent de marine? Nous ne le croyons pas, puisqu'à cette époque, la colonie avait à repousser les attaques incessantes des Anglais, et Robert se serait trouvé sous les murs de Québec, aux côtés de Frontenac. Il était plutôt artisan de la forge, dont le métier s'appliquait surtout à ferrer les chevaux, donc « mareschalle-ferrant ».

La première mention de sa présence sur les bords du Saint-Laurent est faite dans une lettre écrite le 9 novembre 1693 à Mgr de Laval. L'abbé Louis Soumande donne à l'ancien seigneur de Beaupré cette information : « J'avais pris avec moi trois habitants et Robert Dufour qui sont des plus expérimentés dans le pays. Nous avons trouvé deux costes chacune le long d'une rivière... ». Il s'agit de la rivière Sainte-Anne (La Grande-Rivière) et de la découverte du site où naîtrait bientôt Saint-Féréol-les-Neiges. Cette expérience indique que Robert Dufour, bien connu de Mgr de Laval, n'était pas nouveau dans le pays, y était bien considéré; il était probablement à l'emploi du Séminaire de Québec. De fait, en 1694, il travaille au parachèvement de la première église de Sainte-Anne du Petit-Cap (la Scala-Sancta à Sainte-Anne-de-Beaupré). Ces quelques éléments laissent supposer que Robert Dufour arriva ici vers 1690, amené peut-être par Mgr de Laval lui-même, lors d'un récent voyage.

Le 1er mai 1694, en la maison de Laurent Migneron, à Saint-Joachim, Robert Dufour épouse Anne, la fille de ce dernier. Deux témoins : Pierre Têtu, Sieur du Tilly, capitaine de milice, et le sabotier Chs Letartre. Noël Simard de Baie-Saint-Paul appuie Robert Dufour; Robert Caron fils, accompagne sa filleule, Anne Migneron, la fille de Laurent Migneron et de défunte Anne Saint-Denis. Robert Dufour et Anne Migneron semblent avoir vécu quelques temps à Château-Richer puisque leurs deux filles, Angélique et Marie-Josephte, y furent baptisées en 1695 et 1697. L'acte de baptême d'Agnès, la troisième, se trouve probablement aux registres de Saint-Joachim, inexistants de 1698 à 1728. Nous savons par ailleurs qu'Agnès est née le 17 mars 1701.

Pendant ces huit années, que fit Robert Dufour? Il acquiert des terres! Il reconstitue l'intégrité de la concession obtenue par son beau-père en 1666. Après les transactions de mai 1695 et de juin 1698, il en obtient la totalité par l'acte du 15 janvier 1700. Et Robert Dufour s'installe donc définitivement à Saint-Joachim, sur la quatrième terre à l'est de la Grande-Rivière (rivière Sainte-Anne). Il y est quand le Sr de Catalogne dresse sa carte en 1703, puisque le nom de l'ancêtre s'y trouve clairement inscrit.

Malheureusement, Anne Migneron décédait pendant l'hiver 1702-1703, victime peut-être de l'affreuse épidémie qui faisait rage alors. Qu'advint-il des trois filles, issues de ce premier mariage? Angélique épousa Ignace Gagné à Saint-Joachim, vers 1715. Elle eut avec son mari la moitié de la Seigneurie du Gouffre, en Charlevoix, où elle mourut le 20 août 1768, âgée de 72 ans. Ses enfants vécurent dans Charlevoix. Marie-Josephte épousa Pierre Gagné, le frère d'Ignace à Saint-Joachim vers 1718. Elle disparaît rapidement sans laisser de descendants. Agnès la cadette, après avoir obtenu son émancipation par une ordonnance du Conseil souverain, le 15 février 1723, épousa Louis Bolduc le 4 mai 1725. Mais elle décède en mettant au monde une petite fille qui reçut le prénom de sa mère. Agnès Bolduc et qui mariera Joseph à Saint-Joachim le 22 avril 1743.

Robert Dufour épouse en deuxième noces Louise Gasnier-Gagné, la fille aînée d'Ignace Gagné et de Barbe Dodier. En mariant ce veuf elle prenait à sa charge les trois petites orphelines, âgées respectivement de 8, 6 et 2 ans. Née à la Petite-Rivière-Saint-François dont elle est la première baptisée inscrite aux registres le 24 août 1683, elle avait perdu sa mère le 20 janvier 1689. Louis avait cinq ans et demi! Elle avait un peu plus de 6 ans au remariage de son père le 6 novembre 1689, avec Louise Tremblay, la fille de Pierre et Ozanne Achon. Louise Gasnier a environ 20 ans à son mariage avec Robert Dufour qui, lui, a environ 35 ans.

