

Le premier chemin de fer au Canada

Stéphane Tremblay

Volume 22, numéro 1, 2016

Le Richelieu : un survol historique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/81919ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Tremblay, S. (2016). Le premier chemin de fer au Canada. *Histoire Québec*, 22(1), 15–17.

Le premier chemin de fer au Canada

par Stéphane Tremblay

Natif de l'Outaouais, Stéphane Tremblay enseigne l'histoire au secondaire en Montérégie depuis 1991. Passionné d'histoire et de généalogie, il est devenu membre du conseil d'administration de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine (SHLM) en 2008, où il a occupé les postes de secrétaire (2008 à 2013), de vice-président (2013) et de président (depuis mars 2014). En 2012, il obtenait du BQACG (Bureau québécois d'attestation de compétence en généalogie) le titre de généalogiste de filiation agréé (GFA). Lors du congrès conjoint des Fédérations de généalogie et d'histoire qui se tenait à Saguenay (Chicoutimi) en mai 2013, M. Tremblay a mérité le prix Honorius-Provost, remis à la personne s'étant distinguée le plus au Québec pour son implication bénévole au sein d'une société d'histoire. Depuis le mois d'avril 2015, M. Tremblay occupe le poste de vice-président de la Fédération québécoise des sociétés de généalogie. Coauteur de l'ouvrage historique 1691 : La bataille de La Prairie paru à la SHLM en 2009, M. Tremblay travaille actuellement sur l'histoire des familles souches de la seigneurie de La Prairie (1667-1692).

En 1867, sir John A. MacDonal et les Pères de la Confédération décident de bâtir un pays d'un océan à l'autre en construisant un chemin de fer transcanadien. En 1876, le curé Antoine Labelle est à la tête d'un mouvement en faveur de la construction d'un chemin de fer pour coloniser les Laurentides.

À cette époque, il était clair pour tout le monde que la colonisation et le développement économique passaient par les chemins de fer. Pourtant, un demi-siècle plus tôt, cette affirmation n'était pas aussi évidente dans la tête des hommes d'affaires et des politiciens du Bas-Canada.

L'apparition de la première ligne de chemin de fer au Canada entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu (autrefois appelé Dorchester), en juillet 1836, n'était pourtant pas le fruit du hasard. Il faut remonter dans le temps pour comprendre ce qui a motivé les décideurs de l'époque à se lancer dans l'aventure.

Sous le Régime français, dans la vallée du Saint-Laurent (1650-1750), mis à part le chemin du Roy entre Montréal et Québec, il existe très peu de routes terrestres dignes de ce nom. Les colons de la Montérégie utilisent surtout la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent pour se déplacer en canot ou en bateau. Un sentier dans les bois entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu était depuis longtemps utilisé par les Amérindiens et les

coureurs des bois pour atteindre la rivière Richelieu et faire le commerce des fourrures avec Albany dans l'État de New York. Ce sentier deviendra le chemin de Saint-Jean en 1748.

Après la Conquête britannique de 1760, la Nouvelle-France devient la « Province of Quebec » et le lucratif commerce des fourrures tombe entre les mains des « Montrealers », bourgeoisie marchande qui s'établit à Montréal en provenance de l'Angleterre, de l'Écosse et des treize colonies américaines. Dans les années 1780, une autre vague d'immigrants vient s'établir dans la vallée du Haut-Richelieu. Il s'agit des Loyalistes, colons américains restés fidèles au roi d'Angleterre durant la révolution américaine de 1776.

Ces Loyalistes viennent changer la donne dans la balance économique de la région, car ils feront du commerce avec les États américains limitrophes afin de se procurer du blé et du bétail. En échange, les Américains demandent de plus en plus de bois. Dans le but d'améliorer le commerce vers les États-Unis, des routes seront construites par les Loyalistes entre 1810 et 1830 afin de relier la vallée du Richelieu et la baie Missisquoi.

Difficilement praticables à l'année, ces routes ne répondront jamais aux attentes commerciales des Loyalistes et des Montrealers.

