

L'épopée du chemin de fer dans les Cantons de l'Est

Shirley Lavertu

Volume 8, numéro 1, juin 2002

Passages des Cantons de l'Est

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11168ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lavertu, S. (2002). L'épopée du chemin de fer dans les Cantons de l'Est. *Histoire Québec*, 8(1), 17–17.

L'épopée du chemin de fer dans les Cantons de l'Est

SHIRLEY LAVERTU

Pendant une longue période de temps, avant le milieu du 19^e siècle, les gens vivaient isolés les uns des autres. Il fallait trouver un moyen que l'on pourrait utiliser douze mois par année permettant le transport des marchandises. Au Québec, il n'était pas possible de voyager par voie d'eau toute l'année. La grande période d'hiver contribuait à isoler les gens.

Une ligne de Montréal à Portland

Pour le transport, les États-Unis avaient un net avantage sur le Québec, les eaux ne gelaient pas. Il fallait donc trouver une façon de transporter la marchandise du Québec vers les États-Unis pour permettre l'utilisation du bateau. Le chemin de fer s'avérait la solution idéale. Il fallait toutefois trouver le port le plus près pour expédier la marchandise. Pour ce faire, on organisa une course de calèche de grand chemin. On fit un départ de Boston et un autre de Portland en direction de Montréal. La calèche en provenance de Portland mit 20 heures pour se rendre et celle en provenance de Boston mit 32 heures pour atteindre Montréal.

Il fut donc décidé que l'on construirait la voie ferrée de Montréal à Portland. Les points de départs et d'arrivée étant choisis, il fallait maintenant déterminer les municipalités par lesquelles passerait le train.

Alexander T. Galt

C'est au moment de déterminer le tracé de la voie ferrée que les grandes puissances économiques du Québec se firent connaître. À Sherbrooke et dans les Cantons de

l'Est, on pouvait retrouver une figure dominante: Alexander T. Galt. Un des principaux actionnaires de la British American



Fonds du Regroupement du bois Beckett. La Société d'histoire de Sherbrooke IP156RPN541

Land Company. M. Galt, en plus d'avoir beaucoup d'influence au gouvernement avait une grande force économique dans tous les Cantons de l'Est. Une des décisions qu'il prit à l'égard du chemin de fer est de ne pas faire passer la voie par Stan-

stead. La raison en était simple. La majorité des terres qu'il possédait se situaient dans la vallée de la rivière de Coaticook.

Avec cette décision, il mettait en lumière ses intérêts économiques. Donc, plus le chemin de fer serait rapidement terminé, plus vite les grands investisseurs pourraient en profiter.

Construction du chemin de fer

Pour permettre l'avancement de la voie ferrée, il fallait beaucoup d'argent. On fit des annonces dans les journaux et à la messe pour demander aux gens d'investir. Lorsque l'hiver arrivait, la construction était beaucoup diminuée. À la venue de l'été, le développement du chemin de fer reprenait de plus belle. Pour augmenter la rapidité de construction, on faisait sonner une cloche pour donner le rythme comme on fait en musique.

Les artisans, qui n'étaient constitués que de 20% de Canadiens français firent le chemin de fer tellement à la hâte que lorsque le Grand-Tronc racheta le St. Lawrence and Atlantic, il dut investir un

million de dollars pour le reconstruire. C'était là une des voies les plus mal construites en Amérique du Nord. Les Canadiens français s'occupaient davantage du fonctionnement du train et les travailleurs qualifiés étrangers se chargeaient de la mise en place de la voie ferrée. De plus, la construction du chemin de fer amena plusieurs bouleversements sociaux. À ce moment-là, il y avait énormément de violence. La dynamite circulait dans les rues de Sherbrooke, il y avait beaucoup de bagarres et beaucoup d'alcool.

Développement économique

Malgré tout, l'arrivée du chemin de fer a grandement contribué à l'effervescence économique des Cantons de l'Est. Certaines municipalités comme Richmond et Farnham se sont développées puisqu'elles approvisionnaient le train en bois et en eau, il ne faut pas oublier que la locomotive fonctionnait à la vapeur. Par ailleurs, un peu partout dans les Cantons de l'Est, on développa des scieries pour alimenter le transport ferroviaire. L'industrie laitière s'est également développée puisque l'on pouvait transporter les produits.

La Deuxième Guerre mondiale

La Deuxième Guerre mondiale augmenta également l'utilisation des voies ferrées dans les Cantons de l'Est. Cet essor est attribuable aux nombreuses mines que l'on trouve dans la région. À cette époque, on effectuait dix voyages par jour en provenance des Cantons de l'Est. Par ailleurs, on se servit d'une ancienne gare de la région de Sherbrooke pour y enfermer les prisonniers allemands lors de la guerre de 1939-1945.

Sherbrooke se développa beaucoup grâce à l'arrivée du chemin de fer: il était en quelque sorte la plaque tournante des Cantons de l'Est. Le St. Lawrence and Atlantic y contribua beaucoup puisqu'il fit le lien entre le Québec et les États-Unis. Plusieurs chemins de fer importants passèrent dans cette ville: le St. Lawrence and Atlantic, le Grand-Tronc, le Québec central ou le Canadien Pacifique. ■