

# Le chemin de fer Québec et du Lac-Saint-Jean: moteur du développement du Saguenay—Lac-Saint-Jean (1887-1921)

par  
Richard Leclerc, Ph. D.

L'idée de désenclaver le Saguenay-Lac-Saint-Jean germa dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Pendant plusieurs années, en l'absence de routes, le bateau constituait le seul moyen d'accès à la région. Il fallait trouver une autre solution, en raison de la lenteur et du caractère saisonnier de ce mode de transport.

La construction d'un chemin de fer s'imposait, sachant que les artères terrestres existantes étaient avant tout des pistes difficilement praticables qui rendaient malaisée la circulation des personnes et des marchandises entre les régions de Charlevoix et Québec et les centres de colonisation du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette déficience en infrastructures contribua, pendant de nombreuses années, à l'inertie de l'oeuvre des colonisateurs sur ce territoire.

Dans le contexte colonial, la ville de Québec est, en analogie aux régions ressources où elle se ravitaille en matières premières, un pôle de développement et de canalisation des richesses forestières. Au sein de l'Empire britannique, la Cité de Champlain était une capitale de service dont la survie était intimement liée aux besoins de la métropole. C'est pour ainsi dire le centre qui régnait sur l'ensemble de la colonie. Il s'y regroupait les forces économiques qui engendrèrent des activités induites en amont (p. ex. usines de fabrication d'outils) et en aval (p. ex. chantiers navals). Avec l'affaiblissement du lien commercial avec la Grande-Bretagne et l'abolition par les États-Unis en 1866 du Traité de réciprocité, l'élite locale voulut perpétuer la stabilité économique acquise depuis plusieurs années, en trouvant de nouveaux marchés pour ses commerces et ses manufactures. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui était en voie de colonisation, s'offrait pour amorcer cette relation appréhendée.

Dans le dessein de consolider son bien-être, la bourgeoisie de Québec

appuya ardemment la construction du chemin de fer. Cela permettrait d'asseoir sa puissance géopolitique sur son hinterland nordique, tout en procédant à l'extension de son aire d'influence géo-économique. D'une capitale au service d'une métropole, la ville de Québec deviendrait, à son tour, un pôle colonisateur qui serait appelé à diriger un développement commandé d'abord par la volonté de répondre à une demande locale puis, progressivement, avec l'amélioration des modes de transport et l'industrialisation, par le commerce international des produits agricoles et forestiers, qui s'offrait comme débouché lucratif. L'élite, ayant pris conscience que sa prospérité reposerait éventuellement sur l'extension de son aire de marché, décida de prendre les dispositions nécessaires afin d'y parvenir. La construction du Québec et du Lac-Saint-Jean (QLSJ) fut l'assise qui concourra à la réalisation de ses objectifs.

Après de multiples péripéties et plusieurs années d'attentes investies dans le choix d'un tracé qui minimiserait les coûts de construction, optimiserait le potentiel géo-économique du territoire traversé ainsi que la satisfaction des forces impliquées, le chemin de fer Québec et ceux du Lac-Saint-Jean furent progressivement ouverts à la circulation dès 1880 (figure 1). Huit ans plus tard, vingt jours avant Noël, le premier train en provenance de Québec entra à la gare de Roberval. Le 2 août 1893, le même privilège fut consenti à la population chicoutimienne après de nombreuses querelles politiques qui opposèrent les habitants du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ces différents portaient sur la localisation d'un terminus et sur la question cruciale pour savoir laquelle des deux régions serait desservie en premier par le train. Les administrateurs du QLSJ pensaient trancher le dilemme en demandant aux Saguenayens et aux Jeannois de verser respectivement 150 000\$ et 100 000\$ pour que le chemin de fer soit prolongé

en leur direction. Cette solution permettait à la compagnie de recueillir des fonds que le gouvernement du Québec tardait à lui octroyer, tout en laissant aux résidents de la région le fardeau de choisir l'emplacement des infrastructures terminales. Toutefois, cette proposition ne fit qu'envenimer les relations interrégionales déjà tendues.