Le couple s'attelle à son destin : car la vie ne sera pas toujours facile pour eux. Ils n'ont pas de dettes importantes : 340 livres. L'inventaire des biens du 21 avril 1704 montre un certain avoir : 117 minots de céréales, 2 chevaux, 8 porcs, 4 oies. Une maison neuve en construction et des vieux bâtiments. Ils possèdent une belle ferme, l'une des plus fertiles de la Seigneurie de Beaupré. Une dizaine d'années plus tard, huit enfants, cinq garçons et trois filles, s'ajoutent à la maisonnée. Sans date de naissance précise à cause du mauvais état des registres de Saint-Joachim, celle des mariages et des décès nous donnent cependant quelques indications :

Marie-Reine semble avoir été l'aînée des filles de Louise Gasnier. En effet, elle est la première à prendre mari le 6 novembre 1726, en la personne de François-Xavier Tremblay, fils de Pierre et de Marie Roussin, seigneur des Éboulements. Elle décède à la Petite-Rivière le 16 avril 1790, âgée de 83 ans. Donc elle est née vers 1706. Barbe naît à Saint-Joachim vers 1711. Elle épouse le veuf Étienne Simard à la Petite-Rivière en 1733. Elle a 15 enfants, dont 3 couples de jumeaux, Barbe meurt à Baie-Saint-Paul à 79 ans, après une vie laborieuse, marquée de multiples épreuves et de quelques humiliations. Louise naît à Saint-Joachim et meurt de misère et de privations, « cachée dans les bois pendant que les Anglais étaient à l'Isle-aux-Coudres ». C'était le 9 août 1759, quelques jours avant la bataille des Plaines d'Abraham. Louise était « innocente », et « âgée de quarante-six ans ». Joseph semble avoir été l'aîné des garçons de Robert Dufour et Louise Gagné. Né vers 1705, il épouse Anne-Marie Tremblay, sœur de François-Xavier, à la Petite-Rivière le 29 octobre 1732. Le couple a 7 enfants. Avec sa seconde épouse, Félicité Simard, Joseph aura 6 autres enfants. Il exercera la fonction de « huissier royal », il meurt à la Malbaie le 2 septembre 1774. Bonaventure fut le second des fils de Robert Dufour. Né vers 1707, il épouse Élizabeth Tremblay, fille de Louis à Petite-Rivière, le 8 novembre 1734, dont il aura 11 enfants. Bonaventure meurt à la Petite-Rivière le 14 mai 1783. Ignace naît vers 1712 à Saint-Joachim et décède à la Baie Saint-Paul le 8 octobre 1762. Il avait comme épouse Marie-Reine Tremblay, dont il eut 8 enfants, mais un seul fils Dominique, marié à Cécile Gauthier de Saint-François-de-Sales, Ile Jésus, et dont la descendance est introuvable. Gabriel naît vers 1715 à Saint-Joachim et meurt vers novembre 1781 à l'Ile-aux-Coudres. Pilote de navires, il a eut une très nombreuse descendance de 18 enfants, issus de ses deux mariages avec Geneviève Tremblay, puis Madeleine Boissonneault-Saint-Onge. Un autre fils Jean fut donné au couple Robert Dufour et Louise Gagné. Il serait né vers 1709 et mort avant 1726. Il y a peu d'indications sur ce dernier fils.

G-Robert Dufour est mort à l'automne 1719. Dans l'inventaire du 26 juin 1720, Louis Gagné déclare : « ...le dit deffunct Dufour lorsqu'il est party pour aller à Petite-Rivière et dans lequel voyage il s'est noyé il avait emporté avec lui ses hardes... ».

En 1989, sous le nom Les descendants de Gabriel-Robert Dufour inc., les Dufour se sont regroupés en association familiale. En 1997, ce nom est devenu l'Association des Dufour d'Amérique inc. Celle-ci réunit actuellement plus de 11 000 membres. Du premier rassemblement de plus d'un millier de Dufour à Alma en 1989, la formule est reprise annuellement.

