

Le Drummond County Railway, 1886 à 1899

Ghislain Blais

Number 123, 2015

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/79579ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Blais, G. (2015). Le Drummond County Railway, 1886 à 1899. *Cap-aux-Diamants*, (123), 14-17.

LE DRUMMOND COUNTY RAILWAY 1886 À 1899

par Ghislain Blais

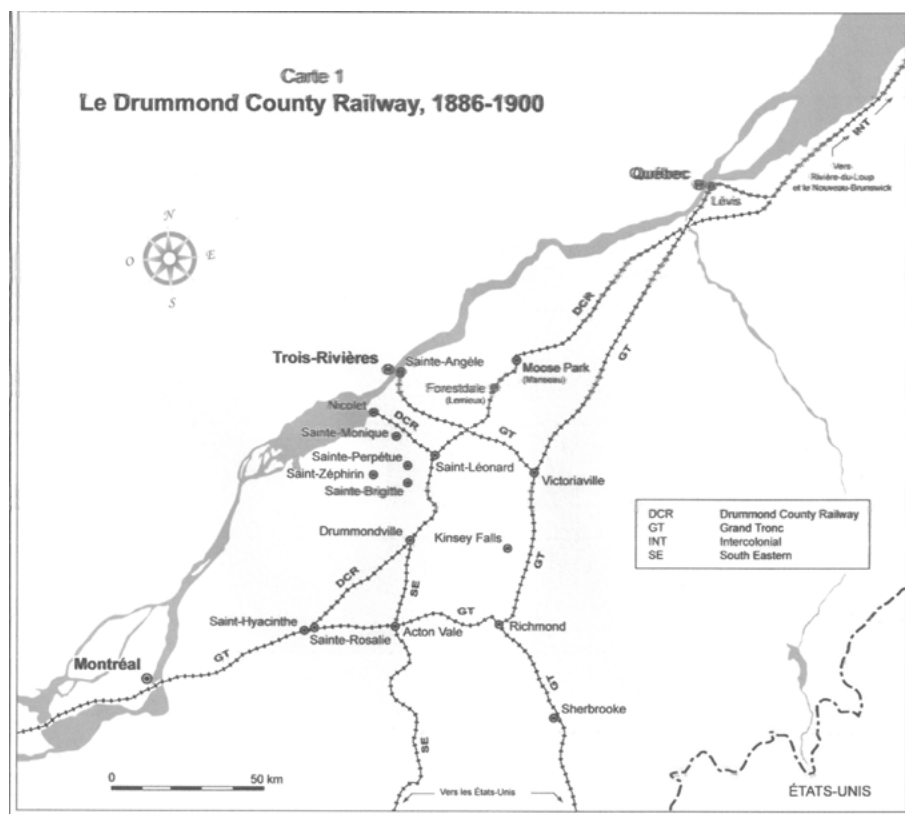
Le Drummond County Railway (DCR) a été créé en 1886. Ses promoteurs ont construit une voie ferrée reliant Drummondville à Nicolet, puis à Saint-Hyacinthe et enfin à Lévis. Le chemin de fer a été acheté par le gouvernement fédéral en 1899 et intégré au réseau de l'Intercolonial. Aujourd'hui, les trains du Canadien National et de VIA Rail empruntent encore la majeure partie du tracé original.

LES FONDATEURS

Le DCR a été officiellement fondé par trois hommes d'affaires de la région de Drummondville : William Mitchell, Charles Church et Thomas Fee. Ils possédaient ensemble l'entreprise Church, Mitchell & Fee, vouée au commerce du bois.

Le plus connu est William J. P. Mitchell. Sa carrière a été autant politique que commerciale. Il a été président de la Drummondville Bridge Company et directeur d'une compagnie d'assurances. Sur le plan politique, il a été maire de Drummondville de 1897 à 1902. Mitchell tenait alors le haut du pavé dans l'organisation régionale du Parti libéral, tant provincial que fédéral. Finalement, en 1904, il a été nommé sénateur par Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada. Le DCR était couramment appelé « le chemin de fer à Mitchell ».

Charles Church a été maire d'Arthabaska. C'est lui qui était président de la compagnie, de 1888 à 1895. À ce titre, la plus grande partie de la correspondance entre le DCR et l'État porte sa signature ainsi que tous les documents importants.



Carte Le Drummond County Railway, 1886-1900. (Archives de l'auteur).