En août 1887, Honoré Mercier, en politicien perspicace, profitant de sa visite au Lac-Saint-Jean pour inaugurer le chemin de fer, réussit à concilier les demandes émanant des deux comtés. Il annonça que son gouvernement voterait les crédits nécessaires pour que le QLSJ soit prolongé dans une première phase vers Roberval et par la suite du côté de Chicoutimi<sup>1</sup>.

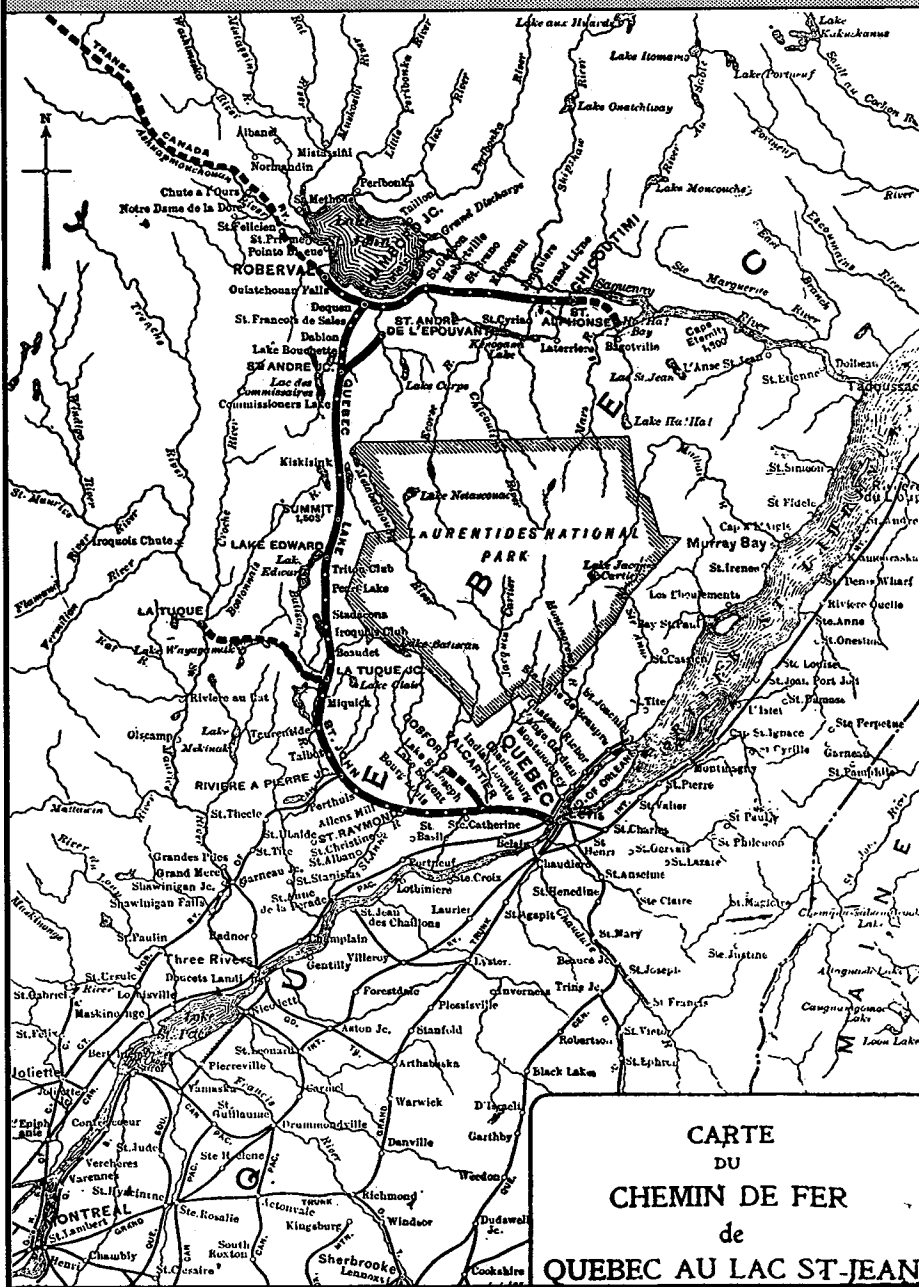
## Le chemin de fer et l'organisation du territoire

De toutes les régions traversées par le chemin de fer, c'est le Saguenay-Lac-Saint-Jean qui, durant la période 1871-1921, connut la plus forte croissance démographique<sup>2</sup>. Elle enregistra une augmentation de 318% de sa population. Cette progression est impressionnante, sachant qu'au plan national, elle ne s'est établie qu'à 98,2%. En parallèle, durant ces cinquante années, l'augmentation relevée dans les comtés de Portneuf et de Québec ne fut respectivement que de 46% et 58,8%.