*Vous voulez léguer un héritage impérissable?*

*Faites un don par legs testamentaire à la Société historique*

# LES MÉCONNUS DE L'HISTOIRE

par Laurie Goulet
Comité de rédaction, revue Saguenayensia

## Un homme d'affaires qui œuvre dans l'industrie du transport en commun : Odilon Crevier

*Odilon Crevier*
source : Artisans d'un beau Royaume, p. 93

Originaire de Saint-Thimothée, dans le comté de Beauharnois, J.-Odilon Crevier naît le 24 juin 1897. J.-Augustre Crevier et Alphonsine Leclerc sont ses parents. Odilon Crevier effectue ses études dans la grande région de Montréal, tout d'abord au Collège Saint-Laurent et par la suite, il réalise ses études universitaires à l'École de commerce. Après avoir complété sa formation, il épouse Yvonne Leclerc qui lui donne sept enfants. Venu s'installer au Saguenay, M. Crevier investit ses énergies et son argent dans le domaine du transport en commun.

En 1920, la Compagnie Les Autobus Saguenay Limitée voit le jour. Les premières liaisons effectuées consistent à relier Jonquière à Chicoutimi. L'entreprise ne compte qu'un autobus que le propriétaire a lui-même conduit. Rapidement, la compagnie prend de l'ampleur : on peut partir de Chicoutimi et se rendre dans plusieurs villes du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. En 1926, Crevier achète les parts de ses associés et devient l'unique propriétaire de la Compagnie d'Autobus et de Taxis Limitée. Quatre ans plus tard, les gens peuvent se rendre dans quelques villes de la région de Charlevoix et même dans la ville de Québec (1935). Au début de la Deuxième Guerre mondiale, M. Crevier possède dix autobus et douze taxis et règne en maître sur le territoire régional en ce qui concerne les liaisons routières.

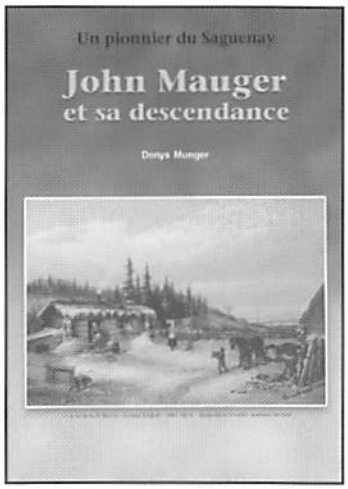
L'économie de guerre n'est pas favorable aux entreprises de transport : Odilon Crevier a de la difficulté à se procurer des pneus et de l'essence. Il en profite donc pour se départir des taxis et se concentre sur les autobus. Les années 1950 s'annoncent favorables, l'asphaltage du parc des Laurentides (1948) améliore les délais de transport et facilite les liaisons avec la ville de Québec. En 1952, une fusion s'organise entre les Autobus Saguenay et la Compagnie Transport Provincial. Cela permet à l'entreprise régionale d'offrir les communications avec la région métropolitaine. Cette compagnie opère les activités jusqu'en 1964, date où de grands changements surviennent. On dissocie le transport en commun intermunicipal et le transport interrégional.

Peu à peu, M. Crevier délaisse son entreprise qui frise un million de dollars en chiffre d'affaires (années 1950). Sa compagnie est la plus importante du genre dans tout le Canada. Odilon Crevier se tourne donc vers le domaine des affaires. Il devient président de la Compagnie Distributrice Lac-Saint-Jean Limitée, président de la Corporation Saguenayenne Limitée, commissaire censeur de la Banque Provinciale du Canada et Président du Club de Hockey senior, les Saguenéens de Chicoutimi.

Finalement, l'implication sociale d'Odilon Crevier est très diversifiée et fait connaître le Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il participe également à réduire l'isolement des Saguenéens et des Jeannois en les dotant d'un réseau de transport en commun de bonne qualité. M. Crevier a donc fait beaucoup afin de donner du renom à notre belle région.

Odilon Crevier décède à Chicoutimi, le 2 janvier 1995, à l'âge de 89 ans et 6 mois.

# D'UNE PAGE À L'AUTRE




Munger, Denys. *Un pionnier du Saguenay : John Mauger et sa descendance*, Sainte-Foy, Éditions RDM, 2002, 278 p., illustré.

