

Voie de développement

Julie Martin

Numéro 140, printemps 2014

L'empreinte du train

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/71474ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Martin, J. (2014). Voie de développement. *Continuité*, (140), 24–25.

Voie de développement



L'avènement du train n'a pas seulement influencé le devenir économique et social de nombreuses villes au Québec : il a aussi orienté le développement de leur paysage urbain. Direction Rivière-du-Loup pour saisir l'empreinte du rail.

par Julie Martin

C'est d'abord la rivière éponyme qui serpente au cœur de Rivière-du-Loup qui a marqué le développement de la ville et de son paysage urbain. Au cours des siècles, les berges de la rivière ont été des sites de prédilection pour l'établissement de moulins à farine ou à scie, de manufactures et de centrales hydroélectriques.

Attirés par la force hydraulique de ce cours d'eau sinueux et escarpé, les premiers colons s'installent près de son embouchure,

formant un premier noyau villageois à partir des années 1820. Comptant une population d'environ 1200 personnes au début des années 1860, le village se concentre sur le domaine seigneurial des Fraser, en marge de la rivière et du premier plateau qui domine la plaine du littoral. Agissant comme promoteurs, ces derniers ont tout mis en œuvre pour développer des activités artisanales et industrielles en louant des lots aux nouveaux arrivants. Le village s'implante peu à peu sur le cran rocheux en surplomb de la plaine, en raison de la solidité du sol et des panoramas exceptionnels sur le fleuve et l'embouchure de la rivière.

CHANGEMENT DE CIRCULATION

L'arrivée du chemin de fer en 1860 et la construction de la gare modifieront grandement la configuration du village. La compagnie du Grand Tronc avait d'abord imaginé se rendre jusqu'aux villages de L'Isle-Verte ou de Trois-Pistoles, favorisant ainsi un tronçon qui s'éloignerait des rives du fleuve. Il semble qu'elle ait changé d'idée à la suite de l'intervention des membres du conseil municipal du village de Fraserville (qui deviendra Rivière-du-Loup en 1919). Après avoir songé à installer la

Plutôt que de construire la gare au centre de Fraserville, on choisit de la bâtir en haut du village, là où la rivière du Loup se rétrécit.

Source : Société d'histoire de Rivière-du-Loup

gare près de la nouvelle église Saint-Patrice, au centre du village, le Grand Tronc l'a finalement construite en haut du village, là où la rivière se rétrécit et où les rives sont assez solides pour supporter un pont ferroviaire. Ce choix logique d'implantation marque un tournant dans l'histoire de la ville.

À partir de 1860, le réseau viaire de Fraserville évolue rapidement. L'inauguration du chemin de fer intensifie la circulation entre le haut et le bas du village. Les voyageurs arrivant à la gare doivent parcourir plus d'un kilomètre pour se rendre au centre du village et à son faubourg maritime. Cette augmentation du « trafic » entre le sud et le nord modifie le rôle du chemin du Sault (rue Lafontaine). À l'origine, ce chemin servait surtout à accéder au moulin de la grande chute, puis au chemin du lac Témiscouata depuis les années 1840. Avec le secteur de la gare en plein essor, il deviendra la principale artère commerciale et l'axe majeur entre les deux lieux d'activité. La trame urbaine de Rivière-du-Loup témoigne toujours de l'importance de cet axe de circulation nord-sud.

RÉSEAU EN EXPANSION

Dès 1876, l'ouverture de la ligne du chemin de fer Intercolonial entre Fraserville et Halifax laisse entrevoir de nouveaux horizons pour la petite localité. Traversant les Maritimes, la nouvelle voie ferrée facilite l'exportation des produits locaux et permet l'accès aux marchés extérieurs. La libre circulation des biens et des passagers aura des répercussions inattendues, dont l'émigration des Canadiens français vers l'est des États-Unis et l'immigration de travailleurs d'origine anglaise, écossaise ou irlandaise employés par les compagnies ferroviaires. C'est à cette époque de bouleversements que le village de Fraserville entre dans sa période d'âge d'or et devient ville (1874). En 1889, son rôle de plaque tournante se confirme avec l'ouverture du chemin de fer du Témiscouata, qui permet d'accéder au Nouveau-Brunswick et aux ressources forestières de l'arrière-pays.

Comme ailleurs au Québec, l'implantation de la voie ferrée influence le développement urbain de Fraserville. Commerçants et hôteliers cherchent à s'installer le plus près possible de la rue principale. Travaillant dans les ateliers ferroviaires, les cheminots achètent des terrains dans les rues adjacentes, jetant les bases de la nouvelle trame urbaine. Plusieurs voies se développent en marge du secteur de la gare



Source : BAnQ, E21,CAFC,N47-1



Source : Musée du Bas-Saint-Laurent

et des rues sont tracées. Entre 1861 et 1881, la population double. En 1905, deux nouvelles paroisses sont fondées sur les rives de la rivière du Loup, preuve de l'influence de l'industrie ferroviaire sur l'évolution de la ville.

Malgré la croissance accélérée due à l'essor ferroviaire dans les décennies suivantes, les décideurs feront preuve d'un souci esthétique dans la planification des rues et des quartiers. Dans les trois paroisses de la ville, les sites religieux et ceux des édifices institutionnels offrent de magnifiques perspectives visuelles sur le fleuve et la rivière.

HOMMAGE VIRTUEL

Bien que la trame urbaine de Rivière-du-Loup témoigne de ces années d'âge d'or, les bruits des wagons et des locomotives ont disparu, faisant place au silence des convois nocturnes. L'héritage ferroviaire de la ville se dévoile à travers son patrimoine documentaire et photographique, et grâce à la richesse de la mémoire des Louperivois.

En 2010, les célébrations entourant le 150^e anniversaire de l'arrivée du train à

Deux paroisses ont été créées de part et d'autre de la rivière, en retrait du village d'origine (photo du haut), notamment Saint-Ludger (photo du bas).

Rivière-du-Loup ont entraîné une série d'initiatives locales pour rappeler cette grande épopée. C'est le cas, notamment, d'une exposition virtuelle réalisée par le Musée du Bas-Saint-Laurent en collaboration avec le Musée virtuel du Canada. À partir de ses collections photographiques, le Musée du Bas-Saint-Laurent rend hommage à cette époque révolue et aux familles qui ont façonné la ville. Visitez rdlafonddetrain.com pour suivre l'aventure d'un village devenu ville au rythme du passage du train.

Julie Martin est historienne et gestionnaire aux programmes culturels et patrimoniaux à la Ville de Rivière-du-Loup.