

Le chemin de fer et le tourisme au Bas-Saint-Laurent

Lynda DIONNE et Georges PELLETIER

Au XIXe siècle, les citadins devaient s'armer de patience pour sortir de la ville et parcourir les chemins de campagne. Plus leurs destinations de villégiature étaient éloignées, plus le trajet devenait pénible. Pour franchir de plus grandes distances, le fleuve Saint-Laurent permettait des transports plus rapides que la calèche. Par contre la chaloupe, la goélette et le bateau à vapeur dépendaient trop souvent des éléments naturels. En aval de Québec, le chemin de fer allait tout changer car il apportait la sûreté du déplacement sur terre avec la rapidité et la qualité de l'accueil.

Partir en villégiature

Certaines familles aisées de Québec qui voulaient fuir la chaleur et quitter la ville et ses saletés, se rendaient dans les environs, à Sillery, sur le chemin Sainte-Foy, à Beauport ou Lévis. D'autres, qui désiraient un plus grand dépaysement n'hésitaient pas à parcourir de grandes distances pour mieux profiter de l'air frais du Bas-Saint-Laurent. À la hauteur de Kamouraska et de Charlevoix, l'éten-

due plus importante du fleuve amenait une brise quasi permanente, chargée d'effluve d'algues et d'air salé, très bénéfique pour la santé.

Les chemins royaux tracés à la fin du XVIIIe siècle étaient parfois difficiles à parcourir en calèche. Trop souvent sinueuses et remplies d'ornières, les routes ralentissaient leurs dé-

placements comme le raconte le seigneur de Saint-Jean-Port-Joli, Philippe Aubert de Gaspé, dans ses livres, *Les Anciens Canadiens* et *Mémoires*. Il en savait long sur le sujet puisque dès son jeune âge et comme étudiant au Petit Séminaire, il a dû se déplacer entre Québec et sa place natale. Plus tard, en tant qu'avocat, il eut à plaider à la cour de Kamouraska. Ainsi, lorsqu'il décrit les routes d'en bas de Québec, il nous dépeint les problèmes rencontrés par ceux qui traversaient la savane du Cap-Saint-Ignace. «*Cette malheureuse savane faisait autrefois le désespoir des voyageurs, non seulement l'automne et le printemps, mais aussi pendant les années de sécheresse...*»¹.

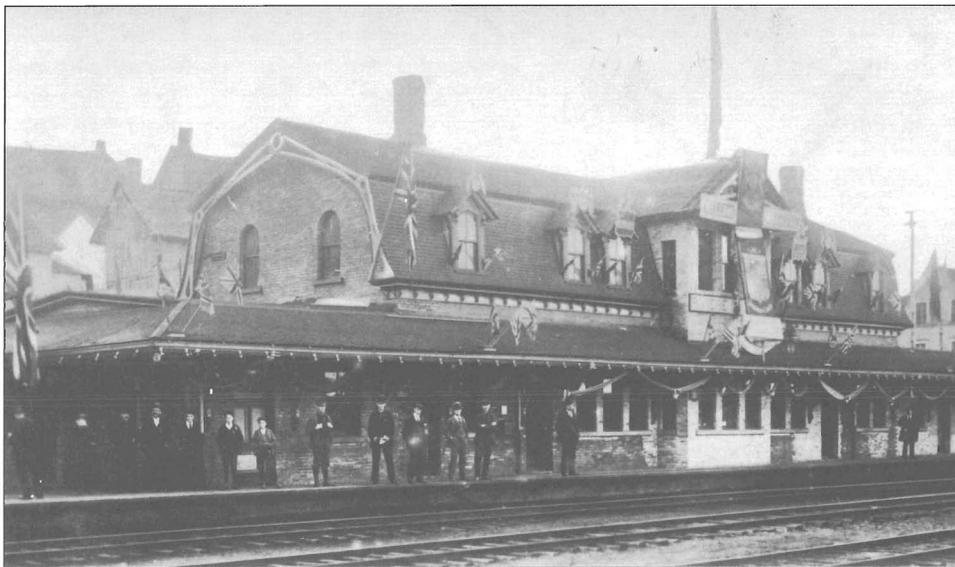
Pendant la belle saison, le fleuve offrait de meilleures facilités de déplacement. Ainsi une chaloupe ou une goélette transportait les passagers et leurs bagages à bon port, et cela au gré des vents, des marées et du courant. Cependant, le voyage se prolongeait si le vent ne se présentait pas au rendez-vous, ou il était retardé en cas de tempête. Dans les années

