

plus en plus nombreux, empruntaient volontiers le bac de Pierre Brochu, gardien du poste de la Tête du Lac (Sayabec) et premier colon de la Vallée, conduisait jusqu'à la Décharge.

Fait hâtivement et sans soin, ce chemin que l'on disait terminé alors qu'à peine ébauché, passait aux pires endroits, longeant des précipices, plongeant dans des marécages, à peine circulaire dans les meilleures années par les voitures à chevaux. Plusieurs voyageurs y périrent de froid, de faim ou par noyade. C'est pourquoi le gouvernement décida dès 1833 d'engager des gardiens de postes pour recevoir voyageurs et postillons. Pierre Brochu, engagé cette année là, fut pendant six ans le seul gardien de poste et le seul habitant de cette forêt vierge. D'autres postes, quelques fois non officiels, s'installèrent par la suite: Jonathan Noble aux Fourches (Causapscal) en 1839, Thomas Evans à Assametquaghan en 1847 et l'indien Para au Petit Lac (Lac-au-Saumon) en 1848.

Dès 1838, l'état du chemin était devenu si pitoyable et les plaintes si nombreuses qu'on décida de l'améliorer. C'est alors que commença la fameuse querelle du tracé entre Causapscal et Ristigouche. La ligne directe par l'intérieur des terres avait été choisie en 1830 parce que plus courte et moins coûteuse mais ne valait-il pas mieux suivre le cours de la rivière Matapédia même si cela ajoutait huit milles de route? William MacDonald, chargé de cette étude, recommanda naturellement le maintien de son tracé et le gouvernement accorda quelques subventions pour débroussailler à nouveau cette pauvre piste.

En 1857, le Chemin Kempt étant devenu absolument inutilisable, le gouvernement entreprit la construction du Chemin Matapédia. En fait, on proposait alors d'apporter seulement quelques améliorations au vieux Chemin Kempt, particulièrement dans son tracé entre Causapscal et Matapédia, afin d'en faire une route de colonisation convenable.

Les travaux accomplis entre 1857 et 1862 rendirent cette route carrossable mais la Guerre de Sécession aux Etats-Unis et les rumeurs d'invasion du Canada par les Nordistes, suite à la sympathie manifestée par l'Angleterre aux Confédérés, vinrent modifiés en 1862 les vues du gouvernement. On comprit l'urgence d'une voie de communication et on décida de faire du Chemin Matapédia une route militaire avec de solides ponts capables de supporter l'artillerie lourde.

Du printemps 1862 à juillet 1867, une route magnifique fut construite de Ste-Flavie à Ristigouche, soit sur une distance de 110½ milles. Selon Arthur Buies qui la parcourt en 1894, elle était alors la plus belle route de la province de Québec. La construction de ce chemin et celle de l'Intercolonial quelques années plus tard allaient ouvrir la Vallée de la Matapédia à la colonisation.

