

Une première expérience de développement régional: la politique ferroviaire québécoise (1867-1920)

par
Richard Leclerc, Ph. D.*

Introduction

[...] y-a-t-il un pays mieux situé que le nôtre pour les chemins de fer, pour y développer ses industries naissantes et ses richesses naturelles? [...] nous avons toutes les raisons du monde pour nous engager à développer nos ressources naturelles, industrielles et commerciales et par conséquent construire des chemins de fer, pour permettre à ceux qui produisent de pouvoir transporter ces produits aussi facilement et à aussi bon marché que possible sur les grands marchés. Et puis quelle augmentation dans la fortune privée! Combien vaut plus la terre d'un particulier, quand un chemin de fer passe près de cette terre, qu'elle ne valait avant le passage du chemin de fer!¹

Cet épigraphe emprunté à Honoré Mercier (1840-1894), premier ministre du Québec de 1887 à 1891, met en proéminence une cause qui trouva, chez cet homme d'État, un ardent défenseur du chemin de fer, instrument suprême pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional de ce pays neuf.

L'objectif de cet article est d'étudier les fondements ayant conduit le gouvernement du Québec à intervenir dans le secteur ferroviaire entre 1867 et 1920. Consécutivement, la visée principale à laquelle est appelé à répondre ce texte est l'examen de la politique ferroviaire qui en a résulté.

Visions géopolitiques du territoire québécois et des chemins de fer

Les espoirs placés dans la politique ferroviaire transcendent deux stratégies géopolitiques: celle du clergé et des entrepreneurs. Malgré le fait qu'ils aient été le fruit d'acteurs aux idéologies distinctes, ces plans s'avèrent complémentaires car tablant sur la position géographique qui est immanente au Québec. Le Père P-E. Gendreau, président du chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue, est un de ces acteurs qui discernait cette détermi-

nante de la géopolitique d'un État: "[...] la position stratégique, au point de vue de la colonisation de ce vaste territoire, sont autant de raisons qui rendent nécessaire l'achèvement de ce chemin [de fer]"².

La position géographique est un des ferments intrinsèques à ces deux stratégies. C'est sur la position d'un territoire que s'appuie le maillage et l'organisation des échanges internes et externes, lesquels sont constitués en fonction de sa géographie, mais opérationnalisés sous l'impulsion des courants idéologiques en vigueur dans le système.

Le clergé avait perçu le rôle géopolitique qu'offrait le chemin de fer en tant que planche de salut pour la survivance du peuple québécois. Ce moyen de transport, qui devait offrir un accès aux nouveaux territoires, s'inscrivait dans une stratégie de peuplement intensif de ces franges pionnières, en vue d'appuyer un repositionnement géographique du peuple québécois dans l'État québécois. Le géographe Asselin (1982) a étudié les motifs idéologiques qui amenèrent l'Église à appuyer cette poussée vers le nord.³ Il estime que la clé de voûte de cette stratégie reposait sur la position géographique de cet espace au sein du continent nord-américain. En concentrant le peuple québécois dans les contrées nordiques, l'Église cherchait à protéger ses ouailles de l'influence anglo-saxonne.

Cet isolat, tout en préservant le peuple de l'assimilation et en lui offrant une prospérité nouvelle, favorisait sa souveraineté sur son territoire tout en octroyant un meilleur contrôle des élites et du clergé sur les masses populaires. Ce processus d'aménagement avait l'ambition utopique de jeter les bases d'une nation ayant une foi religieuse et une langue communes.

La construction de chemins de fer constituait autant d'entreprises à

caractère national qui résoudraient les problèmes auxquels étaient confrontés les Québécois et qui concourraient à la création d'une nation homogène. Les espérances fondées dans le développement du réseau ferroviaire s'inscrivaient dans cette perspective. Il devait appuyer l'accessibilité aux fronts pionniers, notamment dans les régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent, et détourner à son avantage l'exode des Québécois vers les États-Unis et l'Ouest canadien.

Le clergé se faisait le défenseur de cette vision géopolitique. Pour ce peuple démuné d'une nation et du contrôle de son destin économique, l'acquisition des terres constituait le moyen de conquérir et d'asseoir son pouvoir. Le rail et les caractéristiques géographiques du territoire allaient offrir une chance au peuple québécois de consolider et d'étendre son influence géopolitique au nord du fleuve Saint-Laurent. Antoine Labelle transcende cet espoir en soutenant que "si avec le sol nous pouvions avoir les chemins de fer, l'avenir était à nous"⁴.

L'ensemble de cette stratégie, prônée par le clergé et par une partie de la bourgeoisie francophone, reposait sur la création d'un espace appelé à devenir le véritable foyer des francophones d'Amérique, tout en étant susceptible de perpétuer sa postérité. Suivant Labelle, pour arriver à cette fin, le "véhicule par excellence de la colonisation, ce sont les chemins de fer qui changent la face du pays comme par enchantement"⁵. Tandis que pour d'autres ecclésiastiques, il devait "rendre un service immense à la colonisation"⁶, et favoriser le développement et la prospérité des territoires traversés⁷.

Les espoirs investis dans le rail amènent même certains membres du clergé à le considérer comme un instrument pouvant attirer et récupérer de l'assimilation les jeunes francophones les plus talentueux résidant en dehors

du Québec. Devant cet objectif social, le transport ferroviaire pouvait contribuer à la scolarisation, à la protection de la langue française et de la foi catholique pour des centaines de petits Québécois appelés à former l'élite de demain. Une de ces requêtes, qui était adressée au gouvernement par le supérieur du Collège Bourget, atteste de cette préoccupation:

[...] cette voie devra surtout favoriser et développer l'éducation canadienne-française, et par là accroître le mouvement national qui se produit chez nos compatriotes de la Province voisine (l'Ontario) qui nous confient chaque année plusieurs de leurs enfants.⁸

La construction du chemin de fer Montréal et Ottawa, qui reliait Vaudreuil au comté de Prescott (Ontario) se trouvait justifiée. Comme le note le curé Boutin dans une lettre au premier ministre:

Les Anglais eux-mêmes, quoiqu'à regret, appellent les comtés de Prescott et Russell des comtés français et cependant ils accordent difficilement l'éducation, même primaire, à nos compatriotes canadiens-français.⁹

Une telle mission culturelle et religieuse octroyée au chemin de fer est rarissime dans le monde du transport, reflétant les particularismes de la société québécoise. Le rail devait fournir aux communautés franco-ontariennes un accès économique et facile à une éducation en français, contribuant ainsi à sauvegarder l'avenir de la race canadienne-française, tout en drainant vers le Québec la jeunesse francophone établie en Ontario. Dans cette perspective, le transport constituait un moyen de détourner les francophones de l'assimilation qui les menaçait s'ils fréquentaient des institutions d'enseignement anglo-protestantes.

Le second plan géopolitique dont le chemin de fer est appelé à actualiser les buts, c'est celui prôné discrètement par les entrepreneurs privés. Alors que, pour le clergé, le rail permettait de concrétiser des visées sociales immanentes à ses préventions idéologiques, les entrepreneurs ferroviaires, soutenus par des capitaux exogènes, ont des ambitions divergentes qui sont avant tout économiques. Cette asymétrie des visées, quoique réelle, n'eut pas pour conséquence d'engendrer un effet

d'exclusion mutuelle entre les deux approches, car ces groupes oeuvrèrent plus souvent qu'autrement dans un esprit de partenariat.