1810, des familles fréquentaient déjà la plage de Kamouraska. Puis, des excursions en bateaux à vapeur s'organisèrent occasionnellement entre 1821 et 1841 à destination de cette place d'eau ainsi qu'à Charlevoix. Ces *steamers* se propulsaient sans trop d'encombre grâce à deux roues à aubes latérales actionnées par un engin. Cependant, à partir de Montmagny, l'emploi de l'eau salée dans les bouilloires les encrassait et obligeait régulièrement un nettoyage complet².

Après les terribles épidémies de typhus et de choléra des années 1830, quitter la ville devenait nécessaire. Les familles aisées migraient pour la belle saison, toujours plus loin, même jusqu'à Rivière-du-Loup et Cacouna. Pour plus d'accommodements, à partir de 1842 des bateaux à vapeur (*North America, Pocahontas*) offrirent deux départs hebdomadaires vers les stations balnéaires du Bas-Saint-Laurent. Même si les voyages sur le fleuve avaient été améliorés et accélérés, la brume et les forts vents retardaient parfois les

traversées et occasionnaient souvent de nombreux maux aux passagers³.

À partir de 1858, les voyageurs purent emprunter un autre moyen de transport puisque la compagnie du Grand Tronc construisit une ligne de chemin de fer. Celle-ci se rendit en premier lieu à Montmagny, puis continua sa pénétration sur le sol



La gare de L'Intercolonial à Rivière-du-Loup (Collection Richard Michaud).

bas-laurentien pour atteindre Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle (Saint-Pacôme), Saint-Pascal et Rivière-du-Loup. Les localités de la rive sud et leurs stations balnéaires acquièrent ainsi une prédominance indéniable sur celles de la rive nord du Saint-Laurent. La prolongation du rail vers Métis et les provinces Maritimes va confirmer l'avantage de la terre sur la mer.



La gare de Cacouna vers 1912 (Édition É. Rivard, Collection Richard Michaud).

La construction du chemin de fer au Bas-Saint-Laurent

Avant 1850, lorsque le fleuve Saint-Laurent se figeait sous une ample couche de glace, aucun navire n'y circulait. Seules les routes pouvaient servir au transport des marchandises et au déplacement des voyageurs entre les différents endroits. Comme les chemins étaient de qualités variables et presque inutilisables en période de dégel, la construction d'une voie ferrée pouvait éliminer tous ces inconvénients.

Au cours des années 1840, on entreprit les premières démarches et explorations dans la région car des hommes d'affaires

Le poème suivant explique bien par quels moyens différents le citadin se rendait à la campagne:

Kamouraska

*Dans la cité de Montréal,
Tel qu'un brûlant cratère,
Du soleil le feu tropical
Embrasait l'atmosphère.
Combien, pensais-je, on est heureux
De respirer la brise!
J'y rêvais, comme les Hébreux
À la terre promise.
Soudain je dis Eureka!
Allons à Kamouraska.
Suivant mon projet, aussitôt
Je retiens une place
À bord d'un superbe steamboat
Et je franchis l'espace.
Québec dont le bon peuple dort,
Au lever de l'aurore,
Me reçoit dans son vaste port
Que tant d'attrait décore.
Moi, du vieux Stadacona
Je vole à Kamouraska.*

*Comme un coursier docile au frein,
Que son ardeur emporte,
La locomotive, à grand train,
Sur les rails me transporte.
Nos voyageurs à vol d'oiseau,
Un joli paysage,
Dont j'abrège ici le tableau,*

