

# Étude sur la croissance générée par le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (1871-1921)

par Richard Leclerc, Ph.D

**A**u cours de la période 1871-1921, la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean est orientée vers des activités du secteur primaire. Cependant, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle et dans les années subséquentes, le secteur secondaire accapare une place de plus en plus importante. Au coeur de cette économie, l'agro-forestier occupe une place de choix en raison des richesses naturelles dont est pourvu ce territoire. Ces ressources, tirées de la terre, constituent une condition géographique fondamentale propre au territoire. Toutefois, l'absence de moyens de transport efficaces retarde leur mise en valeur pendant plusieurs années. Le développement économique régional s'accélère avec le chemin de fer Québec et du Lac St-Jean (QLSJ), dont la mise en place privilégie l'introduction de méthodes favorisant la production à grande échelle dans des secteurs qui sont reconnus traditionnellement pour leur faible productivité. Cela est devenu nécessaire avec la demande croissante en produits agricoles et forestiers. Le rail a pour conséquence de réorganiser et de vivifier les échanges économiques interrégionaux entre les régions desservies par le QLSJ et l'extérieur, tout en octroyant une plus-value à la production et aux biens-fonds des territoires traversés, satisfaisant ainsi les ambitions des promoteurs ferroviaires.

Le transport sur rail s'avère particulièrement adapté pour exporter des marchandises vers les grands marchés, sachant que ce mode permet de les déplacer sur de grandes distances dans un temps réduit et tout au long de l'année. Toutefois, les tarifs imposés par le QLSJ étant substantiellement élevés, tandis que la marge de profits sur la vente de matières premières non transformées est réduite, les agricul-

teurs et les industriels de la région doivent se tourner vers des produits expédiés ayant une valeur ajoutée bonifiée en vue de rentabiliser leurs opérations.

Le chemin de fer favorise la métamorphose de la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il entraîne l'addition, au processus de production primaire ayant prévalu jusqu'à l'apparition de ce mode de transport, des étapes de transformations additionnelles accomplies localement, lesquelles n'existent que de façon artisanale ou étaient dévolues avant aux entreprises de la ville de Québec. Par exemple, à l'état brut, le blé ne possède qu'une faible valeur marchande mais, à l'intérieur d'un wagon, il occupe plusieurs mètres carrés, ce qui ne s'avère pas rentable pour l'expéditeur qui doit payer des tarifs élevés établis en fonction de la superficie occupée. Afin d'annihiler ses pertes et de maximiser son profit, il sera tenté de transformer son blé en farine pour maximiser les bénéfices qu'il peut en tirer, tout en réduisant l'espace requis au sein d'un wagon. Ceux qui n'effectuent pas ce virage en se cantonnant dans la transformation sommaire des ressources du pays voient leurs coûts de production augmenter et sont condamnés à la faillite:

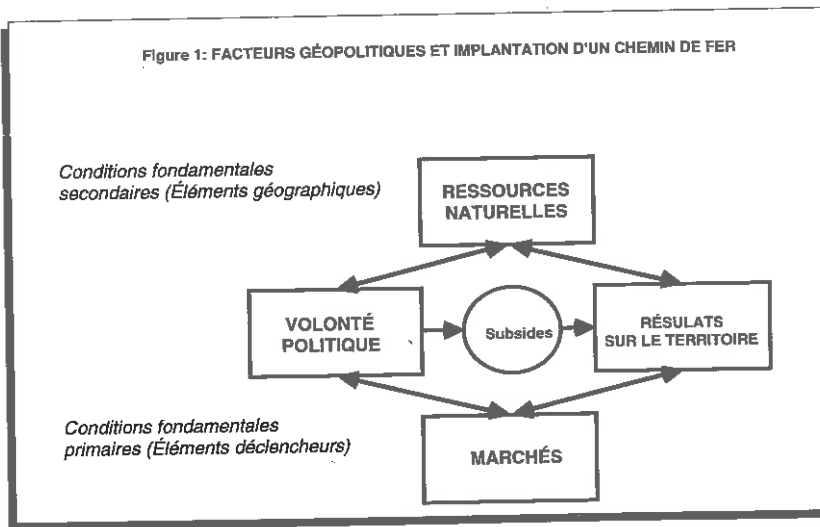
*Un moulin à scie tourne à Saint-Gédéon; le colonel B.A Scott, un des promoteurs du chemin de fer, installe à Roberval, près de l'embouchure de l'Ouïatchouaniche, une grande scierie qui occupe jusqu'à 300 hommes. Mais ces usines étaient beaucoup plus mal placées pour l'exportation que celles du Saguenay; les expéditions par voie ferrée sont très onéreuses; la scie-*

*rie Scott se ruine et ferme en 1910. [...] La construction de la voie ferrée galvanise pour un temps les activités; mais le chemin de fer, avec ses tarifs, ne pouvait rajeunir efficacement le sciage. C'est alors qu'apparut un nouveau type d'utilisation du bois, la fabrication de la pâte à papier, la pulpe.<sup>1</sup>*

Cette réalité, qui sera analysée dans cet article, constitue une démonstration indéniable que le chemin de fer modifie la structure économique traditionnelle du Saguenay-Lac-Saint-Jean en introduisant, dans quelques secteurs, des techniques de production industrielle, lesquelles sont essentielles en vue d'assurer la croissance régionale qui, désormais, sera liée intimement aux exigences venues de l'extérieur. Toutefois, ce moyen de transport n'a pas «bâti» de toutes pièces ce développement par sa seule présence. La mise en service d'une telle infrastructure repose sur certaines conditions fondamentales préalables (p. ex. présence d'un marché externe). A l'opposé, sans service ferroviaire, ces conditions ne peuvent être valorisées et comblées. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Haut-Saguenay par rapport au Lac-Saint-Jean est favorisé par l'industrialisation parce qu'il détient des avantages géographiques supérieurs, comme la présence d'un énorme potentiel hydraulique, facteur permettant d'y accueillir plusieurs manufactures, grandes consommatrices d'énergie électrique.

