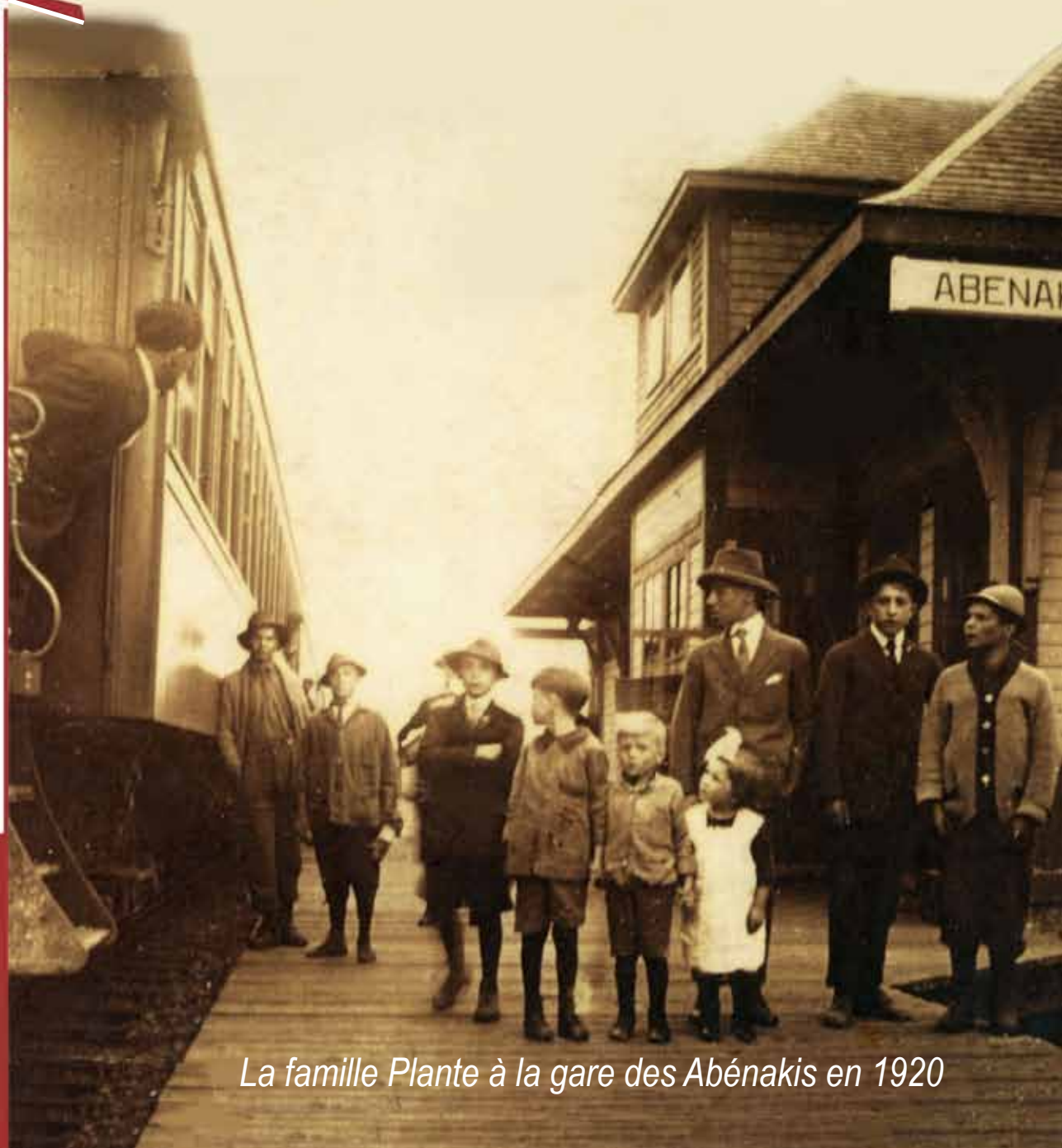
Au fil des ans

Bulletin de la Société historique de Bellechasse

L'histoire des chemins de fer dans Bellechasse 1855 - 2016

Numéro spécial 30e anniversaire



La famille Plante à la gare des Abénakis en 1920

Scannez !

shbellechasse.com

Vol. 28 — n° 1 — Hiver 2016 10 $



Société historique de Bellechasse

Conseil d'administration
président : Michel Tardif 418 882-8160
micheltardif@rocketmail.com
vice-président : Pierre Prévost 418 882-3528
pierre.prevost@globetrotter.net
secrétaire : Yvan De Blois 418 883-3056
ydeblois@globetrotter.net
trésorière : Lucie Fillion 418 882-2402
lucie.fillion@fsaa.ulaval.ca
Robert Tessier 418 804-0626
tessierrobert@videotron.ca
Claude Gignac 418 789-2990
claudegignac@hotmail.ca
Marie-Josée Deschênes 418 882-3528
marie-josee.deschenes@patri-arch.com
André Bouchard 418 243-2396
abbenee23@hotmail.com
Paul St-Arnaud 418 884-4128
paulst-arnaud4@gmail.com

Membres d'honneur
0006 André Beaudoin
0008 Claude Lachance
0016 Fernand Breton
0019 Benoît Lacroix
0038 Claudette Breton
0162 Charles-Henri Bélanger
0131 Conrad Paré
Pierre Lefebvre

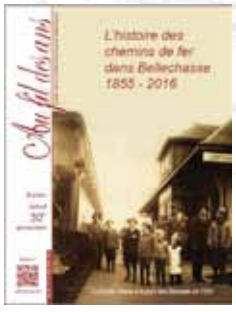
Territoire
Armagh, Beaumont, Buckland, Honfleur, La Durantaye, Saint-Anselme, Saint-Charles, Sainte-Claire, Saint-Damien, Saint-Gervais, Saint-Henri, Saint-Lazare, Saint-Léon-de-Standon, Saint Malachie, Saint-Michel, Saint-Nazaire, Saint-Nérée, Saint-Philémon, Saint-Raphaël, Saint-Vallier.

Responsable de la publication :
Société historique de Bellechasse

Rédacteur en Chef : Michel Tardif
Aide à l'édition : Jean-Pierre Lamonde

Équipe éditoriale :
Pierre Prévost, Claude Gignac, Yvan De Blois et Michel Tardif.

Inscription/renouvellement :
Gisele.lamonde@globetrotter.net



Volume 28
Numéro 1
Hiver 2016

104e parution

Montage : Pierre Lefebvre

Couverture : La famille Plante à la gare Abénakis en 1920. Collection Ghislaine Lacasse.

Impression : Imprimerie Raymond Simard, Québec.

Cotisation annuelle : 30 $
Adresse postale :
8, avenue Commerciale, Saint-Charles, GOR 2TO
Courriel : redaction@shbellechasse.com
Site Web : www.shbellechasse.com

Dépôt légal :
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN D381 079

Les textes publiés dans cette revue sont la responsabilité de leurs auteurs. Le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte. La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Sauf exception, Au fil des ans est publié quatre fois l'an.

La Société historique de Bellechasse, incorporée en 1985, est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

Présentation

S'amorce maintenant une trentième année de cette magnifique aventure portant la Société historique de Bellechasse dans la voie de la conservation, de la protection et du transfert des connaissances sur le patrimoine de Bellechasse. Pour son 30e anniversaire, la SHB vous offre ce numéro spécial, spécial par sa thématique unique, par sa qualité extraordinaire et par le professionnalisme des recherches effectuées pour vous tracer un tableau du patrimoine ferroviaire de Bellechasse. Tout au long de sa lecture, vous y découvrirez l'empreinte des chemins de fer sur le développement de nos communautés bellechassoises.

En publiant ce numéro sur le patrimoine ferroviaire, la Société historique de Bellechasse (www.shbellechasse.com), reprend le thème d'un projet conjoint réalisé en 2013 avec la MRC, soit l'installation de 35 panneaux d'interprétation sur le patrimoine ferroviaire en bordure de la Cycloroute de Bellechasse, laquelle traverse huit municipalités entre Saint-Henri et le parc des chutes d'Armagh. Ces panneaux ont été installés sur le site des stationnements et d'ouvrages exceptionnels afin de transmettre l'histoire aux cyclistes et autres utilisateurs.

Le 23 octobre 2015, à Calgary, ce travail de transfert des connaissances patrimoniales a été reconnu par la Fiducie nationale du Canada, laquelle a attribué à la Société historique de Bellechasse le « *prix Assurances Ecclésiastiques des rebâtisseurs du patrimoine bâti* », dans le volet : utilisation adaptée / réhabilitation.

C'est donc avec une grande fierté que nous vous offrons ce numéro d'Au fil des ans et nous vous en souhaitons bonne lecture.

Michel Tardif
Président
Société historique de Bellechasse

Introduction

«Le train, le train...»! Tels sont les premiers mots que mes enfants ont prononcés avec beaucoup d'excitation, tout juste après les traditionnels «maman et papa». Le passage du train dans le paysage de Saint-Charles-de-Bellechasse fut longtemps une source d'émotions qui les poussait vers les fenêtres, juste pour voir défiler de loin les trains du Canadien National. Cette voie ferrée, qui traverse le nord de la MRC de Bellechasse, se situait pourtant de l'autre côté de la rivière Boyer, à plus de deux kilomètres de la maison! Il faut le dire, les trains ne passent jamais inaperçus dans cette vallée puisque le signal de la locomotive se fait entendre bien avant les passages à niveau de la route Picard et de l'avenue Royale.

Un jour, j'ai pris conscience que les infrastructures qui jalonnent cette emprise ferroviaire et d'autres qui ont été recyclées sont largement les mêmes qu'utilisaient au cours des 160 dernières années le Grand Trunk, l'Intercolonial, le Québec Central et le Canadien National, des portions méconnues du riche patrimoine bellechassois.

En 2013, la Société historique de Bellechasse a eu la chance de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire associé à la Cycloroute de Bellechasse. En collaboration avec la MRC et les municipalités jadis desservies par le train, j'ai alors eu le plaisir de participer avec Yvan De Blois à la préparation de quelque 35 panneaux d'interprétation, implantés le long de la piste cyclable. Ceux-ci rappellent aux usagers les origines des tracés qui en servent d'assises. Nos recherches ont alors permis d'en apprendre davantage sur les gares et l'exploitation de deux réseaux ferroviaires entre 1869 et 1985.

De nouvelles recherches sur un troisième réseau de voies ferrées, celle du Grand Trunk, ont révélé d'intéressants détails sur sa construction et ses retombées sur les communautés qui en ont bénéficié. La MRC de Bellechasse doit beaucoup au chemin de fer, mais son rôle aurait pu tomber dans l'oubli sans le présent effort de mémoire. Ce numéro spécial fournit un meilleur éclairage sur l'apport des chemins de fer depuis 1855. Il complète en fait les informations partielles diffusées le long de la Cycloroute.

En introduction, le lecteur retrouvera certaines bribes de la petite histoire des chemins de fer au Canada et aux Québec et découvrira comment le réseau bellechassois a été mis en place et exploité avec l'implication d'une dizaine d'entreprises ferroviaires. Il apprendra comment furent construites les lignes de chemin de fer dans la MRC de Bellechasse et il fera connaissance avec leurs ouvrages de génie, le matériel roulant utilisé et les gares disparues. Les accidents survenus dans Bellechasse seront évoqués, de même que l'apport des travailleurs et l'impact économique et social du train sur les communautés locales. Enfin, le lecteur découvrira les bouleversements qui ont provoqué le déclin des chemins de fer, la métamorphose de deux lignes ferroviaires en piste cyclable et les perspectives de survie du patrimoine ferroviaire bellechassois.

Le présent numéro ne saura satisfaire la curiosité des gens passionnés par l'histoire des chemins de fer au Canada ou au Québec, le sujet étant amplement traité dans plusieurs autres publications. Il offre un gros plan sur l'odyssée particulière de ce moyen de transport dans la MRC de Bellechasse. Comme la période de référence couvre plus de 160 ans, il est apparu plus pratique de présenter cette histoire par thèmes, plutôt que de façon chronologique. Notez que le système métrique a été largement utilisé pour les mesures citées dans le texte, alors que les chemins de fer canadiens emploient toujours les mesures impériales. Des termes anglais ont par ailleurs été utilisés pour s'assurer qu'ils reflètent bien les noms d'entreprises et de gares en vigueur dans le passé.

Je me dois de remercier les collègues Yvan De Blois et Pierre Prévost, membres du conseil d'administration de la Société historique de Bellechasse et passionnés des chemins de fer, pour leurs précieux conseils et leur formidable coup de main dans la préparation de ce numéro.

Il convient aussi de souligner l'apport du groupe TRAQ qui fait la promotion de l'histoire du transport ferroviaire, en particulier d'Adrien d'Astous et de Louis-François Garceau. Ils ont généreusement partagé leurs informations et donné accès aux impressionnantes archives accumulées par cet organisme. Enfin, mentionnons l'apport du Fonds de développement culturel de la MRC de Bellechasse pour la production de ce bulletin spécial.