Elle est heureusement révolue l'époque où les amateurs de généalogie se contentaient de produire leur classique arbre généalogique, dans lequel ils compilaient des centaines, voire des milliers de mariages. Aujourd'hui, avec les fantastiques moyens de communication, cette science a hautement évolué, notamment grâce à Internet et à l'ordinateur personnel. Il est donc aujourd'hui possible à tout le monde de dépasser le simple amoncellement de données pour véritablement décortiquer l'histoire de ses ascendants.

C'est à cette agréable tâche que s'est attelé depuis une trentaine d'années Denys Munger, un généalogiste amateur. Maintenant à la retraite, ce bibliothécaire consacre son temps à une recherche exhaustive sur les aïeux. C'est ainsi qu'est né le livre *Un pionnier du Saguenay : John Mauger et sa descendance*. Plus qu'un simple répertoire de naissance, de mariage et de décès, ce bouquin constitue une véritable enquête qu'a menée l'auteur au fil des ans sur la famille que l'on connaît maintenant dans la région surtout sous le nom de Munger. Durant ses études, il s'est livré à une patiente recherche dans les archives notariales, paroissiales, non seulement au Saguenay–Lac-Saint-Jean, mais aussi dans l'île natale de sa famille, en Europe.

Originaire de l'île de Jersey, faisant partie de l'archipel des îles anglo-normandes, l'ancêtre Mauger (devenu par la suite Munger) a quitté son patelin natal à la fin du XVIIIe siècle pour la région de Charlevoix. Il serait arrivé au Saguenay–Lac-Saint-Jean peu de temps après les membres de la Société des 21. Ses descendants ont, par la suite, essaimé un peu partout dans la région.

Agrémenté de plusieurs photos de bonne qualité, ainsi que de parcelles d'enquêtes orales qu'il a effectuées avec des proches de sa famille, ainsi que de répertoires de mariages, de naissances et de décès, l'ouvrage de Denys Munger est la preuve que la passion et la patience peuvent mener à du travail de qualité. Son ouvrage de 278 pages s'avère non seulement un livre de base pour tous les Munger, mais aussi un modèle pour les autres généalogistes qui ont à cœur de mettre à l'avant-plan l'histoire de leur famille.

*Dany Côté*

*****

## À paraître dans nos prochains numéros

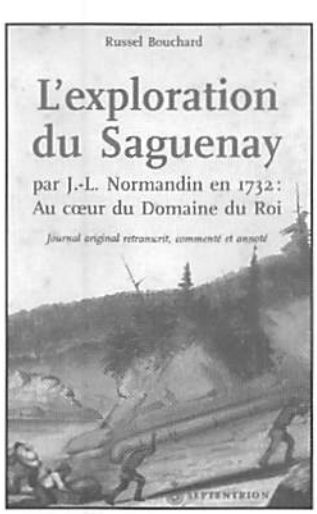
Bouchard, Russel. *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs 1892-1894*, Chicoutimi, [chez l'auteur], 593 p.

Bellemare, Yvon. *Une histoire d'appartenance, le Saguenay–Lac-Saint-Jean*, Sainte-Foy, Les Éditions Gid, 2001, 303 p. Ill.

*****

Côté, Dany. *La Coopérative forestière Laterrière 1960-2000*, Laterrière, [Chez l'auteur], 2001, 72 p., Ill.

*****



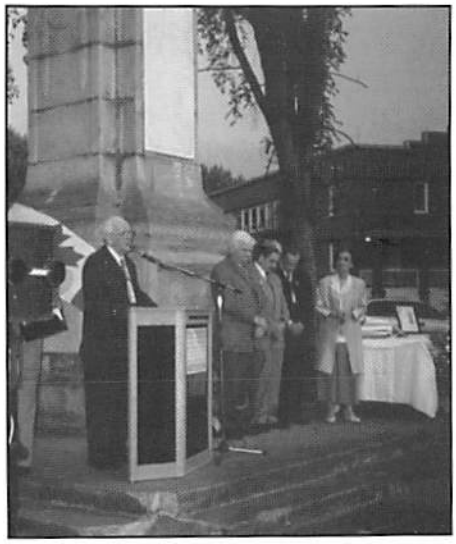

Bouchard, Russel. *L'exploration du Saguenay par J.-L. Normandin en 1732 : au cœur du Domaine du Roi*, Sillery, Septentrion, 2002, 300 p. Ill.