Les sphères géographiques convoitées des entrepreneurs et du clergé se confondaient quant aux zones de colonisation mais pour des objectifs différents. Recherchant des richesses naturelles, facilement accessibles et exportables par le rail, les capitalistes visaient à développer des régions pionnières qui recelaient ces fruits convoités. C'est la présence de ces ressources qui tend à expliquer pourquoi les entrepreneurs secondaient aussi aisément le projet sociétal du clergé. Par ailleurs, la venue de colons était un attrait non négligeable pour ce mouvement, sachant qu'ils constituaient un bassin de main-d'oeuvre peu coûteuse pour l'industrie forestière et minière.

L'approche des entrepreneurs encourageait une dépendance accrue du Québec face aux économies et aux industriels canadiens et étatsuniens. Suivant cette option continentale, le chemin de fer, tout en contribuant au développement de la colonisation, devait structurer un réseau conçu dans le dessein de simplifier l'exportation des richesses naturelles québécoises vers les grands centres économiques nord-américains. L'accessibilité aux marchés étatsuniens étant très présente dans le discours des entrepreneurs et de la bourgeoisie anglophone soutenant la *National Policy*, leur ambition première était de favoriser la croissance économique de l'État québécois par son intégration au circuit commercial nord-américain.

Il va mettre les produits des forêts de cette région à la porte, pour ainsi dire, de Chicago, qui est pour le bois le marché le plus grand et le plus avantageux qu'il y ait en Amérique.¹⁰

Au sein de ce processus d'organisation géo-économique, les villes de Québec, mais surtout de Montréal, sont appelées à jouer le rôle de villes-seuil du Québec. La bourgeoisie francophone y voyant l'occasion d'exercer une influence politique et économique sur leurs hinterlands respectifs, soit le Saguenay-Lac-Saint-Jean pour la ville de Québec, et le nord-ouest québécois pour la métropole.

A cette vocation, les entrepreneurs ferroviaires octroyaient à ces agglomérations un rôle de ville de transit vers le Canada et les États-Unis. Dans un tel contexte, le Québec était appelé à devenir un des hinterlands de l'Amérique du Nord, c'est-à-dire une colonie d'approvisionnement dominée par des capitaux étrangers. Cela heurtait les visées de la bourgeoisie francophone et du Curé Labelle qui cherchaient à maximiser, à l'avantage du Québec, l'expansion du réseau ferroviaire et à déconcentrer l'implantation des usines de transformation dans le nord de Montréal.¹¹ Néanmoins, faute de capitaux suffisants, ils furent pris de cours par la bourgeoisie anglophone qui concentra le développement industriel à Montréal.

L'action géographique du transport ferroviaire, qu'elle soit un subterfuge ou une réalité, s'est avérée l'objectif central qui motivait les forces sociétales à appuyer la politique ferroviaire. L'aménagement du territoire, dont la colonisation constituait à l'époque l'extrait principal, et l'intérêt pour l'avancement de la cause religieuse se retrouvaient récupérés par les capitalistes afin de stimuler la sympathie des dirigeants politiques pour leurs projets.

Au début du XX^e siècle, appuyées par un gouvernement résolument tourné vers l'industrialisation de la nation, les véritables motivations des entrepreneurs deviennent plus évidentes, c'est-à-dire transporter les ressources naturelles vers les États-Unis. Fidèle à ce courant, l'industriel Julien-Édouard Dubuc, dans son démarchage visant à obtenir des subsides pour la compagnie de chemin de fer Roberval Saguenay, estimait que:

Cette voie formera également un chafnon d'un chemin de fer non interrompu s'étendant du Lac Saint-Jean à New York en passant par les grands centres de Québec et Montréal.¹²

À la lumière de ces faits, les extraits de la politique ferroviaire sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional furent donc au service d'objectifs formulés par certains groupes d'intérêts, tout en concourant à bonifier la puissance de l'État québécois.

La politique ferroviaire québécoise, pilier du développement régional

Nous comprenons que le gouvernement n'a pas pour politique la construction des chemins de fer, mais aucun corps ne peut exercer une influence plus heureuse sur l'esprit des hommes de chemins de fer que les membres du gouvernement.¹³

Dans le processus complexe menant à la concrétisation des projets ferroviaires, cette citation résume en quelques mots les attentes que les citoyens investissaient dans le gouvernement. Les agents d'influence (p. ex. les entrepreneurs) soutenaient qu'il n'était pas du ressort du secteur public de construire, de gérer et de posséder des chemins de fer. Nonobstant, son appui moral, technique, et financier était indispensable pour soutenir l'essor d'un réseau ferré sous contrôle privé. C'est l'appareil gouvernemental qui détenait le mandat, au nom du peuple, pour adopter et façonner la politique ferroviaire.

Les forces sociétales et gouvernementales ne souhaitaient pas son intervention directe par voie de propriété des ouvrages de chemins de fer, mais prônaient plutôt une action supplétive sobre. L'idéologie dominante, alors en vigueur, considérait que seule la propriété privée des biens et équipements pouvait générer des retombées optimales sur l'ensemble de la société. La croyance que ce mode de gestion disposait d'atouts supérieurs au secteur public pour façonner avec plus d'efficacité l'aménagement du territoire et le développement économique régional explique le rôle important joué par l'entreprise privée.

Toutefois, sans le soutien gouvernemental, notamment économique, il est indubitable que la plupart de ces compagnies sous-capitalisées n'aient eu l'autonomie d'entreprendre de coûteux travaux ferroviaires sans l'aide des pouvoirs publics. Cependant, le profil bas de l'action gouvernementale permit de préserver la philosophie sous-jacente au libéralisme économique, soit sa non-ingérence dans les plates-bandes des entreprises privées.

Durant la période 1867-1920, la politique ferroviaire a été un des éléments dynamiques ayant concouru à l'aménagement du territoire et au

développement économique régional de l'État québécois. Elle se définit comme étant l'ensemble des objectifs que se donne un pays en vue de favoriser la mobilité des biens et des individus sur son territoire, ainsi que la mise en valeur de ses ressources naturelles.

Dans plusieurs nations, le rôle de la politique ferroviaire est double. Il répond à des objectifs tant géopolitiques que géo-économiques. En Asie centrale soviétique, la construction du Transcaspien a permis, au début du XXe siècle, d'appuyer la croissance de cette région nouvelle. Il aida à l'essor de l'agriculture et de la culture du coton, en fournissant à ces industries naissantes un mode de transport peu coûteux qui permettait d'atteindre les marchés intérieurs. La politique ferroviaire, issue des premiers plans quinquennaux soviétiques, a été l'instrument de diffusion par excellence de la colonisation à l'intérieur de ce front pionnier. Elle a favorisé l'intégration de cette région à la Russie et offert à cette dernière un nouveau marché où une partie de sa production pourrait être écoulee. Par ailleurs, la voie ferrée, ouverte en 1930, a permis à l'État soviétique d'asseoir son influence politique sur l'Afghanistan et sur l'Inde¹⁴.