Pierre Lefebvre
Rédacteur

Table des matières

Présentation	2
Introduction	3
Hommage	5
La petite histoire du train au Canada	7
L'origine du transport sur rails dans Bellechasse	9
Dix entreprises ferroviaires liées à Bellechasse	11
Construction d'un chemin de fer	23
Les grands ouvrages reliés aux voies ferrées	27
Le matériel roulant	37
Les infrastructures accessoires	41
Les gares, des bâtiments identitaires	43
Les accidents de chemin de fer : des morts et de la ferraille	59
Travailler sur les chemins de fer	65
Les services dispensés par le train	69
Impact économique et social des chemins de fer	75
Les bouleversements de l'industrie ferroviaire	85
Une deuxième vie pour deux voies ferrées : la Cycloroute de Bellechasse	89
Quelques références	91



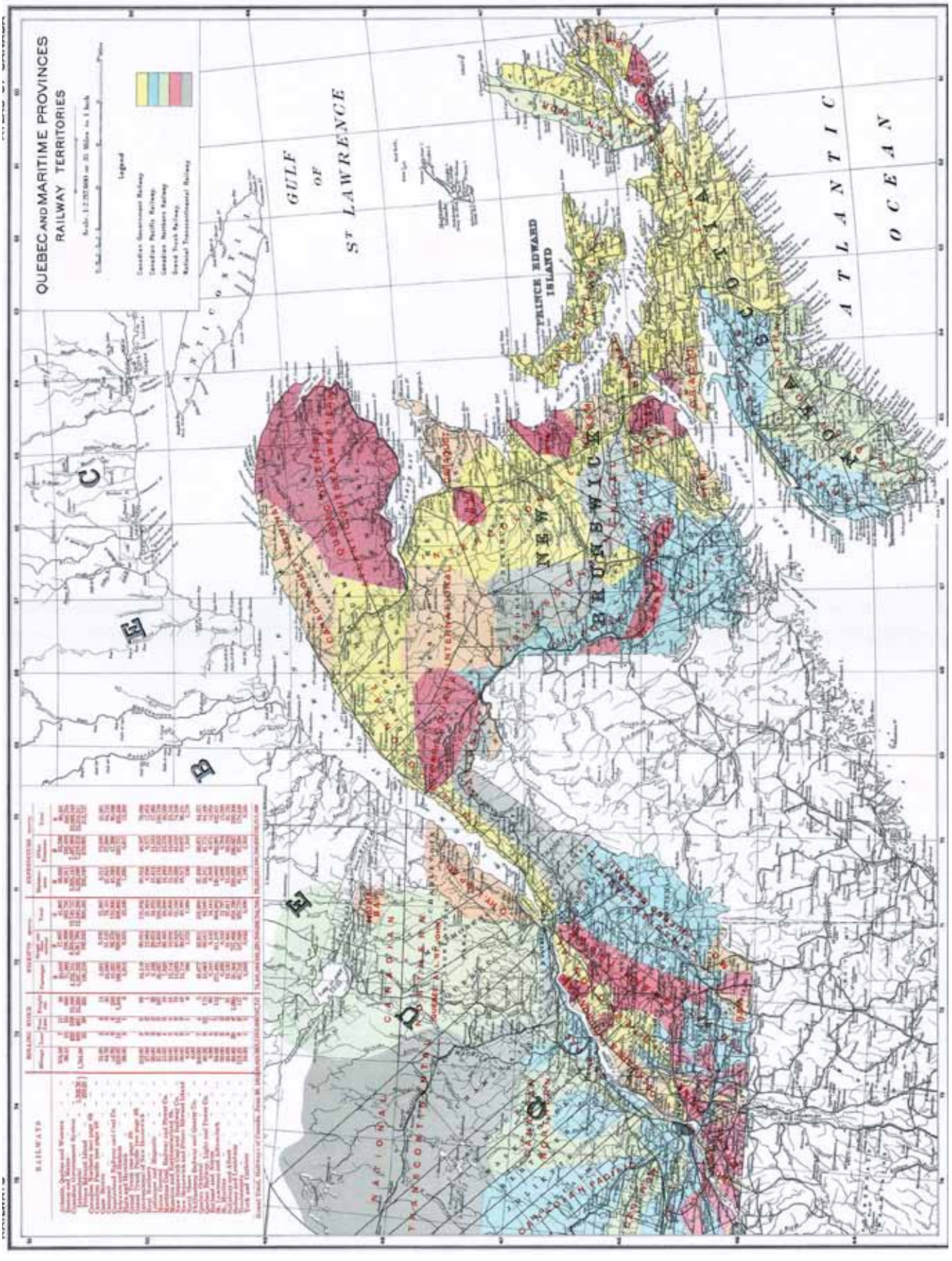
Hommage



Adrien d'Astous

Claude Lepage

L'implication de la Société historique de Bellechasse dans la réalisation de ce numéro spécial n'aurait pu se concrétiser sans l'apport de quelques personnes qui ont cru en 2013 que l'histoire du patrimoine ferroviaire de la MRC de Bellechasse méritait d'être mise en valeur, à savoir Jean-Pierre Lamonde, ancien président de la Société historique de Bellechasse (2005-2015), Hervé Blais, préfet de la MRC de Bellechasse, Yvan De Blois, secrétaire de la SHB, Pierre Lefebvre, rédacteur, et Marc Carette, un passionné de l'histoire des chemins de fer devant sa draisine. Au bas de la photo, Claude Lepage, agent de développement culturel de la MRC de Bellechasse et Adrien d'Astous, un précieux conseiller sur tout ce qui touche les trains. Absent, Pierre Prévost, vice-président de la SHB. Photos prises lors de l'inauguration du circuit ferroviaire patrimonial de la Cycloroute de Bellechasse, le 5 septembre 2013 à Saint-Henri.



Cette carte des territoires ferroviaires publiée en 1915 montre l'emprise territoriale des acteurs qui animent la trame historique des chemins de fer dans la MRC de Bellechasse : l'Intercolonial sur la Rive-Sud du fleuve, le Québec Central au sud-est et le National Transcontinental jusqu'au Maine et dans le Témiscouata. Source : Atlas du Canada.

La petite histoire du train au Canada

Jusqu'au 19e siècle, le transport des passagers et des marchandises sur de moyennes et longues distances a été l'exclusivité des navires qui circulaient sur les voies d'eau navigables, comme le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saguenay, la rivière Richelieu et la rivière des Outaouais. Le cabotage et les traversiers répondaient aux besoins locaux, alors que la navigation au long cours permettait les échanges nord-sud et avec l'Europe. Localement et pour de courtes distances, des voitures hippomobiles prenaient le relais avec des fardeaux limités. Le réseau routier était alors peu développé et de mauvaise qualité.

Découvertes fascinantes

L'avènement de la machine à vapeur au début du 19e siècle et les innovations dans le domaine de la métallurgie bouleverseront radicalement le monde des transports. En lui ajoutant des roues de métal, il était possible de déplacer ces machines et de tirer des charges sans trop de résistance au sol, à la condition que le roulement se fasse sur des assises appelées rails, disposées en parallèle sur des traverses en bois placées perpendiculairement ou longitudinalement.



La locomotive Dorchester est la première du genre à tirer un train public au Canada. Elle vient d'Angleterre, les voitures des États-Unis et les wagons plats et à bagages sont fabriqués à Montréal (dessin par John Loye, 1836; Chemins de fer nationaux du Canada).

Au début, les distances parcourues étaient limitées, mais avec l'utilisation de rails d'abord fabriqués en pièces de bois protégées par des lames de métal, les lisses, puis en fonte de fer, en fer forgé et finalement, en acier, un métal plus résistant, il est rapidement devenu possible de songer à relier des points fort éloignés, comme Montréal et Portland aux États-Unis, Montréal et Québec ou même, l'Atlantique et le Pacifique. Les premiers chemins de fer ont servi de portages pour éviter les rapides des cours d'eau ou de raccourcis pour atteindre plus rapidement une voie d'eau navigable.

Aujourd'hui, quand on parle de train, on réfère aux convois constitués par une ou plusieurs locomotives qui tractent ou poussent un ensemble de wagons ou de voitures. Les trains circulent selon des règles strictes qui assurent la sécurité des passagers et des marchandises.

Premier chemin de fer

Pour établir un chemin de fer, une entreprise devait d'abord obtenir du gouvernement du Canada une charte décrivant le tracé arpenté, les délais de réalisation et les montants investis. La première charte fut accordée le 25 février 1832 à la compagnie « Champlain and St Lawrence Railroad », pour construire une voie entre « Dorchester », aujourd'hui Saint-Jean-sur-Richelieu, à un point en bordure du fleuve Saint-Laurent situé près de Laprairie. En fait, il s'agissait d'améliorer le tracé d'un chemin permettant de voyager à cette époque entre Montréal et New York en utilisant de courtes pistes entre les voies d'eau navigables. Le 21 juillet 1836, ce premier chemin de fer public du Canada d'une longueur de 25 km est ouvert. Il s'agissait d'un chemin à lisses dont les rails sont formés par des pièces de bois dur de 4,27 m (14 pieds) de long, 10,16 cm (4 pouces) de large et de 17,8 cm (7 pouces) de haut, recouvertes d'une bande métallique. En 1857, cette entreprise est intégrée à



la « Montreal & Champlain Railroad ». En 1864, ce chemin de fer est loué à la Grand Trunk Railway ; il fait maintenant partie du réseau du Canadien National qui s'étend au Canada et aux États-Unis.

Mise en place et évolution des systèmes ferroviaires

Entre 1832 et 1854, une trentaine de chartes ont été concédées au Québec à des entreprises de chemin de fer. Tous ces projets n'ont pas été réalisés et plusieurs lignes furent rapidement fusionnées pour constituer le réseau ferroviaire qui existait au moment où le train fit son apparition sur le territoire actuel de la MRC de Bellechasse en 1855.

Bien que les systèmes ferroviaires nécessitaient une infrastructure dédiée à leur usage exclusif, avec de faibles pentes, de grands rayons de tournage et des ouvrages permettant les manœuvres ou le franchissement des vallées et des cours d'eau, ils se sont implantés solidement au Canada, bien avant le réseau routier pourtant assujetti à des normes moindres.

Le développement des chemins de fer s'est fait sans la moindre planification d'ensemble et dans un contexte de compétition et de stratégies à courte vue. Les constructeurs n'ont même pas pris la peine de se donner des normes de compatibilité. Au départ, le seul fournisseur de métal pour les voies ferrées était le Royaume-Uni et l'écartement des rails utilisait généralement un gabarit de 5 pieds et 6 pouces (1,68 m), adopté le 31 juillet 1851. Ce n'est qu'en 1875 que les compagnies ferroviaires optent graduellement pour le standard nord-américain de 4 pieds, 8 pouces et demi (1,435 m). Plus tard, des rails d'acier fabriqués aux États-Unis et en Ontario furent utilisés, parce que plus solides et plus aptes à résister aux hivers rigoureux et au passage répété de trains de plus en plus lourds.

Au fil des années, les chemins de fer sont devenus plus sophistiqués et plus complexes. D'abord chauffées avec du bois, puis avec du charbon et même du mazout, les locomotives équipées de chaudières à vapeur ont laissé la place aux locomotives munies de moteurs diesel ou propulsées par des moteurs électriques ou mixtes ; du coup, les systèmes ferroviaires ont eu besoin de moins de stations d'alimentation en carburant et en eau et de moins de personnel pour leur exploitation.

Avec des aiguillages complexes et des équipements de signalisation et de sécurité éprouvés, les trains ont pu se déployer dans toutes les directions. Ils s'arrêtaient dans les gares pour prendre ou laisser des voyageurs selon des horaires fixes qui étaient publiés dans les journaux ou distribués aux clients. Les marchandises sont chargées dans des terminaux de fret ou sur des embranchements reliés aux voies ferrées principales. Toutes ces infrastructures nécessitent un entretien soutenu, comme le remplacement des rails et des traverses, le renouvellement du ballast qui sert d'assise aux traverses, le déneigement des voies, le soin des passages à niveau et enfin, le maintien des équipements de communication et de signalisation implantés parallèlement aux axes ferroviaires.

Déclin du rail

Malgré tous les efforts de modernisation déployés, le transport par rail n'a pu s'adapter à la concurrence et à la flexibilité des déplacements par avion, automobile ou camion. Avant même la fin du 20e siècle, les chemins de fer sont devenus marginaux dans plusieurs endroits ; les itinéraires non rentables disparaissent et les voies sont désaffectées. Le train ne s'arrête plus dans la MRC de Bellechasse, sauf pour laisser passer un autre convoi circulant en sens inverse. La totalité des 21 stations bellechassoises exploitées entre 1855 et 1985 a été définitivement fermée.

Aujourd'hui, les trains qui traversent le territoire comptent de plus en plus de wagons et se déplacent sur de plus longues distances. Le transport de conteneurs et de carburant constitue la raison d'être de la plupart des convois. Le transport de passagers est encore plus marginal, car ces trains n'ont pas la priorité de circulation et ne peuvent atteindre des vitesses permettant de concurrencer d'autres systèmes de transport en commun ou l'automobile.



L'origine du transport sur rails dans Bellechasse

Dans la MRC de Bellechasse, l'histoire du train met en scène des politiciens locaux, provinciaux et nationaux, un entrepreneur saint-anselmois et des investisseurs, dont le gouvernement du Canada.

Préoccupations locales

Au cours du 19e siècle, la plupart des citoyens étaient favorables à l'établissement du train en raison des bienfaits qu'ils anticipaient pour leurs déplacements, leurs achats et la vente de leurs produits. À titre d'exemple, rappelons certains écrits retrouvés dans les archives de la région qui montrent les préoccupations locales à l'égard du train.

Le 7 mai 1877, le conseil municipal de Saint-Michel autorise le maire François Pouliot à présenter une requête au Grand Trunk pour lui demander l'établissement d'une gare de chemin de fer avec voie d'évitement au 4e rang. Huit ans plus tard, rien n'a bougé, semble-t-il, puisque le conseil municipal considère toujours qu'il importe beaucoup, dans l'intérêt public, d'obtenir une station de l'Intercolonial à Saint-Michel, avec télégraphe et voie d'évitement.

> *« Il est résolu à l'unanimité d'adresser une requête, non seulement au ministre des Chemins de fer à Ottawa, mais au surintendant de l'Intercolonial, A. R. McDonald, avec prière de la soutenir de son influence auprès de qui de droit ».*

Une autre longue requête, le même jour, du Conseil municipal de Saint-Michel, rappelle au Gouvernement du Dominion ses engagements solennels lors de la Confédération dix ans plus tôt, à savoir : relier le pays par un chemin de fer qui passerait entièrement en territoire canadien, d'où la nécessité d'un pont sur le Saint-Laurent, en face de Québec, pour interconnecter le Pacifique canadien à l'Intercolonial. La création de Saint-Gabriel de La Durantaye en 1910 fera que désormais Saint-Michel n'apparait plus sur les horaires du chemin de fer. Malgré cela, le 7 février 1921, La Durantaye demande à Saint-Michel d'appuyer la requête suivante auprès des autorités du Canadien National qui venaient de nationaliser l'Intercolonial.

> *« Que les Express allant dans les deux directions, est et ouest, s'arrêtent à La Durantaye pour permettre au public voyageur de descendre ou monter, comme cela se faisait jusqu'ici. »*

L'implantation d'une nouvelle voie ferrée transcontinentale au début du 20e siècle inquiète aussi les habitants de Saint-Damien-de-Buckland, comme en témoignent ces extraits du journal tenu par l'abbé Joseph-Onésime Brousseau, premier curé et fondateur de la congrégation des Sœurs de Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours :

> *« 3 janvier 1905 - 8 heures*
>
> *M. Elzéar Métivier et son fils aîné viennent me visiter et me parler des grandes espérances qu'ils ont d'avoir à St-Damien la ligne de chemin de fer. (Volume 18.1 - p. 5)*
>
> *9 janvier 1905 - 8 heures*
>
> *Je vois neuf (9) hommes qui travaillent pour tirer la ligne du chemin de fer. Espérons avec l'aide et la protection de St-Antoine que nous aurons enfin un chemin de fer. (Volume 18.1 - p. 16)*
>
> *27 septembre 1905*
>
> *On nous rapporte qu'il est à peu près décidé que le chemin de fer du Grand-Tronc — Pacifique ne passera pas ici. Il fera le tour par le comté de Dorchester, ça pourra nuire considérablement à la paroisse, mais pas à nos recrues. »*

Rôle des politiciens

Les politiciens du gouvernement du Canada et dans une moindre mesure ceux du Québec ont joué un rôle prépondérant dans l'implantation de trois réseaux transcontinentaux au Canada et le déploiement d'une multitude d'embranchements pour desservir tantôt une collectivité, tantôt certaines entreprises ou tantôt certains territoires regorgeant de ressources naturelles ou de terres à vocation agricole. Les pressions politiques ont été très grandes pour assurer le financement des travaux et établir le tracé des lignes ferroviaires.

Mentionnons notamment les interventions du docteur Charles-Alexander Lesage, député de Dorchester (1882-1887), alors qu'il défendait à la Chambre des communes le choix d'une voie ferrée traversant la vallée de l'Etchemin vers les Maritimes, tout comme



le fameux discours de Narcisse-Henri-Édouard Faucher de Saint-Maurice, député de Bellechasse (1881-1890), insistant en 1886 sur la construction d'une voie ferrée qui traverserait les comtés de Dorchester, Bellechasse et Montmagny pour se diriger elle aussi vers les Maritimes.