Au début du 19^e siècle, les Montrealers abandonnent progressivement le commerce des fourrures pour le plus



Réplique de la gare de 1836, sur le chemin de Saint-Jean à La Prairie, transformée en bar laitier au milieu des années 2000. (Source : Stéphane Tremblay)

profitable commerce du bois. L'Angleterre a un urgent besoin de bois pour la construction de ses navires, mais elle ne peut l'obtenir en Europe à cause du blocus économique imposé par Napoléon 1^{er}. Les radeaux de bois (cages) en provenance de l'Outaouais naviguent vers Québec afin d'être transbordés sur des navires qui feront voile vers l'Angleterre, notre plus grand acheteur de bois. Dans le but d'obtenir son bois au plus bas prix, l'Angleterre adoptera une politique économique protectionniste en maintenant des tarifs privilégiés sur le bois avec sa colonie canadienne.

L'invention de la machine à vapeur par James Watt en 1782 est la pierre angulaire du début de la révolution industrielle en Angleterre et en Amérique. D'abord utilisée dans la transformation des matières premières, en 1801, cette nouvelle source d'énergie sera transférée dans le domaine des transports lors du premier essai d'un bateau à vapeur en Écosse.

Les Montrealers, à l'affût de tout ce qui pouvait servir à augmenter leur marge de profit, importèrent cette nouvelle technologie au Canada. En 1809, le célèbre brasseur John Molson construit l'*Accomodation*, premier bateau à vapeur (*steamer*) à faire la navette entre Montréal et Québec.

Afin d'étendre le rayon d'action des *steamers*, il a fallu mettre au point un moyen de contourner certains obstacles sur les cours d'eau (rapides, niveau de l'eau...). C'est ainsi que les Montrealers financèrent la construction du canal Lachine entre 1821 et 1823, ce qui permettra d'éviter les rapides du même nom et de relier le lac Saint-Louis et le port de Montréal.

À la fin des années 1820, l'Angleterre annonce qu'elle ne peut plus acheter le bois canadien à un tarif privilégié. Cette mentalité de liberté commerciale forcera les Montrealers à se tourner vers les États-Unis afin d'écouler leur bois. La modernisation de la voie maritime du Richelieu vers Albany et New York devient primordiale.

En 1829, une commission gouvernementale est chargée d'étudier la possibilité de construire un canal sur le Richelieu entre Chambly et Saint-Jean afin de contourner les rapides situés sur cette section de la rivière. Peter Flemming, l'ingénieur civil d'Albany engagé par la commission pour dresser les plans du futur canal, recommandera à celle-ci de construire un chemin de fer plutôt qu'un canal. Par cette recommandation, on peut voir comment Flemming fut influencé par le succès de l'ouverture d'une ligne de chemin de fer en Angleterre entre les villes de Manchester et Liverpool la même année.

Malgré cet avis, en 1831, le gouvernement du Bas-Canada entreprendra la construction du canal projeté entre Chambly et Saint-Jean-sur-Richelieu. L'épidémie de choléra de 1832 et le manque de fonds ralentiront son achèvement; l'ouvrage ne sera terminé qu'en 1843.

Finalement, une compagnie formée de gens d'affaires de Montréal, la Champlain and St. Lawrence Railroad, proposa au gouvernement d'établir un chemin de fer entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu. L'autorisation de construire lui fut accordée le 25 février 1832.

Avec ce chemin de fer, les marchandises en provenance de Montréal étaient transbordées au port de La Prairie pour être expédiées par le train vers Dorchester, d'où on le transférait à nouveau sur des bateaux à destination d'Albany et New York, économisant ainsi plusieurs journées de transport. Le voyage inaugural de ce premier chemin de fer au Canada a eu lieu à La Prairie il y a maintenant plus de 175 ans, soit le 21 juillet 1836.

Au cours de l'année 1835, on a construit les gares et la ligne de chemin de fer entre La Prairie et Saint-Jean. Contrairement aux rails de l'époque qui sont en acier, la première ligne de chemin de fer avait des rails de bois recouverts d'une lisse de fer. C'est pourquoi on nomme cette première ligne « chemin à lisse ». La construction des quais et la mise en place des rails ont été terminées au début du mois de juillet 1836. Il ne manquait plus que la locomotive.

Les dirigeants de la Champlain and St. Lawrence ont été impressionnés par les exploits des locomotives de George Stephenson en Angleterre. Comme les ateliers et les fabriques du Canada ne possédaient pas encore le niveau technologique nécessaire pour la construction d'une locomotive, on a fait appel, en septembre 1835, aux ateliers de Robert Stephenson (fils de George) situés en Angleterre pour construire une locomotive à vapeur pour le coût de 1500 livres anglaises.



