

Le *Trans-Canada* :
L'utopie ferroviaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean

Les premiers élans de développement de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont prometteurs. Depuis leur arrivée en 1838, des centaines de colons se sont installés le long des rives du Saguenay et sur le pourtour du lac Saint-Jean. Au fil des années, plusieurs communautés grandissent et parallèlement, de nouveaux moyens de communication font leur apparition dans la région. Le développement des voies maritimes et ferroviaires favorise en effet l'essor de différentes industries, notamment des pâtes et papiers dans des localités comme Chicoutimi, Jonquière, Ouatouchouan, Saint-André sur la Métabetchouan et Saint-Amédée sur la Petite-Péribonka.

Si chaque moyen de communication y a joué un rôle important, le chemin de fer est sans nul doute celui ayant eu un impact des plus appréciables sur le développement de la région à partir de la fin des années 1880. C'est en effet dans ces années que des investisseurs de Québec complètent, avec l'aide des gouvernements de Québec et d'Ottawa, une voie ferrée à travers le plateau Laurentien pour atteindre, pour la première fois en 1888, la ville de Roberval au Lac-Saint-Jean. C'est le début d'une ère de progrès. Le chemin de fer favorise l'immigration de nombreux colons, stimule l'économie et le commerce des localités jeannoises en plus de contribuer à la naissance d'un tourisme de prestige dans la région. Cinq ans plus tard, c'est au tour de Chicoutimi d'entendre siffler les locomotives sur ses hauteurs et, comme à Roberval, l'effet positif du chemin de fer sur l'économie ne tarde pas à se faire sentir. Les trains de la *Compagnie de chemin de fer du Québec et Lac Saint-Jean* viennent compléter les activités de transport maritime sur le Saguenay qui fonctionnent du mois de mai au mois de novembre.

Pour les régionaux, l'arrivée du train est l'occasion de prendre un essor considérable. On se prend à rêver. Au Lac-Saint-Jean, l'arrivée de colons et l'ouverture de nouvelles paroisses font entrevoir un avenir agricole radieux. Faisant écho à cet optimisme, le chroniqueur Arthur Buies parle de la région comme du « grenier de la Province de Québec ». Au Saguenay, l'essor de l'industrie et les possibilités qu'offrent la modernité et le progrès technique ont le même effet. À travers les pages des journaux locaux, on émet le souhait d'égaliser les grandes villes nord-américaines. On aime même surnommer Chicoutimi la « Chicago du Nord ».

Ainsi, quand le projet d'un chemin de fer devant traverser le Canada d'un océan à l'autre émerge et qu'on propose un trajet débutant dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, la population s'enthousiasme rapidement et échafaude les rêves les plus audacieux. Par le biais du futur *Trans-Canada*, le Saguenay–Lac-Saint-Jean est appelé à devenir la région la plus favorisée au pays. On n'hésite pas à voir, sur les rives du lac, des centaines de milliers d'habitants. On imagine Chicoutimi comme la prochaine New York. L'affaire du *Trans-Canada* est sans aucun doute la plus étonnante manifestation d'un rêve collectif au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Des projets audacieux de chemin de fer au 19^e siècle

L'élaboration par l'élite canadienne-française de projets de voies ferrées pénétrant les territoires sauvages du nord du pays s'insère dans le mythe de la Conquête du sol. Suite aux événements tragiques de 1837-1838 et à la ruine des ambitions nationales franco-canadiennes, l'idée que la

vocation des Canadiens français se trouve dans l'agriculture et la possession du sol du pays se développe. Le mythe de la conquête du sol s'articule alors vers la prise de possession du nord québécois et canadien. Selon l'ethnologue Christian Morissonneau¹, la conquête du Nord est motivée par la conviction d'une mission providentielle de la nation canadienne-française qui consiste à établir un empire français et catholique en Amérique du Nord, par la recherche d'une terre promise pour établir ce vaste projet social et par le désir de régénération de la race dans l'idéal du pionnier colonisateur. Parmi les promoteurs de l'irrésistible poussée vers le nord, on retrouve le fougueux curé Antoine Labelle qui rêve d'un nord franco-catholique s'étendant sur toute la partie septentrionale du Québec, du Labrador à la Baie James et dans tout le nord canadien, des rives de la Baie d'Hudson aux contreforts des montagnes Rocheuses. Selon lui, cet idéal ne peut être atteint que par la construction d'un chemin de fer reliant la rive nord du Saint-Laurent à Winnipeg.

