



# L'HISTOIRE DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

FÉLIX LAFRANCE | Historien | Collaboration spéciale | felix.lafrance@quebecormedia.com

## Transports et communications

# LE CHEMIN DE FER PAVE LA

**À** ses débuts, le Saguenay-Lac-Saint-Jean connaît une colonisation lente et une diversification commerciale et industrielle pratiquement nulle en raison des difficultés de transport. Le développement des communications, plus qu'autre chose, lui donne ensuite un autre visage en favorisant l'immigration et en diversifiant son économie.

Pendant le XIX<sup>e</sup> siècle, les déplacements entre les villages de la région et vers l'extérieur s'avèrent difficiles. Il n'y a pas encore de relation avec le reste du pays, sauf par le fjord. C'est l'isolement presque complet.

L'industrie ne peut s'implanter et l'agriculture prospérer lorsqu'il faut faire des dizaines de kilomètres sur des chemins rares et de piètre qualité. Suivant les tracés traditionnels des Montagnais, ces chemins sont peu accessibles aux familles qui sont tentées d'immigrer dans la région ou aux agriculteurs qui ont des surplus à écouler. Les échanges et la colonisation demeurent donc embryonnaires.

### LE TRANSPORT MARITIME

Dans l'attente du train et des infrastructures routières, la région doit compter sur le transport maritime, qui représente longtemps le moyen le plus fiable de se déplacer et d'exporter, malgré les difficultés que constituent la suspension de cette activité durant les mois d'hiver, la variation de niveau et les nombreux obstacles (bancs de sable, billots, etc.) du lac Saint-Jean.

La navigation assure presque exclusivement les échanges industriels avec l'extérieur au XIX<sup>e</sup> siècle, dont l'importation de marchandises de toutes sortes et l'exportation de bois.

C'est aussi par voie maritime, celle du fjord, qu'arrivent la plupart des colons venus des autres régions du Québec. Dès 1870, la navigation sur le lac Saint-Jean permet également de poursuivre la conquête du sol dans la zone nord-ouest comprise entre Normandin et Mistook. Plusieurs localités sont d'ailleurs créées grâce à elle à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, telles Pérignonka (1888) et Mistassini (1892).

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, une vingtaine de navires et cinq compagnies transportent habitants, touristes et produits sur le lac Saint-Jean. Roberval est alors le pivot de ce trafic en raison de la présence du terminus ferroviaire.

L'arrivée du chemin de fer réduit d'ail-

## L'arrivée du chemin de fer réduit la place du transport maritime à partir de 1888.

leurs la place du transport maritime à partir de 1888, mais ce dernier demeure incontournable pour le commerce transatlantique, dont le port naturel de La Baie a été la plaque tournante jusqu'ici.

### LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le train fait son apparition sous la pression de la bourgeoisie de Québec, qui souhaite compenser le déclin de l'industrie de la construction navale par l'exploitation des ressources du Saguenay-Lac-Saint-Jean et ainsi raffermir le rôle économique de la ville.

Entamée en 1880, la ligne Québec-Roberval est complétée en 1888 après plusieurs difficultés financières et politiques, et grâce à la persévérance de deux entrepreneurs à qui elle profitera énormément : l'Américain Horace Jansen Beemer et le Québécois James Scott.

Le train permet l'essor rapide de Roberval comme pôle commercial, maritime et touristique de la région. Si Saint-Alphonse et Hébertville en prennent alors ombrage, la plupart des localités tirent toutefois profit de l'extension du réseau dans les décennies suivantes.

### LE CAMION PREND LE RELAIS

En fait, c'est toute l'économie régionale qui est favorisée. Le chemin de fer la sort de son isolement et améliore ses conditions de transport, ce qui encourage le développement agricole et industriel, de même que la colonisation.

Une nouvelle catégorie de cultivateurs peut ainsi exporter son beurre et son fromage (Perron de Saint-Prime) et les entrepreneurs forestiers leur bois (Scott et Ross). De son côté, la population passe de 37 000 habitants, en 1901, à 106 000 en 1931.

Vers le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, le train cède progressivement sa place à l'automobile, à l'autobus et au camion de transport, tout en demeurant le moyen principal d'exporter les matériaux lourds (bois, pâte et papier, minerai, aluminium) sur le continent.