Gérald Garon,
CEGEP de Rimouski

la venue du chemin de fer dans l'Est du Québec

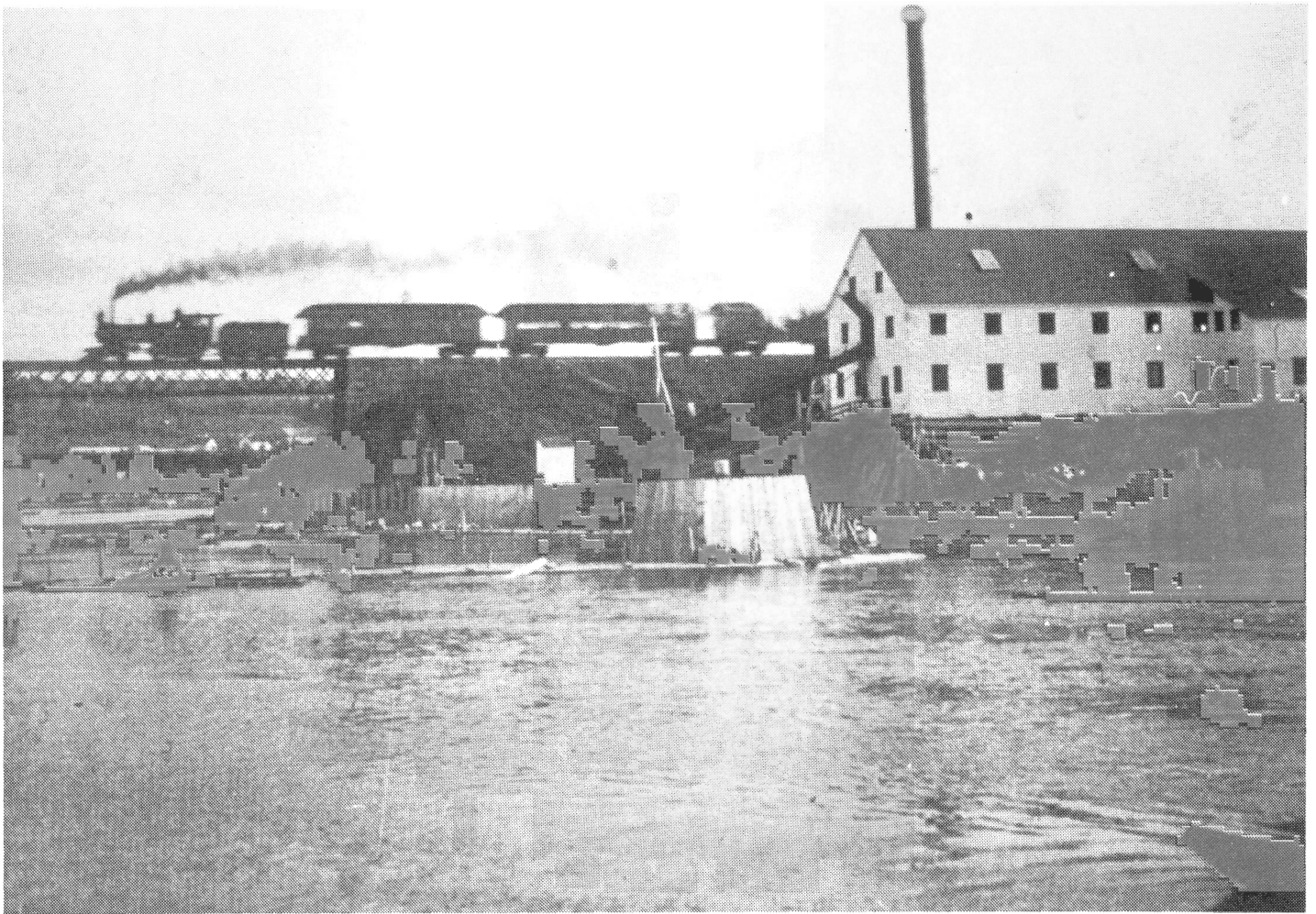
Petite chronologie de la construction du chemin de fer dans l'Est du Québec

En 1860, le "Grand Tronc" se rend jusqu'à Rivière-du-Loup. En 1876, l'Intercolonial qui part de Rivière-du-Loup atteint Matapédia, en 1903 Paspébiac et enfin Gaspé en 1912. De Rivière-du-Loup, un embranchement se rend jusqu'à Edmundston au Nouveau-Brunswick (1881) et un autre de Mont-Joli à Matane, est terminé en 1910. En 1913, une troisième ligne, celle du Transcontinental, relie Lévis à Edmundston en passant par le Témiscouata. Nous verrons, dans l'ordre, la construction de ces trois lignes.

• Le Grand Tronc

Un des premiers projets de la construction ferroviaire au Canada sous l'Union consistait à relier Montréal à la ville de Portland (située dans le Maine), grand port accessible en toutes saisons. Le projet avait reçu l'appui vigoureux de tous ceux qui désiraient le développement du Bas-Canada que la ligne allait desservir. La Compagnie du Grand Tronc qui construisit la ligne se rendit compte que si de nombreux tronçons

étaient ajoutés à ceux déjà construits et ce avec le soutien financier du gouvernement, le trafic ferroviaire serait d'autant plus accru (le Grand Tronc se rendait jusqu'à Sarnia en Ontario). (1) De 1857 à 1858, le Grand Tronc acheta des terrains pour une nouvelle ligne entre Lévis et Rivière-du-Loup. Les travaux de construction s'effectuèrent entre les années 1858 et 1860. En 1860, le premier train fit le voyage, attirant sur son passage une foule immense. Pour les villages situés le long de la ligne, l'arrivée du chemin



de fer promettait un futur développement. A Saint-Philippe-de-Néri, il fut pendant plus de soixante ans le lien le plus rapide et le plus utilisé pour communiquer avec l'extérieur. Tous les colis, matériaux et fournitures diverses pour les magasins et les divers corps de métier arrivaient par chemin de fer; le courrier également. (2)

• L'Intercolonial

A- Pourquoi un chemin de fer dans l'Est de Québec?