Thomas E. Fee est le moins connu. Son action se limite presque à être l'un des fondateurs. Il ne semble pas avoir beaucoup travaillé au fonctionnement quotidien du chemin de fer.

Il est cependant important de souligner qu'un quatrième homme a été fortement impliqué dans la création et le développement du DCR. Toutefois, il semble moins fortuné que les trois autres. Samuel Newton a été le secrétaire de la compagnie. La vaste majorité des documents courants de

la compagnie étaient écrits de sa main ou signés par lui. C'est aussi lui qui rédigeait les documents importants, mais ils étaient signés par l'un des trois fondateurs. Newton a également été conseiller municipal à Drummondville. Aujourd'hui, une des rues de cette ville porte son nom.

LA CONSTRUCTION DE LA VOIE

L'acte pour incorporer le DCR a été sanctionné le 21 juin 1886, par le Parlement



La locomotive n° 3 du Drummond County Railway. Photographie de Charles Howard Millar, vers 1895. Fonds Leslie Millar. Musée McCord.

de Québec. Les administrateurs ont pris la décision de construire leur réseau en partant de Drummondville, où étaient centrées leurs activités forestières. La première voie visait à leur donner un accès au fleuve Saint Laurent. Nicolet a été choisi comme terminus.

Une fois le tracé annoncé, les administrateurs du DCR se sont butés à la grogne

des habitants que le chemin de fer ne desservirait pas directement. Les habitants de deux villages ont envoyé des pétitions au gouvernement fédéral. Ils protestaient contre le fait que le tracé proposé par le DCR passait en forêt plutôt que près de leur village.

Avant même d'avoir terminé la construction entre Drummondville et Nicolet, les administrateurs du DCR ont entrepris une extension vers Saint-Hyacinthe (voir carte 1). Ils avaient obtenu une subvention provinciale et une fédérale, en plus d'un droit de propriété sur de nouvelles forêts. Trois ans ont donc passé, durant lesquelles le DCR a officiellement terminé ces voies ferrées et a reçu l'autorisation de les ouvrir au public.

En 1893, une loi fédérale a transféré le DCR sous la juridiction d'Ottawa. En conséquence, la compagnie pouvait maintenant :

« ... tracer, construire et exploiter un prolongement de sa voie ferrée depuis le village de Saint-Léonard, dans le comté de Nicolet, jusqu'à quelque point sur le chemin de fer Intercolonial dans le comté de Lévis, en traversant les comtés de Nicolet, d'Arthabaska, de Lotbinière et de Lévis... »

L'année 1893 n'apporta pas qu'une nouvelle charte au DCR. Deux individus apparaissent dans le cercle fermé des administrateurs : James N. Greenshields

et William Farwell. Avec le temps, Charles Church et Thomas E. Fee se sont retirés et les nouveaux venus se sont impliqués plus activement dans le fonctionnement du DCR.

James Naismith Greenshields était un avocat montréalais, aussi associé à plusieurs compagnies importantes comme le Chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean, la Quebec Railway, Light, Heat & Power. Il était très actif au sein du Parti libéral. Il était président du DCR 1897.

William Farwell était un homme d'affaires de Sherbrooke. Vice-président de la Banque des Cantons de l'Est, il a été impliqué dans le South Eastern Railway et dans le Maritime Coal & Railway.

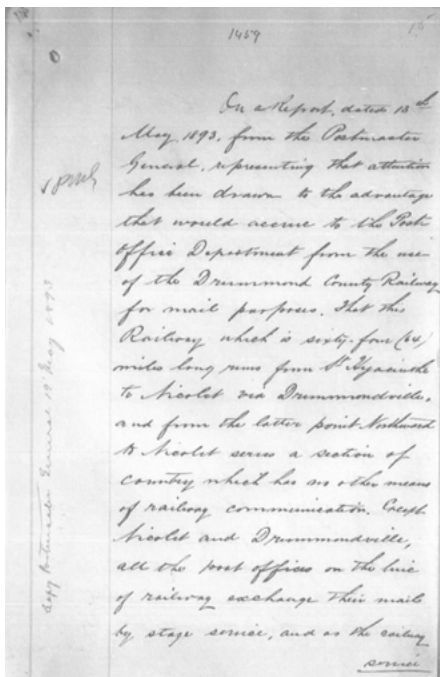
Ainsi, l'arrivée des deux nouveaux directeurs coïncide avec la mise en branle du dernier grand projet du DCR, son extension vers Lévis pour se connecter à l'Intercolonial. La construction a débuté en avril 1893 et les premiers trains de l'Intercolonial ont circulé sur la voie le 1^{er} mars 1898.