Le 10 décembre 1902, lors de l'assemblée ordinaire des maires de l'ancien Conseil de comté de Dorchester, le préfet Joseph Bégin a lu les lettres reçues de Mr J.-G. Scott, gérant général du Great Northern Railway of Canada, ainsi que de la Chambre de commerce de Québec. Celles-ci démontraient l'importance d'appuyer le projet de construction du chemin de fer Trans-Canada pour son impact positif sur le développement du comté de Dorchester, notamment à Saint-Anselme, Sainte-Claire et Saint-Malachie. Les maires ont alors adopté une résolution d'appui au projet de chemin de fer préconisé par le Gouvernement fédéral.

En 1903, le premier ministre du Canada, Sir Wilfrid Laurier, a fortement encouragé le développement d'un troisième chemin de fer transcontinental traversant certaines étendues désertes du Moyen-Nord du Québec, en plus des territoires agricoles et forestiers éloignés du fleuve et mal desservis par le réseau routier embryonnaire. C'est le National Transcontinental qui en sera le maître d'œuvre. L'histoire démontrera plus tard qu'il s'agissait d'une mauvaise décision, alors qu'il aurait plutôt fallu rationaliser le réseau composé de multiples lignes qui se concurrençaient pour relier les pôles urbains en pleine expansion.

Au cours de la Première Guerre mondiale, le premier ministre Robert Borden s'attaque à l'anarchie qui régnait dans le secteur des voies ferrées, ce qui entraina la nationalisation de quatre grands chemins de fer canadiens dans les années 1920, pour former le Canadian National Railways ou Chemins de fer nationaux (CN).

Apport d'un entrepreneur saint-anselmois

Un sentiment de fierté incite à mentionner la contribution de Louis-Napoléon Larochelle, homme d'affaires saint-anselmois et entrepreneur en construction ferroviaire, au développement du réseau de voies ferrées dans le territoire de la MRC de Bellechasse. Entre 1869 et 1881, il s'invite dans le cercle restreint des constructeurs de chemins de fer pour aménager une ligne entre Lévis et la Côte est des États-Unis, sous le nom de Levis & Kennebec Railway (LKR) ou « Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennebec » (Kennebec est un nom de lieu de l'état du Maine).

Le promoteur ne tarde pas toutefois à s'enfoncer dans des difficultés financières, car l'aménagement d'une ligne ferroviaire coûte très cher. Il vivra de mauvaises aventures avec ses partenaires et sa recherche de fonds en Angleterre. Il a su par contre se montrer convainquant avec le jeune gouvernement du Québec qui lui a consenti des subventions pour étendre son réseau dans la vallée de la rivière Chaudière.

En 1880, c'est l'impasse totale et l'entreprise de ce Saint-Anselmois fut acculée à la faillite ; le 22 mars 1881, l'entreprise est vendue pour 192 000 $ à la compagnie « Quebec Central Railway » (QCR).

Financement des chemins de fer

Au 19e siècle, l'établissement d'un chemin de fer exigeait d'énormes capitaux, ce qui n'a pas empêché plusieurs entrepreneurs de tenter leur chance avec ce moyen de transport voué à un brillant avenir. Des commerçants, des particuliers, des communautés religieuses, des seigneurs et des municipalités ont acheté des actions des premières entreprises ferroviaires.

Les plus gros joueurs ont eu recours à des fonds britanniques, américains et canadiens pour construire et exploiter des lignes plus longues. Les frais dépassaient presque toujours les perspectives de gains ; il en est résulté plusieurs faillites, obligeant le gouvernement du Canada à combler les dettes de certaines entreprises par l'injection d'aide financière.

Quand vint la Première Grande Guerre, les financiers britanniques resserrent les crédits consentis aux lignes ferroviaires canadiennes pour mieux satisfaire les besoins de la mère patrie. Le gouvernement du Canada n'a alors eu d'autre choix que de procéder à la nationalisation de quelques réseaux dont l'exploitation s'avérait indispensable pour effectuer son effort de guerre, notamment en raison de l'interdiction d'utiliser les lignes américaines, puisque les États-Unis affichaient leur neutralité au début du conflit.

Dix entreprises ferroviaires liées à Bellechasse

L'histoire ferroviaire de la MRC de Bellechasse repose sur les activités de dix entreprises qui ont mis en place des voies ferrées ou exploité des services de transport sur rails à différentes époques. Même si le jeu de ces acteurs dépasse largement le territoire concerné par le présent ouvrage et que leurs préoccupations étaient beaucoup plus d'envergure nationale, il n'est pas superflu de rappeler le rôle de ces différents intervenants, soit le Grand Trunk of Canada, le Levis & Kennebec Railway, le Chemin de fer Intercolonial, le Québec Central, le Canadien Pacifique, le National Transcontinental, le Canadian Northern Railways, le Canada Government Railways, les Chemins de fer nationaux du Canada ou Canadien National et finalement, une dixième entreprise qui verra le jour beaucoup plus tard pour l'exploitation des services voyageurs, soit VIA Rail Canada.

Grand Trunk Railway (1852 - 1879)

La compagnie Grand Trunk Railway (GTR) a été fondée à Montréal en 1852 par la fusion de petites compagnies ferroviaires. La traduction française de Trunk par Tronc n'a pas la même signification que dans le dictionnaire ; bien qu'elle respecte l'usage traditionnel, la désignation anglaise sera utilisée pour cette société britannique. En juillet 1853, elle amalgame six autres compagnies et établit les premiers services ferroviaires transfrontaliers entre Montréal et Portland dans le Maine, dont le port ouvert à longueur d'année s'avère plus avantageux que le Saint-Laurent, alors inaccessible cinq mois durant l'hiver. En 1856, elle inaugure la liaison ferroviaire Montréal-Toronto.

Pendant quelques décennies, le GTR sera la plus grosse entreprise du Canada. Elle aménage à la Pointe-Saint-Charles, au sud-ouest du Vieux-Montréal, les plus importants ateliers ferroviaires du Canada qui jadis fournissaient du travail à quelque 2 000 ouvriers.

Dès la fin de 1854, le « Quebec & Richmond Railway », acheté peu après par le GTR, relie les Cantons-de-l'Est à Lévis, plus précisément à « Pointe De Lévy ». Le premier convoi sur cette ligne circule le 13 novembre 1854 jusqu'à la gare terminus de l'anse Hadlow, située au bas de la falaise qui allait devenir Saint-David-de-l'Auberivière.

Cette gare fut rapidement détruite par un incendie. Dès 1855, une nouvelle gare est implantée un peu plus loin dans l'anse Tibbits, située à l'ouest de la traverse de Lévis ; elle sera appelée « Pointe-Lévis » ou « Quebec South ». Il fallait nécessairement prendre le traversier de la compagnie ferroviaire pour se rendre à Québec puisque la voie ferrée ne l'atteindra qu'en 1879, en passant au nord du fleuve Saint-Laurent. Durant 20 ans, le GTR a donc exercé un monopole sur le transport ferroviaire vers la capitale qui sera très favorable au développement de la Rive-Sud.

En 1855, l'emprise de cette voie est prolongée à partir de la rivière Chaudière, quasi en ligne droite jusqu'à Saint-Thomas (aujourd'hui Montmagny) ; ce tronçon fut mis en service le 3 décembre 1855, au départ du site désigné sous le nom de « Chaudiere Junction », qui sera ensuite appelé Joffre, du nom d'un maréchal français expert en logistique ferroviaire, puis de Charny, un arrondissement de la ville de Lévis.



La portion implantée en sol bellechassois s'étend sur 30,9 km ; elle commence au croisement de la route du Président-Kennedy (autrefois Carrier-Jonction, aux limites de Saint-Henri), puis traverse les municipalités de Saint-Henri, Saint-Charles-de-Bellechasse, Saint-Michel-de-Bellechasse, La Durantaye et Saint-Vallier. Cette ligne existe toujours, avec au moins un ponceau en maçonnerie construit à cette époque à Saint-Charles. La voie s'impose alors comme obstacle sur plusieurs bonnes terres agricoles dont le cadastre est perpendiculaire au fleuve. Depuis ce temps, les cultivateurs subissent les inconvénients de cette barrière, malgré les nombreux passages à niveau privés en place.

Le prolongement du chemin de fer du Grand Trunk vers les Maritimes devint une condition essentielle pour la réalisation de la Confédération canadienne en 1867. La voie ferrée s'est donc graduellement étendue pour atteindre Saint-Pascal (26 décembre 1859) et finalement Rivière-du-Loup (aussi appelée Fraserville) le 2 juillet 1860. Toutefois, le projet de construction d'une ligne jusqu'à Halifax est abandonné par cette compagnie, faute de moyens financiers et aussi, de son intérêt à s'étendre plutôt vers les Grands Lacs et le Midwest des États-Unis.

Cette ligne entre Lévis et Rivière-du-Loup ne fera jamais ses frais parce que trop peu d'industries et de population jonchent son parcours. Le cabotage sur le fleuve Saint-Laurent continuera pendant longtemps de satisfaire les besoins de transport pour le bois et même les marchandises. Le GTR négligera l'entretien de cette ligne et remplacera tardivement les vieux rails de fer, soit seulement vers 1871.

C'est le chemin de fer Intercolonial qui prendra la relève pour prolonger le service jusqu'à Rimouski en 1873, Sainte-Flavie en août 1874 (aujourd'hui Mont-Joli), puis Campbellton (1er juillet 1876), afin de rejoindre le tronçon des Maritimes qui s'étendait jusqu'à Moncton (1875). Cette ligne a servi surtout au transport des ressources naturelles, comme le grain des Prairies, le charbon de la Nouvelle-Écosse et le bois des nouvelles provinces confédérées, mais aussi de la poste, des marchandises et des passagers, dont de nombreux immigrants venus s'installer dans les provinces de l'Ouest.

Pour atteindre la gare située à l'anse Tibbits, tous les trains venant de l'est devaient effectuer un détour d'une heure jusqu'à la jonction appelée « Chaudiere Curve », située à l'ouest de Lévis. Pressé de demandes, le gouvernement fédéral décide en 1882 de faire construire une voie de raccourcie d'une longueur de 24 km (15 milles), partant Saint-Charles-de-Bellechasse et convergeant vers une nouvelle gare de l'Intercolonial implantée trois kilomètres à l'est de l'anse Tibbits, soit au quai « Lauzon », voisin du quai McKenzie, dans le secteur de la Traverse. Après des travaux échelonnés sur deux ans et marqués par des dépassements de coûts, ce raccourci fut inauguré le 21 juillet 1884. L'embranchement de Saint-Charles s'étend sur une longueur de 3,76 km dans la MRC de Bellechasse et fusionne avec la ligne principale à l'entrée ouest de cette municipalité. Elle est toujours en service, bien que les trains n'y passent qu'à basse vitesse.

Le Grand Trunk était en 1867 le plus grand réseau ferroviaire au monde, avec 2 055 km de voies et des structures audacieuses, tel le célèbre pont Victoria à Montréal. Un tronçon atteignait même Portland, sur la côte atlantique dans le Maine. Son réseau transcanadien n'a été complété vers l'ouest qu'en 1914. Le GTR a vendu pour 1,5 million $ la ligne entre Charny et Rivière-du-Loup au gouvernement fédéral qui en confie la gestion au Chemin de fer Intercolonial (ICR), le 12 août 1879. N'ayant jamais été un succès commercial, cette première voie intercontinentale a néanmoins créé des emplois, suscité le développement le long du réseau et favorisé l'exportation du charbon des Maritimes.

Le Grand Trunk conserva son siège social à Londres en Angleterre jusqu'en 1919, soit jusqu'à sa nationalisation par le gouvernement fédéral qui en confia la direction aux Chemins de fer nationaux du Canada en 1923. Le réseau ferroviaire alors détenu par des capitaux britanniques fait faillite, criblé de dettes, mal administré et incapable de moderniser ses équipements.

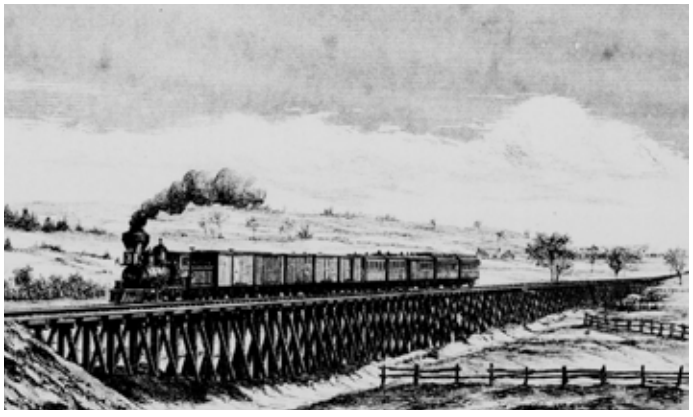
Entre 1890 et 1914, la compagnie avait pourtant amélioré ses infrastructures en atténuant les courbes et les déclivités pour en rendre l'exploitation plus efficace, de même qu'en reconstruisant des ponts, des

bâtiments et des gares de triage. Certains équipements furent utilisés jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale et d'autres sont même encore en service. Le gouvernement fédéral fut grandement responsable de son essor en maintenant des tarifs peu élevés, favorables au commerce, et en comblant les déficits. Cette voie fort achalandée relie toujours l'Ouest canadien aux Maritimes ; les trains de marchandises du Canadien National et les trains de passagers de VIA Rail traversent encore aujourd'hui le nord de la MRC de Bellechasse.

Levis & Kennebec Railway (1869 - 1881)

À la suite de l'incorporation en 1869 de la compagnie du Chemin de fer de Lévis et Kennebec, appelée aussi « Levis and Kennebec Railway - LKR », un contrat de terrassement d'un premier tronçon d'une longueur de 80 km fut accordé le 31 décembre 1870 à un promoteur de chemins à lisses en bois, l'ingénieur Jerome B. Hulbert. On voulait au départ relier la frontière du Maine à Lévis, en traversant la région de la Beauce.

Ce projet devait se faire à un coût moindre que celui d'un chemin de fer conventionnel. Les dirigeants avaient choisi un « chemin à lisses de bois », à l'instar d'une ligne construite entre le faubourg Saint-Sauveur de Québec et Gosford, sur les hauteurs de Valcartier. Cependant, ce genre de rails en bois et sans aucun métal réagissait mal aux rigueurs de l'hiver et aux crues du printemps. Le projet fut donc abandonné.



Viaduc du chemin de fer Lévis et Kennebec à Sainte-Marie-de-Beauce construit par MM Larochelle et Scott, entrepreneurs. Gravure publiée dans « L'opinion publique », vol. 6.no 51. 23 décembre 1875. BAnQ

Avec des moyens modestes, Louis-Napoléon Larochelle, un entrepreneur visionnaire de Saint-Anselme, s'associe avec le contremaître du projet avorté, Charles Amstrong Scott, et choisit plutôt d'acheter des rails de fer et une locomotive en 1873, afin de commencer à exploiter une petite ligne menant de Lévis jusqu'au village Larochelle, un noyau industriel de Saint-Anselme fondé par son père Siméon. L'histoire de la compagnie Levis & Kennebec Railway est marquée par de grosses difficultés financières et des chicanes entre actionnaires et administrateurs.