# EN BREF

### M. Hervé Tremblay membre de l'ordre des Vingt-et-un

Le 11 juin dernier, l'Ordre des Vingt-et-un recevait un nouveau membre M. Hervé Tremblay. Résident à La Baie et âgé de 85 ans, M. Tremblay a œuvré dans le domaine social et économique de son milieu. Propriétaire d'une importante industrie à La Baie, il a contribué grandement au développement de sa communauté. Ses implications sociales sont nombreuses, en voici quelques exemples : il fut président fondateur de l'hôpital de La Baie; président du comité croisière du Saguenay; membre de la Chambre de Commerce; membre de la Fondation de l'UQAC (1974-1996) et vice-président (1983-1996); président du Conseil métropolitain du Haut-Saguenay; membre de l'administration portuaire; Chevalier de l'Ordre équestre du Saint-Sépulcre de Jérusalem. En 2001 l'UQAC lui rendait hommage en lui décernant sa médaille. En 2002, il fut récipiendaire du prix des bâtisseurs de la Chambre de commerce et de l'industrie de La Baie.

La cérémonie qui s'est déroulée au monument des Vingt-et-un dans l'arrondissement de La Baie en présence de plusieurs invités a été précédée d'une messe commémorative à l'église Saint-Alexis et suivie d'une réception au Musée du Fjord.



*M. Hervé Tremblay en compagnie de quelques membres de l'Ordre des Vingt-et-un.*

Nous souhaitons toutes nous félicitations à M. Hervé Tremblay.

### Sympathies

Le 15 juillet dernier, M. Pierre Jacques, professeur au département d'histoire à l'université du Québec à Chicoutimi est décédé à la suite d'une longue maladie. Les membres du comité de rédaction de la revue qui ont tous été des étudiants de M. Jacques tiennent à offrir leurs plus sincères sympathies à la famille.

### Recherche de bénévoles

Nous sommes à la recherche de bénévoles qui pourraient nous aider à identifier des événements qui ont été tournés dans les années 1970 par CJPM-TV. Si vous êtes intéressé, n'hésitez pas à communiquer avec nous au 549-2805.

### Veillées de Saguenayensia

Les Veillées de Saguenayensia ont connu un vif succès cet été, plus de 200 personnes y ont assisté. Nous avons débuté la saison avec l'historien Russel Bouchard qui a prononcé une conférence ayant pour sujet Chicoutimi au temps des fondateurs.

### « Les années Chicoutimiennes du Naturaliste canadien »

Nous aimerions apporter une correction dans cet article paru dans le dernier numéro de la revue. À la page 20, il était écrit « Quelques articles de l'abbé C. Lemay nous renseignent... » Il faudrait plutôt lire «... de l'abbé Philogpne Lemay, botaniste amateur, curé ayant séjourné sur la Côte-Nord pendant un certain temps, nous renseignent...»

