

La Compagnie du Chemin de Fer Roberval-Saguenay: au service de l'industrie de l'aluminium du Saguenay—Lac-Saint-Jean

par
Richard Leclerc

L'auteur vient de compléter à l'Université Laval une thèse de doctorat sur la politique ferroviaire du Québec et de ses effets sur l'aménagement du territoire et du développement économique régional.

L'histoire du chemin de fer Roberval-Saguenay

Le transport ferroviaire a joué un rôle stratégique dans l'ouverture des régions ressources comme le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. A la fin du XIX^{ème} siècle, le chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean ouvrait ce vaste territoire à la colonisation et à la circulation des personnes et des marchandises vers l'avant-pays, c'est-à-dire les agglomérations situées dans les basses terres du Saint-Laurent. Au fil des ans, deux petits chemins de fer se sont ajoutés à cette ligne principale, rendant de grands services à la population régionale puis à la grande industrie.

Formée en mai 1911 par une loi de l'Assemblée législative du Québec, la compagnie Roberval-

Saguenay est née grâce à l'initiative de la Chambre de commerce du Saguenay. Sa direction francophone, issue du milieu des affaires, avait comme ambition de construire un axe de ceinture qui aurait desservi les villages situés autour du lac Saint-Jean.

Néanmoins, ce projet n'aboutit jamais et les entrepreneurs se contentèrent d'acquiescer à l'hiver de 1914, le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! (carte 1).

La Baie des Ha! Ha! qui avait obtenu son existence légale en 1896, par le biais d'une charte québécoise, était ouverte à la circulation ferroviaire depuis 1910. Sa vocation première fut d'assurer le transport du bois de pulpe requis par la Compagnie de Pulpe de Chicoutimi, propriété de l'industriel Julien-Édouard-Alfred Dubuc, et de livrer des marchandises

destinées aux commerces de Chicoutimi. Jusqu'en 1925, la compagnie s'acquittait également du transport des personnes sur une base régionale.

Entre-temps, en 1911 et en 1912, le gouvernement du Québec avait émis deux chartes constituant les compagnies de chemin de fer «Roberval-Saguenay» et «Alma & Jonquières». Les promoteurs de ce nouveau chemin de fer qui devait relier Hébertville à l'Isle Maligne étaient québécois et américains; toutefois, l'entreprise devint la propriété de Duke-Price quelques mois avant sa mise en opération. Les activités ferroviaires ne débutèrent que onze ans plus tard, les impératifs de la Première Guerre et diverses embûches rencontrées par les premiers possédants de l'entreprise ayant sérieusement retardé sa construction. Son actionnaire

unique utilisa ses trains pour convoyer de la roche et du sable, ainsi que les équipements nécessaires à la construction d'une centrale hydro-électrique sur la rivière Saguenay.

En 1925, le nouveau géant de l'aluminium, la Compagnie ALCOA (Aluminum Company of America), s'établit dans la région, attiré par la centrale hydro-électrique de Duke-Price qui produisait de l'énergie abondante à un coût très raisonnable. La demande mondiale pour le précieux métal concourra au développement du premier complexe de production d'aluminium au Saguenay. La multinationale acquerra la même année l'ensemble des actifs, propriété de l'industriel américain Duke dans la région, dont le chemin de fer Alma et Jonquière.

Elle acheta également le Roberval-Saguenay aux prises avec de sérieuses difficultés financières. Par cette acquisition, l'objectif de la compagnie était de disposer pour ses nouvelles usines d'un accès économique et facile en vue de transporter les matières premières nécessaires à la fabrication de l'aluminium, c'est-à-dire la bauxite et les produits chimiques, tels la soude caustique, l'alumine, le mazout, etc. Après les quelques travaux indispensables pour adapter le micro-réseau aux exigences de l'entreprise — par exemple construction de nouveaux embranchements —, le premier convoi d'aluminium circula le 9 septembre 1926.

En 1974, les compagnies Roberval-Saguenay et Alma-

Jonquière ont été unifiées pour des raisons administratives et légales. La nouvelle entité porte désormais le nom de chemin de fer Roberval-Saguenay.

L'année suivante une entente est ratifiée entre CN Rail et Roberval-Saguenay concernant un droit de transit, moyennant rémunération et il est établi en fonction du tonnage transporté. Cet accord permet aux trains de l'Alcan d'emprunter la voie de la société d'État fédérale, afin de desservir l'usine d'électrolyse de l'Isle Maligne (Alma).

Il est à signaler que cette entreprise est l'une des rares à être exploitée en vertu des lois de l'Assemblée nationale. Les pouvoirs constitutionnels du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail se limite aux lignes dont les ramifications ne débordent pas les

frontières de l'Etat québécois.

Après avoir présenté ce bref historique du Roberval-Saguenay, l'objectif de la seconde partie de cet article est d'exposer au lecteur les infrastructures et le matériel, propriétés de l'entreprise.

La technologie ferroviaire en usage¹

La voie ferrée

D'une longueur de 47 kilomètres de voies principales, le chemin de fer Roberval-Saguenay relie d'une part La Baie à Jonquière (Division Saguenay) et Arvida à Isle Maligne (Division Lac-Saint-Jean), tout en empruntant les infrastructures, propriétés du Canadien National.