La première section de près de 5 km, partant de St Henry Junction (appelée plus tard Carrier), un croisement perpendiculaire avec la ligne du Grand Trunk, jusqu'à St Henry Village, fut complétée le 4 octobre 1873. L'année suivante, la LKR réunit à peine assez de fonds pour aménager la section de 6,4 km entre son terminus à Lévis (qui se situerait actuellement à l'intersection des rues Saint-Georges et Saint-Édouard) et St Henry Junction.

Sur le territoire de la MRC de Bellechasse, le chemin de fer s'étendra ensuite sur 21 km, entre la limite de



Louis-Napoléon Larochelle 1834-1890. Photo : BAnQ P560, S2, D1, P635.

Lévis (arrondissement de Pintendre) et la partie sud-est de Saint-Anselme. Avec l'aide financière du Gouvernement du Québec, ce n'est qu'en 1875 que la société termine la section de 33,7 km jusqu'à Scott Jonction ; elle inaugure la ligne entre Lévis et Scott's le 20 juin 1875. L'année suivante, la ligne est rallongée de 25 km, entre Scott et Saint-Joseph-de-Beauce (St Joseph Junction), en vue de se connecter aux chemins de fer de la Beauce et des Cantons-de-l'Est. Malheureusement, des problèmes financiers interviennent en décembre 1876. Commence alors une lente agonie qui s'étirera sur plus de cinq ans, ponctuée de mémorables procès !

De 1870 à 1873, une ligne ferroviaire partant de la vallée de la Kennebec dans l'état du Maine avait été mise en place en vue de se connecter avec les réseaux passant déjà à Tring-Jonction et à Saint-Isidore. À sa dissolution en 1881, le LKR n'était toujours pas raccordé à cette ligne puisqu'il lui restait à construire un pont pour traverser la rivière Chaudière.

Intercolonial Railway

L'Intercolonial Railway est une ligne de chemin de fer qui a été créée pour relier les colonies maritimes à la Province du Canada. Dès 1830, l'idée de réunir par un chemin de fer les colonies britanniques d'Amérique du Nord a soulevé bien des débats. À partir de 1858, on aménage déjà quelques petites lignes au Québec et dans les Maritimes. En 1863, les gouvernements coloniaux du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et du Canada, de concert avec le gouvernement britannique, décidèrent de construire une ligne d'envergure pour relier les colonies entre elles. Sandford Fleming, un arpenteur de renom, se voit confier la tâche de découvrir le meilleur tracé pour le chemin de fer Intercolonial. Fleming parcourut péniblement quinze trajets différents, avant d'arrêter son choix sur un itinéraire de 900 km longeant la baie des Chaleurs et la rivière Matapédia, en vue de se raccorder à Rivière-du-Loup (alors Fraserville) avec la ligne du Grand Trunk ; cette dernière compagnie caressait le rêve d'étendre son réseau vers l'est, notamment en bordure du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sainte-Flavie-Station.

Le 1er juillet 1867, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique réunit les colonies britanniques en un pays indépendant, le Dominion du Canada. L'article 145 de cet acte stipule que la construction du chemin de fer Intercolonial doit commencer au cours des six mois suivants. Fleming imposa des standards supérieurs, comme des voies surélevées pour prévenir l'accumulation de neige, l'érection de ponts en métal (sauf trois), plus durables que ceux en bois, et l'adoption peu après le début des travaux de la norme nord-américaine d'écartement des rails. Après neuf ans de travaux considérables dans le Bas-du-Fleuve et le Nouveau-Brunswick, ce n'est que le 6 juillet 1876 qu'arrive enfin à Québec le premier train en provenance d'Halifax, utilisant en majeure partie la voie de l'Intercolonial. Pour étendre son réseau jusqu'à Québec, le chemin de fer Intercolonial achètera du Grand Trunk la ligne entre Charny et Rivière-du-Loup le 12 août 1879 et installera une nouvelle gare à Lévis. Il sera perçu



Sir Sanford Fleming (1827-1915). Inventeur de l'heure standardisée. Portrait : John Wycliffe Lowes Forster.

avant tout comme une entreprise des Maritimes et son siège social restera à Moncton jusqu'à son rachat par les Chemins de fer nationaux du Canada, le 6 juin 1919.

Si les objectifs avoués de cette ligne reposaient d'abord sur des considérations d'ordre économique, certains politiciens y voyaient une solution stratégique, advenant que les Américains tentent à nouveau de s'approprier l'Amérique du Nord britannique, à l'occasion d'une attaque menée en plein hiver. Avec le fleuve gelé, les Britanniques ne pourraient alors acheminer des renforts pour défendre la forteresse dressée à Québec. Un chemin de fer donnant accès à un port libre de glace constituait une option pour transporter des troupes en renfort.

Quebec Central (1869-2006)

Le Quebec Central Railway (QCR) a pour origines le chemin de fer « Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway », incorporé le 5 avril 1869. Ce dernier aménagera un chemin en partie à lisses de bois, puis entièrement à rails de fer entre Kennebec aux États-Unis, Sherbrooke et la rivière Chaudière, où elle devait faire jonction avec la compagnie Levis & Kennebec Railway. Faute de financement pour son expansion, elle adoptera le nom de « Quebec Central Railway » en 1874, trouvera les fonds nécessaires en



Angleterre et poursuivra l'aménagement d'une voie ferrée dans la vallée de la rivière Chaudière se terminant en face de Scott's Junction.

Le 28 mars 1881, la Compagnie du chemin de fer Québec central achète aux enchères le LKR pour étendre son réseau jusqu'à Lévis. Elle s'empressa alors d'ajouter 3,2 km à la ligne se terminant à Saint-Joseph-de-Beauce et de construire un pont sur la rivière Chaudière. Dès le 23 mai 1881, le QCR commence l'exploitation de trains de passagers entre Sherbrooke et Lévis, utilisant la ligne du LKR. À compter du 18 octobre 1881 et jusque dans les années 1950, l'entreprise offre un service régulier entre Sherbrooke et Québec via le traversier de Lévis, car le pont de Québec n'ouvre à la circulation qu'à la fin de 1917.

La voie ferrée du Québec Central croisait l'axe du Grand Trunk à St Henry Junction (appelée plus tard Carrier-Jonction), située à peu près aux limites de Saint-Henri et de Lévis. Une interconnexion a existé entre ces lignes pendant un certain temps. La localisation du terminus en haut de la falaise de Lévis rendait toutefois difficile l'acheminement des passagers et des marchandises jusqu'à Québec par traversier.

Pour atteindre le niveau du fleuve, le QCR a eu l'idée de construire une nouvelle ligne de 7,5 km à partir de St Henry Jonction (Carrier) jusqu'à la jonction Harlaka, point de croisement avec le nouvel embranchement de Saint-Charles qui avait été aménagé en 1884. Le QCR n'eut ensuite qu'à utiliser les voies de l'Intercolonial Railway pour se rendre à Pointe-Lévis. Dès lors, il a pu abandonner le terminus hérité du LKR et identifier, jusque dans les années 1950, Lévis comme destination pour ses trains de passagers provenant de Sherbrooke.

La gare « Union » a été quelque temps partagée avec l'ICR et plus tard le GTR. Cette interconnexion fut aussi avantageuse pour le chemin de fer Intercolonial puisqu'il réduisait le déplacement entre Saint-Charles et Lévis à 21 km au lieu de 37 km.

En 1915, le réseau du Quebec Central Railway est de nouveau agrandi et s'étend dès lors jusqu'à Lac-Frontière à l'est ; le prolongement projeté jusqu'à Cabano ne sera jamais réalisé. Le QCR a exploité le service de transport de passagers jusqu'en 1960 aux États-Unis, 1965 à Québec et 1967 pour le reste de son réseau. Le transport des marchandises sera poursuivi jusqu'en 1994, diverses parties du réseau ne servant qu'à stationner des wagons vacants.

Au départ des gares de Saint-Henri et de Saint-Anselme, les Bellechassois pouvaient ainsi se rendre avec les lignes du QCR jusqu'à Québec vers l'ouest, à Lévis vers le nord, à Saint-Georges ou Lac-Frontière vers le nord-est, au lac Mégantic, St John et Halifax vers l'est, puis à Sherbrooke, Montréal, Portland, Boston et même New York vers l'ouest et vers le sud. Des transferts sont offerts à Scott Jonction, Vallée-Jonction, Tring-Jonction, Sherbrooke et Wells River aux États-Unis.

La découverte de l'amiante et le transport de pierres de granit lui assureront la prospérité jusque dans les années 1930. À son apogée, son réseau s'étendra sur 580 km et desservira 37 stations. Dans les années 1980, l'amiante cessera d'être exploité en raison des risques pour la santé et ne sera plus transporté par voie ferrée.

En décembre 1999, le QCR vend ses actifs à un homme d'affaires résolu à éviter son démantèlement, Jean-Marc Giguère, lequel possède une entreprise de transport routier, Express Marco inc. ; sous le nom de « Québec central », il assure le transport de marchandises à partir du 24 juin 2000 jusqu'en 2006 sur une ligne de 380 km (236 milles). Il offre aussi des excursions touristiques, avant de céder les voies au ministère des Transports du Québec qui souhaitait conserver l'intégrité de ces lignes régionales. Une étude sur l'avenir de l'emprise a reconnu le potentiel ferroviaire du tronçon Charny/Vallée-Jonction/Sherbrooke, alors que les sections Lévis/Saint-Anselme et Vallée-Jonction/Lac-Frontière sont affectées à des fins récréotouristiques.

Canadian Pacific Railway



Le Canadian Pacific Railway (CPR) fut créé en 1881 en tant que compagnie de chemin de fer privée. Dès le départ, son objectif fut la construction d'une ligne transcontinentale promise à la Colombie-Britannique lors de son entrée dans la Confédération canadienne en 1871. Cette promesse est réalisée dans des conditions exceptionnelles en 1885, alors qu'une nouvelle ligne ferroviaire relie cette province et Montréal. Très tôt, cette entreprise diversifie ses activités dans des réseaux secondaires, le télégraphe et l'hôtellerie de luxe.

Le CPR poursuivra plus tard sa lancée dans les mines et le transport maritime et aérien. Il livrera une vive concurrence aux autres compagnies ferroviaires, avec des lignes souvent parallèles, principalement celles du Grand Trunk et du Canadien National. Au fil des ans, diverses restructurations s'opèrent dans la rationalisation des réseaux, dans les secteurs du transport des personnes par rail et dans les télécommunications. Le CPR acceptera de devenir partenaire

dans certaines nouvelles entreprises visant la consolidation d'activités.

En 1889, le CPR construit une voie ferrée partant de Montréal et traversant le Maine jusqu'à St John au Nouveau-Brunswick, afin de se donner un accès direct (short line) aux ports de St John et Halifax ouverts à l'année sur l'Atlantique. Plusieurs Bellechassois utiliseront alors cette voie ferrée qui croise celle du Quebec Central pour se rendre aux États-Unis. Enfin, le CPR achète ou loue de petites lignes ferroviaires pour consolider sa présence au Québec.

Sur le territoire de la MRC de Bellechasse, à partir du 14 décembre 1912, le CPR loue pour 999 ans la ligne de la compagnie Quebec Central Railway passant par Saint-Anselme et Saint-Henri. Ce bail entre en vigueur en 1913 et lui permettra d'atteindre la ville de Québec, où il installe la nouvelle gare du Palais inaugurée le 10 août 1916, une « gare union » partagée par différentes sociétés ferroviaires.

National Transcontinental Railway (1903-1923)



Sous l'impulsion du gouvernement fédéral libéral de Sir Wilfrid Laurier, un troisième axe ferroviaire d'envergure nationale a été aménagé entre Moncton et Prince-Rupert. C'est en 1903 qu'a été autorisée la construction de la portion de ce chemin de fer vers l'Est, depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, en passant par le nord de l'Ontario et du Québec, soit une distance de 2 968 km.

En raison de la jalousie des compagnies à l'égard du GTR, le gouvernement fédéral choisit de construire lui-même cette ligne de chemin de fer en créant par une loi le « National Transcontinental Railway » (NTR) et de la louer au GTR une fois terminée. Le tracé traverse les étendues désertes du moyen-nord du Québec et de l'Ontario dans le but de favoriser leur développement. Commencée en 1905, la construction de ce chemin de fer est achevée en 1913, au coût de 160 millions de dollars.

Son parcours traverse la partie sud du territoire bellechassois sur une longueur de 68 km, serpentant alors les anciens comtés de Dorchester et de Bellechasse, pour réunir Charny au Témiscouata, avant de s'étendre jusqu'à Moncton au Nouveau-Brunswick. De là, une ligne de l'Intercolonial Railway se rendait jusqu'à Halifax en Nouvelle-Écosse, soit une distance de 298 km.

L'autre portion vers l'ouest, d'une longueur de 3 128 km, partait de Winnipeg, traversait le nord des Prairies et atteignait Prince-Rupert en traversant les Rocheuses par la passe Yellowhead. Le gouvernement exigea alors des pentes que les trains pouvaient gravir facilement, des courbes peu serrées et des gares rapprochées qui seraient plus accessibles pour les usagers et pour la colonisation.

Confiés aux entrepreneurs M.P. et J.T. Davis le 9 mars 1907, les travaux sont rapidement amorcés, notamment sur la rive ouest de la rivière Etchemin, entre l'intersection appelée « Diamond », à deux pas de la future station Joffre (Charny), qui sera aménagée en 1915, et Saint-Malachie, traversant en ligne droite la partie ouest de la municipalité de Saint-Henri. Une première station appelée « Clusiault » y est aménagée à l'intersection du chemin Bélair. Quelque 17 autres stations ou arrêts seront implantés sur le territoire de la MRC de Bellechasse, espacés de 6 à 13 km.

Des ouvriers construisent des ponts, remblaient les dépressions, effectuent le terrassement final, déposent les traverses et fixent les rails. Saint-Malachie est au cœur de gros travaux qui se poursuivent durant l'hiver, car le terrain devient de plus en plus difficile. Autour de 300 immigrants italiens ouvrent la voie à l'aide d'explosifs, particulièrement en 1907 et 1908. Les travaux progressent également dans le secteur d'Armagh où est construit un viaduc de béton sur la rivière Armagh. Faute de financement, on ne complètera la section Est que le 17 novembre 1913.

Pour rendre hommage à Frederick Debartzch Monk (1856-1914), un ancien ministre canadien des Transports décédé l'année précédente, on inaugura en 1915 le nouveau chemin de fer de Charny jusqu'à Estcourt, sous l'appellation « Monk ».

Même si le National Transcontinental aura été le dernier chantier ferroviaire d'envergure continentale au Canada, cette entreprise n'aura jamais l'occasion d'exploiter la nouvelle ligne de chemin de fer qu'elle venait de construire. En effet, le refus des dirigeants du Grand Trunk Railway et du Grand Trunk Pacific de respecter leur contrat, visant l'exploitation des deux sections du nouveau réseau après leur construction, force le gouvernement à s'impliquer directement pour exploiter la ligne entre Moncton et Winnipeg. Le GTR invoque que les coûts avaient atteint un montant trois fois plus élevé que les estimations.