En 1867, la Confédération ouvre une nouvelle ère de construction ferroviaire intensive. Le gouvernement fédéral assigne au rail une fonction politique, militaire et économique. L'Intercolonial naîtra surtout de l'union politique des provinces de l'Atlantique, du Québec et de l'Ontario. (3)

Déjà en 1847, on avait chargé le Major Robinson "de tracer une ligne de chemin de fer qui relierait Québec avec un port de la Nouvelle-Ecosse" (4). Le Major procéda à des explorations et recommanda au gouvernement de relier les Maritimes au Québec par un chemin de fer qui suivrait la Vallée de la Matapédia et atteindrait le St-Laurent à Ste-Flavie pour rejoindre le Grand Tronc à Rivière-du-Loup en suivant la rive sud du fleuve. (5) Suivant ce tracé, le

chemin de fer aurait 265 milles de longueur et coûterait \$20,000,000.00. (6) Quelques années avant la Confédération, les dirigeants de l'industrie et du commerce des provinces de l'Atlantique se sont trouvés aux prises avec des conditions économiques en évolution constante. Un chemin de fer reliant les Maritimes avec l'Ouest leur permettrait de trouver de nouveaux débouchés. En 1863, lors des négociations sur une future confédération, les conditions premières que posèrent à ce pacte fédératif les provinces étaient qu'elles fussent reliées à la future capitale du Canada par un chemin de fer. (7) Le 8 juillet 1867, le gouvernement fédéral décréta la construction de l'Intercontinental. La route de la Matapédia (tracé du Major Robinson) était définitivement choisie par le Conseil le 11 novembre 1869. (8)

Le tracé répondait aussi à des préoccupations militaires. Au point de vue de la défense nationale, le chemin de fer était devenu primordial (sa construction avait été prévue dans l'Acte confédératif comme nécessaire à la défense du pays). En cas de menace américaine (on s'en était rendu compte en 1812), la position du Canada était extrêmement désavantageuse durant l'hiver parce que pendant huit mois de l'année, le Bas-Canada ne pouvait avoir accès à la mer. Il était donc impossible de recevoir des secours de l'Angleterre. Et c'est pour parer à

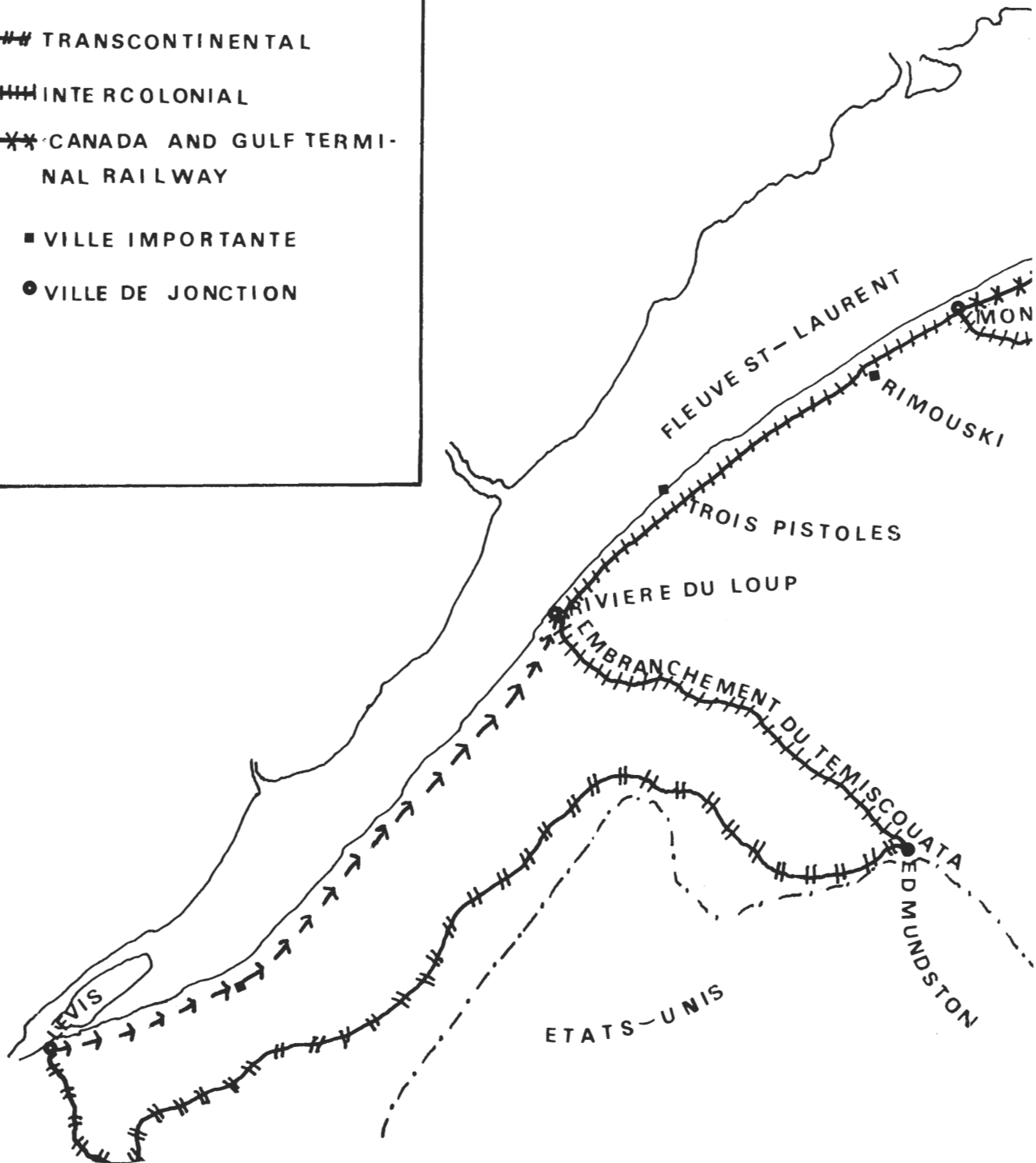
ce terrible inconvénient qu'on décida la construction du chemin de fer. (9)