*Charme notre passage.
Bientôt on me débarqua
auprès de Kamouraska.
Bâti sur un coteau riant,
Ce gracieux village,
Domine le fleuve géant
Qui baigne son rivage.
Quand le souffle des vents ridait
La surface de l'onde,
Mon regard au loin poursuivait
Quelque nef vagabonde.
Quel peintre au moins ne croqua
Ton site, ô Kamouraska.
Des îles aux flancs rocaillieux
Où la houle s'arrête,
Préservent ce port spacieux
Des chocs de la tempête.
Dans son mouvement éternel
Ici, le flot s'élève,
Puis, sous le bras de l'Éternel,
Il laisse à sec la grève;
Mais jamais il n'attaqua
Les murs de Kamouraska!*

*D'ici j'aperçois les vaisseaux
Dont la mâture penche
Et qui, pour sillonner les eaux,
Tendent leur voile blanche.
J'admire ces steamers puissants
Dont le sombre panache,*

*Au-dessus des flots mugissants,
Dans les airs se détache.
Oh! quel beau panorama
Autour de Kamouraska!*

*L'observateur découvre ici
De gentilles brunettes,
Quelquefois des blondes aussi,
Qui ne sont point coquettes.
Du beau sexe, en ville, le fard
Rehausse la parure;
Sur ces bords il trouve que l'art
Ne vaut pas la nature.
Qui donc ne vous remarqua,
Belles de Kamouraska!*

*Touristes, joyeux amateurs
De la vague salée,
Peintres, vers ces bords enchanteurs
Prenez votre volée,
Le ciel est pur; l'eau qu'on y boit
Est exquise et limpide.
Au front des gens on aperçoit
Un air gai qui déride.
Vienne ou non le choléra,
Courez à Kamouraska!*
A. Marsais

*Kamouraska, 4 juillet 1868
Journal Le Canadien, 15 juillet 1868.*

songeaient à établir un lien entre les ports de l'Atlantique et les villes de Québec et de Montréal. En 1846, les gens du Bas-Saint-Laurent se réunirent afin d'appuyer la construction de cette ligne. Le journal *Quebec Morning Chronicle* relate les arguments de ces derniers qui voyaient là un excellent moyen de développer leur coin de pays et une bonne façon d'expédier leurs produits vers les grands marchés⁴. Relancé de nouveau en 1849, ce projet ne se concrétisa pas⁵.

Cinq ans plus tard, la compagnie le Grand Tronc proposa d'établir une voie ferrée entre Québec et Trois-Pistoles. Sa construction s'arrêta à Rivière-du-Loup et la gare y fut inaugurée officiellement en juillet 1860⁶. Ce chemin de fer, avec un train journalier pour le Bas-Saint-Laurent, fournissait aux touristes un lien plus régulier que les bateaux à vapeur de la ligne du Saguenay. De plus, la compagnie offrait aux visiteurs de Montréal et de Québec, pour la fin de semaine, des parcours «express» pour Cacouna ainsi que des voyages organisés pour passer une journée dans un endroit de villégiature. Le début de la guerre de Sécession aux États-Unis en 1861 ferma aux familles canadiennes l'accès aux stations balnéaires de la côte est américaine, soit Saratoga, Newport, etc. Ce qui obligea de nombreuses familles à modifier leurs habitudes et changer leurs destinations. Elles se joignirent aux nombreux visiteurs qui fréquentaient déjà le Bas-Saint-Laurent. Cet afflux de voyageurs profita au chemin de fer et aux bateaux de la Ligne de l'Eau Salée.



Deux jeunes dames devant la gare de Cacouna vers 1890 (Photo: Mary Tudor Montizambert, source: David Crombie).

La construction de l'Intercolonial à Cacouna

En 1867, à l'époque de la Confédération, les autorités créèrent une compagnie gouvernementale, l'Intercolonial avec mandat de construire une ligne de chemin de fer à partir de Rivière-du-Loup pour relier les Maritimes au reste du Canada. La compagnie expropria les terrains nécessaires, divisa le tracé en sec-

tions d'une vingtaine de milles et fit appel aux soumissionnaires. Cacouna était dans la première section⁷.