Arrangement floral au coin du chemin de Saint-Jean et du boulevard Taschereau à La Prairie en 2011 (175^e anniversaire du chemin de fer). (Source : Stéphane Tremblay)

La fabrication de cette locomotive a débuté le 26 octobre 1835 pour être achevée à la fin de mars 1836. Expédiée en pièces détachées vers le Bas-Canada au début de mai, celles-ci sont arrivées au port de Montréal en juin, pour être finalement assemblées dans les ateliers d'usinage de John Molson Sr, membre du conseil d'administration de la Champlain and St. Lawrence.

Une fois assemblée, on lui a donné le nom de *Dorchester* en l'honneur de la ville de Dorchester (nom porté par la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu à cette époque). La *Dorchester* avait 13 pieds de long et pesait 12 563 livres. Sa cheminée mesurait 11 pieds afin d'éviter que les étincelles de bois qui brûlaient dans ses chaudières ne mettent le feu aux herbes hautes sur son chemin. Elle avait un système de roues 0-4-0, c'est-à-dire qu'elle n'avait pas de roues situées en avant ou en arrière, mais quatre roues de locomotion situées au centre. Ces quatre roues étaient en bois et avaient un diamètre de 48 pouces. Son empattement (largeur) de cinq pieds la rendait chancelante lorsqu'elle roulait trop vite. Ce système de roues lui interdisait de prendre des courbes.

Lors des essais, au début du mois de juillet, les ingénieurs ont laissé le niveau de l'eau dans les chaudières descendre trop bas, ce qui a provoqué une surchauffe des tuyaux. La *Dorchester* a aussi été victime d'un déraillement quelques jours avant son voyage inaugural.

Le voyage inaugural de la *Dorchester* entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu a eu lieu le 21 juillet 1836. Plus de trois cents dignitaires ont utilisé le *Princess Victoria* afin de franchir le fleuve Saint-Laurent vers La Prairie. Parmi ces invités, on remarquait la présence, entre autres, de lord Gosford (gouverneur

général des deux Canada), Louis-Joseph Papineau (leader de la Chambre d'Assemblée et chef du Parti patriote) et Peter McGill (président de la Banque de Montréal). Comme la *Dorchester* n'était pas dans son état de fonctionnement optimal, elle ne pouvait tirer que deux wagons de passagers. Le reste des dignitaires a dû faire le voyage dans les deux autres wagons tirés par des chevaux.

Le trajet de 23 km vers Saint-Jean-sur-Richelieu s'est effectué sans incident en moins d'une heure; la *Dorchester* ayant quitté La Prairie à 12 h 30 pour arriver à Saint-Jean-sur-Richelieu à 13 h 29. Après un déjeuner bien arrosé au champagne, les convives sont revenus à La Prairie en fin d'après-midi. Pour le voyage de retour, la locomotive a été capable de tirer les quatre wagons de passagers.

La *Dorchester* a été en service entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'en 1849. Elle a par la suite été vendue à la Compagnie du chemin

à rails du Saint-Laurent et du village d'Industrie qui avait construit une ligne de chemin de fer de 20 km entre Joliette et le fleuve Saint-Laurent. En 1864, la chaudière de la *Dorchester* explosait et la vaillante locomotive a alors été mise à la retraite. Sa réplique, fabriquée en 1936 dans le cadre du 100^e anniversaire, se trouve maintenant dans les locaux d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien situé à Saint-Constant.



Rails de bois recouverts d'une lisse de fer, formant ainsi un « chemin à lisse ». (Source : Stéphane Tremblay)



Réplique de la *Dorchester* dans les locaux d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant. Cette locomotive fut en service entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu jusqu'en 1849. (Source : Stéphane Tremblay)

Sources

CINQ-MARS, François, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada, Saint-Jean-La Prairie 1836, Saint-Jean-sur-le-Richelieu*, Éditions Mille Roches inc., 1986.

BOURDAGES, Gaétan, *La Prairie : histoire d'une ville pionnière*, Montréal, Éditions Histoire Québec, 2013.