La nouvelle ligne sera exploitée à compter du premier mai 1915 par le « Canadian Northern Railway, » récemment nationalisé, puis par le « Canadian Government Railways ». En 1923, il est intégré aux Chemins de fer nationaux du Canada, le CN d'aujourd'hui.

Canadian Northern Railway

L'entreprise « Canadian Northern Railway » (CNoR) n'a pas joué un rôle d'envergure sur le territoire de la MRC de Bellechasse, mais son action ne peut être passée sous silence, considérant qu'elle a contribué à soulager le désespoir des communautés attenantes à la ligne du National Transcontinental qui ont attendu un service ferroviaire régulier pendant des années.

Cette compagnie est née au Manitoba en 1899 pour tenter de concurrencer le monopole du Canadian Pacifique avec de petites lignes locales. Graduellement, son réseau ferroviaire s'est étendu vers le sud et l'est, pour atteindre les États-Unis et l'Ontario. En 1901, ses lignes s'étiraient du lac Supérieur jusqu'à Montréal et Québec, par la Rive-Nord. En 1903, ses dirigeants refusent de s'associer avec le gouvernement du Canada pour l'établissement du troisième réseau transcontinental. L'entreprise continue néanmoins son expansion et devient d'envergure transcontinentale, offrant des services de la Nouvelle-Écosse à l'île de Vancouver.

Entre 1915 et 1918, le CNoR tente désespérément d'accroitre ses profits ; avec l'appui financier du gouvernement du Canada, il profite de la demande accrue de transport pendant la Première Guerre mondiale. C'est alors que ses convois ferroviaires utilisent les voies toutes neuves aménagées à travers le territoire de la MRC de Bellechasse pour atteindre les Maritimes. Cet ultime effort ne réussira pas à assurer sa rentabilité. Il fut nationalisé le 6 septembre 1918 et ses administrateurs ont hérité de la double tâche de gérer à la fois leur entreprise et le « Canadian Government Railways » (CGR).



Canadian Government Railways (1915–1918)

Le « Canadian Government Railways » (CGR) est un organisme constitué en 1915, sous la responsabilité du ministre des Chemins de fer de l'époque, pour gérer un groupe de lignes ferroviaires appartenant pratiquement au gouvernement fédéral. La Première Guerre mondiale a suscité de nombreuses attentes pour les entreprises ferroviaires qui avaient beaucoup investi dans leurs infrastructures ; malgré une généreuse aide financière du gouvernement, elles se sont retrouvées en difficulté financière, incapables d'obtenir les fonds pour poursuivre leur développement et même leur exploitation. Ces compagnies comprenaient le chemin de fer Intercolonial dans les Maritimes, la section Winnipeg-Moncton du National Transcontinental administrée par le Canadian Northern Railway et plusieurs autres petits réseaux régionaux.

Chaque entreprise fut néanmoins gérée comme une entité distincte et avait son propre mode de reddition de comptes. En 1915, le CGR commence la construction à Charny d'une gare de triage appelée « Joffre » pour assurer le transport des marchandises vers Halifax. Sur le territoire de la MRC de Bellechasse, ce coup de pouce gouvernemental a permis d'amorcer l'exploitation de la toute nouvelle ligne du National Transcontinental, demeurée inactive pendant quelques années après la fin de sa construction. Afin de doter de matériel roulant les compagnies « sous tutelle fédérale », le CGR commande dès 1916 quelque 260 nouvelles locomotives pour combler les besoins de transport suscités par la guerre, lesquelles seront mises en service en 1918.

Le CGR n'a existé que pendant quelques brèves années, sans véritable organisation. L'effondrement de la Canadian Northern Railway (CNoR) en 1918, suivie par la faillite du Grand Trunk Pacific Railway (GTPR) en 1919 et celle du Grand Trunk Railway (GTR) en 1920, ont servi de prélude à la nationalisation de ces trois entreprises. Le CGR a été mis en veilleuse dès 1918 et remplacé par le Canadien National (CNR) afin de simplifier et de gérer l'exploitation des chemins de fer.

À la fin de 1922, la fusion et la consolidation de toutes les lignes ferroviaires gouvernementales furent complétées avec la formation de la nouvelle entreprise publique « Chemins de fer nationaux du Canada » (CNR devenu plus tard le CN). Le CGR a été vendu au CN pour le montant symbolique de 1 $.

Chemins de fer nationaux du Canada (1922 à aujourd'hui)

Les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) ont vu le jour après l'établissement des trois grands réseaux ferroviaires qui traversaient la MRC de Bellechasse ; cette entreprise a pris la relève des compagnies qui les avaient construits en raison de leur situation financière précaire. L'entreprise « Canadian National Railway Company » fut incorporée le 6 juin 1919. Le 4 octobre 1922, elle devient une entité corporative de la couronne (décret P.C. 2094).

La Première Guerre mondiale et le recul économique de 1913 avaient notamment acculé le Grand







Trunk à la faillite. Peu après la fin de la guerre, le gouvernement du Canada, qui avait enfoui des millions de dollars pour tenir à flot les nombreux chemins de fer existants, procède à la création d'un immense réseau national canadien qui verra le jour le 19 janvier 1923, avec le décret P.C. 114. Le CN procède alors à la fusion de trois compagnies historiques canadiennes, soit l'Intercolonial qui desservait les Maritimes, le National Transcontinental et le Grand Trunk. Seul le Quebec Central qui avait loué ses voies au Canadien Pacifique échappe à cette nationalisation. Ainsi naissait le plus grand réseau ferroviaire au pays, avec 35 000 km de voies et 3 200 locomotives.

Le CN a poursuivi ses activités de transport de passagers et de marchandises jusqu'en 1978, alors que VIA Rail prenait la relève du trafic passager. En 1995, le gouvernement du Canada privatise la société, comme il l'avait fait avec Havilland Aircraft en 1985, Canadair en 1986, Air Canada en 1989 et Pétro-Canada en 1990 (opération poursuivie jusqu'en 2004). Par la suite, le CN a maintenu sa croissance en procédant à l'acquisition des activités ferroviaires de nombreuses entreprises situées au Canada et aux États-Unis. Le CN opère aujourd'hui l'un des plus vastes réseaux sur rail au monde. Dans la MRC de Bellechasse, seuls les tronçons entre Saint-Henri et Saint-Vallier en font partie.

Entre 1974 et 1977, la construction d'une bretelle de quelque 30 km de long, depuis Saint-André-de-Kamouraska jusqu'à la gare de Pelletier, a permis de rationaliser le déplacement des grands convois de marchandises entre Montréal et Halifax. Les trains qui passaient par Campbellton et Mont-Joli purent alors longer le fleuve et emprunter ce raccourci jusqu'à Edmundston, soit un trajet réduit de 118,1 km, ou quelque 240 km pour un aller et retour sur Halifax. Le tronçon Monk tombe alors en désuétude.

Le dernier train de passagers y circule en octobre 1979, laissant bien des Bellechassois sans autre moyen de transport en commun. La plupart de ses voies d'évitement furent démantelées et de moins en moins de trains y ont circulé. Le CN a cependant tardé à le désaffecter puisqu'il pouvait servir d'itinéraire alternatif lors de déraillements ou de travaux importants sur la ligne entre Lévis et Pelletier dans le Témiscouata.



En 1985, le CN abandonne définitivement la desserte du tronçon Monk entre Saint-Isidore et Pelletier. L'enlèvement des rails et du viaduc sur la rivière Etchemin à Saint-Malachie sera complété en 1987. Les piliers et les viaducs en béton seront démantelés quelques années plus tard, mais tous les autres ouvrages de génie resteront en place.

Saint-Henri conservera une partie du tronçon de 26,9 km partant de Saint-Isidore pour rejoindre la gare de triage Joffre (arrondissement de Charny à Lévis). Les trains y circulent toujours pour approvisionner une meunerie située en dehors du territoire de la MRC de Bellechasse.

Le CN fermera les trois gares qu'il exploitait sur le tronçon entre Charny et Saint-Vallier, mais continuera d'utiliser cette voie intensivement pour maintenir un lien avec la Gaspésie et les Maritimes.

VIA Rail Canada (1977 à ce jour)

La compagnie VIA Rail Canada a été créée en 1977 en tant que filiale du Canadien National. L'année suivante, VIA devient une société d'État entièrement indépendante et responsable de l'exploitation de tous les services voyageurs assurés auparavant par le CN et le Canadien Pacifique. Cette mesure visait à réagir au déclin constant du transport ferroviaire de personnes après la Seconde Guerre mondiale. Les investissements massifs effectués par le gouvernement fédéral et par les provinces dans la construction du réseau d'autoroutes et de routes, de même que dans le développement du transport aérien ont incité les voyageurs à délaisser les systèmes de transport ferroviaires de passagers qui sont vite devenus déficitaires.

Lors de sa création, VIA Rail s'est portée acquéreur de tout le matériel roulant, vieux de plus de 30 ans, des deux grands réseaux canadiens consacrés à l'exploitation des trains de passagers. VIA Rail ne possédait aucune voie ferrée et devait payer des droits de passage aux compagnies de transport de marchandises.

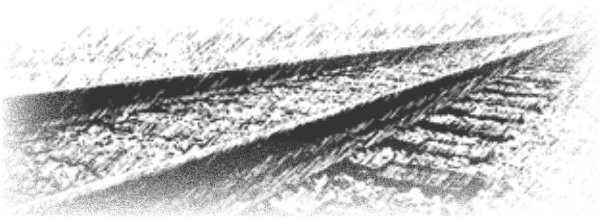
La rationalisation du service de transport de personnes n'a pas donné les résultats escomptés au départ. Entre 1981 et 2007, VIA Rail a été soumise à quatre séries de réductions d'aide financière. Dans l'ensemble, l'engagement du gouvernement fédéral pour le transport ferroviaire de personnes a varié d'une complète indifférence à l'hostilité évidente. Une partie du financement a été restauré en 2007 et de nouveau en 2009, mais le service souffre toujours pour des années de négligence. D'importantes lignes furent abandonnées, puis certaines furent réintroduites par l'injection de subventions gouvernementales. Le dernier train de passagers a emprunté le tronçon Monk entre Saint-Anselme et Armagh en 1985. VIA Rail a néanmoins poursuivi ses efforts de modernisation de ses locomotives, de ses voitures et de ses gares.

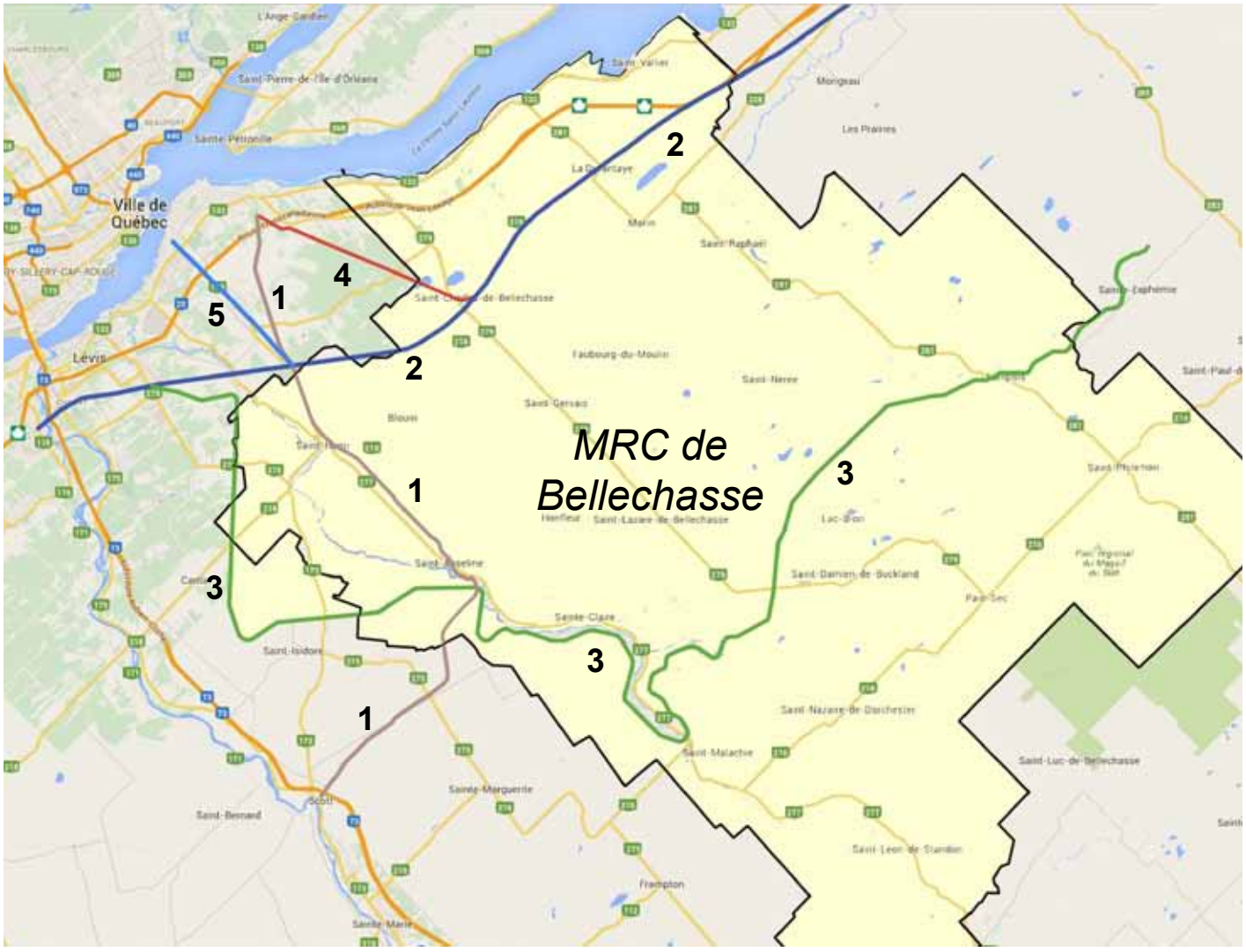
En 2016, un seul train de passagers appelé « Océan » circule encore sur le territoire de la MRC de Bellechasse, reliant Montréal et Halifax trois fois par semaine, un parcours de 1 346 km effectué en près de 23 heures. Il faut se rendre à la gare de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge à Québec ou à celle de Montmagny pour utiliser ce service. Le train allant de Montréal à Gaspé a été suspendu en 2013 à cause du mauvais état de la voie entre Matapédia et Gaspé.



Carte montrant les lignes desservies par VIA Rail dans l'est du Canada en 2016. Le train « Océan » va de Montréal à Halifax. Source : VIA Rail.

Les chemins de fer historiques de Bellechasse





Source : carte Google Map. Montage SHB 2016.