L'entreprise des deux frères Worthington qui décrocha le contrat s'engagea à niveler le tracé de Rivière-du-Loup à Saint-Éloi. Lors des travaux préliminaires, elle embaucha une armée de charretiers, de 200 à 300 hommes⁸, pour pelleter et charroyer de la terre afin de préparer les assises nécessaires à la pose des rails. L'équipe de cantonniers se composait d'agriculteurs de la région et de travailleurs de l'extérieur. Ces derniers campaient sur place et se ra-

vitailaient auprès des habitants du deuxième rang. Durant les travaux, ceux-ci écoulaient facilement les produits de la ferme et n'avaient plus à se déplacer pour les offrir aux hôtels ou aux villégiateurs. La rareté fit monter les prix.

Les agriculteurs du deuxième rang et du Reste virent la construction de la voie ferrée comme une source de revenu, mais ils en réalisèrent assez vite les inconvénients: leurs terres, maintenant scindées en deux morceaux, devenaient plus difficiles d'accès pour les travaux des champs et le déplacement des animaux. Des accidents survinrent ce qui obligea la compagnie à mieux clôturer. De plus elle dut installer des passages à niveau puisque les bêtes s'effarouchaient au son de la cloche et du sifflet de la locomotive à vapeur. Mais c'était le progrès! Défense d'y laisser paître les animaux... Les abords de la voie ferrée appartenaient maintenant à la compagnie l'Intercolonial et celle-ci allouait par bail la coupe du foin au plus offrant.



L'arrivée du train vers 1890. Un wagon est garé sur la voie d'évitement (Photo: Mary Tudor Montizambert, source: David Crombie).

La gare de Cacouna

Lors du dépôt des plans, les ingénieurs de la compagnie avaient ignoré Cacouna préférant placer la gare à Saint-Arsène. Les gens de Cacouna en désaccord avec ce choix exercèrent des pressions en haut lieu. Ainsi, en 1871, lors du séjour du gouverneur général du Canada, Lord Lingstar, à l'hôtel St. Lawrence Hall, le maire Benjamin Dionne, au nom du conseil municipal, insista dans son discours de bienvenue sur l'importance pour Cacouna d'avoir sa propre gare pour accueillir adéquatement l'afflux des touristes en été. De plus, il mentionna que la route du Reste, qui croisait le tracé de la ligne de chemin de fer, était une des principales routes

de sortie des paroisses de colonisation. Lord Lingstar accueillit la requête et mentionna qu'il en ferait part à qui de droit⁹.

En février 1872, le Conseil du comté de Témiscouata appuya la demande de Cacouna tout en recommandant de laisser une gare à Saint-

Arsène¹⁰. La compagnie entérina la décision et la gare de Cacouna fut construite et inaugurée en juillet. Pendant près de quatre ans, les trains de la compagnie du Grand Tronc l'utilisèrent, puis ils furent remplacés par ceux de l'Intercolonial.

La compagnie proposait, durant la belle saison, des trains spéciaux pour les gens d'affaires de Montréal et de Québec qui pouvaient descendre passer la fin de semaine, avec leurs familles, en villégiature dans la région. Le vendredi soir, l'«express» de Cacouna amenait les financiers et les ramenait le dimanche soir vers les grands centres.

Au début de l'été, la gare de Cacouna n'était pas comparable aux autres stations. De nombreuses familles anglophones, accompagnées de leurs domestiques, arrivaient avec leurs multiples malles contenant lingerie, literie, coutellerie en argent; en un mot, tout le nécessaire pour leur séjour.



Un groupe de touristes attendant un cocher à la gare de Cacouna vers 1890 (Photo: Mary Tudor Montizambert, source: David Crombie).