Les données décennales démontrent que l'ouverture du service ferroviaire a contribué, à partir des années 1880, à appuyer solidement le peuplement au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Toutefois, des quatre comtés traversés par le chemin de fer, c'est ce dernier territoire qui profita le plus des effets bénéfiques de l'oeuvre de la colonisation. Au cours de la décennie 1890, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean dépassa celle des trois autres comtés, appuyée par une augmentation positive largement supérieure à la tendance observée ailleurs au Québec.

Figure 1

Réseau ferroviaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean (1911)



Source: Pelland, Alfred (1911). *Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. Québec, ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1911, p. 165.*

Dans les comtés agricoles de Portneuf et de Québec, ce mode de transport n'a pas eu pour conséquence de générer une croissance démographique semblable, se suffisant de résultats inférieurs à la moyenne québécoise. Dans leur cas, l'ouverture du Saguenay-Lac-Saint-Jean, soutenue par l'avènement du chemin de fer, n'a pas contribué à une explosion démographique, mais plutôt à soutenir le

développement déjà entamé depuis quelques décennies. Au recensement de 1881, pour le comté de Québec (-3,8%), et dix ans plus tard pour le comté de Portneuf, (-6,3%) une diminution de la population est même relevée, imputable sans aucun doute à l'attrait des nouvelles terres pionnières qui contribuèrent au déplacement de nombreuses familles en quête d'une amélioration de leurs conditions de vie.

Après avoir connu un boum démographique de 42,6% entre 1871 et 1881, on assista à un ralentissement du mouvement (15,1%) au Saguenay-Lac-Saint-Jean, imputable à l'absence de moyens de transport qui auraient permis d'exporter avec aisance le surplus de la production agricole et forestière régionale. Les chiffres de 1891 démontrent qu'un nouveau virage s'amorça avec la mise en opération du rail, tendance qui se poursuivit jusqu'en 1911. L'accroissement ralentit dans les décennies suivantes, en raison de l'industrialisation qui offrait un débouché nouveau pour la main-d'oeuvre québécoise qui est alors détournée du secteur agricole. A ce phénomène s'ajoute la Première Guerre mondiale qui monopolise une grande partie des forces vives du Québec dans les industries militaires.

En 1871, la région du Saguenay regroupait 11 812 habitants (67,5%), localisés principalement dans les municipalités de Bagotville, Chicoutimi et Jonquière. Quant au Lac-Saint-Jean, sa population s'établissait à 5 681, concentrée autour de deux zones urbaines, Hébertville (3 177) et Roberval (2 467). Cinquante ans plus tard, appuyée par le rail, l'oeuvre de la colonisation au Lac-Saint-Jean avait donné des résultats en modifiant le visage et l'équilibre démographique. Désormais, près de la moitié de la population (48,6%) du Saguenay-Lac-Saint-Jean résidait autour du lac qui, choyé par la présence de plusieurs hectares de terres fertiles, avait attiré sur ses rivages des centaines de colons. Aux vertus de ces sols, cette contrée avait l'atout de pouvoir accueillir ces nouveaux venus, ce qui n'était plus le cas au Saguenay, sachant que la plupart des lots situés à proximité des grandes voies de transport étaient déjà occupés.

Le faible taux d'urbanisation pour 1901, 1911 et 1921, qui évolue de 11% à 24,6%, confirme le caractère résolument rural du Lac-Saint-Jean, tandis que la population de la région voisine s'urbanise année après année, passant de 38% à 62%. L'avènement du chemin de fer contribua à renforcer la spécialisation de chacun de ces territoires et des capitales régionales, principalement en raison des caractéristiques géographiques qui leur sont immanentes. Chicoutimi se vit confirmer dans son rôle de capitale industrielle et de centre décisionnel du

Saguenay-Lac-Saint-Jean, ainsi que comme point d'expédition du bois coupé dans les forêts de l'arrière-pays. Très tôt, la municipalité se fit conférer le rôle de pôle régional de service en considération de l'importance de sa population, de sa position qui lui donne un accès direct à la rivière Saguenay, ainsi qu'à la présence d'usines de transformation, comme les moulins à scie et les pulperies, qui tirèrent profit des richesses forestières et hydrauliques de la région.