Ce modèle peut être généralisé aux pays de colonisation, tel le Québec. Le premier ministre Chapleau, dans un discours tenu à la Chambre en novembre 1870, consacre, en empruntant les propos d'un homme d'état dont il dissimule l'identité, l'importance de la politique ferroviaire pour la croissance de l'État québécois:

La politique des chemins de fer [...] est la politique qui tient en ses mains le secret de l'avenir des nations; aux gouvernements qui sauront le plus hardiment et le plus intelligemment la mettre en pratique appartient la palme du vrai progrès, surtout pour les nations jeunes.¹⁵

La politique québécoise s'appuyait sur un grand objectif directeur et général. La volonté gouvernementale était d'appuyer la création d'un réseau de chemins de fer de base qui maximiserait la puissance de l'État québécois par la valorisation de ses caractéristiques géopolitiques comme la présence de richesses naturelles et une localisation géographique favorisant la circulation vers les principaux marchés économiques.

Cette politique, à une exception près, ne dérogea pas aux règles du libéralisme économique. Le gouvernement se confina à produire des extrants techniques et financiers destinés aux entrepreneurs privés. Nonobstant, en minimisant à sa plus simple expression toute interférence qui aurait pu compromettre leurs activités, il veillait à protéger les intérêts du public en ce qui concerne la sécurité des infrastructures ferroviaires, ainsi que des taux de péage exigés par ces entreprises à leur clientèle. A cet égard, l'énoncé global de ses intentions s'appuyait sur cinq principes directeurs:

1. les intervenants privés sont libres d'investir, d'agir et de développer les territoires qui représentent le plus d'avantages pour concrétiser leurs objectifs;



Inauguration du chemin de fer à Chambord en 1888.
Source: ANQC, Coll. de la SHS.

2. toutefois, le gouvernement disposant de ressources financières limitées, se réserve le privilège d'attribuer les subsides suivant les avantages stratégiques que représentent les projets.

Tous les projets n'ayant pas des effets d'entraînement égaux sur l'aménagement et le développement régional ou national, le Conseil exécutif devait sélectionner les entreprises qu'il estimait les plus viables et les plus génératrices de retombées pour l'État québécois.¹⁶

3. le gouvernement encourage les municipalités et les individus à participer au capital des entreprises ferroviaires;

4. le gouvernement n'entreprend pas de projet ferroviaire.¹⁷ Sa mission est d'appuyer financièrement et d'encadrer légalement les propositions soumises par les individus ou groupes;

5. le législateur n'intervient dans le secteur ferroviaire que pour assurer la sécurité du public et le respect des principes de l'économie de marché, par la réglementation économique des activités des transporteurs.

Dès avril 1869, les grands objectifs de la politique ont été opérationnalisés par l'adoption de l'*Acte des chemins de fer* et de l'*Acte pour l'encouragement de certains chemins à lisses de colonisation*. De ces deux lois, les premiers programmes ferroviaires québécois ont été amorcés.

L'*Acte des chemins de fer* encadre, dans ses moindres détails, la construction et l'exploitation des chemins de fer sous juridiction québécoise. La loi est constituée de 21 parties dont les plus importantes traitent d'aspects légaux et économiques, tels la constitution en corporation de ces entreprises, des assemblées générales, des taux de péage, des règlements et avis internes ou de questions plus techniques relatives aux plans et arpentages, aux terrains, à leur évaluation, aux normes de construction des chemins et ponts, aux conventions de trafic, etc.

A travers ces décennies, les principes généraux sous-tendant la politique ferroviaire sont demeurés identiques. La seule entorse à cette continuité fut l'achat des chemins de fer de la rive nord et du Montréal, Ottawa et Occidental, lesquels ont été

L'inspection et la localisation de la ligne de la « compagnie du chemin de fer de Québec et du Saguenay, » (ci-devant appelée la compagnie du chemin de fer occidental de Québec) étant maintenant terminées, les directeurs sont heureux de pouvoir présenter au public, les rapport, plan et estimation fournis par leur ingénieur. C'est avec le sentiment de la plus haute satisfaction qu'ils se trouvent en position de publier un rapport si favorable à l'entreprise, rapport qui non-seulement démontre la possibilité de construire un chemin de fer dans le lointain de nos forêts reculées, mais qui donne en même temps des informations statistiques qui font voir que la partie localisée du chemin est de beaucoup supérieure en courbes et en pentes à quelques-uns des meilleurs et des plus prospères des chemins de fer des États-Unis.

L'estimation de la construction de ce chemin de fer, est calculée d'après les plus hauts prix de la main d'oeuvre et des matériaux dans les circonstances actuelles; mais comme dans l'opinion des directeurs, la compagnie peut épargner beaucoup en faisant le choix d'un ingénieur capable, chargé de surveiller la construction de cette courte ligne de chemin de fer, ils espèrent l'effectuer à un prix beaucoup moins élevé que celui auquel elle est estimée, particulièrement si une baisse se fait sentir dans la main d'oeuvre, dans le fer, etc. Quoiqu'il en soit, dans le principe l'intention était d'avoir un chemin de fer à meilleur marché que celui qui est maintenant projeté. L'ingénieur s'est néanmoins convaincu d'une manière évidente, que le commerce qui se ferait par cette voie, exigerait nécessairement un chemin mieux assis et plus durable, chose dont on pourra se convaincre par la lecture de ce rapport.

Conséquemment comme aucune difficulté physique ne vient à l'encontre du chemin, et qu'un tel chemin ne pourrait être qu'avantageux à chacun des citoyens de Québec, les directeurs, avec beaucoup de confiance, soumettent maintenant au public le sujet sous son véritable jour, ce qui n'a pu être fait plus tôt, privés qu'ils étaient d'une charte et d'un relevé convenable de la route proposée.

Si ce chemin de fer ne possédait aucun autre avantage que celui de fournir le bois de chauffage qui, comme personne ne l'ignore, est nécessaire à la vie dans ce climat froid, et qui doit être acheté par chaque individu, avec la certitude qu'on pourra se le procurer de la compagnie à un prix bien moindre qu'on peut l'avoir partout ailleurs, ce serait une raison suffisante pour le construire; mais la conclusion du rapport de Mr. Fosdick démontre qu'un montant considérable de produit, etc. devra passer par ce chemin et contribuer essentiellement à sa prospérité. De fait, ce sera le moyen d'ouvrir des établissements sur une grande étendue de terre de valeur, et d'apporter sur nos marchés le magnifique bois de construction qui abonde le long de la route, et la construction d'un tel chemin entraînera nécessairement des avantages incalculables pour les profondeurs de Québec.

Seulement seize milles du chemin, (sans inclure les gares d'évitement, etc.) suffiront pour fournir une certaine quantité de bois de chauffage pour quelques années à venir, à un prix peu élevé et uniforme, et on ne doit pas oublier que la somme dernièrement et encore actuellement payée, savoir, celle de dix à quinze chelins par corde au dessus du prix que la compagnie demanderait, formerait pour une année de consommation, disons 100,000 cordes, le montant de £40,000 à £50,000 par année, somme qui serait presque suffisante pour construire le chemin de fer; et dans le cas où le bois de chauffage continuerait à se maintenir à un prix aussi élevé pendant l'espace d'environ deux ans, chaque famille dont la consommation de bois excède 12 cordes, dépensera inutilement autant d'argent qu'il en faudrait pour acheter une ou plusieurs actions.

Les directeurs espèrent donc qu'il n'y aura que peu de citoyens de Québec, et dans leur intérêt personnel, et pour la prospérité de la cité, qui ne viendront pas incontinent de l'avant, et ne s'associeront pas pour faire réussir cette entreprise; car si elle est seulement encouragée avec activité, le bois de chauffage pourra être coupé dans le cours de l'hiver, et le chemin de fer complet et en opération l'automne prochain. Maintenant le succès de l'entreprise est entre leurs mains, et comme dans cette occasion il s'agit d'un avantage offert à toute la cité, sans esprit de monopole, ou sans spéculation en vue, il est indubitable que ce projet sera regardé d'un bon oeil et fermement encouragé.