Le chemin de fer répondait également à des préoccupations économiques en rapport avec l'impact économique que le Grand Tronc avait créé plus à l'ouest. L'Intercolonial ferait la richesse de la partie du pays qu'il parcourait. Son premier effet serait d'activer le commerce et de favoriser la colonisation. A l'époque, comme on croyait que les comtés de Témiscouata et de Rimouski étaient d'une grande fertilité, le nouveau colon y aurait trouvé de bonnes terres et de grandes facilités de communication avec les centres de commerce. Cette question de la colonisation restait vitale pour le Bas-Canada (c'était l'époque des fortes émigrations aux Etats-Unis). (10) Dans **La Voix du Golfe** de 1867, on nous dit que pour le comté de Rimouski, c'était une question de vie ou de mort, face à l'immense besoin que ressentait le comté d'avoir un débouché pour ces produits agricoles de toutes sortes. (11) Cela aurait également favorisé Rimouski qui depuis longtemps avait été choisi comme endroit de villégiature à cause de la beauté de ses sites et de la salubrité de son air. De plus, c'était pour notre petite ville l'occasion désirable de sortir de sa léthargie, devenir un port de mer d'une certaine importance, un centre de commerce et d'industrie, prendre rang parmi les villes les plus progressives et les plus florissantes du pays. (12)