Quant à Roberval, la présence du terminal du Québec et du Lac Saint-Jean, agglomérée à plusieurs facteurs géographiques, appuyèrent son choix comme ville-seuil pour le trafic interrégional des passagers et des marchandises. Ce rôle stratégique lui donna une puissante impulsion qui en fit un centre d'importance, sachant que les industries (p. ex. laiteries) exportant leurs productions vers la capitale, la métropole et à l'extérieur du pays, s'implantèrent à proximité de leurs sources d'approvisionnement et du chemin de fer. Cette localisation permettait de réduire les coûts de transport, tout en préservant la fraîcheur d'un produit périssable comme le lait et ses dérivés. Après plusieurs années de stagnation, l'arrivée des premiers convois ferroviaires modifia radicalement le visage de la municipalité ainsi que son activité économique. La ville, particulièrement avantagée, servit de porte d'entrée pour les colons accédant à la région.

Le site de Roberval détient à son actif plusieurs éléments qui expliquent sa croissance et sa désignation comme point terminal. Le village est installé à proximité du lac Saint-Jean qui lui donne accès à un gigantesque éventail de marchés commerciaux pour ses industries. A cet avantage, il faut ajouter les ressources naturelles que renferme le territoire environnant et qui contribua à son essor. Les immenses forêts ont concouru à développer toute une industrie, comme les scieries et les moulins à bois, dont certains étaient la propriété de Benjamin-Alexandre Scott, cousin de James Scott, un des administrateurs influents du QLSJ ou de James Ross, président de l'entreprise ferroviaire. Un autre facteur de croissance fut la possibilité, pour les Robervalois, de s'approvisionner en denrées alimentaires, disposant de grands espaces pouvant être cultivés autour de leur municipalité et qui

constituaient de bonnes terres fertiles au relief peu ondulé.

A sa vocation agricole traditionnelle, s'ajoutèrent des fonctions religieuses, commerciales et industrielles. Des communautés religieuses, comme les Soeurs Ursulines et les Clercs de Saint-Viateur, vinrent établir dans le sillage des institutions d'enseignement afin d'assurer l'éducation des enfants de colons et animer la vie religieuse de la région.

Les commerces, hôtels et restaurants firent fortune, des milliers de gens s'y arrêtaient pour faire des achats. En 1898, la fonction touristique de la région fut stimulée par la construction d'un hôtel, propriété de la compagnie de chemin de fer. En peu de temps, le village devient un centre de villégiature réputé non seulement au Québec, mais également à travers le monde, résultat d'une vaste campagne de publicité conduite par l'entreprise ferroviaire, afin de rentabiliser l'opération de son chemin de fer<sup>3</sup>. Pour les riches vacanciers venus d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Océanie et d'Asie, l'entreprise offrait des croisières sur les eaux du majestueux lac Saint-Jean ainsi que des excursions de pêche à la ouananiche. Malheureusement, l'année de son dixième anniversaire, le luxueux hôtel fut entièrement rasé par le feu mettant un point final à la courte mais lucrative vocation internationale du village jeannois<sup>4</sup>.

Malgré l'importance qu'eut cette brève mais prospère vocation récréotouristique, c'est l'arrivée des colons qui donna le coup d'envoi au processus d'aménagement du territoire, stimulant l'économie régionale. En quelques années, les nouveaux arrivants acquièrent du gouvernement des milliers d'hectares de terres publiques pour établir leur famille et pratiquer la culture, l'élevage et la coupe forestière sur les vastes contrées vierges ceinturant le lac Saint-Jean. Quant aux propriétaires de commerces, d'hôtels et de restaurants, ils firent des affaires d'or, par le marché créé par ce boum démographique qui déferla jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

A Roberval, la construction, puis l'ouverture du chemin de fer, contribuèrent à aménager le territoire suivant les nouvelles exigences du développement engendré par l'avènement de la voie ferrée. En quelques années, le rôle marginal joué jusque-là dans la

hiérarchie des échanges interrégionaux se modifia, la municipalité étant devenue le point de convergence et la capitale du Lac-Saint-Jean. Les magasins et les entreprises de services tendent à suivre les mouvements de population. C'est pourquoi plusieurs établissements se localisèrent à Roberval avec l'ambition de desservir la région.