Il a circulé une rumeur tendant à laisser croire que ce chemin de fer était dans le principe projeté dans le but d'avantager quelques individus possédant des terres le long de la ligne. Les directeurs désirent donner un démenti positif à cette assertion, vu que ni eux, ni leurs officiers, ne possèdent, ni n'ont jamais possédé un seul pied de terre, même à une distance de plusieurs milles du parcours du chemin de fer, et il n'y a qu'un seul actionnaire (qui réside dans les environs de Lorette) qui soit propriétaire de terrain le long de cette ligne. Si tel eût été le cas, les directeurs eux-mêmes auraient été les

premiers à le dénoncer, ils n'ont encouragé le projet d'une pareille entreprise que parceque (sans préjugés) ils l'ont considéré possible, avantageuse et louable. Et ils saisissent cette occasion pour exprimer leurs remerciement aux actionnaires actuels, qui ont contribué si libéralement au paiement des dépenses préliminaires encourues pour l'exécution d'un bon relevé et d'une localisation finale du chemin de fer.

L'intention des directeurs était de faire quelques observations relativement à l'espoir qu'ils entretenaient de rallier le chemin de fer au lac St. Jean et au territoire du Saguenay, mais les présents rapports occupent déjà une espace considérable, ce qui oblige les directeurs à remettre à plus tard cette question qu'ils soumettront d'une manière plus générale devant le public. Les directeurs, en outre, ne se sont pas crus autorisés à employer les deniers de la compagnie pour aucun objet autre que celui de l'exécution de la première partie du projet. Le printemps dernier la ligne projetée a été explorée par Mr. Boxer, le secrétaire, et Mr. Bignell, A. P. jusqu'à la hauteur du terrain qui sépare les eaux du Saguenay et celles du St. Laurent, et ces Messieurs sont d'opinion qu'il est très possible de construire un chemin de fer jusqu'au point par eux exploré et qu'un chemin planchéié, ou un chemin ordinaire, peut être fait sans difficulté tout le long de la route conduisant au lac St. Jean. Néanmoins quand la première partie du chemin de fer sera construite, un temps raisonnable sera consacré à une exploration de toute cette partie de la ligne, et aussi à un niveau d'essai jusqu'au lac, et alors dans le cas où aucune difficulté physique ne se présenterait pour empêcher la construction d'un chemin de fer dans cette direction, l'objet de la compagnie serait d'entreprendre de rallier le Saguenay à Québec, d'abord par un bon chemin, et dans la suite le chemin de fer pourrait être continué dans cette direction, si les avantages d'un tel projet en rendaient l'entreprise désirable.

En terminant ces observations, les directeurs désirent témoigner à Mr. Fosdick la haute opinion qu'ils entretiennent quant à la manière efficace avec laquelle il a rempli les devoirs qui lui étaient confiés, aussi bien que quant à sa soigneuse économie dans toutes les opérations du relevé. L'attention du public est appelée sur son rapport ainsi que sur celui du secrétaire, pour toute information relative au sujet, et les règlements approuvés donneront une idée du système qu'on entend adopter quant aux travaux.

Aussitôt que ce rapport aura été distribué dans la cité, des agents autorisés spécialement par la compagnie, seront chargés de demander aux citoyens de souscrire à l'entreprise, et il ne reste aux directeurs qu'à répéter l'espoir qu'ils entretiennent, qu'il n'y a que peu d'individus qui ne prendront pas immédiatement des actions dans la compagnie, de manière à éviter tout délai quant à l'exécution immédiate du projet.

Par ordre,
F.N. BOXER,
Secrétaire.
Québec, 24 Octobre 1854.

(Préface de la publication ci-contre. A noter que la retranscription est intégrale au texte, d'où la présence de certaines erreurs.)

Source: S.H.S. Cette publication fait partie d'un lot acquis en 1993 grâce à une subvention de la Fondation Asselin.

RAPPORT
DE
L'INGENIEUR EN CHEF
SUR L'ETUDE DE LA LIGNE DU
CHEMIN DE FER DE QUEBEC ET DU SAGUENAY ;
CONTENANT AINSI UN ETAT DES RESSOURCES DES LOCALITES A
TRAVERS LESQUELLES LA LIGNE DEVRA PASSER, ET LES
AVANTAGES GENERAUX QUI EN DECOULE-
BONT — AINSI QUE L'ORGANISATION
PROJETEE ET LES
REGLEMENTS
POUR LA
GOUVERNE DE LA COMPAGNIE.

QUEBEC:
IMPRIME AU BUREAU DE LA GAZETTE DU CANADA.
1854.

intégrés au sein de la première société d'État québécoise, le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Devant l'incapacité de ces compagnies d'achever leurs travaux de construction en raison de difficultés financières amplifiées par la crise économique de 1874, le gouvernement s'imposa comme maître-d'oeuvre de ce projet qui se voulait le trait-d'union entre les tronçons de l'Intercolonial et du Canadian Pacific. Ces entreprises n'arrivaient pas à emprunter des capitaux sur les marchés financiers britanniques en raison d'une perte de crédibilité auprès des investisseurs. Cette perception négative avait été colportée injustement par la presse anglaise à l'instigation des dirigeants du Grand Tronc, propriétaires d'une ligne concurrente établie sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Cette compagnie voyait d'un mauvais oeil ce projet qui allait générer une concurrence à ses activités.

Devant l'importance des sommes déjà investies dans ces affaires, la seule solution s'offrant au gouvernement était de devenir actionnaire de ces compagnies afin de restaurer la confiance des milieux financiers londoniens. Dans son énoncé de politique du 6 décembre 1875, le trésorier Robertson estimait que l'importance stratégique de ces voies pour l'essor de la puissance de l'État québécois justifiait à elle seule cette dérogation exceptionnelle au principe de la non-intervention gouvernementale.¹⁸ Il tient également à cette occasion un discours économique plutôt rarissime chez l'homme politique du temps, lorsqu'il aborde la capacité du secteur public à produire ce bien par comparaison au secteur privé:

[...] le gouvernement [...] peut construire les chemins dont il est question, à moins de frais que n'importe quelle compagnie privée, et qu'en profitant du bas prix du fer et de l'acier, il peut être démontré qu'il est possible de construire des chemins de fer au Canada sans qu'il y ait de spéculation.¹⁹

Malgré les prétentions du grand argentier québécois, cette aventure, si courte qu'elle fût, s'avéra très onéreuse pour le trésor public. La Commission d'enquête concernant le QMOO recommanda au gouvernement de:

[...] se contenter de subventionner telles lignes de chemins de fer, [...] encore

ces subventions doivent-elles être limitées par l'état des finances de la province. [...] la Province de Québec ne doit construire elle-même des chemins de fer que pour des raisons tout à fait exceptionnelles qui doivent se présenter bien rarement.²⁰

Échaudés, les dirigeants qui se succédèrent au Conseil exécutif limitèrent leurs actes aux fonctions plus traditionnelles alors dévolues au gouvernement. Quant aux moyens (programmes) mis de l'avant pour en arriver à la concrétisation des intentions gouvernementales (la politique ferroviaire), ils n'ont pas connu la même stabilité. Les programmes d'aide financière destinés à favoriser la construction de voies ferrées ont été modifiés en profondeur à sept reprises en 43 ans. Il devait réajuster constamment ses extrants de programmes en fonction du cheminement de son intervention et de l'état de l'avancement du réseau ferré.