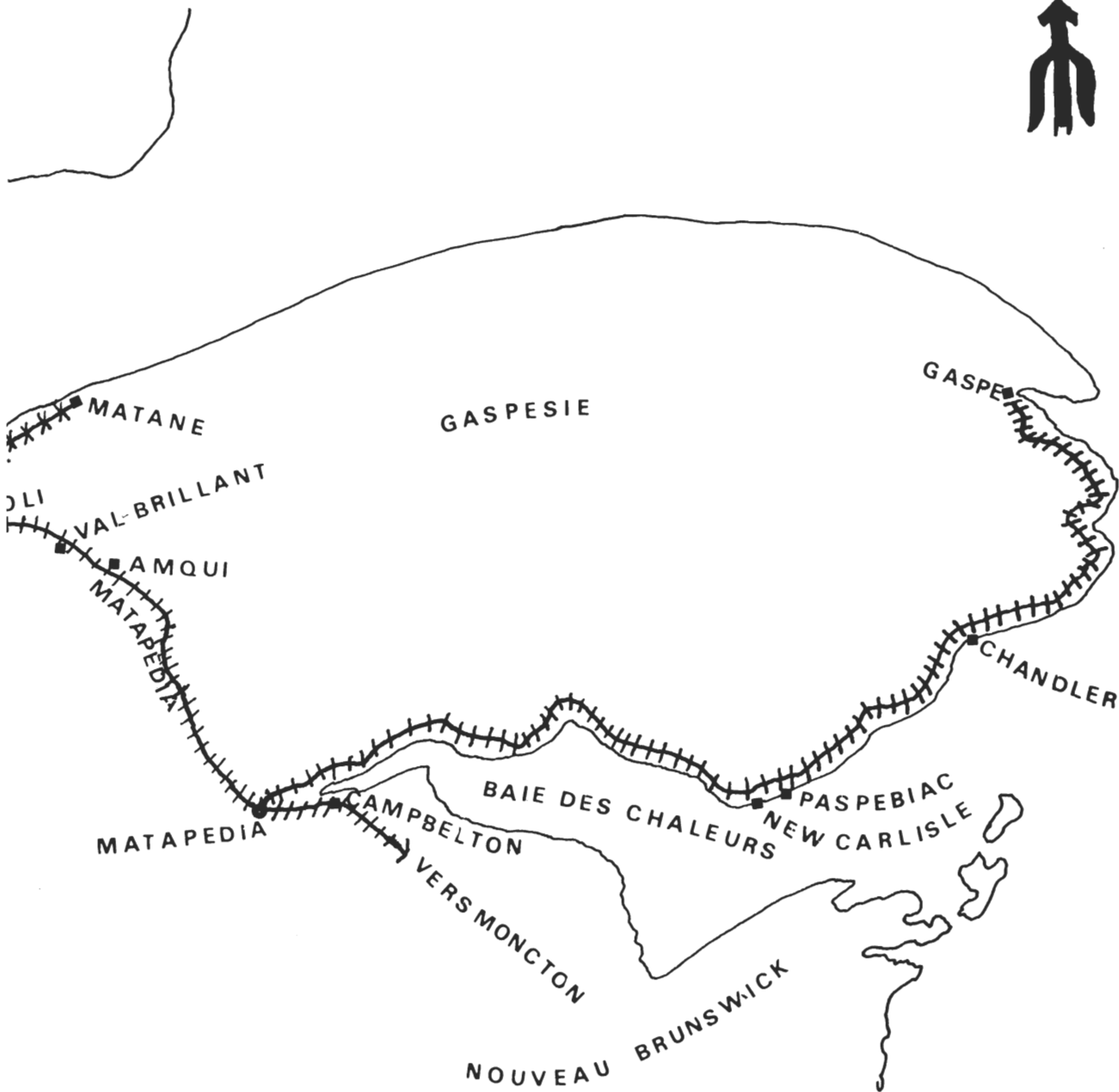
LES CHEMINS DE FER DANS L'EST

LEGENDE

- GRAND TRONC
- ### TRANSCONTINENTAL
- #### INTERCOLONIAL
- *** CANADA AND GULF TERMINAL RAILWAY
- VILLE IMPORTANTE
- VILLE DE JONCTION



U QUEBEC (HISTORIQUE)



SOURCES: RAOUL BLANCHARD, LE REBORD SUD DE L'ESTUAIRE DU ST-LAURENT, P. 140.

"LE PROGRES DU GOLFE," 18 NOVEMBRE 1920, P. 4.

W.L. MORTON, THE KINGDOM OF CANADA, A GENERAL HISTORY FROM EARLIEST TIMES, PP. 368-369.

ECHELLE
0 5 10 15 20 30
1 POUCE = 24M.

B- La construction de l'Intercolonial

1) Structure

La technique de construction utilisée dans l'Est du Québec avait été mise au point aux Etats-Unis. Le procédé consistait à fixer les rails de fer à des traverses de pin incrustées dans du ballast répandu sur un terrain bien drainé et bien nivelé. Les courbes ne dépassaient pas deux degrés et les pentes n'excédaient pas 20 à 26 pieds au mille. L'utilisation des rails d'acier se généralisa vers 1875. L'Intercolonial sera en partie construit au moyen de ces rails d'acier plus léger et plus résistant (voir figures 1 et 2 pour la technique d'assemblage des rails). Les ponts sont en fer. La technique américaine et anglaise révolutionna l'art de construire les ponts dans l'Est du Québec. On adopta l'écartement de 4 pieds 8 pouces et demi. (13)

L'emplacement des gares est naturellement indiqué à l'endroit où viennent aboutir les routes de l'intérieur. Ainsi, à Cacouna, la gare est construite près de la route qui communique avec les différents rangs de St-Arsène et les paroisses de St-Modeste, Ste-Epiphanie et St-François-Xavier. (14)

2) La construction

Dès 1867, les contracteurs se mirent à l'oeuvre pour finir vers 1873 le tronçon de Rivière-du-Loup - Ste-Flavie. Pour ce qui est de Rimouski, les travaux commencèrent le lundi 24 mai 1869. L'inauguration officielle de cette section de l'Intercolonial (St-Simon - Rimouski) eut lieu le 2 août 1873. L'arrivée du chemin de fer à Rimouski donna lieu à de nombreuses manifestations. Pour l'occasion, la ville fut illuminée. (16) La population avait attendu l'arrivée du train avec impatience, elle y avait mis tant d'espoirs. Le tronçon Ste-Flavie - Campbellton fut terminé en 1876. La ligne ferroviaire suivant, dans cette partie du pays, le chemin Kempt. Blanchard nous dit qu'on travaillait en force au chemin de fer en 1873-74. Il y avait 4,200 ouvriers sur le chantier. (17) La liaison avec Gaspé n'avait pas été prévue en 1867, mais après des pressions de plus en plus fortes, on décida donc de construire un autre tronçon reliant Matapédia à Gaspé. La réalisation en fut très lente. Le chemin de fer atteint New-Carlisle seulement en 1898 et Gaspé en 1911. (18)