La promotion des grands projets colonisateurs du curé Labelle passe, après son décès en 1889, par la plume de son ami et confident, Arthur Buies. Depuis déjà quelques années, ce dernier a délaissé ses écrits polémiques pour se consacrer à la description et la promotion des régions de colonisation. En 1889, dans *l'Outaouais supérieur*, il décrit le projet de Labelle de construire une voie ferrée qui relierait les principales rivières de la rive nord du Saint-Laurent à l'ouest du pays.

Photo 1 ; légende : couverture brochure d'Arthur Buies

Il embrassait notre avenir et voulait ouvrir à notre race, dans l'immense territoire qui s'étend de l'est à l'ouest, depuis la Baie d'Hudson jusqu'aux montagnes Rocheuses, un domaine qui lui appartînt en propre et qui fût comme le rempart, l'asile invulnérable de la nationalité franco-canadienne...

Il s'agissait de prolonger « le chemin de colonisation de Saint-Jérôme » à travers les trois comtés d'Argenteuil, d'Ottawa et de Pontiac, jusqu'au lac Témiscamingue, c'est-à-dire jusqu'aux limites occidentales de notre province.

Mais ce n'était là que la partie occidentale de la ligne, ça n'en était qu'une aile ; il fallait l'envergure complète. Une aile était déployée vers l'ouest, il fallait en déployer une vers l'est. Ainsi était-il indispensable que le chemin de fer de Saint-Jérôme traversât la vallée du Saint-Maurice, celle du lac Saint-Jean et vînt aboutir à Tadoussac, qui est [...] notre véritable port d'hiver²

À compter de 1886, Buies se met au service de la *Compagnie de Chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean*. Il reprend l'idée de Labelle de relier le Québec à l'Ouest en s'appuyant sur le tracé du chemin de fer du Lac-Saint-Jean. Le promoteur James Guthrie Scott, gérant du *Québec et Lac Saint-Jean*, propose avec enthousiasme cette alternative à ses associés afin de créer le futur chemin de fer *Trans-Canada*. L'idée de faire du nord du Canada l'arrière-pays de la Province de Québec est alors en marche.

¹ Christian Morissonneau, *La terre promise: Le mythe du Nord québécois*. Montréal, Hurtubise HMH, 1978, 212 p. «Les Cahiers du Québec», Coll. « Ethnologie ».

² Arthur Buies, *L'Outaouais supérieur*, Québec, C. Darveau, 1889, p. 36-37.

Le projet du *Trans-Canada*

À cette époque, les nations qui s'étendent sur de vastes espaces géographiques tentent par la construction de voies ferrées transcontinentales d'assurer leur souveraineté sur l'ensemble de leurs territoires. Tous les moyens sont déployés aux États-Unis afin de relier les deux océans et un trajet de chemin de fer est complété en 1869. Au tournant du 20^e siècle, la Russie retient l'attention du monde entier grâce à la construction d'un immense circuit ferroviaire transsibérien, le plus long au monde, reliant Moscou à Vladivostok. Le Canada, pour sa part, réalise aussi l'exploit en 1885 avec l'ouverture du *Canadian Pacific Railway*. Pour chacun, un chemin de fer est une nécessité économique, démographique et stratégique tout en étant un ingrédient essentiel à l'essor de l'unité nationale. Au Canada, l'immigration massive de populations européennes venues peupler les immenses territoires de l'ouest avait fait les beaux jours de l'intercontinental du CPR. Au début du 20^e siècle, près d'un million d'habitants immigrèrent au Canada. De surcroît, les exportations de blé du Canada passent de 14 millions\$ en 1900 à 279 millions\$ en 1920³. Il est facilement imaginable que le développement du pays réclame un second intercontinental pour acheminer les ressources de l'Ouest vers les ports sur l'Atlantique. Le gouvernement du Canada, avec à sa tête le premier ministre Wilfrid Laurier, en fait un de ses premiers objectifs. Laurier considère, à l'image de son prédécesseur John A. MacDonald, qu'un tel projet sera sa grande œuvre nationale et qu'il importe de subventionner une telle entreprise.