Programme d'aide au financement du transport ferroviaire

Les extrants du programme ont endossé trois formes, soit des subsides en terre, des subsides en terre convertibles en argent et des subventions en argent. Durant ces décennies, le gouvernement a dû apporter des modifications souvent majeures à son programme d'aide financière, en vue de l'adapter aux exigences nouvelles et à l'évolution de son pouvoir d'emprunt.

A ses débuts, en avril 1869, la première génération du programme consistait à octroyer, échelonné sur vingt ans, un subside équivalent à trois pour cent (six pour cent pour le Des Piles) du coût total de la construction d'un chemin de fer et ne devant pas dépasser 3 108\$ par kilomètre.²¹ Cette mesure était plutôt timide, car seulement cinq compagnies de chemins à lisses²² se partagèrent cette aide.

L'assistance gouvernementale, quoique constituant un excellent support moral pour ces entreprises, n'était guère convenable pour optimiser le développement ferroviaire. En décembre 1871, le programme fut bonifié par la concession de terres publiques²³. Le gouvernement du Québec, disposant de millions d'hectares de terrains en vertu de l'article 92(5) de la *Loi constitution-*

nelle de 1867, pouvait en disposer à sa guise. En adjonction avec les faibles ressources monétaires à leur disposition, les dirigeants québécois ont conçu un programme s'inspirant de mesures déjà adoptées par d'autres gouvernements nord-américains qui tablaient sur la distribution de terres pour encourager l'établissement de chemins de fer.

Le gouvernement consacra à cette fin une superficie de 1 296 456 hectares, répartie en quatre blocs localisés dans les comtés de Pontiac (57%), de Champlain et de Chicoutimi (21,4%), de Montcalm (11,6%), de Portneuf et Québec (10%).²⁴ Pour chaque kilomètre de voie ferrée, le gouvernement donnait aux promoteurs 4 047 hectares de biens-fonds, lesquels devaient "contribuer directement à la colonisation des territoires où ces terres sont situées"²⁵. La moitié de ces terres, distribuées gratuitement aux compagnies, devaient être revendues par lots à des colons, dans l'intention de favoriser l'ouverture de territoires d'établissement pour le peuple québécois.

Malgré le fait que l'aide gouvernementale était généreuse, elle ne réussit pas à résorber le problème fondamental auquel étaient confrontées ces entreprises ferroviaires, soit le manque de liquidité. La vente des terres généra peu d'intrants monétaires dans les caisses des entrepreneurs, en raison du prix très bas de ces sols et à la faible demande des citoyens pour ces lots de colonisation dont le nombre surpassait largement les besoins de la population québécoise.

Dans le dessein de remédier à ce problème et de répondre aux besoins sans cesse plus pressants évoqués par les forces sociétales, le trésorier Robertson présenta, en janvier 1874, des amendements fondamentaux au programme en vigueur depuis plus de cinq ans. Dorénavant, au lieu d'octrois en terre, le gouvernement versera de généreux subsides en argent, à raison de 1 554\$ pour chaque kilomètre de voies construites. Cette allocation fut majorée à 2 486\$, l'année suivante afin d'accélérer la construction de chemins de fer jugée prioritaire pour le développement de l'État québécois.

Ces nouveaux subsides tenaient compte du fait que les entrepreneurs ferroviaires, pour équiper leurs chemins

de fer, ont adopté des voies fabriquées en acier plutôt qu'en bois. Les premières lignes subventionnées, telles le Québec à Gosford, avaient été construites au moyen de lisses de bois produites à partir d'une ressource abondante et peu coûteuse au Québec, comparativement aux rails en fer. Toutefois, les rigueurs de l'hiver québécois révélèrent que ce choix, apparemment très économique à l'achat, se trouvait annihilé. Les utilisateurs de ces lisses, qui cassaient très facilement sous l'effet du froid, apprirent rapidement et à leurs propres dépens, l'inefficacité de ce matériau.

Le gouvernement du Québec, libéré en 1873 par le parlement central d'une dette s'élevant à 5 253 045\$ pour absorber le passif du Canada-Uni, disposait maintenant, et pour la première fois depuis 1867, d'une marge de manoeuvre appréciable pour emprunter sur les marchés financiers étrangers aux fins de la politique ferroviaire. La générosité des nouvelles dispositions du programme était néanmoins assortie de certaines conditions pour accélérer l'ouverture des voies ferrées. Ainsi, les entreprises devaient construire leur infrastructure dans une période n'excédant pas une année au risque de perdre tout subside.

De plus, en raison du nombre considérable de demandes de subsides, le gouvernement dut établir un ordre de priorité dans l'attribution des crédits alloués à ce poste budgétaire (5 280 000\$). Trois catégories de chemins de fer (A, B et C), regroupant les projets retenus aux fins de subventions, ont été instaurées suivant deux critères: leur importance stratégique (souvent liée à leur position géographique) pour le développement de l'État québécois et l'état d'avancement des travaux. Plutôt que d'éparpiller les fonds disponibles entre plusieurs petits projets — "une aide qui serait pratiquement inutile si elle était divisée entre toutes les compagnies" — le trésorier préférait appuyer celles "qui ont [déjà] encouru des dépenses en comptant sur [cette] subvention additionnelle"²⁶.

La catégorie A (tableau 1.1) regroupait deux projets considérés comme hautement prioritaires pour le développement du Québec. Devant constituer le réseau de base de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, ces entreprises s'accaparaient de 37,9% des

Tableau 1.1

**Chemins de fer subventionnés en vertu
de la politique ferroviaire de Robertson (janvier 1874)**

<i>Catégorie A</i>
Chemin de fer de la Rive Nord
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal
<i>Catégorie B</i>
Chemin de fer de Lévis et Kennebec
Chemin de fer de Sherbrooke, des Cantons de l'Est et de Kennebec
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska
Chemin de fer de Philipsburg, Farnham et Yamaska
Chemin de fer de Waterloo et Magog
Chemin de fer de la Vallée des Rivières Noire et Missisquoi
Chemin de fer de la Frontière de Québec
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal (section Saint-Jérôme)
<i>Catégorie C</i>
Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs
Chemin de fer d'Alymer à la Rivière Creuse
Chemin de fer International de Mégantic et Saint-François

deniers neufs, injectés dans le programme. La seconde classe (27,5%) regroupait huit chemins de fer ayant déjà bénéficié des fonds publics. Le gouvernement avait jugé nécessaire de bonifier les subventions déjà octroyées à ces compagnies, sachant qu'elles tablaient sur l'utilisation de lisses de bois au lieu de rails en fer. Finalement, le groupe C (34,6%), rassemblait quatre projets ayant déjà reçu des subsides en terre, lesquels pouvaient être convertis en argent à raison de 1 554\$ par km²⁷.

Les changements apportés au programme innovaient quant à la distribution spatiale des extrants économiques. Alors qu'auparavant, en raison de ressources financières limitées, l'aide s'était concentrée géographiquement à quelques régions, les nouvelles mesures favorisaient une distribution des deniers gouvernementaux à l'échelle du Québec, ceci dans plus d'une quarantaine de comtés. Cette dispersion géographique n'était pas sans arrière-pensée politique, les dirigeants

conservateurs voulant récolter à moyen terme les fruits de cette bonne action lors des élections. C'est pourquoi la manne n'épargna aucune région.