La municipalité fut confrontée aux problèmes inhérents à la croissance urbaine, ce qui l'amena rapidement à aménager son territoire dans le dessein de l'adapter aux exigences de la vie moderne. Elle dut se doter d'équipements et d'infrastructures dignes de son essor urbain. Au fil des ans, le Conseil municipal vota des crédits pour la construction de trottoirs, de rues, ainsi que d'un aqueduc.

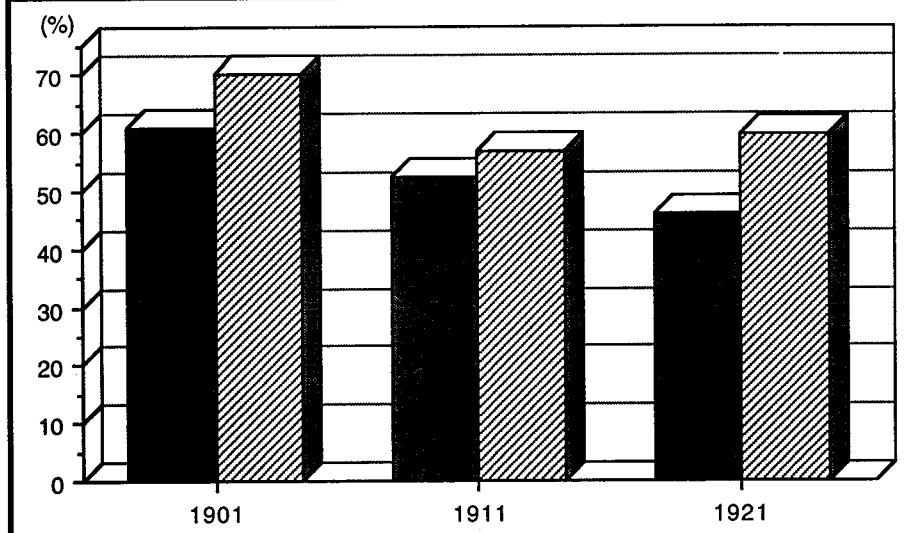
Ce processus ne s'est pas déroulé avec facilité et sans ambition. Les Jeannois, ayant perçu rapidement le lien existant entre le rail et la mise en valeur des caractéristiques de leur village, c'est au prix de querelles politiques entre les membres du clergé et des citoyens de Métabetchouan, Saint-Jérôme et Roberval que cette dernière devint le centre de convergence des échanges entre Québec et le Lac-Saint-Jean.

Ce démarchage intensif mené par la population, ainsi que par l'entremise de ses représentants ecclésiastiques et politiques auprès de la compagnie ferroviaire, de même que de l'Assemblée législative, permet de constater que la localisation d'un terminal revêtait une importance primordiale pour une communauté ayant l'ambition de s'assurer d'une puissance géopolitique qui lui offrirait prospérité et pouvoir sur son hinterland. Avec le train, ils aspirent pour leur village à un rôle de porte d'entrée et de sortie pour le commerce interrégional.

La lutte menée par les Robervalois ne fut pas vaine, sachant les effets bénéfiques qu'eut l'inauguration du Québec et du Lac-Saint-Jean sur la croissance démographique du territoire. En 1871, la population de Roberval s'établissait à 2 467 personnes. Vingt ans plus tard, elle n'était plus que de 1 823 habitants, ce qui constituait une baisse dramatique de 26,1%, imputable à la stagnation d'une économie sans débouchés commerciaux. Entre 1891

Figure 2

Poids démographique des municipalités  
situées hors du rayon de 15 kilomètres, 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

et 1901, l'essor apporté par le rail est prodigieux. En dix ans la population augmenta de 42,2% pour se situer à 2 593 en 1901. Au cours des deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, la tendance déjà amorcée se poursuivit mais d'une manière moins intensive, alors que la poussée démographique fut de moindre envergure (24,9% et 12,3%).