La voie principale est constituée de rails pesant «100lbs le pieds» et s'appuyant sur des



Locomotive du Roberval-Saguenay.
Photo, ANQC, fonds Lemay, 1914, no 68743

traverses en bois dur et traité. Ils reposent sur un ballast d'une épaisseur de 25 à 30 centimètres.

A l'axe principale, s'ajoutent des voies secondaires, d'évitements, de passages et des faisceaux de triage qui permettent d'effectuer des manoeuvres de cours ou desservir certaines entreprises de la région.

La vitesse sur la voie principale variant entre 24 et 48 km/h, le voyage pour relier les deux points extrêmes du micro-réseau dure environ 120 minutes. Le passager qui obtient le privilège de voir du pays à bord d'un des convois du Roberval-Saguenay, aura la chance de contempler des paysages grandioses et merveilleux qui sont les reflets des beautés de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.



J.A. Vallerand, directeur de la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay de 1917 à 1928.
Photo, ANQC, fonds SHS, no 2919

Matériel ferroviaire

Le Roberval-Saguenay utilise sur son réseau 389 wagons (donnée établie au 1^{er} juin 1989). De ce nombre, l'entreprise possède 140 wagons-tombereaux ou 36% de la flotte ferroviaire aux fins du transport de la bauxite vers ses usines saguenayennes. Des wagons-citernes, des wagons plats, des wagons à ballast, des wagons couverts et un chasse-neige complètent ce matériel.

Quatorze locomotives diesel-électriques sont utilisées pour assurer le fonctionnement des activités quotidiennes du Roberval-Saguenay. De faible puissance (entre 1 800 et 2 000 C.V.) et à deux essieux, elles furent fabriquées par ALCO et dans une plus faible proportion par MLW.

Le matériel ferroviaire se doit d'être résistant, sachant qu'il est utilisé de façon intensive annuellement, sept jours par semaine et vingt-quatre heures sur vingt-quatre. A cet effet, la compagnie doit veiller au bon fonctionnement de ses biens immobiliers et mobiliers.

La compagnie procède à l'entretien de son matériel grâce à un atelier situé sur les terrains de son complexe de Jonquière. L'aménagement de cet édifice permet de recevoir simultanément trois unités motrices et, dans une aile adjacente, des wagons.

Les employés affectés à ce garage effectuent régulièrement l'entretien préventif du matériel afin de prolonger leur vie utile et leur



Demier voyage du conducteur Jos Morneau.
Photo, ANQC, fonds SHS, no 3841

fonctionnement efficace. Par ailleurs, ils sont également en mesure d'effectuer des réparations sur les locomotives ou les wagons.

Sur une base journalière, une inspection visuelle des wagons arrivant de Port-Alfred est conduite afin de vérifier l'aspect du matériel et d'identifier rapidement d'éventuels bris.

Les activités d'entretien de la voie sont effectuées durant toute l'année. Toutefois, c'est au cours de l'été que les travaux majeurs de réparation et d'amélioration du chemin de fer sont menés. Utilisant des équipements très mécanisés, les cheminots du Roberval-Saguenay s'affairent à la remise en état du tronçon. Lorsque la période estivale est terminée, plusieurs kilomètres de rails et de traverses usées auront été remplacés, alors que la structure d'assise aura été reballastée.

Durant la saison hivernale, les responsables doivent s'occuper du déblaiement des congères qui s'accumulent sur la voie. La compagnie dispose, pour mener cette tâche, d'un chasse-neige.

Frets transportés

L'affiliation du chemin de fer Roberval-Saguenay à l'Alcan a fait de ce transporteur une entreprise dont la vocation est d'assurer la livraison de la bauxite et des produits chimiques essentiels à la fabrication de l'aluminium. De plus, les lingots d'aluminium sont acheminés partout sur le continent nord-américain par l'entremise du réseau de CN Rail. Toutefois, cette mission n'empêche pas le

Roberval-Saguenay d'avoir des clients dans la région. En tant que transporteur public, le Roberval-Saguenay effectue, contre rémunération, le transport de produits forestiers pour le compte d'entreprises régionales, comme Stone-Consolidated, Donohue, Kruger, Abitibi-Price ou Cascade. Sur une base occasionnelle, un embranchement reliant la voie principale à l'aéroport militaire de Bagotville, permet d'acheminer les équipements et le mazout nécessaires aux activités de cette installation.

Que réserve l'avenir au chemin de fer Roberval-Saguenay?

Les projets de l'Alcan dans la région réservent un avenir

prometteur à la compagnie de chemin de fer qui contribuera à l'essor de ses activités au cours des prochaines années. La mise en service de l'usine de Laterrière a entraîné la construction, en 1990, d'un nouvel embranchement d'une longueur de treize kilomètres qui permet de l'intégrer au réseau ferroviaire régional de l'Alcan.

Notes

¹ Nous tenons à remercier Monsieur Jacques Hicnard et le personnel au chemin de fer Roberval-Saguenay qui nous ont aimablement présenté les installations de la compagnie au cours d'une visite effectuée sur le terrain en juin 1989.