## À PLACER À VOTRE AGENDA

## Les Veillées de Saguenayensia

**5 novembre :** *La colonisation au Saguenay–Lac-Saint-Jean (1839-1878)*
conférencier invité : Éric Tremblay

**3 décembre :** *Le développement au Saguenay–Lac-Saint-Jean (1879-1930)*
conférencier invité : Jérôme Gagnon

**4 février :** *Il y a cent ans... bilan de l'année 1903*
conférencier invité : Éric Tremblay

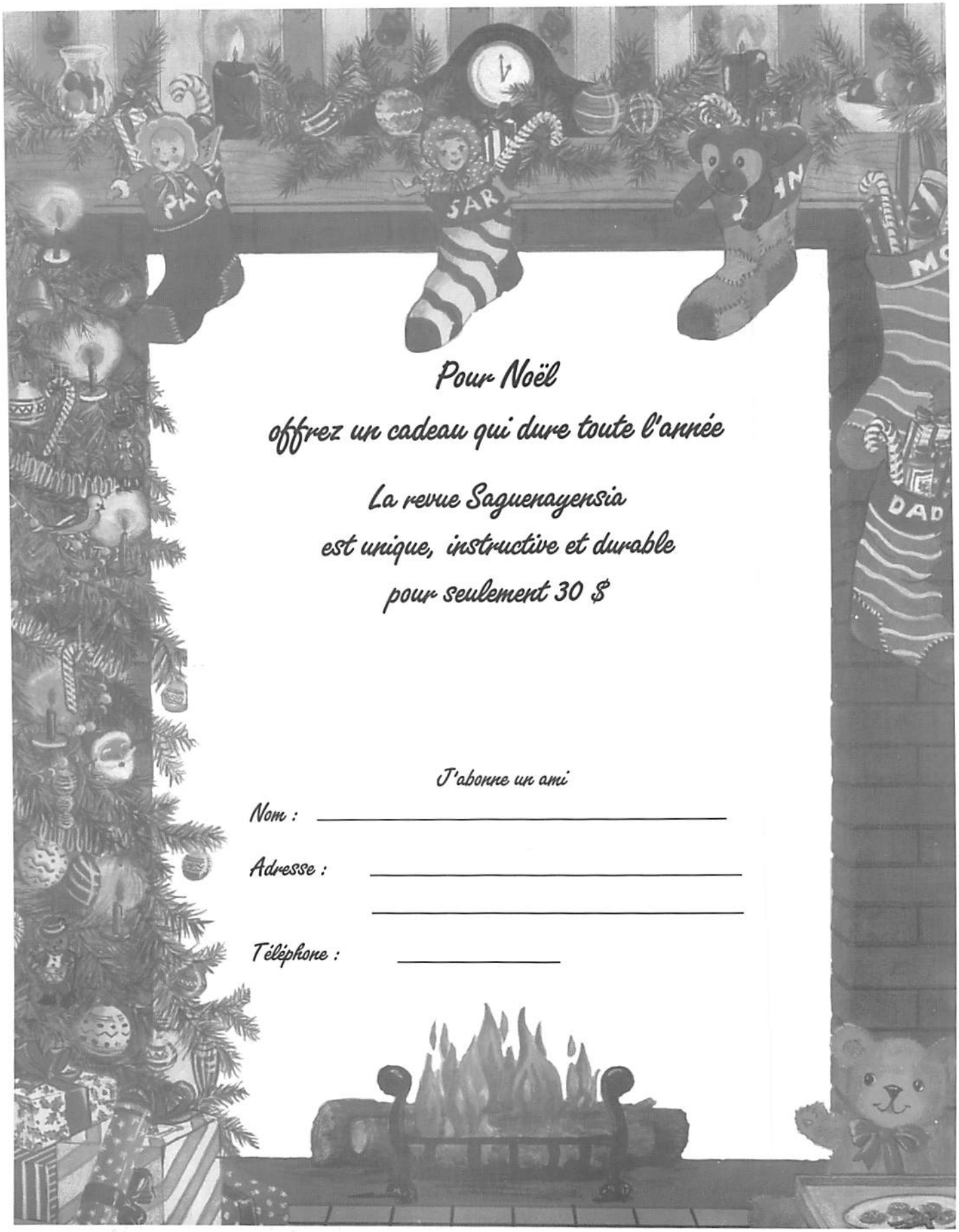
**4 mars :** *L'histoire des femmes au Saguenay–Lac-Saint-Jean*
conférencière invitée : Louise Bouchard

**1er avril :** *Panorama de l'industrie forestière dans la région*
conférencier invité : Dany Côté

**5 mai :** à déterminer

**TOUS LES PREMIERS MARDIS DU MOIS À 19H00**

**RENSEIGNEMENT ET RÉSERVATION : 549-2805**


Pour Noël
offrez un cadeau qui dure toute l'année
La revue Saguenayensia
est unique, instructive et durable
pour seulement 30 $
J'abonne un ami
Nom :
Adresse :
Téléphone :