Dans les années qui suivirent, des modifications mineures, mais coûteuses pour les fonds publics, furent apportées. Le gouvernement améliora les subsides alloués pour chaque kilomètre construit, lesquels passèrent à 2 486\$, puis à 3 729\$. En 1886, le trésorier James Ross prit la décision, pour encourager le parachèvement des travaux ferroviaires en cours, d'accepter que les compagnies ayant bénéficié de subsides en terre puissent les transformer en argent. En plus d'injecter des capitaux nouveaux, cette mesure répondait aux récriminations de plusieurs députés. Depuis plusieurs années, certains dénonçaient les concessions en biens-fonds qui ne contribuaient qu'à dilapider le territoire et le patrimoine forestier au profit d'intérêts privés dont les objectifs de développement ne coïncidaient pas toujours avec ceux de la population.

La préservation de nos forêts devrait être le premier souci des Canadiens à cause des grands avantages que l'on en tire. La cession d'un million d'acres de terre dans la région du Saint-Maurice à une compagnie privée désireuse d'en obtenir le bois est une forme de spéculation pour notre agriculture. [...] L'entreprise des chemins de fer doit être encouragée. Mais il faut le faire en utilisant des capitaux. Je suis prêt à fournir au fonds d'un projet d'un chemin de fer du Saint-Maurice, mais je ne voudrais pas pour autant que la région soit dévastée et privée de ses arbres, lesquels font notre bien-être et notre prospérité.²⁸

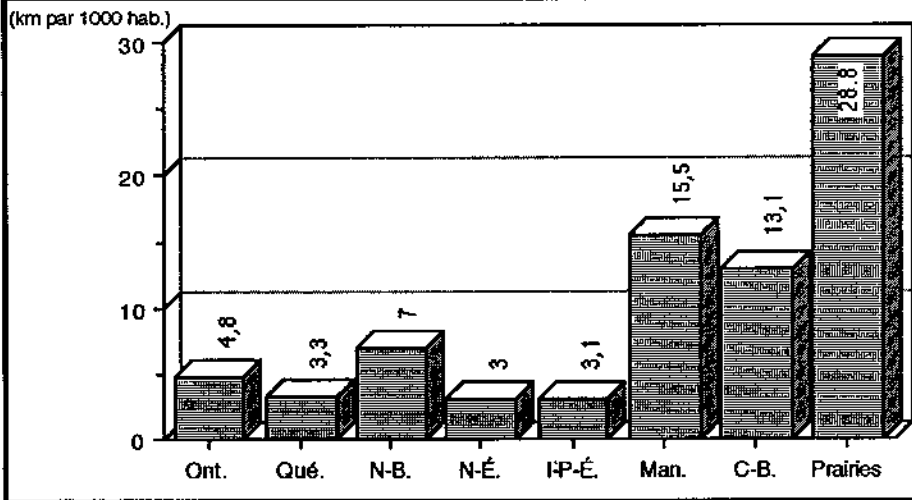
Les changements proposés par Ross constituaient le moyen pour récupérer 5 392 607 hectares de terres concédés à l'entreprise privée.²⁹ Pour chaque hectare retourné dans le giron public, le gouvernement versait 0,14\$ aux entrepreneurs.³⁰ Lorsque le gouvernement réussissait à les revendre à des colons ou à des exploitants forestiers, l'entreprise obtenait un autre 0,14\$ par hectare. Par ce processus, le gouvernement pouvait récupérer son contrôle sur une partie non négligeable du patrimoine terrien concédé. De plus, le trésor québécois se voyait comblé, car les revenus de plus en plus importants générés par l'exploitation des forêts publiques permirent d'augmenter ses recettes. Cette entrée de fonds n'était pas à dédaigner, connaissant les sacrifices que le Québec avait dû consentir pour appuyer l'essor du rail.

L'arrivée au pouvoir de Mercier donna une nouvelle impulsion au programme qui avait stagné durant les dernières années. Devant le peu d'intérêt du gouvernement fédéral pour le réseau ferroviaire québécois, qui se traduisait par un important déficit en voie ferrée comparativement aux autres partenaires de la Fédération canadienne (figure 1.1), le premier ministre avait l'ambition que son gouvernement devait mener à bien cette oeuvre.³¹ Ce qui nécessita l'emprunt de plusieurs millions de dollars sur les marchés européens, notamment en France, les revenus du Trésor ne pouvant absorber ces dépenses.

Le 22 décembre 1890, Mercier présenta à la Chambre les nouvelles dispositions du programme afin de revigorer l'essor du réseau ferré. Il déterminait trois catégories de chemins de fer pouvant se partager environ 4 352 820 M\$ et 2 604 245 hectares en

Figure 1.1

Nombre de kilomètres de voies ferrées
per capita au Canada, 1894



Source: Canada. Ministère de l'Agriculture (1895). *Annuaire statistique du Canada, 1894*, pp. 147 et 709.

terres, à raison de 4 047 hectares par kilomètre convertibles en argent (2 175\$): 1. ceux favorisant la colonisation; 2. les embranchements aux grands réseaux transcontinentaux; 3. "les petites voies nouvelles [...] qui pouvaient aider dans les seigneuries, [les] établissements nouveaux"³².

L'initiative de Mercier donna une impulsion à la construction ferroviaire; néanmoins, elle greva sérieusement la santé financière du gouvernement. Le Parti conservateur, qui reprit les rênes du pouvoir en 1892, jugea qu'il fallait réduire la dette consolidée du Québec par la compression des octrois aux chemins de fer. Un des problèmes auxquels était confronté le gouvernement était que les compagnies ferroviaires prenaient souvent du temps à compléter leurs travaux, après avoir obtenu leur premier subside. En décembre 1896, le premier ministre Edmund Flynn (1847-1927), après de nombreuses négociations avec les principaux intéressés, imposa aux entreprises un ultimatum: elles devaient compléter, dans un délai de moins de deux ans, leurs travaux, sinon tous leurs droits aux subventions convertibles consenties deviendraient caducs.

De plus, Flynn offrait, à celles qui étaient intéressées, de racheter la deuxième tranche des 0,14\$ allouées pour chaque hectare de terrain au prix

de 0,07\$. La plupart acceptèrent l'offre gouvernementale et reçurent un montant global de 1 263 993,99\$.³³ Cette mesure s'avérait nécessaire, car la vente des terres s'effectuait tellement lentement que les compagnies ferroviaires devaient attendre plusieurs années avant

d'obtenir la seconde tranche des 0,14\$ par hectare rétrocédé.

La proposition satisfaisait le gouvernement du Québec qui économisa 3 398 456,49\$ récupérés par la réduction du montant octroyé à l'hectare (2 331 866,25\$) et des sommes "devenues caduques par laps de temps ou par nombres de milles en moins" (1 066 590,24\$).³⁴ Quant aux compagnies, elles se voyaient offrir de nouveaux capitaux, ce qui les contentait.

En 1897, les Libéraux prenaient le pouvoir. Tel que démontré antérieurement, confrontés avec une dette énorme, ils devaient poursuivre l'œuvre conservatrice et mirent un point final au programme. Dorénavant, les subsides gouvernementaux seraient octroyés de façon discrétionnaire suivant l'importance des projets.