Photo 2

Dans ce contexte, la Compagnie du chemin de fer *Trans-Canada* voit le jour le 22 juillet 1895⁴, lorsqu'une charte de construction ferroviaire est accordée par le gouvernement fédéral à un groupe d'investisseurs anglais et canadiens désireux de relier la ville de Québec à la côte Pacifique. Le projet reçoit l'assentiment de la bourgeoisie de la capitale. Depuis 1885 et la construction de l'intercontinental, Québec est mise à l'écart des principales voies commerciales qui favorisent la ville de Montréal. Ainsi le *Trans-Canada* est avant tout un projet visant à faire du nord canadien l'arrière-pays de la ville de Québec en drainant le commerce des denrées agricoles des plaines de l'ouest et les richesses minérales et forestières sur le tracé de la future voie ferrée. De plus, Québec se présente comme un port potentiellement accessible en hiver.

Le projet ne fait parler de lui qu'à partir de 1901. À ce moment, une nouvelle charte est réclamée pour officialiser les derniers développements. La compagnie ferroviaire a conclu une convention avec la *Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean* pour pouvoir construire la nouvelle voie ferrée à partir de Roberval. Le *Trans-Canada* a donc deux terminus à l'est, Québec et Chicoutimi, à l'extrémité de la ligne de chemin de fer existante. Le tracé devra donc passer au nord-ouest du lac Saint-Jean, possiblement en longeant la rivière Ashupmushuan pour se diriger en ligne droite à travers le nord du Québec vers la Baie James au lac Waswanipi près de la rivière Nottaway. De là, il sillonnera le nord de l'Ontario jusqu'à la tête du lac Winnipeg pour ensuite traverser les plaines du nord-ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses où la voie ferrée atteindra la

³ Craig Brown, sous la direction de, *Histoire générale du Canada*, Montréal, Boréal, 1990, p. 455. « coll. Boréal Compact », 18.

⁴ Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Trans-canadien, *Statuts du Canada*, 58-59 Victoria, chap. 68, 22 juillet 1895.

tête de la rivière de la Paix pour ensuite rejoindre la côte Pacifique à Port-Simpson. Des deux extrémités, de Chicoutimi à Port-Simpson, le chemin de fer s'étendrait sur 4 326 kilomètres.

Dans sa partie québécoise, le *Trans-Canada* représente un trajet de 710 kilomètres de Chicoutimi au lac Waswanipi. Le *Trans-Canada* traverserait un territoire de 112 000 kilomètres² nouvellement acquis par la province de Québec en 1898.

Photo 3

Photo 4

On ne peut affirmer avec certitude qui est à l'origine du *Trans-Canada*, toutefois il semble que J.-G. Scott y joue un rôle primordial. Secrétaire et gérant de la *Compagnie du Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean*, il possède une grande expérience de la gestion des chemins de fer. Autour de lui, les promoteurs sont essentiellement des hommes d'affaires et des politiciens de Québec dont plusieurs ont des liens étroits avec la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. C'est le cas pour Georges Tanguay, Élisée Beaudet et Amédée Robitaille, tous des hommes politiques liés à la *Compagnie de chemin de fer du Québec et Lac Saint-Jean*, pour Gaspard Lemoine et Némèse Garneau, des hommes d'affaires de la capitale impliqués dans les manufactures de pâte à papier de Chicoutimi ou pour l'industriel William Price, dont la fortune dépend des activités forestières du Saguenay. Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, la compagnie compte parmi les promoteurs Joseph-Dominique Guay, journaliste, homme d'affaires, maire de Chicoutimi et principal investisseur de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi, Julien-Édouard-Alfred Dubuc, gérant de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi, Onésime Côté, ancien député, Benjamin-Alexander Scott, industriel forestier de Roberval et Joseph Girard, député du comté Chicoutimi-Saguenay à la Chambre des Communes.

