

Rivière-du-Loup et le chemin de fer

Michel Pelletier

Volume 1, Number 1, June 1995

De Kamouraska à Rimouski : un fleuve qui a fait un pays

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11027ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pelletier, M. (1995). Rivière-du-Loup et le chemin de fer. *Histoire Québec*, 1(1), 7-8.

autres, le côté humanitaire, le gouvernement puis les fonctionnaires, se sont pas occupés de ça. C'est ça qui a été le malheur. Parce qu'une personne qui a fait 32 ans sur une colonie ou 40 ans puis qui a élevé sa famille là, qui a défriché, qui vit là, il n'aime pas ça s'en aller dans une maison, poigné entre quatre murs, pas pouvoir sortir sans se retrouver tout de suite dans la rue. Moi, je ne suis pas capable de faire ça. Je l'aurais pas fait...»

J'étais tout seul sur le rang

«Ça fait qu'en voulant pas le faire, j'ai été obligé de m'endetter. J'ai quitté en 1972. J'étais tout seul sur le rang 10 et 11. J'avais plus de voisins, les voisins étaient à trois milles. Ils étaient tous partis. Puis il fallait que j'aile au village pour avoir le premier voisin. J'avais une auto. On n'a pas été chanceux. On aurait sorti seulement avec le dernier groupe qui a eu 5 000 piastres de cadeau qu'on n'a pas eu nous autres. On va peut-être avoir 2 500 piastres rétroactifs mais on mérite bien plus que ça. Ceux qui ont travaillé contre la paroisse puis qui ont travaillé pour sortir tout le monde ont eu 5 000 piastres de cadeau...»

Vendre ma terre, vendre mes animaux

«En 68, ma femme est tombée malade. Elle a paralysé. On a été à l'hôpital à Québec. J'ai vendu ma terre, ma femme était malade et moi aussi. J'avais plus de bois à bûcher. Ma femme pouvait pas rester toute seule. J'ai vendu mes animaux, j'ai vendu mes gréements. Là ça parlait que ça voulait fermer. Si j'attends trop tard, je vais crever avec ça que je me suis dit. J'allais dans le bois l'hiver, là j'avais réussi à me placer pour le gouvernement comme gardien de barrière dans la réserve de Matane. En 69, je travaillais encore un peu l'été mais j'ai été opéré dans une hanche. Ils m'ont soudé la hanche. En 70, j'étais encore à Saint-Nil mais je ne cultivais plus...» ■

Rivière-du-Loup et le chemin de fer

PAR MICHEL PELLETIER

Les premiers chemins de fer à vocation commerciale ont été inaugurés en 1830 en Angleterre. Le premier chemin de fer du Canada est inauguré en 1836. Ce n'est qu'un chemin de fer de portage long de 20 kilomètres entre Laprairie et Saint-Jean-sur-le-Richelieu. Ce n'est qu'en 1846 qu'on entreprend la construction d'un tronçon d'importance qui doit relier la ville de Montréal au port Atlantique de Portland, Maine. En 1852, on incorpore la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, premier réseau canadien.

La même année, une loi est votée, incorporant une compagnie ayant pour but de construire une ligne de chemin de fer d'un point en face de Québec jusqu'à Trois-Pistoles et une extension jusqu'à la frontière est de la province. Un impératif d'ordre politique se trouve derrière ce projet : l'union des colonies par l'entremise d'un chemin de fer. Cette ligne de chemin de fer n'a qu'un but, celle (sic) de rejoindre une ligne de chemin de fer que s'approprieraient à construire les provinces maritimes. Cette entreprise dépend cependant des tractations des différents gouvernements coloniaux avec le gouvernement impérial de Londres. C'est lui qui décide en dernier lieu des investissements.

À cette époque la volonté politique du Gouvernement Impérial d'encourager et soutenir une telle entreprise est incertaine. Le Grand-Tronc est déjà, dès le départ, un projet onéreux qui draine toutes les disponibilités financières du Canada-Uni de l'époque sur le marché londonien. De plus, les intérêts personnels divergent des négociateurs coloniaux. Le coût énorme en rapport avec la faiblesse économique des colonies va faire que les différentes réunions de Lon-

dres de 1848 à 1851 aboutissent à des échecs. Tout au plus, on convient de financer des études de tracés.