Légende

1— Lévis & Kennebec, Québec Central et Canadien Pacifique

2— Grand Trunk Railway et Intercolonial Railway

3— National Transcontinental

4— L'embranchement de Saint-Charles

5— Section nord Levis & Kennebec Railway à Lévis

Construction d'un chemin de fer

La construction des trois chemins de fer associés au territoire de la MRC de Bellechasse couvre trois périodes bien précises, soit 1852-1855 pour la ligne du Grand Trunk, 1873-1885 pour la ligne du Levis & Kennebec et 1905-1915 pour la ligne du National Transcontinental. Des kilomètres de voies ont alors été tracés à travers champs, forêts et tourbières. En dehors de ces périodes, les voies ferrées de Bellechasse ont connu d'autres chantiers de moindre envergure pour l'amélioration des voies, le remplacement de structures ou l'ajout de composantes, comme des voies d'évitement, des entrepôts ou de la signalisation électronique.

Ces travaux ont mobilisé des centaines de personnes qui ont eu recours à des outils de travail assez rudimentaires pour l'époque. Les compagnies ferroviaires ont effectué elles-mêmes plusieurs travaux de terrassement ou de génie ; elles ont aussi confié des tâches bien précises à des entrepreneurs. Même si le défi était de taille, on n'a pas assisté pour autant à des exploits techniques spectaculaires. Les portions du territoire bellechassois empruntées par les voies ferroviaires se distinguent par une topographie relativement plane le long des cours d'eau, dans les quatre vallées traversées : fleuve Saint-Laurent, rivière Etchemin, rivière des Abénaquis et rivière du Sud. Le passage à travers des vallées plus profondes et des espaces au relief plus accidenté a toutefois nécessité soit l'aménagement de boucles, soit l'érection d'ouvrages, comme des ponts ou des remblais.

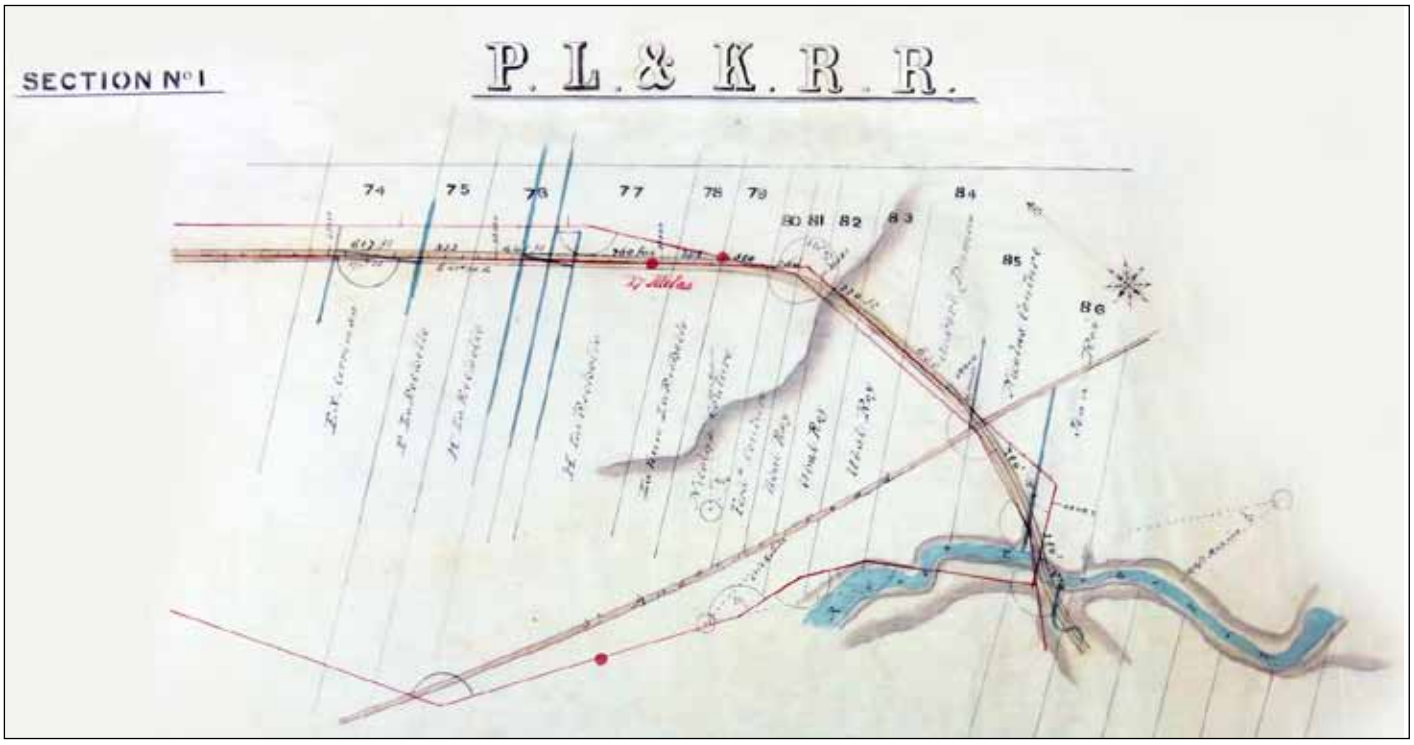
La construction d'un chemin de fer était devenue une opération courante au tournant du 20e siècle. On devait trouver le meilleur tracé avec les arpenteurs, négocier les droits de passage, organiser la logistique des chantiers, engager la main-d'œuvre, réaliser les travaux d'excavation et de nivellement, construire ponts et viaducs, drainer les emprises, poser les traverses en bois sur un substrat drainant (dont la composition évoluera avant d'adopter la granulométrie du « ballast » aujourd'hui en usage), installer les rails avec de gros crampons et finalement, aménager les infrastructures nécessaires pour l'exploitation des trains : gares, entrepôts, lignes télégraphiques, signalisation, passages à niveau, aiguillages pour les changements de voies, voies d'évitement, réservoirs à eau chauffés en hiver, entrepôts à charbon, garages à draisine, etc.

Puisque tous les convois ferroviaires devaient rouler sur des voies simples, il a aussi fallu établir des horaires et des règles de circulation pour garantir la sécurité des trains. Une signalisation appropriée et des communications adéquates s'imposent pour réduire les risques de collisions ferroviaires. Les voies ferrées ont enfin demandé un entretien constant comme le déneigement, le renouvellement du ballast, l'inspection des structures, le désherbage, le réalignement des rails, le remplacement des traverses, etc.

Arpentage

La construction d'un chemin de fer ne s'improvisait pas, surtout en terrain accidenté. Le rail était alors promu à un brillant avenir et les investisseurs devaient compter sur un parcours qui leur assure la meilleure rentabilité possible, donc le plus court et le plus droit possible. Le choix d'un tracé était une préoccupation partagée par les hommes d'affaires, les politiciens et les constructeurs. Dans le cas du National Transcontinental et de l'Intercolonial, même s'il avait été plus court de relier les provinces de l'Atlantique en passant à travers le Maine, cette option fut rapidement rejetée afin que le rail reste entièrement en territoire canadien. Aucune étude d'impact environnemental n'était requise à cette époque, le train doit passer, tout est permis, même de traverser des lacs ou des marécages !

En général, un tracé de chemin de fer s'accommode mieux de la topographie d'une vallée. Le premier itinéraire ferroviaire vers l'Est-du-Québec suivait le corridor du fleuve Saint-Laurent, avec pour seuls obstacles



En 1871, l'arpenteur Alexander Sewell (1836-1891) a signé ce plan montrant la ligne projetée par le Levis & Kennebec Railway. On y voit le tracé proposé au cœur village de Saint-Anselme et la traversée de la rivière Etchemin. Carte originale : BAnQ E25S105SS4D322. Photo : SHB 2016.

les nombreuses rivières à traverser, comme la rivière Boyer à Saint-Charles-de-Bellechasse. La vallée de la rivière Etchemin s'est rapidement imposée comme la meilleure solution pour implanter le National Transcontinental, alors que le Quebec Central avait plutôt opté pour celle de la rivière Chaudière jusqu'à Saint-Georges, puis Lac-Frontière.

Les «relevés de reconnaissance» effectués par des équipes d'arpenteurs fournissaient une assez bonne idée des difficultés de construction : pentes à gravir, cours d'eau à traverser et terrains ou obstacles à éviter. Les observations astronomiques réalisées avec le théodolite et les cheminements magnétiques révélés par la boussole permettaient alors de déterminer les emplacements avec une bonne précision, tandis que le niveau et le baromètre servaient à prendre les mesures verticales. Ainsi, pouvait-on établir des options de tracés et évaluer le coût approximatif des travaux pour faire des choix judicieux d'emplacements. Ces relevés fournissaient également de précieux renseignements sur la nature des sols et sur la présence de matériaux meubles à proximité pour la construction des ouvrages.

La plupart des tracés ferroviaires aménagés à l'intérieur de la MRC de Bellechasse sont étonnamment rectilignes et possèdent des courbes peu prononcées, sauf à Saint-Henri, Saint-Anselme et Saint-Malachie. La pente est descendante entre Saint-Charles-de-Bellechasse et Saint-Vallier, montante entre Saint-Henri et Armagh et variable dans le secteur entre Saint-Henri, Saint-Anselme et en direction de Scott. On observe seulement quatre détours prononcés pour compenser l'augmentation d'altitude à Saint-Henri, Saint-Anselme, Sainte-Claire et Saint-Malachie.

Les «relevés préliminaires» servaient ensuite à mieux localiser la voie en lui donnant la pente et les courbes prescrites et en calculant les volumes de terrassement à effectuer, sous la forme de déblais et de remblais ; ces derniers sont des modifications apportées au relief soit par creusage en tranchées ou soit par comblement avec des matériaux transportés. Le théodolite permettait alors des mesures précises pour piqueter le terrain en prévision des travaux, notamment pour l'aménagement des courbes.

Enfin, on procédait à des «arpentages de localisation» pour définir les servitudes, les acquisitions de terrain,

les profils définitifs de la voie et la position des infrastructures : viaducs, ponts, ponceaux, gares, entrepôts, dépôts de charbon, réservoirs d'eau, voies d'évitement, passages à niveau, signalisation, ouvrages de génie complexes, etc.

Pour la ligne du National Transcontinental, la Commission des chemins de fer, précurseur de l'Office National des Transports, exigeait alors des pentes maximales de 0,6 % qui évitaient de faire forcer les locomotives et leur permettaient de rouler plus vite, des courbes douces d'au plus 6 degrés qui prévenaient les déraillements et l'implantation de gares tous les 8 à 10 km, pour favoriser l'établissement de colons à proximité de la voie et limiter leurs déplacements terrestres.



Les arpenteurs au travail sur la ligne du National Transcontinental à l'hiver 1907-1908. Source : Collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.

Dans leur charte constitutive attribuée par le Gouvernement du Canada, les constructeurs de chemins de fer se voyaient donner un droit d'expropriation pour l'itinéraire désigné. En général, les appropriations de bandes de terre ou l'acquisition de plus grands terrains pour les gares se faisaient de gré à gré. Seule l'implantation de la ligne du Grand Trunk fut réalisée dans des conditions juridiques particulières, puisque la plupart des espaces requis étaient alors soumis aux prescriptions du régime seigneurial, lequel ne fut officiellement aboli qu'en 1854. Plusieurs terrains furent alors cédés gratuitement. Il est probable que la compagnie a alors négocié des ententes directement avec les seigneurs, tout en respectant les acquis des censitaires, évitant ainsi de payer des droits seigneuriaux prohibitifs. Au milieu du 19e siècle, soit une centaine d'années après la Conquête, le régime seigneurial avait atteint une telle précarité que les règles de droit héritées du Régime français ne tenaient plus la route.

Dans le cas du National Transcontinental, les acquisitions de terrain et de bâtiments, de même que les règlements à l'amiable issus des plaintes portant sur les fossés en bordure de la voie ferrée, les restrictions d'accès ou divers dommages étaient conclus par un acte préparé par le notaire Charles-Edmond Taschereau de Québec. Les transactions effectuées entre 1908 et 1910 se faisaient directement entre le vendeur et « Les Commissaires du Chemin De Fer transcontinental », représentés par son président l'honorable Simon-Napoléon Parent.

Déboisement des emprises et terrassement de la voie ferrée

Les travailleurs devaient commencer par abattre les arbres à la hache ou avec des scies manuelles, puis enlever les souches, niveler le terrain et éliminer les obstacles, roches, monticules et dépression. La brouette, la p'tite pelle, le pic et le cheval avec sa charrette ont été les principaux instruments de travail sur les chantiers. Pour créer des tranchées et aplanir les caps rocheux, la dynamite et la poudre noire étaient largement utilisées ; tout le ramassage des matériaux se faisait par la suite manuellement jusqu'à la fin du 19e siècle.

Dès qu'il était possible, une voie ferrée temporaire était mise en place pour utiliser de petits wagons à matériaux tirés par un cheval et pour transporter les travailleurs. Des chantiers étaient lancés ici et là pour égoutter le tracé, ériger un ponceau ou un pont d'envergure. Il fallait parfois aller chercher le gravier ou éliminer les matériaux de déblais en parcourant de grandes distances ; dans quelques cas, il s'est avéré avantageux de construire des embranchements temporaires menant aux eskers ou dépôts glaciaires riches en matériaux. Plusieurs des carrières de roc, de sable



Creusage manuel d'un déblai sur la ligne du National Transcontinental à l'été 1907. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Terrassement final avec fossés sur la ligne du National Transcontinental à l'été1908. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Pelle à vapeur utilisée en 1908 sur la ligne du National Transcontinental. Photo : Musée du Bas-Saint-Laurent, NAC pl075

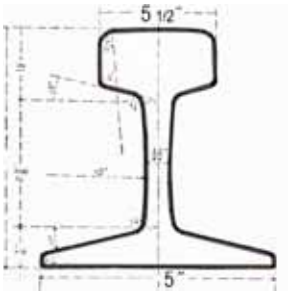
ou de gravier créées à l'époque de la construction demeurent visibles dans le paysage bellechassois. Ainsi, on distingue toujours le profil d'une voie d'environ 5 km de longueur menant de l'ancienne station de Belval jusqu'à la rivière Desbarats, sur un site riche en matériaux granulaires appelé « Springbrook ». Dès le début du 20e siècle, l'usage courant de la pelle à vapeur, de grues articulées montées sur chenilles et de wagons à bascule latérale permettait l'excavation mécanique et le déchargement des matériaux, ce qui accélérait considérablement les travaux de terrassement et réduisait le dur labeur physique.

Pose des rails

Une fois le terrassement terminé, les déblais transportés pour combler les dépressions de terrain, il ne restait plus qu'à niveler soigneusement la surface, disposer les traverses (faussement appelées dormants ou ties) selon une répartition bien précise. Les traverses pouvaient être préparées sur place ou transportées par des wagons qui avançaient au rythme de la progression des rails. Ces derniers arrivaient aussi par chemin de fer et étaient étendus manuellement. Ils étaient fixés aux traverses à l'aide de gros crampons martelés à coups de masse par les travailleurs.

Dix-neuf traverses de bois étaient placées à la main pour chaque longueur normale de rail. D'abord faites de billes coupées sur les lieux et équarries sur deux faces, elles furent remplacées plus tard par du bois franc traité sous pression, donc plus durable. Les interstices seront éventuellement comblés avec un lit de cailloux appelé « ballast », lequel absorbait les vibrations des rails, répartissait les forces engendrées par le passage des trains et assurait le drainage de la voie.