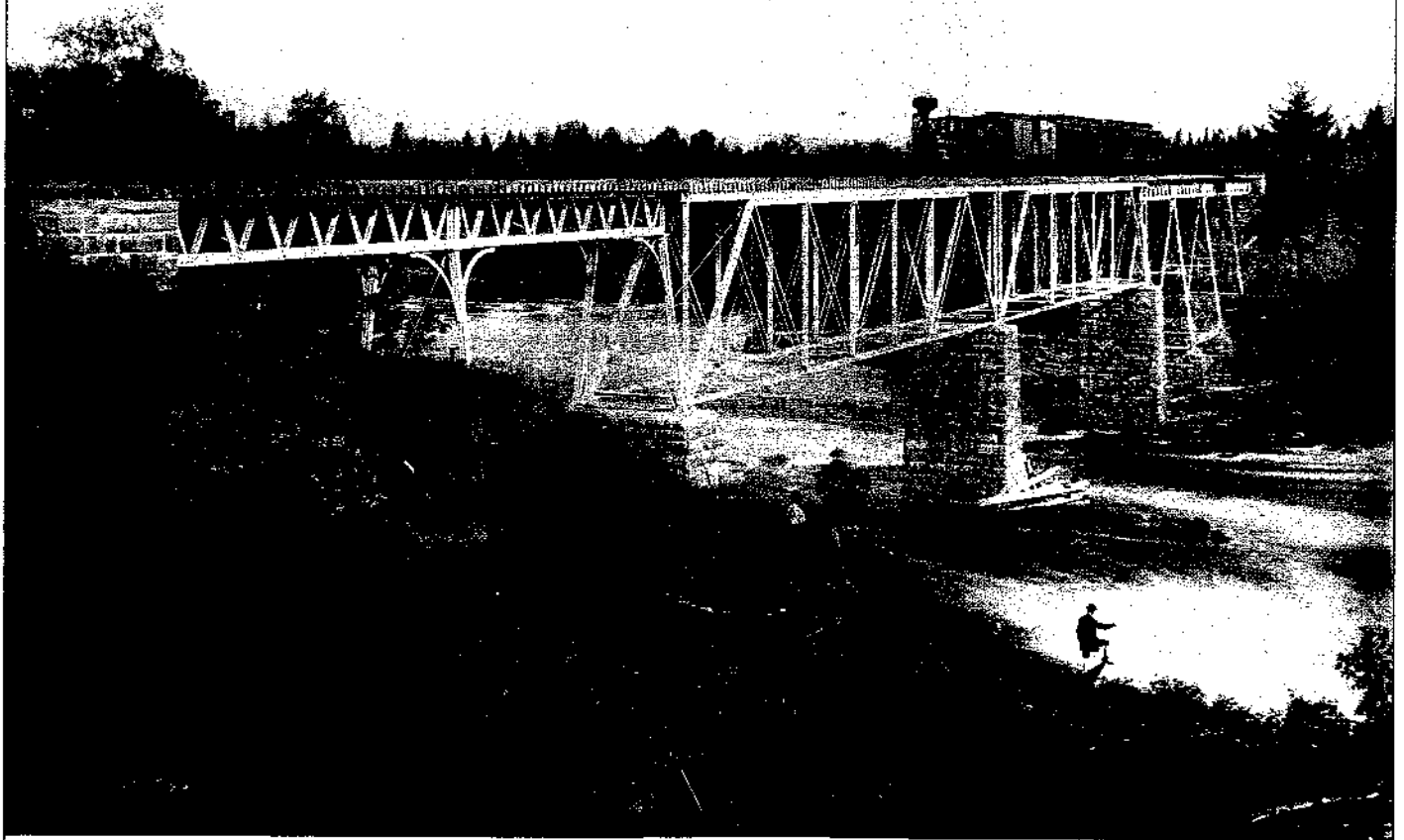
En 1912, dans une volonté de ressusciter le programme d'aide financière aux chemins de fer, afin de satisfaire les demandes des forces sociétales, le gouvernement de Lomer Gouin fit adopter la *Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer*. Aguerrie par l'expérience malheureuse de ses prédécesseurs, l'administration libérale, dans un souci d'équilibre

Tableau 1.2

Projets ferroviaires
subventionnés en terres publiques

Nom du chemin de fer	Nombre d'hectares attribués
Atlantique, Québec et Occidental	161 880
Colonisation du nord de Montréal	38 851
Canada et Gulf Terminal	59 779
Montagne d'Orford	15 913
Québec Central	87 828
Québec et du Lac St-Jean	65 221
Québec, Montréal et Sud	42 848
Vallée de la Saint-Maurice	22 672
Baie des Ha! Ha!	53 234
Jonction de Napierville	10 992
Grand Nord	12 303
Canadien Nord	131 018
Pâtes et Papiers Gulf	10 927
Saint-Charles et Rivière Huron	6 475
Interprovincial et Baie-James	124 146
Total	844 087

Source: Québec. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928). *Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail de la Province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928*, p. 47.



J. E. Lacroix.

Photo. Québec.

Chemin de Fer de Québec au Lac St. Jean.

PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER.

Construit par CLARKE, REEVES & Co., PHOENIXVILLE, Pa.

2 Spans de 125 pieds chaque dans le grand pont, 6 Spans de 41½ pieds dans chaque approche. Longueur totale 500 pieds.

TERMINÉ EN 1880.

Hauteur des lisses au-dessus de l'eau 60 pieds.

Séda en Gravier

PROJÉTÉ: Wm. MITCHELL,
 THOMAS HARRIS, E. BLANDIN,
 INGÉNIEURS: J. G. SCOTT.

A. L. DUBRE, M. ING. I. C. INGÉNIEUR DE CONSTRUCTION,
 JAMES HARRIS, E. G. INGÉNIEUR DE LA CONSTRUCTION,
 JAMES HARRIS, E. G. INGÉNIEUR DE LA CONSTRUCTION,
 JAMES HARRIS, E. G. INGÉNIEUR DE LA CONSTRUCTION.

Chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean, pont sur la rivière Jacques Cartier.
 Source: SHS.

budgétaire, limita son aide à l'octroi de terres publiques. Cette loi donnait au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de distribuer aux entrepreneurs de 15 projets ferroviaires 844 087 hectares de terres publiques (tableau 1.2), concentrés surtout dans les régions centrales et périphériques du Québec.

Cette initiative qui fut une pâle continuité du programme par rapport à l'effort déjà consenti est une des mesures modèles où le gouvernement allie son aide à la réalisation de certaines conditions liées à l'aménagement du territoire et au développement économi-

que. Même si cette intervention était toujours marquée sous le sceau des principes du libéralisme économique, il démontrait, quoique timidement, sa volonté d'orienter le développement de l'État québécois, en imposant certaines obligations aux entrepreneurs pour qu'ils puissent se prévaloir de l'octroi.

La loi contient trois dispositions qui démontrent la détermination gouvernementale d'utiliser le transport sur rail comme outil d'aménagement du territoire pour la colonisation, ainsi que pour l'essor de l'industrie des équipements ferroviaires:

Le ministre des Travaux publics pourra pour l'avancement de la colonisation et la commodité des colons, désigner les endroits où la compagnie sera tenue d'ériger des gares, et ces gares devront être érigées en conséquence;

La compagnie devra construire sa voie avec des rails fabriqués au Canada, et devra équiper sa ligne avec des matériaux qui y auront été également fabriqués et achetés, à moins que ces rails et matériaux ne puissent être achetés en Canada à un prix aussi bas et à des conditions aussi faciles à l'étranger [...].