**Port de Roberval**  
Vers 1910 / Musée McCord  
(MP-0000.1105.12)



**Pont Taché sur la Grande Décharge du lac Saint-Jean**  
R. Sauvage, 1943 / Fonds MCC / BANQ



**Sur la route 169 dans la réserve des Laurentides**  
Vers 1930 / Société d'histoire du Lac-Saint-Jean



## CAPSULE CHRONOLOGIQUE

**1838**  
Débuts des compagnies de transport maritime William Price et Rowland Hill sur le fjord

**Vers 1850**  
Les bateaux à vapeur font leur apparition et se substituent progressivement aux bateaux à voiles

**1859**  
Début du transport maritime sur le lac Saint-Jean

**1881**  
Premiers voyages en carrioles entre Hébertville et Québec

**1888**  
Inauguration de la liaison ferroviaire Québec-Roberval par la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean

À l'occasion du 175<sup>e</sup> anniversaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le *Journal* publie une chronique retraçant l'histoire de cette région.



# VOIE À L'ESSOR RÉGIONAL



**Bateau à vapeur le Colon**  
1894 / Collection Société  
d'histoire du Lac-Saint-Jean



**Gare de Saint-Jérôme  
[Métabetchouan]**  
1905 / Collection Société  
d'histoire du Lac-Saint-Jean



**Côte du Cran, Saint-Prime**  
Jules-Ernest Livernois, 1887 /  
Fonds Famille Mercier / BANQ  
(P74,S8,SS1,D1)

## LES ROUTES DU BOUT DU MONDE

Les routes 169 et 175 reliant respectivement Québec à Hébertville et Chicoutimi sont certainement les plus connues des Jeannois et des Saguenéens. Avec leurs quelques 210 kilomètres à parcourir et les deux heures et demie qu'il faut pour en venir à bout, elles sont le symbole par excellence de l'isolement et de l'éloignement du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

À partir des années 1920, les véhicules motorisés gagnent en importance et nécessitent l'établissement d'un réseau routier digne de ce nom. Mais la région restera longtemps aux prises avec des routes intérieures peu nombreuses et peu carrossables. Elle devra attendre pour jouir de liaisons routières vers Charlevoix (1935), Chibougamau (1949), La Tuque (1957) et Tadoussac (1967); même chose pour qu'elles soient asphaltées ou complétées.

### LE PARC

Dès 1881, un premier accès vers l'extérieur, celui de la «route de Québec», avait été tracé sur l'ancien trajet des jésuites du XVII<sup>e</sup> siècle. Ce chemin de carquois reliant Québec à Hébertville, puis à Chicoutimi (1882), en passant par les lacs Saint-Charles et Jacques-Cartier, les rivières Pikauba, aux Écorces et Métabetchouan, prenait toutefois une quarantaine d'heures pour être parcouru.

Dès 1924, les mauvaises conditions routières ne permettent pas aux voitures de franchir le parc des Laurentides plus rapidement. L'asphaltage de 1948 ne règle pas tout non plus puisque les routes 169 et 175 ont alors un accès limité pour quelques années, avec des barrières et des contrôleurs aux entrées, pour éviter la pêche et la chasse abusives à l'intérieur de ce qui est devenu la Réserve faunique des Laurentides.

Que l'on pense au projet actuel d'autoroute à quatre voies, aux accidents mortels hivernaux et nocturnes, à l'ancienne station radar anti-soviétique du mont Apica, à l'incendie de l'Étape ou aux légendes du fantôme de l'autostoppeuse ou du fourgon de lingots d'or, la «route du Parc» a toujours frappé l'imaginaire régional, comme ses originaux l'ont fait avec tant d'automobilistes.

**1893**  
Arrivée du train à Chicoutimi

**1908**  
Débuts des investissements gouvernementaux dans le réseau routier

**Années 1920**  
Débuts de l'adaptation des chemins de terre aux véhicules motorisés

**1924**  
Premier voyage en automobile entre Québec et Chicoutimi

**1929**  
Réalisation du projet de route régionale reliant les localités du Saguenay à celles du Lac-Saint-Jean

**Vers 1930**  
Fin du transport maritime sur le lac Saint-Jean

**1948**  
Asphaltage de la route 169, entre Hébertville et Québec