Dans cette démarche, des facteurs géopolitiques assurent ou annihilent l'éventuel succès d'un chemin de fer (figure 1). En tant qu'instrument, le rail constitue la courroie de transmis-

Figure 1: FACTEURS GÉOPOLITIQUE ET IMPLANTATION D'UN CHEMIN DE FER



sion permettant d'octroyer un essor à un territoire privilégié par l'abondance de facteurs géographiques monnayables sur les marchés nationaux et internationaux, mais où l'isolement constitue un handicap sérieux à l'exploitation de ces ressources.

Dans un premier temps, des conditions géographiques fondamentales, telles que la présence de richesses naturelles ou de facteurs biophysiques favorables, doivent figurer en bonne place suivant les ambitions investies par les développeurs de territoires. Dans le cas du Québec et du Lac-St-Jean, la colonisation et l'exploitation d'un bassin potentiel immense de production de denrées alimentaires ainsi que de bois sont leur convoitise. Les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean sont favorisés par des milliers d'hectares de terres possédant un bon potentiel agricole, ainsi que d'un couvert forestier abondant. Ces avantages stratégiques constituent des atouts indéniables qui motivent les entrepreneurs à construire la voie ferrée translaurentienne.

Toutefois, ces seules conditions ne sont pas garantes du succès d'une telle entreprise. La seule présence de ces facteurs n'est pas suffisante, il faut des éléments décisionnels beaucoup plus puissants. Un élément déclencheur de première importance, qui constitue la condition fondamentale primaire, doit être présent, c'est-à-dire la détermination politique et sociétale de désenclaver la région et d'y construire un chemin de fer. La mise en valeur des dispositions géographiques inhérentes à un territoire repose sur la volonté des

parlementaires québécois et canadiens qui détiennent les leviers de ce développement. Le chemin de fer Québec et du Lac St-Jean, comme la plupart des petites compagnies ferroviaires nord-américaines de l'époque, ne disposent pas des ressources financières qui leur permettraient d'amortir intégralement, par des capitaux privés, les frais de construction de leur infrastructure. L'aide généreuse des gouvernements est alors ardemment réclamée.

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean profite, à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, d'une série d'événements issus de l'environnement national et mondial qui façonne son essor et motive les gouvernants à débloquer les fonds nécessaires pour la concrétisation du projet. Cette conjoncture, alliée à l'apport du chemin de fer, favorise l'exportation des matières premières dont certaines sont transformées dans la région. Ce dernier processus, surtout perceptible dans l'industrie laitière, est appuyé par de multiples innovations technologiques qui bouleversent les techniques de fabrication jusque-là en usage, concourant ainsi aux nouvelles exigences imposées par le transport sur rail.

L'urbanisation des nations de l'Amérique du Nord et de l'Europe appuie une augmentation de la demande pour des biens agricoles. Le marché mondial étant en expansion, la bourgeoisie québécoise, ayant exprimé à de nombreuses reprises sa volonté de participer et de récolter les fruits de ce défi, supporte ardemment l'ouverture de ce grenier qui doit concourir à la concrétisation de leurs ambitions géopolitiques et géo-économiques.

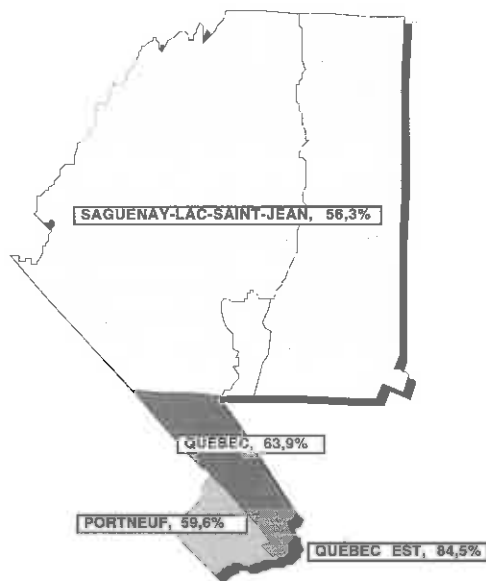
L'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean s'étant fondé sur l'agro-forestier, il n'est pas étonnant que c'est autour de ce secteur que gravitera l'étude de cas. L'analyse portera sur six variables principales, lesquelles seront établies à partir des données tirées des recensements du Canada et des statistiques annuelles publiées par le ministère canadien des Chemins de fer et Canaux.

### L'affectation du sol: Les cultures

Pour l'ensemble de la période, les agriculteurs jeannois et saguenayens pratiquent une agriculture de type mixte, laquelle est de moins en moins orientée vers la rencontre des seuls besoins de subsistance familiale au profit de la satisfaction d'une demande générée par les centres urbains régionaux, nationaux, ainsi que par certains marchés internationaux comme la Grande-Bretagne. Tout en répondant aux attentes locales, les excédents de production de plus en plus fréquents, par suite de l'amélioration des techniques agricoles, sont destinés au circuit commercial. Les terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean sont consacrées à la culture des plantes fourragères qui servent notamment à nourrir le bétail ainsi qu'aux cultures maraîchères (p. ex. pommes de terre). Dans un contexte où l'agriculture s'adapte aux mécanismes des prix, fondements du capitalisme, cette activité fait miroiter des revenus intéressants et amène plusieurs colons à s'y intéresser plutôt qu'à dépendre uniquement des chantiers forestiers.