Sur les sections rectilignes, on posait des rails droits de 11,88 m (39 pieds) ; dans les courbes, ils mesuraient que 6,7 m (22 pieds). Chaque longueur de rail pesant 500 kg était transportée par six hommes munis de tenailles, puis fixée aux traverses avec des crampons carrés. Si des rails en fer forgé importés d'Angleterre furent utilisés en 1855 par le Grand Trunk, c'est l'acier qui s'est imposé par la suite comme le matériel le plus résistant. Dès 1903, les rails étaient fabriqués en Ontario et un peu avant aux États-Unis.



Les grands ouvrages reliés aux voies ferrées

La construction d'un chemin de fer exige la mise en place d'ouvrages d'art pour franchir les vallées, les rivières et certains obstacles ; les ouvrages les plus longs se nomment « viaducs », alors que ceux de moindre envergure s'appellent « ponts » ou « ponceaux ».

L'aménagement de voies ferrées dans la deuxième moitié du 19e siècle et au début du 20e siècle a contribué à lancer plusieurs chantiers d'ingénierie sur le territoire de la MRC de Bellechasse, qui n'ont eu de comparables que ceux des grands barrages construits sur la rivière Etchemin et la rivière du Sud. Il fallait disposer d'un savoir-faire particulier qu'on ne retrouvait pas sur les plus gros chantiers de construction à l'époque, ceux des églises. En plus d'étendre des rails sur des kilomètres, on a érigé de nombreux ponceaux, ponts et viaducs, creusé des tranchées dans les escarpements et comblé des dépressions avec des remblais.

À cette époque, le défi s'avérait plus audacieux qu'aujourd'hui, car la rare machinerie n'était pas au rendez-vous. On compensait avec plus de main-d'œuvre, plus de temps et plus d'efforts physiques. L'homme a toujours su s'adapter aux technologies disponibles et aux conditions du climat pour réaliser ses plans les plus ambitieux. Les ingénieurs ont choisi des moyens durables pour construire les viaducs et les ponts. Alors que le bois et la maçonnerie servaient à aménager les ouvrages au 19e siècle, le béton et l'acier ont été largement utilisés au début du 20e siècle, en raison de leur durabilité et de leur longévité. Ce choix judicieux a laissé des structures plus que centenaires en plusieurs endroits, alors que les ouvrages en bois n'ont guère résisté plus de 10 ou 15 ans.

On a construit tellement de voies ferrées entre 1900 et 1920 que la plupart des ponts étaient commandés par catalogue, selon la distance entre les piles et les culées ; ils devaient soutenir au moins 180 tonnes. L'acier venant d'Angleterre, des États-Unis ou de l'Ontario a dominé sur les chantiers. On transportait les poutres par train et on les assemblait souvent au-dessus d'un pont temporaire en bois. Une grue sur rails s'amenait ensuite pour mettre en place les grosses pièces, les poutres ou les sections. On ne faisait aucune soudure électrique à l'époque ; des rivets chauffés au rouge réunissaient les composantes structurales complexes. La compagnie Dominion Bridge installée à Lachine a construit et assemblé plusieurs des ouvrages en acier.

Au moins huit ouvrages s'avèrent dignes de mention en raison de leurs caractéristiques remarquables, de leur taille ou de la logistique nécessaire à leur construction, soit le pont du ruisseau des Dames à Saint-Henri, le viaduc sur la rivière Boyer, le pont de Saint-Anselme sur la rivière Etchemin, la traversée du lac Beaumont, l'ouvrage géant de Saint-Malachie, le viaduc des Abénaquis, le viaduc d'Armagh et l'impressionnant viaduc de la rivière du Pin à Armagh.

Pont de bois à Saint-Henri

Cette structure s'avère le seul pont en bois d'origine ferroviaire encore utilisé dans la MRC de Bellechasse. Le chemin de fer de la compagnie Levis & Kennebec Railway avait pour projet de relier Lévis à la côte du Maine aux États-Unis. Le ponceau d'origine qui



Pont ferroviaire en bois du ruisseau des Dames à Saint-Henri qui est utilisé par la Cycloroute de Bellechasse. Photo : SHB 2013.

surplombe le ruisseau des Dames à Saint-Henri aurait été mis en place vers 1872 ; il fut d'abord utilisé pour offrir un service ferroviaire jusqu'à Saint-Anselme, puis entre Lévis et Scott-Jonction sur une longueur de 45 km, dès le 23 juin 1875. Cette voie permettra finalement au Quebec Central de relier Lévis à Sherbrooke entre 1881 et les années 1960. Ces structures étaient très vulnérables à l'action de la pluie, de l'eau, du gel et du feu, tous des facteurs dégradants qui limitaient leur durée de vie à 10 ou 15 ans.

Le pont actuel a la particularité d'être entièrement construit en bois traité ; certaines de ses composantes pourraient remonter aussi loin qu'en 1900. Il s'agit en fait de la plus vieille infrastructure ferroviaire faite en poutres de bois qui soit encore en service ; elle mesure 13,25 m de longueur et 6,8 m de largeur. Tous les morceaux de cet ouvrage ne sont pas des pièces originales ; plusieurs poutres ont été remplacées au fil des ans par son ancien propriétaire, le QCR ou son locataire, le Canadien Pacifique. Aujourd'hui, ce pont fait partie des infrastructures utilisées pour la première section de la Cycloroute de Bellechasse, située entre Lévis et Saint-Anselme. Il est entretenu par le ministère des Transports du Québec.

Viaduc sur la rivière Boyer à Saint-Charles

Le tronçon de voie ferrée entre Charny et Montmagny (St Thomas), inauguré en 1855 par le Grand Trunk, conserve encore plusieurs secrets de sa construction, dont l'érection d'un pont imposant qui se fait discret dans le paysage de Saint-Charles-de-Bellechasse, de même que l'aménagement de nombreux viaducs en maçonnerie. Cette ligne a un profil relativement plat comme le démontrent les relevés d'arpentage du tracé.



Le pont du Canadien National qui surplombe la rivière Boyer à Saint-Charles-de-Bellechasse a été érigé par l'Intercolonial Railway en 1914 pour remplacer une structure métallique érigée en 1855 qui ne pouvait pas supporter les convois plus lourds. Une plaque atteste l'année de la construction et l'identité de son fabriquant, la Dominion Bridge de Lachine. Photo : SHB 2015.

À l'instar d'un ouvrage de plus grande taille érigé au-dessus de la rivière Etchemin, le groupe britannique « Peto, Brassey, Betts & Jackson » conçoit et fabrique les composantes en fer forgé du premier pont en métal construit sur la rivière Boyer. Sa vallée profonde, large et dotée d'assises glaiseuses, ne permettait pas l'aménagement d'un imposant remblai. Au milieu du 19e siècle, les structures de bois avaient la cote, mais leur durée était limitée, tout au plus 10 ou 15 ans, et elles commandaient aux trains un passage à basse vitesse. Toutes les composantes du pont furent fabriquées en Angleterre, transportées par bateau à Lévis et acheminées sur le chantier par le chemin de fer en construction. Les travées reposaient sur de hautes piles et de solides culées en maçonnerie. Deux gardes de 12 X 12 pouces (19,3 cm) étaient boulonnées sur le dessus, le long des rebords extérieurs. On recommandait de peinturer fréquemment ces ouvrages et de limiter la vitesse des convois à dix milles à l'heure (16 km/h).

Avant que le Chemin de fer Intercolonial (ICR) achète la ligne entre Charny et Rivière-du-Loup en 1879, cette compagnie avait déjà généralisé l'érection de ponts d'acier pour ses propres fins, un geste audacieux pour l'époque. Après l'interconnexion avec les Maritimes, le trafic s'est fait plus intense et autant les voies que les gares connurent une mise à niveau avec l'Intercolonial.

La structure d'origine s'est avérée insuffisante pour supporter le poids croissant des convois qui circulaient au début du 20e siècle. En 1914, un nouveau pont d'une longueur de quelque 64 m (210 pieds) fut donc construit sur le même site, avec des poutres d'acier hautes de 2,43 m et manufacturées cette fois par la Dominion Bridge de Lachine. Les culées et deux immenses piliers en béton ont alors remplacé les structures d'origine en maçonnerie ; durant les travaux, une voie de dérivation assurait la continuité du passage des trains.

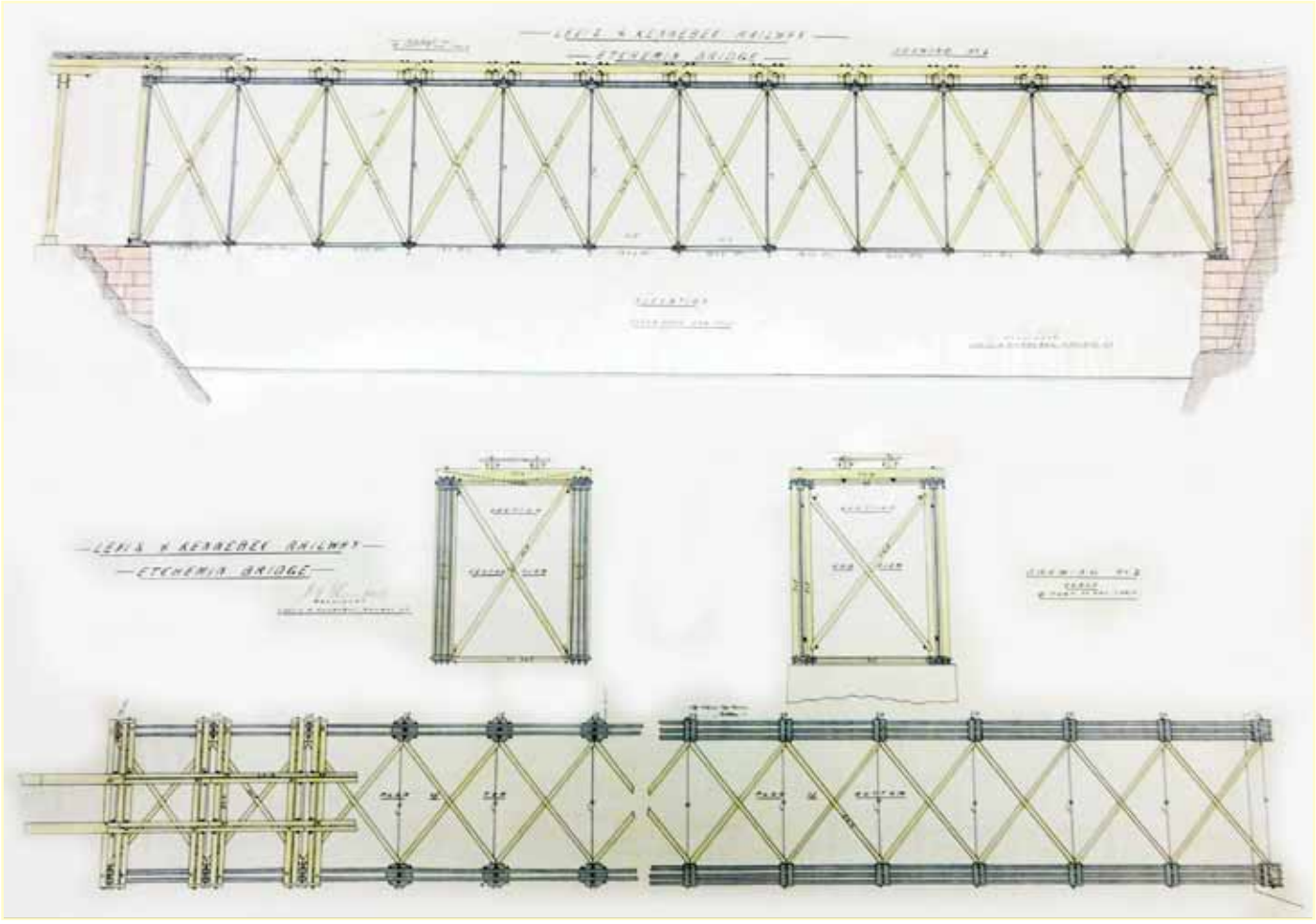
Le tablier en bois du pont fut bien entretenu, les poutres d'acier renforcées, les trottoirs remplacés par du grillage métallique et les culées et piliers de béton rénovés au besoin. Le lot agricole où se situe l'ouvrage porte encore aujourd'hui la cicatrice causée par le prélèvement d'une énorme quantité de matériaux lors de sa construction. Plusieurs bancs de gravier furent exploités par les compagnies ferroviaires pour améliorer ou entretenir la voie avec la collaboration des propriétaires voisins. Pour les gros chantiers, on a même parfois installé une voie ferrée temporaire pour transporter les matériaux.

Pont ferroviaire sur la rivière Etchemin à Saint-Anselme

En vue de relier la nouvelle voie ferrée du Levis & Kennebec au réseau qui permettrait d'atteindre la côte du Maine aux États-Unis, il fallait franchir la rivière Etchemin à Saint-Anselme. Les plans d'ingénierie du premier pont ferroviaire érigé sur le site ont été élaborés en juillet 1874. D'une portée de 37,2 m et d'une largeur de 3 m, le pont avec tablier supérieur avait l'apparence d'une fine structure formée de membrures et de montants en fer forgé, consolidée par des pièces de bois triangulées sur chacune des faces. Quatre traverses de bois fixées à chacun des 13 points d'appui de la structure soutenaient les rails. Ce pont fut érigé en 1874 sur des culées de maçonnerie situées légèrement en amont de la structure actuelle. À l'occasion d'un coup d'eau sur la rivière, le pont s'écroula en 1900 ; les ruines des culées originales demeurent encore partiellement visibles. Un nouveau



Le pont utilisé pour la Cycloroute de Bellechasse a été construit en 1900 par le Québec Central. Photo : SHB 2013.



En 1874, la compagnie Lévis & Kennebec Railway a fait préparer les plans du premier pont ferroviaire érigé au-dessus de la rivière Etchemin à Saint-Anselme. Les membrures métalliques étaient étayées de pièces de bois. Le pont avait une envergure de 37 m. Il a été emporté lors d'une crue des eaux en 1900 et remplacé par la structure actuelle. Plan original : BAnQ E25S105SS4D324-331. Photo : SHB 2016.

pont beaucoup plus résistant fut construit à faible distance par le QCR, ses convois continuant de circuler sur un pont de bois temporaire.

Le pont actuel est constitué de trois parties ou travées distinctes. La portion centrale est de type avec tablier inférieur en acier (partie structurale visible), d'une longueur de 46,95 m et d'une largeur de 6,8 m, qui repose sur deux piles avec fûts en maçonnerie de pierre. Aux extrémités, on retrouve deux segments de pont constitués de poutres d'acier jumelles de respectivement 9,1 et 12,5 m de longueur ; ces poutres reposent sur des culées pleines en béton et sur les piles de maçonnerie. Au total, le pont mesure 65,55 m de longueur. Après la fermeture du tronçon du Québec Central en 2008, la structure a été intégrée à la Cycloroute de Bellechasse. Le pont appartient au ministère des Transports du Québec qui en fait l'inspection chaque année. Cet ouvrage s'avère la plus vieille structure du genre sur la rivière Etchemin, puisque le pont routier Morissette à Saint-Anselme n'a été érigé qu'en 1920 et le pont Taschereau à Saint-Malachie ne fut construit pour sa part qu'en 1922.