Toutefois, ces chiffres étant une compilation agglomérée de la population du grand Roberval, ils cachent une réalité. Pour la dernière décennie étudiée, la ville et le village de Roberval connurent une croissance démographique presque nulle. La population de la paroisse et de la ville de Roberval augmenta de moins d'un pour cent entre 1911 et 1921, tandis que certaines années comme en 1917, 1918 et 1920, elle vécut même une décroissance.

Ces données constituent le reflet d'un malaise socio-économique et de bouleversements géopolitiques qui affectèrent l'essor jadis glorieux du terminal. La croissance de Roberval s'essouffla au début du XX<sup>e</sup> siècle, alors que la vague de colonisation qui avait déferlé depuis la décennie 1870 se tarit, concurrencée ardemment par l'Abitibi-Témiscamingue, nouvelle terre de prédilection des missionnaires-colonisateurs. Durant les années 1910, la fermeture de plusieurs industries

créatrices d'emplois et le prolongement du chemin de fer vers Saint-Félicien ébranlèrent l'économie robervaloise qui perdit son statut de ville-seuil. Désormais, la municipalité ne constituait sur le tronçon Québec-Saint-Félicien qu'un lieu d'arrêt parmi tant d'autres. Dès lors, elle se vit condamnée à la stagnation démographique et économique.

Le développement de Roberval fut l'oeuvre de quelques promoteurs dynamiques, tels Horace Beemer et James Scott. Ils emportèrent, avec leur retraite ou avec leur décès, le succès qui avait concouru à la croissance de la ville. La vente du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean au Canadien-Nord, propriété d'intérêts étrangers, n'ayant que peu de déférence pour la région, fut un des éléments majeurs qui contribua à ce déclin. En quelques années, le chemin de fer avait provoqué et défait la fragile prospérité de Roberval, davantage fondée sur une savante propagande idéologique développée par le clergé pour contrer l'immigration vers les États-Unis, que par souci de mettre en valeur un potentiel digne de concurrencer les produits agricoles de régions bénéficiant d'un rapport coûts/transports inférieur aux zones excentriques du Lac-Saint-Jean, confrontées à des frais de manutention élevés.

Par ailleurs, tout comme Roberval, la municipalité de Chicoutimi servait de point d'approvisionnement, où les habitants de la région pouvaient se procurer les biens manufacturés venus des centres industriels nord-américains (p. ex. machinerie agricole). Pour le Saguenay et avec quelques années de retard, elle joua un rôle à peu près identique à sa consœur située plus à l'ouest. Dans une moindre mesure, Hébertville-Station, localisée à mi-chemin entre ces deux pôles de développement, joua, pour la partie centrale, une fonction similaire en assurant les échanges de transit.

L'agriculture faisait maintenant place à l'industrialisation dans le discours gouvernemental. Le Haut-Saguenay, particulièrement bien pourvu de ressources hydrauliques, attira des investisseurs étrangers désireux d'exploiter ces richesses, dont ils pouvaient tirer de l'électricité, aux fins de leurs besoins industriels. Dans le comté du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'arrivée du chemin de fer a contribué à la dispersion de la population sur le territoire plutôt qu'à sa concentration dans un rayon de 15 kilomètres de la voie ferrée (figure 2). Au Lac-Saint-Jean, le poids démographique des municipalités situées à proximité du chemin de fer n'a cessé de diminuer passant de 60,7% au recensement de 1901 à 52,6% en 1911 et à 46% dix ans plus tard. Un phénomène semblable a été identifié au Saguenay alors que, pour les mêmes périodes, cette part a constamment régressé, sauf en 1921, variant de 70,1%, 56,9% et 59,5%. Ce mouvement est attribuable principalement au rôle fondamental de soutien qui fut octroyé aux chemins de colonisation dans l'aménagement du territoire. Ces infrastructures structurèrent l'ouverture des terres pionnières situées de part et d'autre de la voie ferrée.