Du côté nord de la péninsule, on avait également prévu qu'une ligne relierait Mont-Joli à Gaspé en passant par Matane. L'étude faite par M. M.A.L. Light, ingénieur en chef de la province, démontre que jusqu'à Matane, le chemin de fer passerait par un pays comparativement plat et facile. La distance de Ste-Flavie jusqu'à Matane ne serait que de quelques 30 milles. En 1902, une compagnie est fondée pour la réalisation de cet embranchement: Canada and Gulf Terminal Railway". De 1902 à 1908, les choses traînent en longueur et ce n'est qu'en 1909, qu'après les nombreuses démarches du Chanoine Soucy, curé de Matane, que débute la construction. Le chemin de fer atteindra Matane en 1910. On ne parlait plus de son prolongement jusqu'à Gaspé. (19)

TECHNIQUE D'ASSEMBLAGE DES RAILS

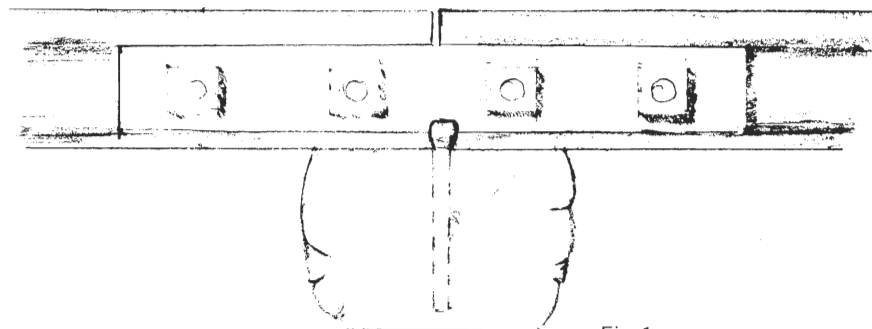


Fig. 1.

Pour l'assemblage des rails, deux techniques furent utilisées. Au début, on employa l'éclisse qui liait les rails ensemble. L'éclisse avait 2½ pouces de large. L'autre technique rendait l'assemblage plus rigide. Elle consistait à lier les rails avec des plaques d'acier de 3½ pouces. Après plusieurs essais, on l'adopta définitivement.

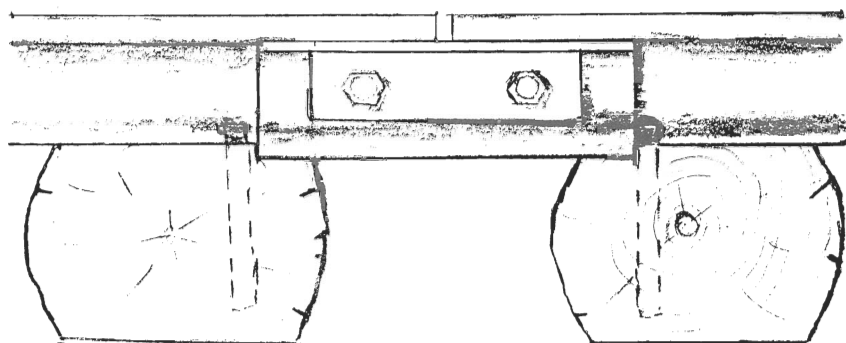


Fig. 2.

...d'après Sandford Fleming, THE INTERCOLONIAL. Montréal, Dawson Brothers, 1876, pp. 114-115.

3) L'embranchement du Témiscouata et le Transcontinental

Au Témiscouata, l'ouverture de deux voies ferrées: un embranchement de l'Intercolonial de Rivière-du-Loup à Edmundston (1888) et le Transcontinental de Lévis à Edmundston en opération en 1901, facilita fortement le peuplement. D'ailleurs la construction du Transcontinental surtout, répondait au désir de mettre en exploitation des terres neuves. (20)

• L'impact créé par le chemin de fer

Il est certain que la construction du chemin de fer eût un très grand impact sur la région et cela surtout sur le plan économique. Mais la région ne sut profiter qu'un temps de cette nouvelle voie de communication.