Souvenirs d'Andrew Dunnigan

Dès son jeune âge, son père l'envoyait «quérir» en voiture à cheval les bagages d'une famille d'estivants de Cacouna. Comme il lui manquait un peu de muscles, il dut utiliser astuces et trucs pour charger les grosses malles de voyages bardées de bois et de métal à partir du wagon. Le postillon lui donnait parfois un coup de main. À la fin de l'été, avant l'ouverture des classes, il lui fallait répéter à l'inverse la manœuvre puisque les familles quittaient Cacouna pour regagner leurs «homes».

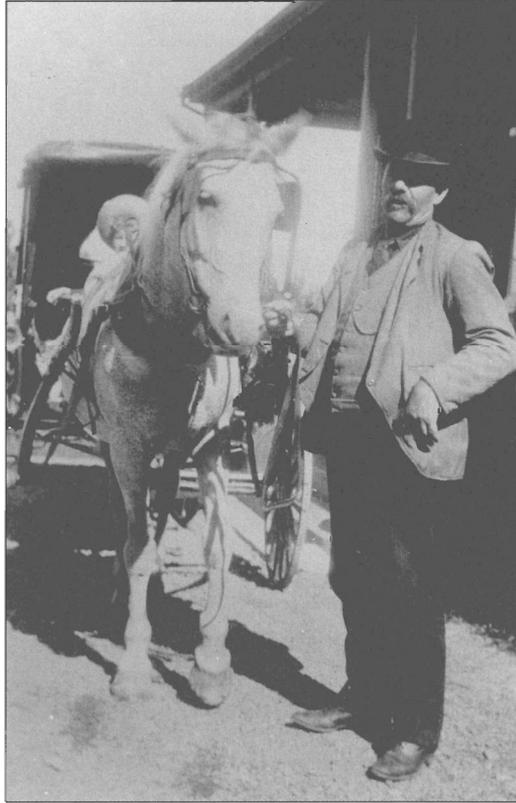
L'apparition des automobiles sur les chemins de campagne allongea le temps du parcours... En effet, à la noirceur, les chevaux s'effarouchaient facilement à la vue des lampes d'autos. Il faut dire que dans les années 1920, les animaux n'étaient pas encore habitués à ces véhicules bruyants et, à chaque rencontre, il devait descendre de la voiture pour tourner la tête des chevaux dans une autre direction¹¹.

Sur le chemin se rendant à Cacouna, la beauté de la campagne atténuait quelque peu la fatigue du voyage. À l'été 1884, une journaliste américaine, Annie Howells Fréchette, fit le trajet. Dans une de ses chroniques, elle nous fait découvrir le panorama de cette époque: (...) le chemin étant élevé, vous voyez assez loin. Vous continuez sur la route à travers de petits bois et de belles fermes qui possèdent de grandes granges et cela ferait croire aux gens de l'ouest que nous avons des récoltes formidables. Mais une meilleure connaissance du pays nous apprend que le climat en hiver n'est vraiment pas facile. Le fermier doit donc fournir un habitat chaud à tout son bétail durant la saison froide et doit prévoir des hangars et autres dépendances qui doivent être très solides... c'est pourquoi les granges servent aussi

d'étables. Un autre élément du paysage remarquable qui ajoute beaucoup de pittoresque, c'est le moulin à vent que chaque ferme possède et qui sert aux gros travaux. Il y a aussi les anciens fours extérieurs qui appartiennent soit à une famille ou à deux et qui servent à la cuisson hiver comme été... car il y a un bon nombre de bouches à nourrir dans les familles canadiennes-françaises et cela prend beaucoup de pain. On est au pays des mangeurs de pains. Toutes ces choses, nous avons beaucoup de temps pour les observer et les discuter puisque notre cheval en était un qui nous menait en ayant l'air de ne pas avancer, ce qui nous fit nous demander, à la fin, comment nous étions arrivés à destination. (Traduction libre.) Journal Quebec Morning Chronicle, 26 juillet 1884.