Entre 1881 et 1921, l'ensemble des superficies vouées aux récoltes progresse de façon très rapide au Saguenay-Lac-Saint-Jean tandis que, dans les comtés de Portneuf, Québec et Québec-Est, la croissance est plutôt modérée. L'avoine et la pomme de terre s'accommodant des conditions biophysiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il n'est pas étonnant de constater que ce sont ces cultures qui s'y développent. L'avoine connaît une progression forte dans la région, comparative-ment aux autres comtés où la tendance enregistrée est plus faible. De 1891 à 1901, ce mouvement se poursuit mais d'une manière moins fulgurante, alors qu'au cours de la décennie suivante, une chute importante est relevée, la-

Figure 2: RATIO VACHES LAITIÈRES/BOVINS PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT, 1901



Echelle 1:3 200 000

Source: Recensement du Canada.

quelle est suivie par une nouvelle remontée durant la décennie 1920.

Les espaces cultivés consacrés à la pomme de terre sont très stables tout au cours de ces cinquante années, à l'exception de la décennie 1911, où une augmentation notoire est enregistrée. Peu de pommes de terre étant exportées, elles servent surtout à combler la consommation locale.

Quant au foin, la situation qui prévaut est très différente. Depuis 1871, une popularité sans cesse grandissante est relevée dans tous les comtés traversés par le rail. Cette croissance coïncide avec la conversion de l'agriculture vers l'élevage des animaux. La plante fourragère, qui constitue une excellente source alimentaire pour les animaux de la ferme, occupe une superficie de plus en plus importante. Toutefois, l'apport de ces cultures au

*produit régional brut* occupe un rôle de plus en plus secondaire, sachant que l'industrie laitière devient rapidement la base de l'économie agricole régionale et québécoise. En 1901, 47,9% des fermes produisent du lait destiné au circuit commercial; ceci démontre les progrès rapides effectués par ce secteur en quelques années.

Cette transformation s'avère nécessaire sachant que la qualité des sols et le climat handicapent une saine compétition d'égal à égal avec l'ouest canadien ou avec les maraîchers des basses-terres du Saint-Laurent où les taux de productivité pour la culture du blé sont supérieurs<sup>2</sup>. Ainsi, la concurrence féroce menée par les producteurs céréaliers des provinces de l'intérieur alliée à une politique tarifaire du QLSJ, mal adaptée aux caractéristiques du blé, contribue au déclin rapide des superficies qui lui sont consacrées.

Toutefois, le Saguenay-Lac-Saint-Jean demeure un important producteur de blé par rapport aux autres régions dont la courbe est descendante. Nonobstant, depuis 1881 et malgré les pointes de 1911 et 1921, la production pour la période 1881-1921 repose sur une variation globalement négative, consacrant à long terme le déclin de cette culture au profit d'activités plus rentables pour les fermiers.

Dans les premiers temps de la colonisation, le blé assure aux familles rurales le pain quotidien. Avec le nouvel ordre économique de spécialisation des régions, en fonction de leur potentiel optimal qui s'impose progressivement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les agriculteurs saguenayens et jeannois doivent réorienter l'utilisation de leurs champs en optant pour des activités qui maximiseraient le potentiel de leur ferme. Le choix de quelques activités gagnantes, au détriment d'une approche éparse et à long terme inféconde plus arrimée à l'autosuffisance alimentaire du ménage, devient graduellement la règle dans la région, principalement dans le rayon d'influence du QLSJ.

### Le cheptel

Avec la culture, la production animale occupe une place de choix dans les activités agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dès 1873, la baisse des prix des fruits et légumes, ajoutée à une demande en progression pour la production bovine et les produits laitiers, favorise une réorientation de la vocation de plusieurs entreprises agricoles québécoises<sup>3</sup>.

Cette conversion est soutenue par des organismes à vocation agricole publics et privés, comme la Société d'industrie laitière de la province de Québec, créée en mai 1882 par une loi de l'Assemblée législative. S'appuyant sur la demande croissante des marchés pour les produits laitiers, la Société y voit une occasion idéale pour donner une impulsion nouvelle à un secteur à bout de souffle. Une telle initiative devait favoriser une augmentation des revenus des agriculteurs dans le dessein qu'ils puissent surpasser le seuil de la subsistance et persister dans ce secteur. De plus, cette nouvelle approche tablant sur l'élevage a l'atout de

rendre les cultivateurs moins dépendants des contraintes pédologiques et climatiques qu'imposent certains sols aux cultures. L'industrie laitière confère une stabilité de revenus dans un pays où les conditions biophysiques ont une influence déterminante sur le rendement des cultures.

Parmi les types d'élevage, la volaille prédomine partout tandis que les bêtes à cornes, en majorité composées de vaches laitières, sont en progression en se situant au second rang parmi le cheptel. La production laitière constituant une des assises majeures de l'économie agricole de la région et du Québec, il n'est pas étonnant de constater que, pour la période de référence, la plupart des bovins sont des vaches laitières, le reste étant constitué des bêtes destinées à la boucherie.

La nouvelle prospérité des agriculteurs québécois repose désormais sur la vente du lait. L'analyse du ratio vaches laitières/bovins fournit un indice particulièrement intéressant quant à l'impact du transport ferroviaire dans ce secteur. De l'étude de ces chiffres, il ressort clairement que, plus une région est située à proximité d'un lieu de commercialisation, plus ce rapport est élevé (figure 2). Le comté de Québec-Est en constitue un exemple frappant. En 1901, son ratio est le plus important enregistré parmi les territoires traversés par le QLSJ, soit 84,5%.

Liang (1982) en arrive à un constat identique dans une étude sur le développement ferroviaire en Chine et son influence sur l'essor de l'agriculture au cours des années 1875 à 1935<sup>4</sup>. Le géographe a relevé l'existence d'une forte adéquation entre la localisation d'une ferme, son niveau de production pour des denrées destinées au circuit commercial et la distance à parcourir pour atteindre les marchés.