Pour la région du Bas-St-Laurent (Montmagny - Mont-Joli), la construction du Grand Tronc et de l'Intercolonial fut le signal d'une évolution économique. Ce nouveau lien de la région avec les grands centres commerciaux de Québec et de Montréal offrait des perspectives immenses mais il fallait savoir concurrencer l'Ouest qui, en plein

développement, inondait le reste du Canada de ses grains. Montréal et Québec réclamaient de la viande, des produits de lainage, des oeufs et de la volaille. La région devait vite s'adapter à la nouvelle tendance et abandonner les cultures céréalières. On se porta tout d'abord vers la culture de la pomme de terre. Dans la région de Rimouski, la pomme de terre en arrive à être le principal produit du cultivateur. Sainte-Luce en expédie 300 wagons par an, Baie-des-Sables se spécialise dans la pomme de terre de semence, Saint-Octave en tire \$100,000.00 par an. Les produits laitiers devinrent également très demandés par les grands centres, on les expédie ainsi par chemin de fer vers Montréal et Québec. Dans Bellechasse, il partira de 700 à 800 gallons de lait par jour. Dans le **Nouvelliste de Rimouski** on nous dit que pour l'année 1878, Rimouski et les paroisses environnantes ont vendu plusieurs milliers de livres de beurre qui ont été envoyés à Québec pour être expédiés sur le marché européen. (21) Dans Montmagny, c'est la viande qui prit de l'importance.

Au point de vue strictement industriel, le chemin de fer fut un facteur de changement. Le travail du bois mis à part, l'industrie était très clairsemée dans la région. A Mont-

magny, l'arrivée précoce de la voie ferrée favorisa fortement l'industrie. La venue du chemin de fer à Rivière-du-Loup confia un nouveau rôle à la ville, celui d'intermédiaire. Là furent fixés les ateliers du chemin de fer qui ont fait vivre un bon tiers de la population. Les autres industries, meubles, fonderies, pâte à papier, petites scieries, n'étaient rien à côté des 900 ouvriers qu'employait le chemin de fer. Ainsi désormais, l'activité de Rivière-du-Loup sera fondée sur l'existence de ce noeud de trafic. Mont-Joli devint également centre de croisement et toute l'activité de la petite ville vint de la gare du chemin de fer avec ses ateliers, à la rencontre de l'Intercolonial et de la ligne de Matane. (22)

Pour ce qui est de la vallée de la Matapédia, le chemin de fer créa véritablement un "boom". De grandes scieries commencèrent, dès 1880, à s'installer à proximité de la voie ferrée: Val-Brillant passa ainsi de 5 familles en 1876 à 575 âmes. La Vallée devint l'objet d'un véritable engouement. (23)

Dans la région de la Baie-des-Chaleurs et de la Gaspésie, le chemin de fer n'a pas donné les résultats que l'on en escomptait. On avait cru qu'un chemin de fer vaudrait avant peu d'années à la région une population de 100,000 âmes, que ses richesses forestières seraient exploitées, fournissant une large part à l'exportation, que des centres de commerce seraient créés. Le chemin de fer mal administré, nous dit Blanchard, est très lent, fait peu d'affaires et n'a qu'un faible trafic d'exportation. Le bois et la morue en sont exclus. Il n'est un peu actif qu'aux abords de Chandler à laquelle il apporte le bois du voisinage (24) et à New-Carlisle où les ateliers du chemin de fer occupent une centaine de personnes. (25) Dans le "Progrès du Golfe" de 1920, on trouve l'article suivant:

"La Commission des chemins de fer à New-Carlisle

New-Carlisle, Bonaventure 7- La Commission des chemins de fer a siégé ici ce matin, pour entendre les plaintes des industriels, marchands de bois et marchands en général contre le service des trains dans la Gaspésie.

Plusieurs personnes ont rendu témoignage pour démontrer hors de tout doute que le progrès et l'avancement de la péninsule de Gaspé dépendent entièrement des communications par chemin de fer. On a fait remarquer qu'avec de bons services par voie ferrée, les pêcheries, l'industrie de la pulpe et du bois en bénéficieraient grandement et le pays tout entier en tirerait de grands bénéfices, ce qui permettrait de l'alimenter de bons poissons frais en quantité suffisante et sans qu'il en coûte trop cher. [26]

A Matane, le chemin de fer servit dans une certaine mesure. D'abord la région n'était plus réduite à ne compter que sur la navigation en été et sur les traîneaux en hiver, elle devenait vraiment reliée au reste du Canada. (27) Le chemin de fer servit

également au développement de Matane et cela en dépit du taux exorbitant du transport. Il en coûtait, paraît-il, plus cher pour un même colis entre Mont-Joli et Matane, soit 30 milles, que de Montréal à Mont-Joli, soit 250 milles. (28)

Au Témiscouata, l'ouverture des deux voies ferrées (Intercolonial et Transcontinental) amena la création d'exploitation forestières et d'usines à Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Rivière-Bleue et augmenta brusquement la population et enfin, provoqua de nouveaux peuplements. (29)