Certains agriculteurs de Cacouna offraient leurs services comme « taxis » et ces cochers amenaient de la gare les voyageurs vers les hôtels ou à leurs résidences d'été. Parmi leurs clients, des gens bien nantis, présidents ou directeurs de compagnie, arrivaient à bord de leurs propres wagons qui, le temps de leur séjour, étaient garés sur une voie d'évitement. Durant les années 1930 et 1940, le Canadien National, pour accommoder ses clients, gara un wagon-lit près de la gare. Au cours de la soirée, ces voyageurs munis de leurs billets montaient à bord, occupaient leurs couchettes et, tard dans la nuit, attendaient que l'*Ocean Limited* s'arrête et qu'on attache le « char » au reste du train¹².

Le chef de gare demeurait avec sa famille au deuxième étage de la bâtisse et veillait, en tout temps, à la bonne marche des opérations. Parfois un télégraphiste (agent de gare) ou un manutentionnaire (baggage master) répondait à la clien-



Un des nombreux cochers de Cacouna vers 1890 (Photo: Mary Tudor Montizambert, source: David Crombie).

tèle. Mais bien souvent la même personne pouvait accomplir tout le travail, les membres de la famille étant souvent mis à contribution. Les enfants balayaient l'entrepôt de marchandises où se trouvaient les commandes des commerçants de Cacouna. De 1935 à 1941, entre deux passages de train, l'« agent de station », Raoul Lemieux, portait régulièrement à Cacouna les télégrammes annonçant les résultats de la Bourse aux hommes d'affaires en villégiature¹³.

Dans le Bas-Saint-Laurent, les routes s'améliorant peu à peu et l'automobile gagnant la faveur des voyageurs qui ne dépendaient plus maintenant des horaires, le nombre de passagers débarquant à Cacouna comme à d'autres endroits diminua et certaines gares s'avèrent de moindre utilité. En 1963, celle de Cacouna fut démolie¹⁴. Malheureusement bien d'autres stations de chemin de fer sont disparues sous le pic des démolisseurs (Rivière-du-Loup, Saint-Pacôme, Saint-André, Saint-Arsène, L'Isle-Verte, etc.).

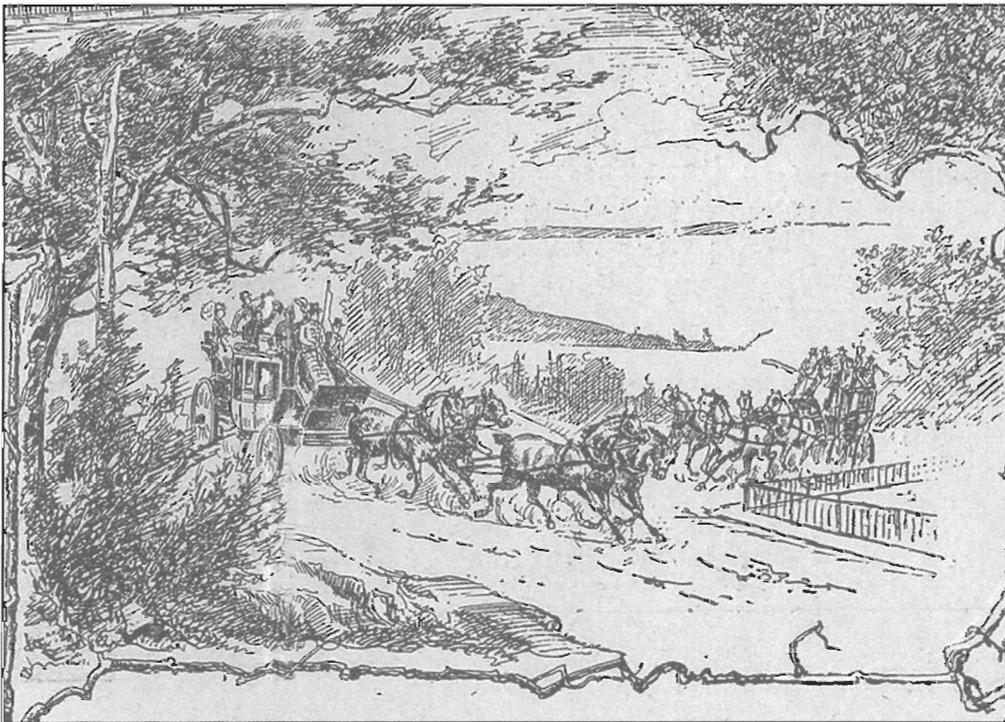


Illustration tirée du dépliant publicitaire du St. Lawrence Hall de Cacouna, 1901 (Gravure d'Eugene Haberer, Musée du Château Ramezay).