Pour démontrer le bien fondé du projet, auprès des intervenants concernés mais aussi et surtout auprès du premier ministre qui a sur sa table d'autres projets de chemins de fer transcontinentaux, les promoteurs de la compagnie, représentés par J.-G. Scott et Georges Tanguay, publient une brochure-prospectus vantant les mérites et les avantages du *Trans-Canada* sur d'autres tracés potentiels. Dans cette publication de 24 pages, bien illustrée des photographies des studios Notman de Montréal et munie d'une carte détaillée du tracé, les promoteurs veulent démontrer la valeur de leur entreprise et les avantages qu'elle a sur les projets concurrents. Le *Trans-Canada*, selon les promoteurs, possède un tracé plus court que celui du CPR, le relief géographique du trajet est peu prononcé et nécessite moins d'infrastructures coûteuses, il bénéficie de l'accès à plusieurs ports accessibles à l'année et le climat du territoire qu'il traverse est plus chaud qu'il est communément admis, ce qui favorise l'agriculture sur environ le tiers des terres qu'il desservira. Par ailleurs, la construction du futur chemin de fer donnerait accès aux richesses minières de la Baie James, aux champs pétrolifères de l'Alberta et éventuellement, par la construction d'une ligne secondaire, aux réserves aurifères du Yukon. Le parcours, de Roberval au lac Winnipeg, est particulièrement bien boisé en essences commerciales recherchées. Ce bois pourrait même être transformé en pâtes et papier non loin de la voie ferrée puisqu'elle traverse de nombreuses rivières offrant des pouvoirs hydrauliques considérables. On estime également que le transport du fret de l'ouest vers les ports de Québec et de Chicoutimi reviendrait meilleur marché qu'avec le système actuel de transport par le CPR.

Outre ces considérations économiques qui sont à la base du projet, les gens du *Trans-Canada* font valoir la position hautement stratégique du tracé proposé. Contrairement au CPR, qui circule en plusieurs endroits à proximité de la frontière américaine et qui est évidemment en danger advenant un conflit entre nos voisins du sud et l'Empire britannique, la voie du *Trans-Canada* est implantée en moyenne de 300 à 600 milles de distance du territoire des États-Unis. Il permettrait aussi à l'Empire de déployer rapidement des forces vers l'Extrême-Orient où ses intérêts, en Chine notamment, sont concurrencés par la Russie.

Pour réaliser ce projet, que l'on considère le plus avantageux pour le Canada et l'Empire britannique, la compagnie demande aux provinces de Québec et de l'Ontario des subventions en terres publiques d'environ 20 000 milles² chacune et au gouvernement fédéral, la somme de 6 400 \$ du mille de voie ferrée. On estime qu'en ce sens, avec des engagements fermes de la part des gouvernements, ou pourra réunir facilement les capitaux privés qui proviendront du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni⁵.

Photo 5

Des promesses de progrès fulgurants au Saguenay et au Lac-Saint-Jean

Lorsque le projet du *Trans-Canada* fait la manchette dans les journaux du Saguenay et du Lac-Saint-Jean à compter du printemps 1901, l'élite et la population régionale s'enthousiasment immédiatement pour ce projet censé, selon toute vraisemblance, leur apporter la prospérité et la croissance économique. Depuis quelques années, la population régionale a goûté aux fruits du progrès. Les vieilles paroisses du Lac-Saint-Jean sont prospères et les nouvelles sont pleines des promesses que les zéloteurs de la colonisation font miroiter. Au Saguenay, la grande industrie a des effets bénéfiques sur les villes qui se modernisent et se dotent de services publics semblables à ceux des grandes villes nord-américaines. On suppose que la prospérité du monde moderne est à nos portes et on compte bien y accéder. Même le clergé diocésain, par essence conservateur, voit dans cette poursuite du progrès par des Canadiens français, la possibilité de construire une société catholique moderne conforme à la doctrine sociale de l'Église édictée par le pape Léon XIII dans son encyclique *Rerum Novarum*⁶.

Dans ce concert d'unanimité face à ce projet gigantesque, la région embarque de plein pied. Les journaux se font l'écho de cette frénésie ferroviaire. À Chicoutimi, le *Progrès du Saguenay*, propriété de J.-D. Guay et *La Défense*, journal conservateur d'inspiration cléricale, sonnent la charge du progrès triomphant. À Roberval, *Le Colon* et le *Lac Saint-Jean*, porte-parole de la Société de colonisation, s'acquittent de la mission de vendre ce projet à la population. Il est intéressant de constater que les arguments utilisés respectivement par les hebdomadaires du Saguenay et ceux du Lac-Saint-Jean diffèrent considérablement et s'accordent aux réalités des deux sous-régions.

⁵ Brochure-prospectus, *Le Trans-Canada*, s.l., s.é., [1902], 24 p. avec carte.