Ces études seront déposées par le Major Robinson en 1848 et recommandent un tracé qui suit la rive sud du St-Laurent jusqu'à Métis, suit ensuite la vallée de la Matapédia, longe la Baie des Chaleurs sur la rive nord du Nouveau-Brunswick et ensuite se dirige vers Moncton. Le Grand-Tronc qui se retrouve maître-d'œuvre, n'a pas besoin de cette ligne vers Halifax, car il exploite déjà une ligne vers Portland, Maine, qui est le concurrent direct d'Halifax. Ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard, en pleine guerre de Sécession et craignant la menace de l'annexion au (sic) États-Unis, que les policiers (sic) coloniaux et impériaux vont s'entendre pour s'unir dans une Confédération et construire enfin le fameux chemin de fer «INTERCOLONIAL».

En 1854, le Grand-Tronc annonce le tracé que la ligne va emprunter en bas de Montmagny et l'emplacement des stations. Comme l'intention du chemin de fer n'est pas à vocation économique, il ne cherche pas à favoriser le développement des localités mais se rend vers son terminus en décrivant le moins de courbes possible. Ainsi, certaines localités telles Kamouraska et Rivière-Ouelle vont se voir court-circuitées (sic). De même Rivière-du-Loup risque de subir le même sort.

Le projet initial semble avoir été de passer la ligne à plusieurs kilomètres au sud de la localité de Rivière-du-Loup à la hauteur du premier rang actuel de St-Antonin. Pour Rivière-du-Loup, qui avait établi une vocation commerciale et dont le développement dépassait maintenant le haut de la côte St-

Jacques, on ambitionnait d'avoir le chemin de fer tout près du centre de la localité. Ainsi on avait nommé la rue Hôtel-de-Ville actuelle, rue du Chemin de Fer, exprimant la volonté des citoyens de voir passer la ligne de chemin de fer à la limite sud de la localité dont le centre était alors le bas de la côte, le boulevard Cartier actuel. C'était loin du tracé projeté par la compagnie qui ignorait Rivière-du-Loup, passant plutôt près des futures localités de St-Modeste et St-Épiphane pour rejoindre le tracé actuel vers la gare de St-Éloi.

en 1879 va tout changer. Rivière-du-Loup devient un centre intermédiaire où les locomotives sont remisées et une gare de triage où les trains sont constitués, vont amener une expansion importante de la ville (sic).

Rivière-du-Loup devient ainsi le centre le plus important de l'est du Québec (en 1900, sa population est plus du double de celle de Rimouski avec 5000 habitants - vs - 1800 habitants).

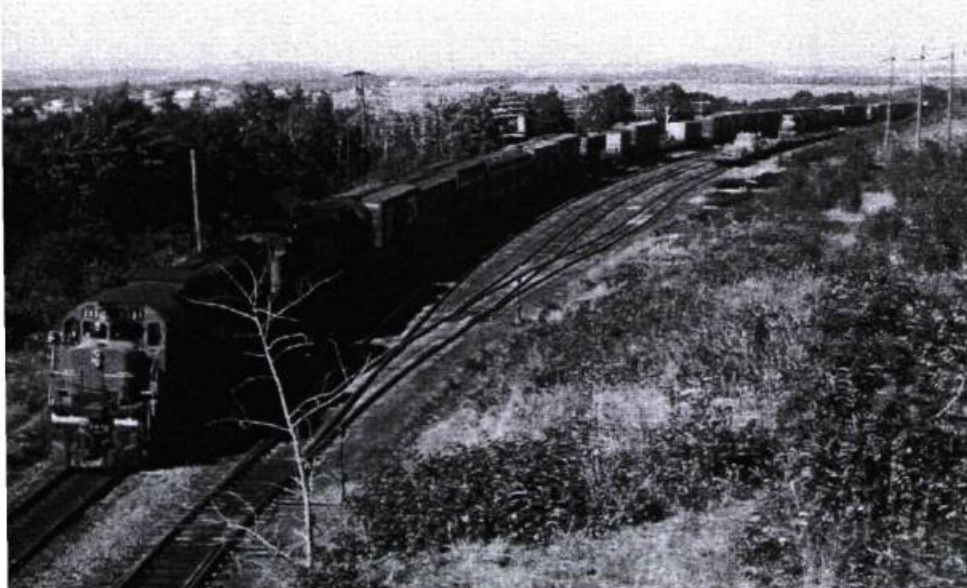
L'adoption du projet de chemin de fer de Témiscouata en 1886 et sa construction rapide (inauguration en 1888)