Avant l'ouverture du chemin de fer, la part du Saguenay-Lac-Saint-Jean (47,2%) est inférieure à la situation prévalant dans les comtés de Portneuf (50,6% en 1871 et 50,9% en 1881) et Québec (63% en 1871 et 66,7% en 1881). A partir du recensement de 1891, un changement majeur est relevé découlant directement de la mise en opération du chemin de fer. L'accès au marché de la ville de Québec donne une puissante impulsion à l'industrie

laitière jeannoise et saguenayenne. En une seule décennie, le nombre de vaches laitières gagne une part de 10,2%, sur l'ensemble des bovins présents dans la région. Le même phénomène ressort dans le comté de Portneuf avec une progression de 8,7%. Toutefois, au cours des trois premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, les ratios relevés fléchissent malgré une progression du cheptel, en raison d'une saturation des marchés intérieurs et extérieurs, principalement pour les produits fromagers.

Le mouton est particulièrement apprécié chez les agriculteurs de l'époque. La mise en service du QLSJ n'a pas pour effet d'influencer immédiatement la croissance du cheptel. Entre 1881 et 1891, on relève une légère diminution de 0,87% du nombre de moutons gardés sur les fermes. Les trois décennies suivantes sont marquées par une augmentation de 124,2% du cheptel, tandis que le nombre de bêtes destinées à l'abattage a crû de 268,2%. A une seule exception, soit en 1891, pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, une majorité de moutons sont vendus pour la boucherie. Dans les autres années, les agriculteurs préfèrent en tirer de la laine destinée à la confection de vêtements. La popularité de cet animal est imputable à l'avantage qu'il détient de pouvoir se nourrir des herbages trouvés dans les pâturages. De plus, il ne requiert guère de soins particuliers, tandis que son pelage est très apprécié au sein de la population pour la confection de vêtements.

Quant au porc, il occupe une place importante à l'intérieur des exploitations agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean, tandis que le cheval ferme la marche à l'intérieur du cheptel. Davantage utilisé comme outil de travail, le cheval est peu prisé comme viande de boucherie chez les consommateurs québécois. Sa croissance est faible et il sera remplacé progressivement par le tracteur au début du XX<sup>e</sup> siècle.

### Les entreprises agricoles

En parallèle avec l'extension de l'oekoumène et la croissance démographique, le nombre de fermes augmente d'une façon régulière à partir de 1871. Jusqu'en 1891, le QLSJ appuyant ce processus, les entreprises

agricoles connaissent une progression régulière. Dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, une stabilisation du nombre de fermes survient. Après 1901 au Saguenay-Lac-Saint-Jean, et dix ans plus tard dans les comtés de Portneuf et de Québec, ces régions, comme dans l'ensemble de l'état québécois, subissent une décroissance à ce chapitre, laquelle est accompagnée par une augmentation de la dimension moyenne des exploitations et des espaces dévolus à la culture.

Le secteur agricole n'est pas épargné par le vent de restructuration économique qui souffle sur l'Amérique du Nord. Ce mouvement est imputable à l'abandon des activités agricoles par des milliers de citoyens désabusés par la vie terrienne, peu rémunérée pour le dur labeur quotidien. Ces personnes furent attirées par les salaires mirobolants offerts par les usines situées dans les grands centres industriels. Bien qu'il réside en milieu urbain, le Québécois n'arrête pas pour autant de consommer des biens agricoles. Au contraire, à partir de 1911, malgré la baisse du nombre de fermes dont la plupart assurent la subsistance quotidienne des familles rurales, la demande pour ces produits continue à progresser. Les agriculteurs qui ont décidé de demeurer dans le métier n'hésitent pas à s'agrandir en rachetant les terres abandonnées par leurs anciens occupants devenus citadins. Leur objectif est d'orienter l'entreprise terrienne vers une agriculture de marché plutôt que vivrière. Ainsi, ils veulent répondre aux changements qui s'annoncent à l'horizon en accroissant la superficie de leur exploitation, ce qui permet de réaliser des économies d'échelles, devenant ainsi plus compétitifs et productifs.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la dimension moyenne des fermes passe de 109 acres en 1871 à 132 acres en 1901, tandis que l'espace moyen consacré à la culture augmente de 76,9%. Les données désagrégées de 1911 et 1921 offrent l'occasion de départager la situation prévalant dans chacune de ces régions. Au Saguenay, les exploitations agricoles sont plus grandes que dans les comtés frères et que dans l'ensemble de la nation. Cet indicateur démontre que les propriétaires ont été fortement influencés par les possibilités de débouchés qu'offre désormais le chemin de fer. Au Lac-Saint-Jean,

c'est plutôt une agriculture de subsistance qui se développe dans le contexte du vaste mouvement de colonisation qui anime alors le Québec.

Par rapport à l'ensemble des régions agricoles du Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean fit des progrès rapides en quelques années, grâce notamment à la voie ferrée. La dimension moyenne cultivée sur les fermes de la région dépasse, dès 1901, la moyenne nationale. La croissance du cheptel commande plus d'espace pour le pâturage, tandis que l'alimentation quotidienne des animaux exige plus de surface consacrée à la culture des plantes fourragères.

L'agriculture n'échappe pas au processus d'industrialisation qui déferle sur le Québec. Ce secteur, en raison de la demande croissante et des innovations technologiques, doit adopter de nouvelles avenues de production, dans le dessein de s'adapter aux exigences commerciales des marchés de masse. L'analyse des données, pour la période 1881-1891, démontre que l'arrivée annoncée du chemin de fer au Saguenay-Lac-Saint-Jean a déjà amorcé ce processus de restructuration.

De l'ensemble des biens de la ferme, le lait et ses dérivés ainsi que les oeufs occupent tout au long de la période, dans tous les comtés de référence, une position de choix en constante évolution. La tonte des moutons se taille aussi une place intéressante sachant que la laine est recherchée par les familles rurales afin de pourvoir à l'habillement de ses membres. Toutefois, la quantité de laine tondue au Saguenay-Lac-Saint-Jean fléchira à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, suivant un phénomène semblable observé quelques années avant dans le comté de Portneuf. Le chemin de fer donnant désormais accès à des biens de consommation moins coûteux, par suite de l'abaissement des frais de transport, les habitants du pays, disposant de revenus plus imposants tirés de la vente de leurs produits agricoles, s'en remettent désormais à des vêtements confectionnés en manufactures.