⁶ William F. Ryan, *The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914)*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1966, 348 p. ; Jérôme Gagnon, « la presse saguenéenne et la promotion de la doctrine sociale de l'Église catholique », *Saguenayensia*, vol. 45, no 4, octobre-décembre 2003, p. 8-17.

À Roberval, tête de pont de la colonisation et ville centre des localités jeannoises, les promesses que fait entrevoir le futur chemin de fer sont essentiellement d'ordre agricole. Certes, les quelques pulperies qui s'installent sur le pourtour du lac au cours de ces années font rêver d'industries, mais la population vit surtout au rythme de la terre. Le « Grenier de la Province de Québec » compte tirer profit de l'installation de nouveaux immigrants, de l'ouverture de nouvelles paroisses et de la vente accrue de produits agricoles. En ce sens, le *Trans-Canada* représente, pour l'élite jeannoise, la concrétisation du vieux souhait du curé Labelle de voir les Canadiens français s'emparer des terres du nord du pays. À travers les pages des gazettes robervaloises, on insiste beaucoup sur l'ouverture de l'immense territoire de la Baie James à la colonisation en continuité avec le territoire du Lac-Saint-Jean. L'installation de nouvelles gares, de dépôts et d'entrepôts doit créer une dynamique favorable au commerce des produits agricoles.

Photo 6

Ne pense-t-on pas que dès que le Trans-Canada sera construit, nos compatriotes s'établiront, non seulement depuis Roberval à la Baie James, mais de la Baie James au lac Winnipeg. Les Canadiens français ont un esprit aventureux, qui les presse sans cesse dans de nouvelles entreprises. Ils sont colons par nature. Bien qu'aussi de la société, heureux de partager avec leurs voisins la vie de famille, ils ne craignent pas cependant de s'aventurer au loin dans les bois et d'y établir une nouvelle colonie. Quand donc les 2 080 milles qui séparent le Port-Simpson sur l'océan Pacifique du Lac Saint-Jean seront dotés d'une ligne de chemin de fer de première classe, qui oserait douter que tout ce commerce, passant au milieu de nous, ne nous serait pas profitable ?⁷

Au Saguenay, c'est la possibilité qu'un port de la région devienne le terminus du chemin de fer qui excite l'imagination. Le chemin de fer du Québec et Lac Saint-Jean se rend déjà à Chicoutimi. Le plus court chemin à partir du Pacifique serait celui qui prend fin à Chicoutimi ou à un autre port du Saguenay⁸. Comme pour Québec, le tout Chicoutimi est persuadé que des brise-glaces peuvent entretenir une voie navigable à l'année. La *Compagnie de chemin de fer du Québec Lac-Saint-Jean*, a mandaté depuis peu son agent, René Dupont, pour aller étudier en Finlande un système de brise-glaces que l'on croit applicable au Saint-Laurent et au Saguenay.

Le *Trans-Canada*, pour le Saguenay, c'est la possibilité de faire de Chicoutimi une véritable métropole nord-américaine. Le transbordement des marchandises et des produits de l'ouest d'une part, et l'arrivée par bateau des marchandises européennes à destination de l'ouest d'autre part occasionnerait un tel trafic qu'il faudrait, selon les journaux, une véritable armée de travailleurs qui viendraient grossir la population de la ville. L'industrie locale et l'agriculture régionale aussi bénéficieraient de cet apport économique. On estime que le *Trans-Canada* profitera plus à Chicoutimi qu'à Québec, en raison de la distance qui avantage la ville saguenéenne. Au Saguenay, comme au Lac-Saint-Jean, on met en garde la population de ne pas laisser passer cette chance et de soutenir par tous les moyens ce projet providentiel.

Photo 7

⁷ «Le chemin de fer Trans-Canada», *Le Colon*, 29 mai 1902 p. 2.

⁸ Au cours de l'année 1902, il est de plus en plus question de construire une voie ferrée jusqu'à la Baie des Ha ! Ha ! voir même jusqu'à la Baie Sainte-Catherine en face de Tadoussac.