ne permettait pas à compléter son réseau transcontinental (Québec-Toronto-Vancouver). La guerre mondiale en cours alors, avait tari les sources de fonds. Le Gouvernement central voulant prévenir la faillite d'une banque Torontoise, bailleuse (sic) principale du *Canadian Northern*, reprend alors cette ligne et l'intègre au réseau gouvernemental. Dirigée par le personnel du *Canadian Northern*, cette nouvelle compagnie de la Couronne va intégrer en 1918 le Grand-Tronc Pacifique et prendre le nom de *Canadian National Railways*.

La ligne du Transcontinental National (1909-1914) venant de Moncton passait à Estcourt et à St-Éleuthère. À Pelletier-Station, elle bifurquait vers le sud-ouest suivant le contour des montagnes avant de rejoindre Charny. En 1977, on inaugure une petite ligne de jonction entre Pelletier-Station et la station de St-André, (30 kilomètres), cette ligne qui coupe le trajet Moncton-Charny de 115 kilomètres, courtcircuite (sic) Rivière-du-Loup. Désormais Rivière-du-Loup n'est plus qu'une ligne secondaire ayant un trafic ferroviaire léger : 2 trains par jour pour les marchandises et 2 trains de passagers 5 jours par semaine. C'est la fin d'une époque.

Déjà en 1952, avec la fermeture de l'usine de réparation des locomotives à vapeur et l'exil forcé de plusieurs familles vers Moncton, le déclin de Rivière-du-Loup était à prévoir. Les changements technologiques et l'abandon de la vapeur comme moyen de traction rendaient inutile l'existence d'un arrêt intermédiaire à Rivière-du-Loup. En fait, le déclin du chemin de fer n'a cessé depuis, et la stagnation économique de Rivière-du-Loup s'en est suivie. Si on peut dire que le chemin de fer a donné à Rivière-du-Loup son essor et lui a permis de se développer, son importance diminuant, la ville de Rivière-du-Loup s'est retrouvée à un rang inférieur, Rimouski reprenant alors l'avantage qu'elle avait perdu lorsqu'on l'avait ignorée lors de l'établissement d'un arrêt intermédiaire à Mont-Joli en 1875. ■

Source : Bulletin de la Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup, Septembre 1991, pp. 15-17.



L'abandon de la vapeur rendaient inutile l'existence d'un arrêt intermédiaire à Rivière-du-Loup
PHOTO : Gilles Boileau

Si on en croit la tradition orale, ce n'est que grâce à l'intervention du maire Jean-Baptiste Pouliot et au peu de motivation pour le Grand Tronc d'aller plus loin vers l'est que le chemin de fer changea son terminus et prit la direction de Rivière-du-Loup à un kilomètre au sud de l'ancienne gare de Old Lake Road : Chemin-du-Lac actuel.

La construction va se faire rapidement (entre 1858-1860), la ligne est inaugurée le 1^{er} juillet 1860 mais va végéter durant les dix années qui vont suivre, vu l'absence de trafic. La construction de l'Intercolonial, projet central de la Confédération à partir de Rivière-du-Loup va changer la situation. Son achèvement en 1876 et l'achat par celui-ci du tronçon Rivière-du-Loup-jonction Chaudière (Charny)

consolide la position centrale de Rivière-du-Loup dans l'activité économique. L'exploitation forestière du Témiscouata et même du nord du Maine est alors exportée à partir du quai de Rivière-du-Loup, ce qui justifie l'existence d'un consulat américain à Rivière-du-Loup.

À Rivière-du-Loup, on se rappelle de l'Intercolonial (1870) qui en 1915 devenait une partie du *Canadian Government Railway*, alors dirigé par le ministre des Chemins de fer et des canaux du Canada et qui comprenait l'Intercolonial, le Transcontinental National, partie est du Grand-Tronc Pacifique construit à grands frais par le Gouvernement fédéral.

En 1916, le *Canadian Northern Railway*, à court d'argent malgré l'aide massive du gouvernement fédéral, ne réus-