Quant aux produits tirés de la forêt, ils constituent un revenu d'appoint intéressant pour les agriculteurs, tout en leur offrant une source de chauffage très économique.

## Les établissements manufacturiers

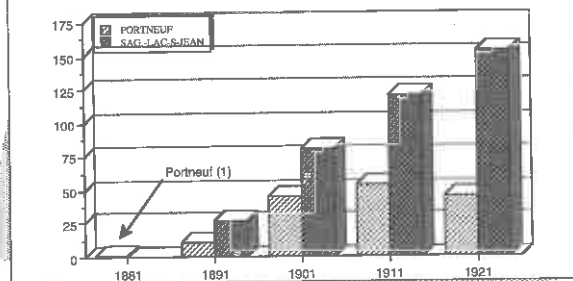
Durant cette période, le secteur secondaire occupe une faible part de l'activité économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Portneuf. Dans le domaine agricole, peu d'entreprises de transformation sont créées, ce qui signifie qu'une part non négligeable des produits de la ferme et du bétail est exportée à l'état brut ou vivant vers les grands centres. La seule dérogation à cette règle se rencontre dans l'industrie laitière. Dans la région, plusieurs fromageries et beurrieres transforment la matière première en diverses denrées prêtes à la commercialisation. Au Lac-Saint-Jean, le chemin de fer a un impact immédiat sur cette industrie comme le souligne Vien (1954):

*Le premier effet du chemin de fer, dans ce domaine, fut l'avènement de l'industrie laitière. Au printemps 1887, le Réveil du Saguenay annonça l'établissement de deux fabriques de fromage au Lac-Saint-Jean, grâce à des subventions obtenues par le député St-Hilaire: une dans sa paroisse, à Saint-Prime, l'autre à Roberval.<sup>5</sup>*

Cette industrie constitue à partir de la décennie 1880 un secteur de première transformation fort dynamique, dont la croissance est essentiellement appuyée par l'accès aux marchés. Au recensement de 1881, il n'existe dans les comtés du Saguenay-Lac-Saint-Jean aucune fromagerie et beurrierie. Une décennie plus tard, il y a 27 fromageries dans la région. Dans les années suivantes, d'autres fromageries, les premières beurrieres et des entreprises laitières mixtes voient le jour au fur et à mesure que la demande sur les marchés extérieurs augmente. Alors que la majorité des beurrieres est localisée dans le comté de Portneuf, les fromageries, ainsi que les manufactures produisant simultanément ces denrées, sont concentrées au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Le chemin de fer donne une impulsion vivifiante, sachant que le nombre des établissements voués à ces activités connaît une croissance fulgurante (figure 3). Les données de 1901 révèlent l'importance de l'industrie laitière

Figure 3: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BEURRIERES ET DE FROMAGERIES, 1881-1921



re au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sachant qu'elle constitue 63,3% de l'ensemble des manufactures établies dans ces comtés. Dans Portneuf, elles occupent un rôle prépondérant, mais dans une proportion moindre (48,4%).

Dans Québec-Est, sur la totalité des 182 établissements dénombrés, aucun n'oeuvre dans ce domaine, illustrant le caractère résolument urbain et industriel de ce comté.

Ce processus ne s'est pas effectué naturellement et uniquement grâce à l'appui logistique du transport ferroviaire. Il est appuyé par des innovations technologiques qui révolutionnent et appuient la naissance de dizaines d'usines vouées à la transformation commerciale du lait.

L'apparition des wagons frigorifiques à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle révolutionne le transport des denrées périssables. Ils modifient sensiblement le rayon d'exportation des laiteries qui s'accroît sensiblement, en permettant de transporter sur de grandes distances et à de faibles coûts ces produits jadis destinés à une aire géographique relativement restreinte.

Les moulins à farine, qui connaissent une croissance soutenue jusqu'en 1890, sont confrontés par la suite à une instabilité importante. Au cours de la décennie 1891, leur nombre se réduit dramatiquement, alors que dans les années 1901, ils récupèrent une part de ce qu'ils ont perdu, sans toutefois atteindre le sommet de 1890. D'une part, le déplacement de la production du blé vers l'ouest affecte leur compétitivité en augmentant leurs frais de transport, tandis que les promesses de l'industrie laitière favorisent l'essor de ce secteur plus rémunérateur et mieux adapté aux caractéristiques géographiques des comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Malgré l'importance du secteur agricole, l'industrie forestière constitue l'activité motrice qui permet d'assurer le démarrage de l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pendant de nombreuses années, elle fournit aux colons un revenu d'appoint fort important que leurs terres ne peuvent leur offrir, notamment durant l'hiver. Dans les premières années de la colonisation, les entreprises forestières se bornent à couper le bois et à l'expédier vers les grands centres industriels nord-américains et britanniques. Toutefois, pour favoriser la transformation de la matière première sur le territoire québécois, le gouvernement impose, au début du XX<sup>e</sup> siècle, une interdiction sur l'exportation de bois brut. Cette mesure a également pour objectif de prévenir la rupture appréhendée du stock forestier en raison de la coupe de milliers d'hectares par des entreprises alimentant le marché britannique.

En harmonie avec cette restriction et avec l'ouverture du QLSJ, des usines de première et de seconde transformation (p. ex. fabrication de portes et fenêtres) apparaissent sur le territoire, lesquelles se localisent stratégiquement à proximité de la voie ferrée. L'usine de pâte et de papier de Chicoutimi, fondée par Julien Édouard Alfred Dubuc en 1897, et les scieries qui se sont installées dans la région, se situent dans cette trame.