# SITE ET MONUMENT

## Le barrage Taschereau au Portage-des-Roches

par Sylvain Gaudreault
Enseignant, Cégep de Jonquière,

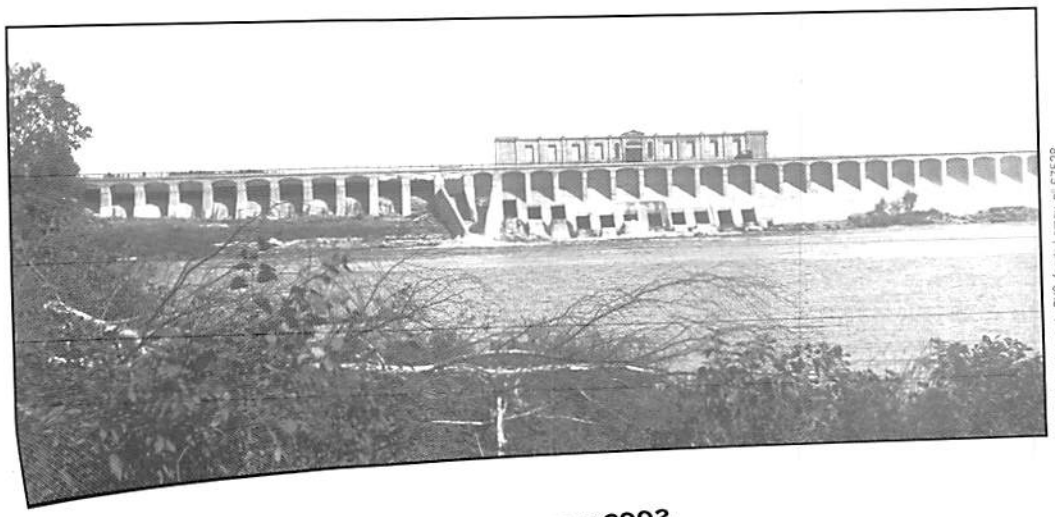
À l'origine, le Portage-des-Roches est un lieu de transit, d'abord sur la route des fourrures et ensuite sur le chemin Kénogami qui est le premier et principal chemin de communication entre le Saguenay et le lac St-Jean jusqu'à l'arrivée du train à Chicoutimi. Les Innus dénommaient ce lieu *Ashini Kushnapagan* qui a été traduit par Portage des roches. L'arpenteur Joseph-Laurent Normandin dit de ce lieu, en 1732, qu'il est « bien nommé car on ne marche que sur des roches qui sont mauvaises jusqu'au deux tiers du portage ».

C'est d'abord un pont qui est construit pour permettre de traverser le portage. Mais, en 1895, ce pont est en ruine et il faut attendre en 1900 pour voir apparaître un nouveau pont et la première écluse. Ceux-ci sont construits par la Compagnie de pulpe de Chicoutimi (C.P.C.) qui tire sa puissance hydraulique des eaux de la rivière Chicoutimi. La C.P.C. hausse alors d'environ 10 pieds le niveau naturel du lac Kénogami qui était de 80 pieds. En 1905, la C.P.C. construit la deuxième écluse à la suite d'un conflit juridique avec la compagnie Price de Jonquière qui manque d'énergie hydraulique pour alimenter ses moulins. Le niveau du lac est de nouveau haussé.

Toujours dans l'objectif de trouver de nouvelles sources d'énergie pour leurs usines, la C.P.C. et Price s'entendent en 1916 pour demander à la Commission des Eaux courantes du Québec de rehausser le niveau du lac Kénogami. En 1922, une entente intervient entre les trois partenaires : les deux entreprises financeront la construction d'un nouveau barrage alors que la Commission des Eaux courantes sera maître d'œuvre des travaux. Ce nouveau barrage permettra de régulariser le débit des rivières Chicoutimi et Aux Sables afin de rendre fonctionnel les moulins douze mois par année.

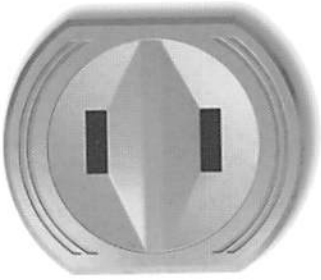
En 1923 débute la construction du barrage Taschereau. C'est la compagnie *The Nova Scotia Construction Company Ltd* qui décroche le contrat à la suite de sa soumission qui s'élève à 985 682 $. Tout au long du chantier, on assiste à la mise en place d'une véritable petite ville temporaire au Portage-des-Roches avec ses maisons, ses magasins et son train. La construction du barrage Taschereau rehausse le niveau du lac Kénogami de 92 à 115 pieds, ce qui inonde, notamment, le village de St-Cyriac.

Le barrage est inauguré en 1924. Il mesure 1 500 pieds de long et fait 20 pieds de large. Du centre de la rivière, on peut compter 80 pieds de hauteur. La capacité du déversoir est de 26 000 pi.$^3$ par seconde. Il compte 11 vannes et 20 évacuateurs de crues. Le barrage Taschereau est l'un des premiers au Québec à servir en même temps de pont. On peut remarquer aussi les deux glissoires à billots qui ne servent plus depuis qu'on a mis fin au flottage du bois sur la rivière Chicoutimi. La construction combine deux types de barrages en un. En effet, la partie centrale épouse la forme du « barrage-poids » alors que les extrémités sont du type « barrage-voûte ». Le barrage Tasche-reau se démarque également par son style architectural typi-que des années 1920 dont la symétrie donne des allures nobles à l'ensemble, particulièrement dans la partie centrale qui est surmontée d'une petite halle dont l'architecture classique relève des Beaux-Arts.