Pour le comté de Portneuf, un mouvement inverse est relevé. A partir de 1891, alors que le chemin de fer est opérationnel jusqu'au Lac-Saint-Jean, la population a eu tendance à se polariser dans un rayon de 15 kilomètres de la voie. Dès lors, 19,5% des habitants du comté résidaient à l'intérieur de cet espace, tandis qu'en 1901 ils étaient 25,6% à le faire, puis 33,1% en 1911 et 27,5% en 1921. Vieux comté agricole dont la croissance démographique est largement inférieure à la moyenne québécoise, Portneuf, en trente ans,

verra plus du tiers de sa population s'agglomérer dans la zone d'influence de la voie ferrée. C'est un indicateur précurseur de l'urbanisation progressive de la région qui, entre 1911 et 1921, passa de 5,4% à 34,8%.

Ce phénomène est une manifestation de la stagnation de la colonisation au profit d'industries de première et de seconde transformation des produits de la forêt et de l'agriculture, tels les moulins de pâtes et papier et les fromageries, pour ne nommer que ceux-ci, qui prirent de l'importance dans les basses terres du Saint-Laurent. De plus, l'étendue de ce territoire étant restreinte (17 412 km<sup>2</sup>), ce facteur géographique favorisait naturellement une concentration de la population autour de cet axe structurant, comparativement au Saguenay-Lac-Saint-Jean (103 901 km<sup>2</sup>), où l'immensité de la région diluait le taux d'agglomération autour du chemin de fer au fur et à mesure que l'oekoumène s'en éloignait.

### **Le chemin de fer et la structuration du réseau routier**

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le chemin de fer fut un instrument qui permit le désenclavement d'une région par rapport à son avant-pays plutôt que de favoriser directement l'aménagement extensif des terres pionnières de l'intérieur. L'étude du réseau routier régional démontre sans ambiguïté que, dans les zones de colonisation, la présence du rail fut un puissant outil ayant contribué à sa structuration dans l'espace. Peu rentable, la construction de voies ferrées dans les secteurs faiblement densifiés fut suppléée par des chemins de colonisation qui permettaient un accès moins coûteux aux lots de colonisation, tout en permettant une flexibilité de desserte que ne détenait pas le chemin de fer.

Entre 1880 et 1920, le gouvernement du Québec consacra dans la région 6,9% des fonds nationaux accordés aux chemins de colonisation. Au Saguenay, il a investi 147 646,51\$ alors que 536 026,42\$ furent consacrés au Lac-Saint-Jean, tandis que le comté de Portneuf se vit gratifier de 102 315,02\$<sup>5</sup>. L'ouverture de centaines de kilomètres de routes sur le territoire étudié rendit inutile la construction d'embranchements ferroviaires dispendieux tant réclamés par les agriculteurs des zones

non servies par le chemin de fer. Ces communautés isolées, localisées à l'ouest et au nord du Lac-Saint-Jean, furent intégrées progressivement au réseau de chemin de colonisation régional, ce qui leur permettait d'accéder aux points terminaux du Québec et du Lac-Saint-Jean afin d'expédier leur production vers les marchés.

Symboliquement, ces deux types d'infrastructures reflètent la rencontre de deux aspects de la vie économique québécoise de plus en plus en concurrence. L'une traditionnelle, axée sur l'agriculture et l'exploitation forestière, organisée autour de routes qui appuient l'aménagement du territoire, l'autre tablant sur le rail qui contribue au même objectif géographique que le chemin de colonisation, mais qui permet de briser l'isolement régional tout en donnant un essor économique commandé de l'extérieur.

En raison de ses caractéristiques, le rail concourt à puiser dans les ressources naturelles régionales en vue d'appuyer le développement industriel des grands centres urbains, tout en intégrant l'arrière-pays au circuit des échanges commerciaux d'abord québécois, pour les produits agricoles, et internationaux pour le bois ainsi que pour l'aluminium. Ce mouvement d'intégration au continent nord-américain sera renforcé avec l'avènement de l'Alcan au cours de la décennie 1920.

Le chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean desservait principalement les municipalités où se retrouvaient des usines de transformation primaire qui lui permettaient d'assurer un trafic de masse compatible avec les exigences de ce mode de transport. Cet aspect économique, pris en considération tant chez les gouvernants que chez les administrateurs de la compagnie, explique pourquoi cette infrastructure est toujours demeurée un moyen d'accès qui se limita aux grands pôles commerciaux et industriels du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cela en opposition avec une mission plus colonisatrice qui aurait permis de relier l'ensemble des colonies établies dans la région.