Comptant sur un accès facile aux grands centres, ces entrepreneurs peuvent se permettre de transformer sur place la matière première, sachant que les coûts en seraient d'autant réduits. Le réseau hydrographique régional constitue un facteur géographique primordial qui facilite l'approvisionnement des usines de transformation en

billots de bois coupés dans l'arrière-pays. De plus, la présence au Haut-Saguenay de chutes au débit impressionnant offre un potentiel immense pour la production d'électricité si recherchée par les industriels. Ce facteur, allié à une demande croissante des États-Unis pour du papier journal, sont à la source de l'industrialisation rapide de ce coin de pays.

Le nombre de producteurs de billots connaît, avec l'arrivée du rail et la construction des premières usines de pâtes à papier, un essor fulgurant entre 1891 et 1911. Le QLSJ aura un effet d'attraction sur la localisation des sites de coupe<sup>6</sup>. Ce lien intime qui fera du chemin de fer un puissant outil de développement forestier n'est pas l'aboutissement d'événements fortuits, sachant que des industriels du bois siègent au conseil d'administration de la compagnie ferroviaire.

Dans le comté de Portneuf, l'augmentation est également importante mais dans une proportion moindre que dans la région soeur, avantaagée par des caractéristiques géographiques indéniables, qui n'attendent qu'à être exploitées. Quant aux établissements se spécialisant dans le bois de construction et la pulpe de bois, les statistiques pour la période 1871-1921 démontrent que ce secteur est lié étroitement aux cycles économiques internationaux. De plus, une tragédie comme le grand feu de 1870, qui affecte le stock forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, diminue d'une manière dramatique les approvisionnements sur lesquels peuvent compter les usines locales. La construction du QLSJ, et le boom de colonisation qui s'ensuit, favorisent l'expansion du nombre de ces entreprises. Grâce aux ressources forestières de l'arrière-pays, elles amorcent une nouvelle croissance entre 1881 et 1891, tandis qu'une baisse de la demande entraîne une chute de leur nombre dans la décennie suivante. Une reprise se dessine entre 1901 et 1911. Les données recueillies permettent de constater que, dans ce domaine, le Saguenay-Lac-Saint-Jean détient une longueur d'avance sur le comté de Portneuf.

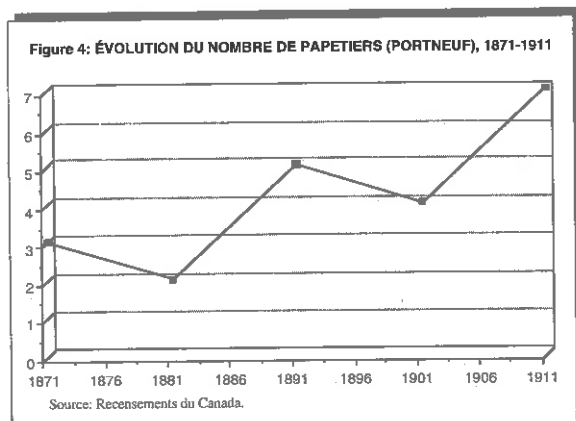
Finalement, les producteurs de papier qui se regroupent dans le comté de Portneuf, plus précisément à La Tuque, connaissent une existence mouvementée, ballottés par l'environnement mondial. Toutefois, malgré le fait que les recensements démontrent une évolution en dents de scie, globalement pour la période, la croissance est positive (figure 4).

### Le produit intérieur brut et les mouvements de marchandises

Suivant les chargements transitant sur le chemin de fer Québec et du Lac-St-Jean, l'entreprise a acquis du matériel roulant permettant de répondre aux exigences de sa clientèle. L'examen des types de wagons utilisés au cours de ces quatre décennies fournit un indice précieux. Chaque sorte de wagon est destinée à un usage particulier, un profil sommaire du trafic entrant et sortant des voies propriétés du QLSJ peut être esquissé.

Entre 1881 et 1895, les wagons plats qui servent d'abord au transport du matériel de construction de la voie puis à l'exportation des produits forestiers, dominant largement le parc de matériel roulant de la compagnie ferroviaire. Cependant, la situation se modifie en six ans, alors que les wagons couverts et à bestiaux surpassent les premiers, en ce début de siècle. Ces données constituent de solides indications quant aux types, ainsi qu'à l'évolution des biens transportés sur le chemin de fer. Les produits fabriqués importés par les résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean, étant en croissance, il devient évident pour les administrateurs du QLSJ qu'il faut réévaluer la composition du parc ferroviaire afin de s'adapter aux nouvelles réalités des flux de circulation. La fermeture de plusieurs scieries, dont celles de Roberval, est ressentie au niveau du parc des wagons, ce qui entraîne une modification importante de sa composition.

Ce bref exposé sur la composition du parc de matériel roulant du QLSJ étant effectué, il faut maintenant corroborer par les biais de statistiques officielles la tendance appréhendée. Aussi surprenant que cela puisse paraître, les revenus tirés de l'exploitation du domaine forestier des fermes est minime et stagnant pour le comté de Portneuf, tandis qu'au Saguenay-





Lac-Saint-Jean, il est en recul dans l'ancien comté de Chicoutimi entre 1901 à 1911. Pour l'agriculteur, le bois ne constitue qu'un revenu d'appoint. Globalement, pour l'ensemble de ces comtés, malgré les variations dues à la santé économique de la nation et aux contraintes naturelles (p. ex. sécheresses), l'évolution des revenus agricoles croît régulièrement entre 1871 et 1921. Un tel constat est applicable aux trois comtés agricoles de référence. La part du bétail vendu et les produits du cheptel croissent d'une façon importante, essentiellement en raison des produits laitiers qui constituent plus de 70% des dérivés tirés des vaches laitières. Cette évolution est le résultat du mouvement intensif de commercialisation prôné par le gouvernement et par les organismes voués à la promotion d'une agriculture animée d'un esprit entrepreneurial, organisée en fonction de la demande des marchés. Ordonnée autour de l'industrie laitière, il n'est donc pas étonnant de constater que la vente du cheptel, notamment celle des bêtes à cornes, stagne au profit des produits des animaux.