et l'Ouest. mercredi et vendredi de la

A. GABOURY,
Secrétaire
de la Compagnie des Remorqueurs.
Québec, 3 juillet 1867.

Chemin de fer
DU
GRAND TRONC.

Changement d'heure sur la division de la Rivière-du-Loup, commençant **Mardi, le 2 juillet.**

L'EXPRESS laissera la **Pointe-Lévis**, le
Mardi et Jeudi à 9,00 a m
Du à la **Rivière-du-Loup** à 2,30 p m
Malle quotidienne (excepté les Dimanches)
partira de la **Pointe-Lévis** à 12,30 p m
Du à la **Rivière-du-Loup** à 8,55 p m
Le convoi d'excursion partira de la **Pointe-Lévis** le Samedi à 3,10 p m
Du à la **Rivière-du-Loup** à 9,05 p m

RETOUR.

L'Express laissera la **Rivière-du-Loup** les
Mercredi et Vendredi à 4,00 p m
Du à la **Pointe-Lévis** à 8,30 p m
Malle quotidienne (Dimanches exceptés)
laissera la **Rivière-du-Loup** à 7,00 a m
Du à la **Pointe-Lévis** à 4,00 p m
Le convoi d'excursion partira de la **Rivière-du-Loup** les **Lundis** à 5,45 a m
Du à la **Pointe-Lévis** à 11,15 a m

C. J. BRYDGES,
Directeur-Général.
Pointe-Lévis, 3 juillet 1867.—6f

Publicité du Grand Tronc.



Une jeune dame attendant le train à la gare de Saint-Pacôme. Ce bâtiment fut construit par la Compagnie du Grand Tronc en 1859.

(Photo: Mary Tudor Montizambert, source: David Crombie).

Notes

Cet article est en partie tiré du numéro spécial du journal *EPIK* de Cacouna, *Les cinq rangs du Grand Cacouna*, publié en juillet 2001. Nous tenons à remercier Yvan Roy pour l'impression de certaines photographies ainsi que Richard Michaud pour le prêt de certaines cartes postales tirées de sa collection.

- 1 Philippe Aubert De Gaspé, *Les Anciens Canadiens*, Montréal, Librairie Beauchemin, 1925 p. 296. Voir aussi, *Mémoires*, Québec, 1866, 565 p.
- 2 Lynda Dionne et Georges Pelletier, «Rivière-du-Loup, Une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907», *Du Souvenir au Devenir*, La Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup, Rivière-du-Loup, 2000, p. 11C-118.
- 3 *Ibid.*
- 4 *Journal Quebec Gazette*, 16 février 1846.
- 5 *Journal Quebec Gazette*, 2 mars 1849.
- 6 *Journal Quebec Morning Chronicle*, 2 juillet 1860.
- 7 *Journal Quebec Morning Chronicle*, 9 août 1869.
- 8 *Idem*, 26 juillet 1869. De 12h00 à 1500 hommes sont employés par les constructeurs sur les différentes sections en construction.
- 9 *Journal L'Événement*, 17 août 1871.
- 10 *Journal L'Événement*, 21 février et 11 mars 1872.
- 11 Témoignage d'Andrew Dunnigan, 2001.
- 12 Témoignages de Rober Leclerc, 1997, Joseph Daris et Antonin Lemieux, 2001.
- 13 *Recensement de 1891*, Archives nationales du Canada et témoignage d'Antonin Lemieux, 2001.
- 14 Témoignage d'Antonin Lemieux, 2001.