LE FINANCEMENT DU DCR

Le dernier rapport annuel produit par le DCR résume l'ensemble des ressources financières ayant servi à construire la voie.

| La capitalisation du DCR au moment de sa vente (1898) | | |
|---|--------------|------------|
| Source | Montant | Proportion |
| Actions | 400 000 \$ | 32 % |
| Subventions fédérales | 287 936 \$ | 23 % |
| Subventions provinciales | 347 421 \$ | 27 % |
| Subventions municipales | 15 000 \$ | 1 % |
| Autres sources | 216 593 \$ | 17 % |
| Total | 1 266 949 \$ | 100 % |

On remarque que les différents ordres de gouvernement ont contribué à 51 % du capital du DCR. Cependant, cette contribution pourrait s'élever à une proportion



Recommandation pour établir un wagon postal sur le Drummond County Railway. Minutes du Conseil privé du 13 au 26 mai 1893 (R.G.I., Séries 1, Volume 557). (Archives et Bibliothèque Canada).



The Quebec Saturday Budget, le 30 octobre 1897.

encore plus grande. En effet, les propriétaires de compagnies ferroviaires québécoises n'investissaient des fonds dans leur propre entreprise qu'avec réticence. Une partie des actions attribuées aux administrateurs a probablement été offerte en échange de temps investi dans la gestion.

LES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES

Le chemin de fer tirait la vaste majorité de ses revenus du transport de marchandises, surtout du bois. De 1888 à 1894, le bois constituait au moins la moitié du fret du DCR.

Ensuite, d'autres types de marchandises ont pris une importance grandissante, mais cela provenait de l'augmentation du trafic. La quantité de bois restait sensiblement la même, le chemin de fer ne faisait que transporter plus de produits des autres types. Cela s'explique par le fait que le chemin de fer avait comme vocation de faciliter le commerce du bois effectué par ses propriétaires. Les deux pétitions envoyées pour protester contre le passage de la voie ferrée en pleine forêt, au lieu de passer par les villages, témoignent du dévouement du chemin de fer pour les activités forestières de Church, Mitchell & Fee.

À partir de la troisième année de service du DCR, la presque totalité des trains qui circulaient pouvait transporter des passagers.

LES FINANCES DU DCR

L'entreprise a déclaré un surplus pour chaque année d'exploitation. Cependant, le DCR n'a pas été actif assez longtemps pour devoir renouveler son infrastructure. Il s'est donc soustrait à une grande partie du poids financier que ses concurrents plus âgés soutenaient annuellement. Toutefois, il est probable qu'une partie de ces profits proviennent du fait que le chemin de fer était gardé dans un état très

modeste. À l'époque, la moyenne canadienne pour l'entretien et la réparation des infrastructures était de 460 \$ par mille et le DCR n'y consacrait que 186 \$. Pour les locomotives, la moyenne pour l'exploitation, la réparation et l'entretien était de 650 \$ par mille et seulement de 229 \$ pour le DCR. L'ensemble des dépenses d'exploitation : 824 \$ par mille pour le Canada et 277 \$ pour le DCR.

Profits annuels par mille de voie en activité du DCR (1886-1900)

| Années | Longueur de la voie (milles) | Profits annuels du DCR | Profits annuels par mille de voie en activité |
|--------|------------------------------|------------------------|---|
| 1888 | 13 | 1 719 \$ | 132 \$ |
| 1889 | 13 | 5 838 \$ | 449 \$ |
| 1890 | 36 | 5 290 \$ | 146 \$ |
| 1891 | 63 | 5 969 \$ | 95 \$ |
| 1892 | 63 | 19 389 \$ | 309 \$ |
| 1893 | 63 | 12 644 \$ | 201 \$ |
| 1894 | 83 | 20 125 \$ | 243 \$ |
| 1895 | 91 | 35 204 \$ | 389 \$ |
| 1896 | 91 | 29 067 \$ | 321 \$ |
| 1897 | 91 | 35 102 \$ | 388 \$ |
| 1898 | 134 | 37 909 \$ | 284 \$ |