Parmi les productions de la ferme, les grandes cultures que sont le foin, le blé, l'avoine et les pommes de terre ont toujours constitué pour les cultivateurs la source la plus importante de leurs revenus, tandis que les légumes et les fruits s'approprient une part négligeable par rapport au reste. En concordance, l'étude des mouvements des marchandises sur le QLSJ démontre qu'entre 1911 et 1914, données disponibles pour ces deux seules années, les fruits et légumes occupent moins de dix pour cent du tonnage total des produits agricoles transportés, comparativement à la farine qui, de tout temps, a dominé le trafic.

Malgré le faible tonnage des fruits et légumes, ceux-ci sont les seuls produits de la ferme à détenir un solde largement positif sur les importations, ce qui n'est pas le cas pour le grain, la farine, le foin et le tabac, où le chemin de fer constitue un instrument influent d'importation. Quant aux produits des animaux, un phénomène inverse est enregistré qui démontre que les régions traversées par le rail se spécialisèrent dans l'élevage du cheptel, activité mieux adaptée à leurs caractéristiques biophysiques. Dans l'ensemble, cette dernière sphère est largement exporta-

trice contrairement aux produits agricoles où les territoires desservis par la voie ferrée sont déficitaires par rapport aux autres régions, sachant qu'ils importent plus de 60% de leurs produits dans ce secteur.

Dans le domaine des produits des animaux, hormis les denrées transformées provenant des marchands de provisions, le secteur est exportateur. Les volailles, le gibier et les poissons remportent la palme. Le trafic transporté est totalement exportateur. Quant au bétail, la situation est plus confuse sachant qu'en 1911 un quart de ce trafic est issu et produit dans les régions traversées, tandis que trois ans plus tard ce chiffre s'élève à 94,5%. Les exigences d'autosuffisance alimentaire du pays, à l'aube de la Première Guerre, expliquent sans aucun doute cette variation prodigieuse qui contribue à perpétuer la place dominante du bétail au sein du trafic des produits animaux.

Depuis l'inauguration du QLSJ, l'or vert a toujours prédominé dans la balance des expéditions, à l'exception de 1905, alors que les biens manufacturés prirent le dessus. Cet affaiblissement est lié au recul important des expéditions forestières brutes, imputable à la restructuration de l'industrie où le secteur des pâtes et papiers en émergence, favorise une transformation régionale de la matière première, plutôt qu'à distance des centres de coupes. À la lumière des ambitions investies par les actionnaires de la compagnie, il n'est pas étonnant de constater que les produits de la forêt sont ceux qui détiennent le plus fort ratio exportateur des marchandises transitant sur le chemin de fer, soit respectivement 73,4% et 81,9%, pour les années 1911 et 1914. En parallèle, 74,2% et 80,2% de la totalité des biens exportés par la voie ferrée sont constitués de bois.

Les biens manufacturés forment indéniablement un secteur où le Saguenay-Lac-Saint-Jean est très importateur. Cet indicateur illustre une économie résolument dominée et orientée vers le secteur primaire qui exporte quelques ressources demandées par les grands centres, tandis que ces derniers s'affairent à y écouler leurs biens finis. Ce processus d'échanges a pour conséquence de subordonner le Sague-

nay-Lac-Saint-Jean à l'avant-pays qui contrôle le commerce.

Le trafic des marchandises venant des manufactures atteste que la presque totalité est issue de l'extérieur du QLSJ, alors que la transformation régionale demeure marginale. Cela démontre indéniablement que les comtés agricoles desservis par le rail ont développé une dépendance à l'égard des biens de consommation importés, tandis qu'ils fournissent aux grands centres urbains les matières premières essentielles à leur prospérité, qui après leur transformation sont réexpédiées avec une valeur ajoutée au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le géographe Raoul Blanchard dresse le constat suivant:

*Les ventes manquent [...] de variété. La plus fréquente, celle qu'on trouve dans toutes les paroisses sans exception, c'est le fromage [...]; l'exportation du beurre est plus rare et moins considérable. Le deuxième article, c'est la vente d'animaux sur pied, boeuf, veau, agneau et surtout porc; le porc gras est une des rares spécialités du lac Saint-Jean. Un contingent de cette viande est également expédié en grande quantité vers Montréal, de même que les volailles, qu'une dizaine de paroisses du bord Sud du lac vendent chaque année à raison d'une douzaine de wagons. Le long du haut Saguenay, il se vend un peu de pommes de terre vers les marchés locaux, mais seules les terres sableuses du Nord-Ouest et les paroisses du calcaire sont en état d'en expédier vers le Sud par chemin de fer.<sup>7</sup>*

Ces données apportent un éclairage nouveau. Elles démontrent que la région d'influence du QLSJ, hormis les produits des animaux et de la forêt, augmente sa sujétion à l'égard de certains biens agricoles et manufacturés. L'analyse des mouvements de marchandises offre une chance unique pour mieux assimiler l'état et le statut qu'occupe le Saguenay-Lac-Saint-Jean dans la structure géo-économique québécoise.

Le chemin de fer seconde l'importation de plusieurs denrées alimentaires semi-finies ou finies, telles le blé venu de l'Ouest canadien, que les territoires

à l'étude ne parviennent pas à produire à des coûts compétitifs, dès lors que la région est mise en compétition en raison de son désenclavement et de son intégration au circuit commercial nord-américain. Ce mouvement favorise la spécialisation au détriment d'une production jadis diversifiée, où le critère de productivité et de rentabilité économique est marginalisé. Ainsi, des produits comme le grain, le foin et ceux de la minoterie sont importés en majorité de l'extérieur à cause du faible rendement des terres. Ces bouleversements eurent des effets à moyen terme sur les habitudes des colons. De plus en plus, les familles, naguère autosuffisantes, doivent importer certains biens de consommation. Cela ne déplaît guère aux commerçants en gros de la ville de Québec qui voient leurs exportations augmenter en quelques années.