Entre 1917 et 1922, par suite de difficultés financières, le gouvernement constitue le Canadien National qui englobe plusieurs compagnies ferroviaires (Grand Tronc, Intercolonial et Transcontinental). Seule la ligne Mont-Joli - Matane restait entre les mains d'une compagnie privée. (30)

• Bilan

Le chemin de fer fut nettement générateur d'emplois temporaires lors de sa construction mais pleinement dans son entretien et son fonctionnement. Il a créé une nouvelle catégorie d'ouvriers, les cheminots, qui ont joué un rôle important dans la naissance du syndicalisme. Facteur de localisation de l'industrie par les facilités de transport qu'il a procuré, le chemin de fer fut aussi un agent de hiérarchisation des villes par les circuits commerciaux qu'il a créés et par les échanges qu'il a multipliés. Il a appuyé la percée des colons dans le Bas du fleuve. Il fut surtout générateur de villes par les nouveaux axes de trafic qu'il traça. Le modernisme et l'urbanisation ont suivi les axes ferroviaires. (31)

Jacques Ouellet,
Professeur
Cégep de Rimouski

NOTES ET REFERENCES

1. Paul Cornell et al. **Canada - Unité et Diversité**. New-York, Holt, Rinehart et Winston, Ltée, (c1968), p. 266.
2. Ulric Lévesque, **Histoire de St-Philippe-de-Néri - comté de Kamouraska**. St-Philippe-de-Néri, Comité du centenaire, 1970, p. 138.
3. Jean Hamelin et Yves Roby, **Histoire économique du Québec 1851-1896**, Montréal, Fides, (c1971), pp. 122-126.

4. Abbé Jos. D. Michaud, **Notes historiques de la Vallée de la Matapédia**, Val-Brillant, "La Voix du Lac", 1922, p. 108.
5. Le Comité de Recherches historiques de St-Octave-de-Métis, **Un siècle de labeur, de foi et d'honneur - Histoire de la paroisse de St-Octave de Métis, 1855-1955**. Québec, Les Presses du Quotidien, 1955, p. 159.
6. "La Voix du Golfe", 9 août 1867, vol. 1, no. 12, p. 1, col. 3.
7. Cornell, **op. cit.**, p. 259.
8. Le Comité de Recherches historiques de St-Octave-de-Métis, **op. cit.**, p. 261.
9. "La Voix du Golfe", **loc. cit.**
10. "La Voix du Golfe", 6 août 1867, vol. 1, no. 12, p. 1, col. 3.
11. "La Voix du Golfe", 23 août 1867, vol. 1, no. 16, p. 2, col. 2.
12. "Le Courrier de Rimouski", 24 novembre 1871, vol. 1, no. 17, p. 2.
13. Hamelin, **op. cit.**, p. 132.
14. "Le Courrier de Rimouski", 13 février 1872, vol. 1, no. 37, p. 2, col. 3.
15. Hamelin, **op. cit.**, p. 132.
16. Abbé Léo Bérubé, "La construction de l'Intercolonial", dans **L'Éboulis, bulletin d'histoire locale**. Archevêché de Rimouski, Rimouski, V. I, no. 23, septembre 1957, p. 86.
17. Raoul Blanchard, **Le Rebord Sud de l'estuaire du St-Laurent**, Grenoble, Université de Grenoble, 1931, p. 111.
18. Blanchard, **La Presqu'île de Gaspé**, Grenoble, Université de Grenoble, p. 49.
19. Antoine Gagnon, **Monographie de Matane, pays de brumes, de soleil et de visions**, Rimouski, Imprimerie générale de Rimouski, p. 206.
20. Blanchard, **L'Est du Canada-français - Province de Québec**, Paris et Montréal, Librairie Masson et Cie, 1935, p. 208.
21. "Le Nouvelliste de Rimouski", jeudi le 30 octobre 1879, p. 3, col. 4.
22. Blanchard, **L'Est du Canada-français - Province de Québec**, pp. 163-177.
23. Blanchard, **Le Rebord Sud de l'Estuaire du St-Laurent**, p. 112.
24. Blanchard, **La Presqu'île de Gaspé**, p. 53.
25. **Idem**, p. 99.
26. "Le Progrès du Golfe", samedi 10 avril 1920, no. 1, 17e année, p. 1, col. 6.
27. Blanchard, **Le Rebord...**, p. 59.
28. Antoine Gagnon, **op. cit.**, p. 210.
29. Blanchard, **op. cit.**, p. 117.
30. Cornell, **op. cit.**, p. 438.
31. Hamelin, **op. cit.**, p. 129 et 138.