Le chemin de fer sera construit suivant les tracés, plans, profils, livres de

renvoi, devis, estimés et conditions qui seront approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil sur rapport du ministre des Travaux publics et du Travail.³⁵

Par ailleurs, dans un délai prescrit par le ministre des Travaux publics, les nouveaux propriétaires devaient revendre ces terres aux colons désireux de les acquérir, à un prix n'excédant pas 1,01\$ l'hectare. Les entrepreneurs, qui étaient obligés de redistribuer ces terres parmi le peuple, se substituaient au gouvernement en favorisant l'ouverture de fronts pionniers nouveaux. Ces transactions généraient une source de financement pour leurs activités. Par cette disposition, le gouvernement transférait aux colons le fardeau d'amortir une partie des frais encourus pour la construction de ces infrastructures dont ils seraient les premiers bénéficiaires lorsqu'en exploitation.

Conclusion

Cet article a permis de démontrer que, dans la période 1867-1920, le gouvernement a consacré beaucoup d'argent pour soutenir le transport ferroviaire en terre québécoise. Dans le dessein d'arriver à ce but, il n'a pas hésité à établir une structure administrative légère et des programmes supplétifs, dont les visées ne cherchaient pas à déloger le secteur privé de ce champ d'activité, mais plutôt à orchestrer et à soutenir son action.

Le programme d'aide financière a débuté en 1869 et s'est achevé officiellement en 1897, par la fin des subsides en argent et en terres. Après cette date, le gouvernement continua à distribuer, jusqu'au début des années 1930, quelques subventions. Toutefois, son action est réduite, se limitant à des octrois sur une base irrégulière et discrétionnaire, en fonction de l'importance des retombées qu'un projet était susceptible de générer pour le développement industriel.

Le peuple québécois a récolté les fruits du programme, notamment par le biais des milliers d'emplois directs et indirects que la construction ferroviaire créa, ainsi que par les marchés que le rail ouvrait aux industries et exploitations agricoles nouvellement desservies. Suivant le trésorier Robertson, en 1874, la construction ferroviaire permettait d'injecter dans l'économie québécoise

entre 6 215\$ et 12 430\$ pour chaque nouveau kilomètre de voies ferrées.³⁶

Toutefois, ce sont les promoteurs, les entrepreneurs, ainsi que les actionnaires des compagnies de chemins de fer qui ont le plus bénéficié du programme en obtenant plusieurs millions de dollars en argent et en terres.

Sans cet apport monétaire si souhaité par les agents d'influence, il est permis de douter que le développement du réseau ferroviaire ait pu s'effectuer à un rythme aussi accéléré.

Notes

* Cet article est une synthèse de ma thèse de doctorat intitulée: *La politique ferroviaire québécoise et l'organisation du territoire (1867-1990)*. Cette recherche a été réalisée grâce à une subvention du Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR).

- 1 Malenfant, N., *Débats de la Législature de la province de Québec : Première session de la septième législature*, Québec, Imp. de Belleau, 1890, p. 483.
- 2 ANQ, Fonds du ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), Article 762, Lettre du Père P.-E. Gendreau, 23 janvier 1889.
- 3 Asselin, Maurice, *La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique*, Rouyn-Noranda, Collège de l'Abitibi-Témiscamingue, Département d'histoire et de géographie, 1982, p. 154.
- 4 Dussault, Gabriel, *Le Curé Labelle: Messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900*, Montréal, Éditions Hurtubise HMH, 1983, p. 126.
- 5 Labelle, Antoine, *Rapport général du commissaire de l'Agriculture et de la Colonisation de la province de Québec 1888, 1889*, pp. 10-11.
- 6 ANQ, *op.cit.*, Article 762, Lettre du Père P.-E. Gendreau, directeur du Collège d'Ottawa et président de la Société de colonisation du Lac Témiscamingue, 1 décembre 1885.
- 7 ANQ, *ibid.*, Article 761, Lettre de C.-A. Carbonneau, curé de Saint-Modeste, 5 janvier 1887.
- 8 ANQ, *ibid.*, Article 751, Lettre émanant du Collège Bourget, 18 février 1887.
- 9 ANQ, *ibid.*, Article 751, Lettre du Père Boutin du Collège Bourget, 17 novembre 1887.
- 10 ANQ, *ibid.*, Article 726, Lettre de J.-C. Langelier du chemin de fer du Québec-Lac Huron 25 février 1907.
- 11 Dussault, Gabriel, *op.cit.*, pp. 110-116.
- 12 ANQ, *op.cit.*, Article 750, Lettre de Julien-Édouard Dubuc, 19 janvier 1920.
- 13 ANQ, *ibid.*, E25, Article 712, Lettre de Monsieur Boily de la Chambre de Commerce du Saguenay, 4 janvier 1920.
- 14 Bowman, Isaiah, *The Pioneer Fringe*, New York, American Geographical Society, 1931, p. 75.
- 15 *Débats de l'Assemblée législative*, Joseph-Adolphe Chapleau, 17 novembre 1870, p. 40.

- 16 *Débats de l'Assemblée législative*, Joseph Robertson, 13 janvier 1874, pp. 138-147.
- 17 *Ibid.*, pp. 138-139.
- 18 *Débats de l'Assemblée législative*, Joseph Robertson, 6 décembre 1875, p. 133.
- 19 *Ibid.*
- 20 Québec. Commission d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O. & O., [s.l.], [s.n.], 1887, p. 31.
- 21 *Débats de l'Assemblée législative*, Christopher Dunkin, 17 mars 1869, p. 171.
- 22 Les chemins à lisses des Piles, de Québec à Gosford, Lévis à Kennebec, des Comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska, ainsi que de Colonisation du nord de Montréal.
- 23 *Acte pour pourvoir à l'octroi de certaines terres pour venir en aide à la compagnie du chemin de fer international de Saint-François et Mégantic et de la compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford*, *Statuts du Québec*, 1871, ch. 23.
- 24 *Débats de l'Assemblée législative*, Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1870, pp. 167-168.
- 25 *Débats de l'Assemblée législative*, Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1871, p. 216. Le gouvernement dérogea à cette règle pour la compagnie du chemin de fer international de Saint-François et de Mégantic. En raison d'une rareté de terres publiques localisées à proximité de son tracé dans la région de l'Estrie, le Conseil exécutif lui donna des terres situées dans la vallée de la Saint-Maurice.
- 26 *Débats de l'Assemblée législative*, Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 141.
- 27 *Ibid.*, pp. 144-146.
- 28 *Débats de l'Assemblée législative*, Pierre Fortin, 29 janvier 1870, pp. 195-196.
- 29 Québec, Ministère des Travaux publics et du Travail, *Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928*, 1928, p. 44.
- 30 En date du 30 juin 1928, suivant le *Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail*, le gouvernement avait versé 4 557 728,02\$.
- 31 *Débats de l'Assemblée législative*, Honoré Mercier, 22 décembre 1890, pp. 480-490.
- 32 *Ibid.*, p. 486.
- 33 Québec, Ministère des Travaux publics et du Travail, 1928, *op.cit.*
- 34 *Ibid.*
- 35 *Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer*, *Statuts du Québec*, 1912, c.5, article 6.
- 36 *Débats de l'Assemblée législative*, Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 142.