Le chemin de fer constituant un réseau de base pour la région, les routes étaient appelées à canaliser le trafic intrarégional destiné à l'extérieur du territoire. Cela n'étonne guère, sachant

que les initiateurs et les actionnaires du Québec et du Lac-Saint-Jean étaient la bourgeoisie de la Vieille Capitale qui avait tout intérêt à orienter la configuration spatiale du chemin de fer suivant leurs besoins, plutôt qu'en fonction de la colonisation qui ne constituait qu'un trompe-l'oeil idéologique. Cette tactique, fort populaire à l'époque, permettait d'obtenir plus facilement la bénédiction du clergé et l'appui financier des gouvernements pour la concrétisation de ces projets d'envergure.

Alors que la colonisation et l'agriculture étaient soutenues par l'Église pour des principes idéologiques et, dans une moindre mesure, par le gouvernement qui appuyait ce mouvement plus par opportunisme que par conviction, les entreprises privées s'intéressaient davantage au potentiel forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, bassin qui leur permet d'approvisionner les marchés en expansion de l'Europe et de l'Amérique du Nord. La colonisation ne constituait guère un obstacle à leurs ambitions, d'autant plus qu'elle leur fournissait une source de main-d'oeuvre non négligeable et permanente. Pour ces considérations, la colonisation constituait un prétexte pour mieux justifier leur présence sur le territoire, en lui octroyant une valeur sociale et philanthropique.

### **Conclusion**

Le chemin de fer a soutenu incontestablement l'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean en l'aidant à tirer profit de ses conditions géographiques fondamentales dont la nature l'avait pourvu. La voie ferrée a permis la colonisation de terres jusque-là demeurées inexploitées ainsi que le désenclavement de la région au sein de l'État québécois.

En plus d'organiser les échanges entre la région pionnière et la ville de Québec, la voie ferrée a permis de satisfaire les besoins alimentaires des citoyens tout en comblant les ambitions investies par la bourgeoisie. Tous y trouvèrent leur compte. Les politiciens considéraient le Québec et du Lac-Saint-Jean comme une grande oeuvre laissée au peuple québécois pour le bien de la colonisation, tandis que les capitalistes se dotaient d'un instrument les autorisant au commerce des ressources naturelles du pays.

Les changements introduits par le QLSJ ne se limitèrent pas à organiser une synergie entre deux pôles. À l'image de l'expérience ferroviaire de plusieurs pays pionniers, les conséquences engendrées par l'avènement du chemin de fer débordèrent le modeste réaménagement de la circulation au sein de l'espace national. Il modifia la structure économique des zones désenclavées en encourageant un processus de spécialisation dans certaines productions, suivant les besoins de l'avant-pays.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le rail a accéléré la transmutation d'une structure économique traditionnelle

centrée sur elle-même en un ordre apte à répondre aux préceptes du capitalisme fortement influencé par la demande extérieure. Une des principales conséquences de ce mouvement sera la naissance d'une économie à deux volets, l'une de marché et l'autre de subsistance. La première, qui tablait sur la spécialisation, était très productive au point de vue des extrants générés et arrimait sa raison d'être sur l'exportation. L'industrie laitière en constitue l'exemple par excellence. La seconde, adoptée par de nombreux exploitants agricoles, s'est axée davantage sur l'autoconsommation des *fruits* de la ferme plutôt que vers la recherche de gains monétaires.

## Notes

- 1 De Launière-Dufresne, Anne-Marie, «L'épopée du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean», *Saguenayensia*, 1976, vol. 18, no 2, p. 33.
- 2 Les statistiques contenues dans cet article proviennent des recensements canadiens tenus entre 1871 et 1921.
- 3 Vien, Rossel, *Histoire de Roberval : Coeur du Lac-Saint-Jean*, Roberval, 1955, Société historique du Saguenay, p. 196.
- 4 Association touristique du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, *Guide touristique: Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau*, 1988, p. 24.
- 5 Québec, Secrétariat de la province, *Annuaire statistique de Québec 1921, 1922*, p. 112.