Lorsque le Saguenay, ce fleuve, l'un des plus profonds du monde, sera couvert de vaisseaux, accourant en hâte pour transporter en Europe nos grains, nos animaux, nos produits minéraux, nos bois, que sais-je encore? Ne sera-ce pas un magnifique spectacle? Les pères diront aux enfants :

Ce Saguenay n'a pas toujours eu l'aspect que vous lui voyez aujourd'hui. Naguère, c'était bien, si vous voulez, les mêmes montagnes, les mêmes courants; mais on ne voyait pas ces quais spacieux, chargés des plus riches marchandises, il n'y avait pas ces entrepôts sans nombre, ces agences de toutes les grandes maisons d'Europe : rien de tout cela n'existait.

Si le fils veut savoir d'où vient ce changement, le père lui racontera la construction du Trans-Canada⁹.

Au mois de juin 1902, le journal *La Défense* porte l'exaltation pour le futur *Trans-Canada* au délire mégalomane. Dans une série de trois articles, on présente comme probable une jonction entre le chemin de fer canadien et le Transsibérien russe. Ceux-ci construiront éventuellement une voie ferrée qui traversera une partie du détroit de Béring. Les trains emprunteront un traversier de quelques milles et poursuivront leur route à travers l'Alaska jusqu'à Port-Simpson et vers Chicoutimi. Un tour du monde de 38 jours estime le journal chicoutimien¹⁰.

La région sacrifiée

Au cours de l'automne 1902, la compagnie du *Trans-Canada* demande aux élus du Saguenay-Lac-Saint-Jean de participer financièrement à l'aventure. Tous les avantages d'un tel projet pour la région sont présentés aux maires assemblés à l'hôtel le Château Saguenay de Chicoutimi. Unanimement, les trois conseils de comtés régionaux acceptent de participer par l'émission de bons d'emprunt totalisant 100 000 \$¹¹. Pour ratifier cet emprunt, le règlement doit être soumis par référendum à la population au début du mois de décembre. La votation n'aura pas lieu. Dans une lettre adressée aux conseils de comtés, le promoteur J.-G. Scott fait volte-face en retirant sa demande de participation financière auprès des municipalités régionales. Le projet bat de l'aile sérieusement, la direction doit changer de stratégie de financement.

Photo 8

Nous l'avons dit, la compagnie du *Trans-Canada* n'est pas seule en lice pour l'obtention des généreuses subventions gouvernementales et pour la possibilité de construire le deuxième transcontinental. L'essentiel du problème pour le *Trans-Canada* réside dans le fait que les

⁹ «Le Trans-Canada», *La Défense*, 12 juin 1902 p. 1.

¹⁰ «Du Transsibérien au Trans-Canada», *La Défense*, 26 juin 1902 p. 1. ; « Canada et Sibérie- Légendes hyperboréennes», *La Défense*, 3 juillet 1902, p. 1 ; « Canada et Sibérie-Le climat de la Russie d'Asie», *La Défense*, 10 juillet 1902, p. 2

¹¹ « De Chicoutimi à Port-Simpson en chemin de fer- l'assemblée des trois conseils de comté», *Progrès du Saguenay*, 30 octobre 1902, p. 1-4.

promoteurs ont du mal à réunir les fonds privés nécessaires à rendre le projet viable. Les souscriptions des actionnaires ne sont pas versées régulièrement. Par ailleurs, le projet des gens de Québec et de l'est de la province rencontre des réticences de la part de Montréal qui serait perdante advenant la construction du chemin de fer du nord. Le *Grand Trunk Railway* propose au mois de novembre un projet de raccordement de la Colombie-Britannique à son réseau déjà existant. Le réseau qui aurait Montréal comme tête de ligne aboutirait sur le terminus du réseau existant qui se situe à Portland dans le Maine. De plus, la compagnie engagerait une somme de 100 millions de dollars sans recourir, selon ses dires, aux fonds gouvernementaux.

Du côté de Québec, on fourbit les armes. Et on passe à l'attaque avec en tête le journal *Le Soleil* et la Chambre de commerce de Québec. Au cours de cette phase, les gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean sont bien loin. Tout se joue dans les officines du pouvoir, où les acteurs de la haute finance côtoient les politiciens qui s'adonnent au jeu des influences.