Le transport des passagers par le DCR (1888-1898)

| Années | Nombre de milles parcourus annuellement | Nombre de passagers transportés annuellement | Revenu associé aux passagers | Milles parcourus par des trains avec des wagons de passagers |
|--------|---|--|------------------------------|--|
| 1888 | 9 800 | 400 | 0 % | 1 % |
| 1889 | 10 500 | 900 | 0 % | 1 % |
| 1890 | 10 500 | 3 000 | 100 % | 5 % |
| 1891 | 52 670 | 9 395 | 98 % | 26 % |
| 1892 | 71 496 | 20 866 | 100 % | 25 % |
| 1893 | 81 688 | 21 494 | 100 % | 21 % |
| 1894 | 98 396 | 14 424 | 95 % | 19 % |
| 1895 | 89 901 | 21 771 | 93 % | 15 % |
| 1896 | 92 536 | 23 773 | 95 % | 16 % |
| 1897 | 94 695 | 22 593 | 95 % | 14 % |
| 1898 | 59 903 | 12 726 | 93 % | 10 % |

No. 133.

4th Session, 8th Parliament, 62 Victoria, 1899

BILL.

An Act to authorize the acquisition by the
Dominion of the Drummond County
Railway.

First reading, May 29, 1899.

MR. BLAIR.

OTTAWA
Printed by S. E. Dawson
Printer to the Queen's most Excellent Majesty
1899

Loi autorisant le dominion du Canada à se porter acquéreur du Drummond County Railway, le 29 mai 1899.
(http://eco.canadiana.ca/view/oocihm.9_07061/2?r=0&s=1).

L'ACQUISITION DU DCR PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

De 1867 à 1919, le système ferroviaire canadien a subi une lente unification. Comme plusieurs chemins de fer, le DCR a été englobé dans un ensemble plus grand. Le gouvernement libéral de Wilfrid Laurier l'a acquis pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.

LA PREMIÈRE TENTATIVE

En 1897, le gouvernement fédéral a proposé de louer le DCR pour 99 ans. Cela équivalait à 7 200 000 \$. Toutefois, les fonctionnaires avaient évalué la valeur

de la voie à 1 530 000 \$. Par ailleurs, la compagnie a reçu plus de 600 000 \$ en subventions diverses. L'opposition conservatrice trouvait que le prix offert était déraisonnable et le projet de loi a été refusé par le Sénat (où les conservateurs étaient majoritaires). Le DCR a tout de même été loué pour deux ans, comme projet pilote.

LA SECONDE TENTATIVE

En 1899, le gouvernement a présenté une proposition d'achat. Le prix proposé était de 1 600 000 \$. C'était le prix le plus bas auquel le gouvernement avait acheté ou construit un chemin de fer. Les critiques de l'opposition se sont

concentrées sur deux points. D'abord, comme le DCR avait reçu des montants importants en subvention, l'État ne pouvait pas acheter les biens acquis avec ces fonds, ils devraient être donnés. Ensuite, il était connu qu'un pont serait construit dans quelques années à Québec. L'opposition a donc suggéré que l'Intercolonial continue à avoir son terminus à Lévis. Elle estimait qu'il y aurait une concurrence entre le DCR, le Grand Tronc et les chemins de fer de la rive nord pour transporter les marchandises de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Pendant, Wilfrid Laurier avait nommé treize nouveaux sénateurs depuis son arrivée au pouvoir. Les conservateurs y avaient perdu leur majorité. La proposition d'achat a donc été adoptée. C'est ainsi que le DCR a été officiellement intégré au réseau de l'Intercolonial sous le nom de Montreal Extension.

Ghislain Blais est historien.

Pour en savoir plus :

Ghislain Blais. *Le Drummond County Railway : 1886-1900*. Mémoire de maîtrise, Faculté des Lettres/Université Laval, septembre 2006, 116 p.

Archives nationales du Canada. *Fonds du Drummond County Railway*. RG 43-A-I-3 vol. 698-700. RG 43-A-II-6 vol. 186. RG 46 vol. 912. RG 46 vol. 806.

Parlement du Canada. *Reports of the Special Committee on the Drummond County Railway Inquiry into the Expenditure of Subsidies Granted to, and the Negotiations and Transactions in Relation to the Acquiring of, the Said Railway by the Government of Canada*. Ottawa, S. E. Dawson, 1898. 158 p.

Archives nationales de la province de Québec. *Drummond County Railway*. Boîte 2 B 018 04-06-001B-01

Derek J. Booth. *Railways of Southern Quebec*. Vol. II. Toronto, Railfare, 1985. 168 p.

Gaétan Gervais. *L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*. Thèse de doctorat, Écoles des études supérieures, 1978, 538 p.