ANQC, Collection de la SHS, fonds Lemay, n° 67528

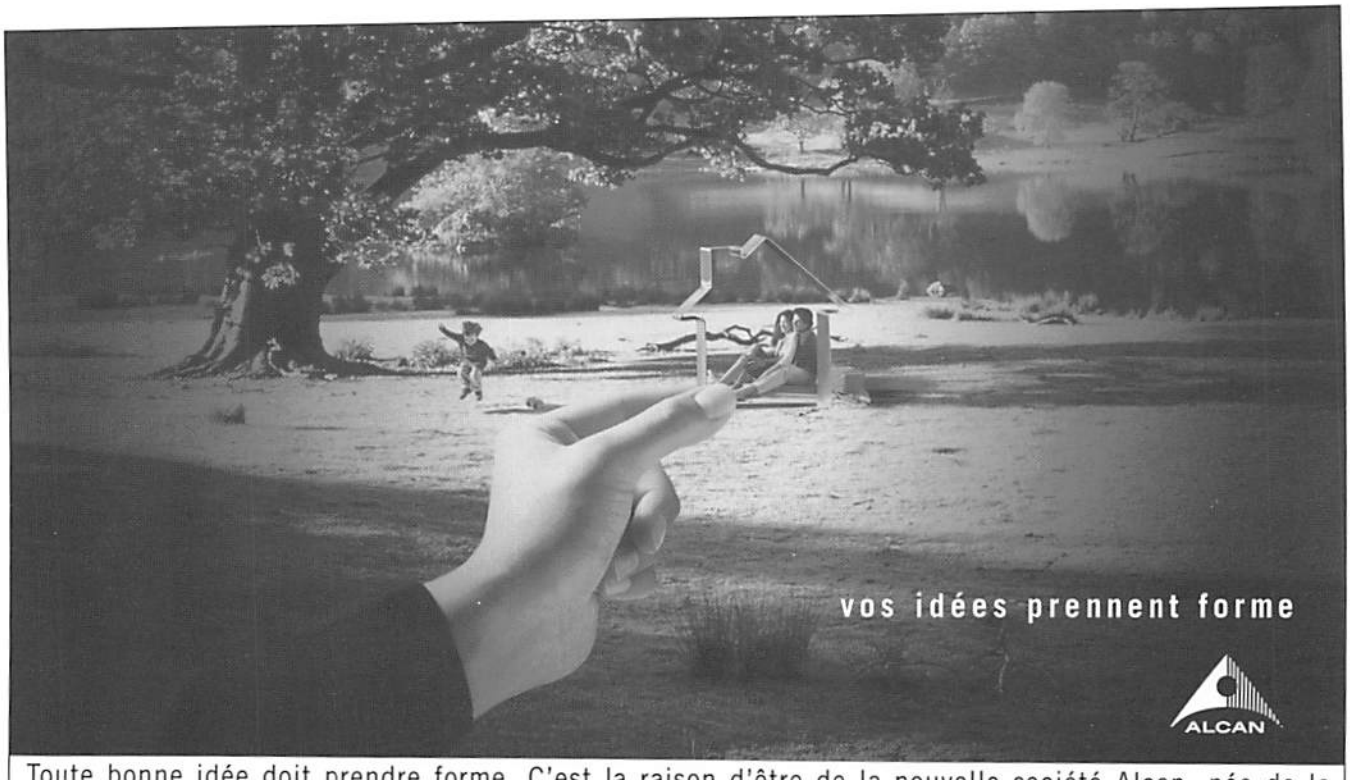
Hier



Aujourd'hui

Le confort et l'essor économique
passent par là depuis 100 ans.

Hydro Québec




Toute bonne idée doit prendre forme. C'est la raison d'être de la nouvelle société Alcan, née de la fusion d'**Alcan et algroup :** devenir le partenaire qui transforme vos idées d'aujourd'hui en innovations de demain, grâce à des solutions globales faisant appel à l'aluminium et aux emballages