La réussite du projet du *Trans-Canada* repose sur sa capacité à réunir un financement acceptable. À la mi-janvier 1903, les carnets de souscriptions n'affichent toujours que 250 000 \$. On a fait la demande auprès du premier ministre du Québec, Simon-Napoléon Parent, d'une subvention en terres publiques. On attend de lui une promesse, et on attend de l'industriel William Price qu'il puisse récolter d'importants capitaux en Angleterre. Cependant, si les promoteurs du *Trans-Canada* possèdent d'importantes relations à Québec, il n'en est pas de même à Ottawa. Dans la capitale fédérale, les représentants des compagnies du CPR, du *Grand Trunk*, ou du *Canadian Northern*, sont beaucoup plus familiers aux hommes politiques que ceux de Québec, notamment auprès du premier ministre Laurier.

Au cours de l'hiver et du printemps 1903, les jeux d'influence et les alliances politiques se mettent en marche : Laurier n'est pas favorable au projet et les solidarités politiques prennent naturellement le dessus. *Le Soleil*, libéral et totalement inféodé à Ottawa, change son fusil d'épaule, le premier ministre Parent fait à son tour défection, confirmant que le parti Libéral du Québec n'est alors que la succursale du parti de Laurier. Même Joseph Girard, le député fédéral de Chicoutimi-Saguenay et actionnaire du *Trans-Canada*, s'incline devant son chef. À Ottawa, le comité des chemins de fer, qui se réunit à la fin du mois de mai, rallie la majorité des représentants au projet du *Grand Trunk* qui crée la division *Grand Trunk Pacific*. Le 4 juin, le comité adopte la loi confirmant le choix de cette dernière compagnie pour réaliser le projet du deuxième transcontinental. Les derniers espoirs viennent de tomber pour le *Trans-Canada*¹². Toutefois, afin de ménager les susceptibilités politiques, le gouvernement Laurier propose aux directeurs du *Grand Trunk* de construire un chemin de fer en partenariat avec l'État canadien. La compagnie s'acquitterait de la construction de la partie de l'ouest, du Pacifique à Winnipeg et l'État assumerait la construction de la partie est, de Winnipeg à Moncton au Nouveau-Brunswick, en passant par Québec. Ce tronçon porterait le nom de *Chemin de fer National Intercontinental*. Ces deux tronçons seront complétés, non sans peine, en 1914. Nationalisés quelques années plus tard, ils constitueront la voie principale du *Canadien National*¹³. Québec récolte finalement une part appréciable du gâteau, d'autant plus que le gouvernement fédéral s'engage à intégrer la

¹² Robert Rumilly, *Histoire de la Province de Québec, tome X- Israël Tarte*, Montréal, Bernard Valiquette, 1942, p. 175-241.

¹³ Donald McKay, *L'histoire du CN*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1992, p.24-41.

Jérôme Gagnon

construction du pont de Québec dans le projet de chemin de fer. En fin de compte, laissée seule, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean voit s’effondrer complètement son utopie ferroviaire.

BAS DE VIGNETTES

Photo 1

Page couverture de Arthur Buies, *La région du Lac Saint-Jean. Grenier de la Province de Québec-Guide des colons*, Québec, Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean, 1890, 50 p. (Coll. Société historique du Saguenay)

Photo 2

Carte du tracé du chemin de fer *Trans-Canada* publiée dans la brochure-prospectus, *Le Trans-Canada*, 1902. (Coll. De la Société historique du Saguenay)

Photo 3

Le journaliste, homme d'affaires et maire de Chicoutimi, Joseph-Dominique Guay. (Photo BAnQC, coll. Société historique du Saguenay)

Photo 4

L'homme d'affaires de Québec et député du comté Lac-Saint-Jean à l'Assemblée législative du Québec, Georges Tanguay (Photo BAnQC, coll. Société historique du Saguenay)

Photo 5

Train de la *Compagnie de chemin de fer du Québec et Lac Saint-Jean* à la gare de Roberval vers 1900. (Photo BAnQC, coll. Société historique du Saguenay)

Photo 6

En plein cœur de la grande plaine agricole de Normandin, le village d'Albanel, au début du 20^e siècle. (photo Notman- coll. Musée Louis-Hémon)

Photo 7

Navire de transport de marchandises au quai de Chicoutimi au début du 20^e siècle. (Photo BAnQC, coll. Société historique du Saguenay)

Photo 8

Groupe d'immigrants finlandais partant de Québec pour s'établir au Saguenay. (brochure-prospectus *Le Trans-Canada*, 1902, coll. Société historique du Saguenay)