Sachant que les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean exportent massivement des ressources naturelles à l'état brut, la faiblesse du secteur secondaire de la fabrication s'explique aisément. Les investisseurs préfèrent établir leurs manufactures à proximité de leurs marchés afin d'abaisser les coûts de transport.

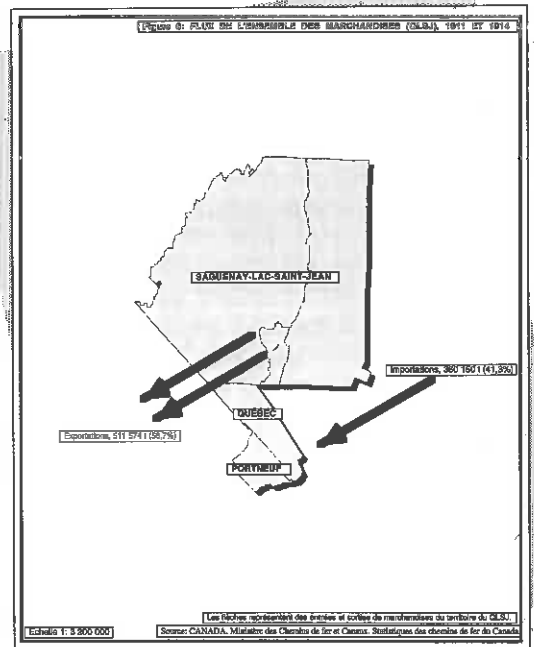
Le tonnage transporté entre 1882 et 1914 démontre une évolution positive (figure 5). De 1882 à 1898, la progression du tonnage est constante, alors qu'entre 1898 et 1901 et avec le début de la Première Guerre mondiale, cette ascendance sera rapide après une phase de ralentissement ayant eu lieu au cours de la décennie 1900. Suivant les données publiées en 1911 et 1914, le QLSJ génère un trafic exportateur, respectivement de 53,8% et 61,6%, en croissance, en raison de la situation politique prévalant à l'échelle internationale. Toutefois, comme l'illustre la figure 6, l'analyse sectorielle démontre des variations dans la balance des échanges ferroviaires. Il en émerge un constat clair. Les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean sont très exportateurs en produits n'ayant subi aucune transformation. Par ailleurs, le trafic issu de l'extérieur de ces territoires est composé surtout de biens ayant acquis une plus-value, démontrant que ces régions doivent importer massivement des produits manufacturés.

L'étude détaillée des mouvements des marchandises révèle une information intéressante qui peut laisser planer des doutes quant au lien existant entre l'essor de l'agriculture que connaît la région et la présence du chemin de fer qui offre un accès aux marchés extérieurs. Ces statistiques indiquent au premier abord qu'en terme de tonnage, les produits forestiers comptent comme étant les premiers utilisateurs du QLSJ, alors que toujours, suivant cet indice, l'industrie agricole ne l'utilise que marginalement.

Dans un premier temps, il faut préciser que la prépondérance du bois n'est pas étonnante, car certains actionnaires de la compagnie sont également propriétaires d'entreprises forestières. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le bois et ses produits dérivés sont plus denses que les produits agricoles, ce qui affecte du même coup toutes comparaisons. Toutefois, ces relevés démontrent l'importance que représente le trafic créé par l'industrie forestière pour le transporteur, ce qui diverge du discours officiel des gestionnaires du chemin de fer qui invoquent le rôle primordial que leur infrastructure jouerait dans l'accès aux marchés agricoles.

Comme le mentionne Séguin, la grille tarifaire du QLSJ et «l'éloignement [demeuraient] toujours un obstacle majeur à [...] l'épanouissement [de l'agriculture]»<sup>8</sup>, ce qui n'empêche pas l'émergence de quelques spécialités régionales fortement exportatrices comme l'industrie laitière. Malgré ces faits, il ne faut pas sous-estimer la demande locale de ces denrées, générée par la croissance démographique qui a pour conséquence d'absorber une part de cette production.

Pour conclure, il demeure que les statistiques fédérales dénotent une tendance. La vocation colonisatrice et agricole du chemin de fer a été utilisée comme prétexte par les entrepreneurs ferroviaires et industriels, afin d'obtenir l'aval des gouvernements et du clergé, facilitant l'ouverture de la région en vue de l'exploitation forestière suivant les intérêts économiques des actionnaires de l'entreprise.



- 1 BLANCHARD, Raoul (1935) *L'Est du Canada français: Province de Québec: tome II* Montréal: Beauchemin, pp. 90-91.
- 2 RYAN, William (1966) *The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914)*. Québec: Presses de l'Université Laval, p. 43.
- 3 TOUPIN, Gustave (1943) La production animale.-In: Minville, Esdras (Dir.) *Études sur notre milieu: l'agriculture*. Montréal: Fides, p. 202.
- 4 LIANG, Ernest (1982) *China: Railways and Agricultural Development 1875-1935*. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, p. 142.
- 5 VIEN, Rossel (1955) *Histoire de Roberval: coeur du Lac Saint-Jean*. Roberval: Société historique du Saguenay, p. 125.
- 6 BOUCHARD, Russell (1988) *Le Pays du Lac-Saint-Jean*. Chicoutimi: Russell Bouchard, p. 131.
- 7 BLANCHARD, Raoul (1935) Op.cit., p. 131.
- 8 SÉGUIN, Normand (1977) *La conquête du sol au 19e siècle*. Sillery: Boréal Express, p. 68.