Un train au beau milieu du lac Beaumont à Saint-Charles

La ville de Québec constituait la destination ou le point de départ de la majorité des voyageurs et des marchandises qui circulaient sur le territoire de Bellechasse, en empruntant les lignes aménagées par le Grand Trunk jusqu'à sa gare de Tibbits Cove (Quebec South) ; là, un traversier terminait le périple. Voulant



Les plans de construction d'un embranchement entre Saint-Charles-de-Bellechasse et la nouvelle gare de l'Intercontinental, située à la traverse de Lévis, prévoyaient traverser le lac Beaumont en son milieu afin de réduire les coûts. Ils auront néanmoins doublé à la fin du projet à cause des expropriations requises à Lévis. Le lac est encore séparé en deux par une jetée. Plan original BAnQ E25S105SS4D783. Photo : SHB 2016.

établir un lien plus direct avec Lévis pour les trains allant vers l'Est, afin d'éviter un long détour d'une heure par Charny (Chaudiere Curve) pour se rendre au terminal de Quebec South à Lévis, le Chemin de fer Intercolonial a entrepris vers 1883 la construction d'une voie presque linéaire, dont une section constituait un défi peu commun, soit la traversée du lac Beaumont. Cet axe croisera un peu plus loin une voie qui sera construite entre Carrier et Lévis par le QCR, jusqu'à une jonction appelée «Harlaka», d'où ses convois pourront atteindre la gare lévisienne de l'Intercolonial.

Le lac Beaumont est situé dans la municipalité de Saint-Charles-de-Bellechasse et fait partie de la Plée de Saint-Charles, qui est une zone de tourbières juste en bordure de la grande Plée Bleue sise plus à l'ouest. La partie ouest du lac est un site de villégiature depuis le début des années 1960. Avec une longueur de 1,2 km et une largeur de 400 mètres, le lac a une superficie totale de 50,4 ha, dont 18,5 ha pour la partie ouest et 31,9 ha pour la partie est. Les sols autour du lac sont de nature organique sur une profondeur moyenne de 90 cm pour le secteur nord et de 75 cm pour le secteur sud.

Le secteur comporte de grandes étendues de tourbières peu propices à l'érection d'une voie ferrée solide et stable. Les préoccupations environnementales de l'époque n'interdisant aucune prouesse, il fut convenu de faire passer la voie ferrée au milieu du lac Beaumont en édifiant un remblai de roche de plus de 500 m de longueur. Plusieurs cultivateurs des environs ont alors tiré profit de cette occasion pour



La jetée du lac Beaumont repose sur une couche de tourbe compressée, ce qui la rend parfois instable et oblige les convois à circuler lentement pour éviter les déraillements. Photo : SHB 2015.

se débarrasser de la roche arrachée de peine et de misère au sol de leur terre. La livraison s'effectuait avec un tombereau à cheval. Chaque voyage contribuait à compacter davantage l'épaisse couche de tourbe sous l'assise de la voie.

Inaugurée en 1884, cette voie a été surélevée au fil des ans et elle a régulièrement nécessité l'ajout de ballast pour compenser les fluctuations verticales causées par les conditions climatiques. À la fin, les travaux auront coûté autour d'un million de $, soit le double des crédits anticipés, surtout à cause des énormes frais d'acquisition des droits de passage pour atteindre le site actuel de la traverse de Lévis. À l'intérieur de la ville de Lévis, la nouvelle ligne devait traverser un tissu urbain dense, passant souvent à proximité de bâtiments existants.

Cet embranchement ne sert plus guère aujourd'hui qu'à desservir la raffinerie de l'arrondissement Saint-Romuald à Lévis, avec des trains qui se dirigent soit vers l'est ou soit vers Montréal, au moyen du triangle de jonction aménagé à l'entrée ouest de Saint-Charles-de-Bellechasse. L'état de la voie oblige les trains à y circuler à très basse vitesse pour éviter les risques de déraillement.

Viaduc à Saint-Malachie

La ligne du National Transcontinental, implantée sur le versant sud de la rivière Etchemin, devait obliquer vers le nord en direction du Témiscouata. La compagnie avait d'abord choisi d'effectuer la traversée de la rivière au sud de l'embouchure de la rivière des Abénaquis ; comme la rive nord compte une trentaine de mètres de plus en altitude, il a plutôt fallu effectuer un détour d'une dizaine de kilomètres pour gravir les approches du massif montagneux. Le nouveau tracé devait cependant surplomber deux routes implantées de chaque côté de la rivière, tout en conservant une pente de 0,2 degré et des courbes acceptables.

Un imposant ouvrage de génie de plus d'un kilomètre de longueur fut donc érigé pour permettre au train de franchir la vallée de la rivière, en aval de Saint-Malachie. L'œuvre comptait deux viaducs en béton, à peine assez larges pour autoriser le passage d'un véhicule à la fois sur la rue Principale et sur le rang Longue-Pointe, un pont en acier de 130 m de long, et un énorme remblai réunissant ces trois structures. Les travaux furent amorcés en 1907, se poursuivirent durant tout l'hiver, et furent terminés en 1908, avec la pose des poutres d'acier et des rails et le remplissage de l'immense remblai en forme de fer à cheval.

Les coûts du projet étaient évalués à l'avance pour fins de soumissions : superficies à déboiser, superficies d'extraction de matériaux, volumes d'excavation, longueur de fossés, volumes de béton et de maçonnerie, nombre de traverses, longueur de rails, dimensions des ponts, etc. Les quantités étaient déterminées avec soin, auxquelles on appliquait un coût unitaire et des frais accessoires.

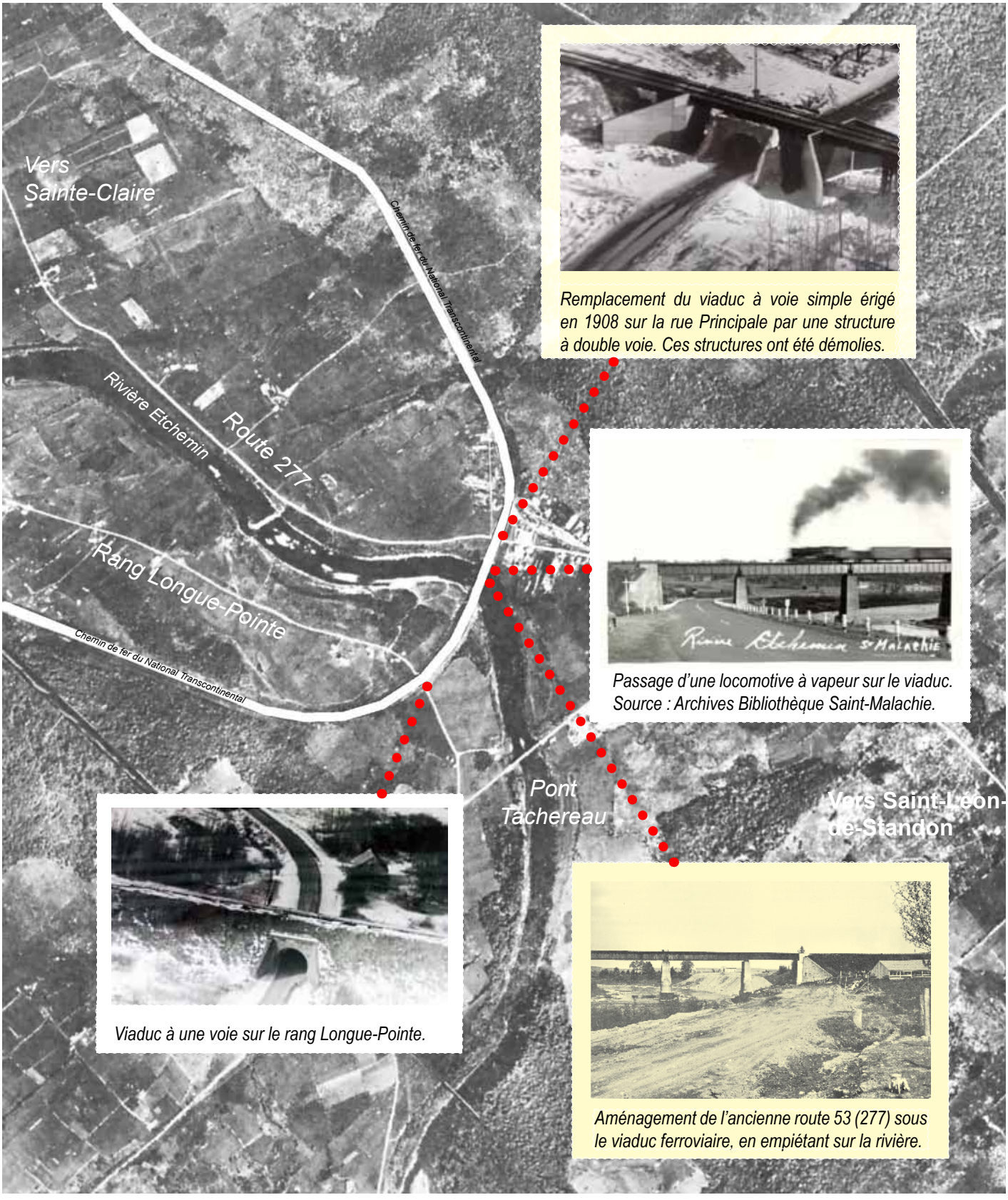
Pour faciliter les travaux, des structures temporaires ont été construites en bois rond, puis enterrées par la suite, formant un très long remblai de gravier disposé en forme d'un élégant arc de cercle ; cet ouvrage per-



Le pont temporaire érigé durant l'hiver 1907-1908, photographié avant l'ajout de remblais. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Les coffrages des piles et des culées sont montés en 1907 et le béton est coulé avant l'hiver. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Remplacement du viaduc à voie simple érigé en 1908 sur la rue Principale par une structure à double voie. Ces structures ont été démolies.

Passage d'une locomotive à vapeur sur le viaduc. Source : Archives Bibliothèque Saint-Malachie.

Viaduc à une voie sur le rang Longue-Pointe.

Aménagement de l'ancienne route 53 (277) sous le viaduc ferroviaire, en empiétant sur la rivière.

Vue aérienne de l'ouvrage de Saint-Malachie et de ses composantes. Photo aérienne de base : collection Marc Carette 1908. Photos aériennes obliques : inventaire aérien du patrimoine. BAnQ.



Les remblais sont commencés dès 1907 en utilisant des wagons sur rails et le cheval. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Ciment, gravier et pierre concassée sont mélangés avec une bétonnière à vapeur en 1907. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Une petite locomotive tire des wagons verseurs pour terminer le remblai en 1908. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Une grue sur rails installe les poutres d'acier sur les structures de béton en 1908. Photo : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.

mettait au train de gravir la pente et d'effectuer en douceur un changement de direction de 180 degrés, tout en enjambant les obstacles. Une voie ferrée temporaire d'une longueur de cinq kilomètres fut alors aménagée en direction de Springbrook pour y puiser dans les énormes dépôts glaciaires de sable et de gravier.

Au-dessus de la rivière, le pont à poutres latérales d'acier et à tablier supérieur d'une longueur de 130 m comptait cinq travées, soit deux courtes placées aux extrémités et trois longues au centre ; ces poutres reposaient sur des culées pleines en béton et s'appuyaient sur trois hautes piles également en béton. Les remblais furent créés par l'addition de milliers de voyages de matériaux transportés par des voitures sur rail tractées par un cheval, et plus tard, par des wagons tirés par une petite locomotive à vapeur. Une grue sur rails géante a servi à placer les énormes poutres d'acier en 1908.

Par la suite, deux modifications furent apportées à l'ouvrage, soit l'aménagement de l'ancienne route 53 (aujourd'hui 277) sous la dernière travée du pont, en bordure de la rivière, et le remplacement du viaduc de la rue Principale par une structure permettant le passage de deux véhicules. Après l'abandon du service ferroviaire, le pont en métal a été jugé non sécuritaire et le Canadien National l'a démantelé vers 1990, laissant les piles en place jusqu'en 1995, avant de les faire disparaitre à leur tour. Les deux viaducs en béton furent également démolis, même si l'un venait à peine d'être construit. Les matériaux de remblais furent récupérés par la suite, faisant apparaitre les pièces de bois qui avaient été ensevelies cent ans plus tôt.

Les courbes en fer à cheval aménagées à Saint-Malachie et à Sainte-Claire se révèleront particulièrement difficiles à entretenir durant la période d'exploitation du tronçon Monk. Elles ralentiront la progression des trains et favoriseront l'accumulation de neige aux approches. Aujourd'hui, plus rien dans le paysage ne permet de témoigner de l'ampleur de cet ouvrage.

Viaduc sur l'Abénaquis

La traversée de la vallée de la rivière des Abénaquis à Sainte-Claire par la ligne du National Transcontinental posait un défi en raison de sa grande largeur et de son impressionnante profondeur. Depuis Abénakis jusqu'à Armagh, on mesure une inclinaison d'environ un mètre par 220 m parcourus, soit quelque 0,2 degré. Construit en 1912, ce pont d'acier constitue un excellent belvédère pour observer la vallée.

Ériger un viaduc aussi important n'était ni un exploit ni un précédent. Pensez au viaduc de Cap-Rouge, voire au pont de Québec, tous deux construits à la même époque. Les anglophones désignaient ce genre de structure par le mot « trestle ». Or les gens d'ici entendaient trécel, ou tracel, d'où l'appellation populaire qui est restée.

Ce pont en acier avec tablier supérieur compte trois travées composées de deux poutres latérales de 19,14 m, placées à chaque extrémité, et de deux poutres latérales centrales de 31,32 m. Elles reposent sur des culées pleines en béton aux extrémités et s'appuient sur deux hautes piles également en béton, avec fût et chevêtre (appareil d'appui des poutres d'acier au sommet des piles). L'ouvrage mesure 85,55 m hors tout, avec un tablier en bois de 69,6 m sur 4 m de largeur. Une grue géante sur rails a servi à l'installation des poutres d'acier. Durant la Guerre 1939-45, un gardien de sécurité y était affecté jour et nuit puisque des convois militaires y passaient régulièrement.



Le viaduc qui surplombe la rivière des Abénaquis offre une vue splendide sur la vallée, mais sa structure reste peu visible. SHB 2013.

Viaduc d'Armagh

En 1908, la compagnie National Transcontinental a construit ce viaduc en béton afin de permettre au train de franchir la profonde vallée de la rivière Armagh, sans avoir à y ériger une coûteuse structure métallique. Le ponceau se situe à environ 500 m en amont du barrage des chutes d'Armagh. La disponibilité d'immenses bancs de sable et de gravier à proximité contribuait à ériger à moindre coût un remblai de grand gabarit au-dessus du viaduc.



Entrée aval du viaduc de la rivière Armagh avec la passerelle et le plan d'eau. SHB 2013.



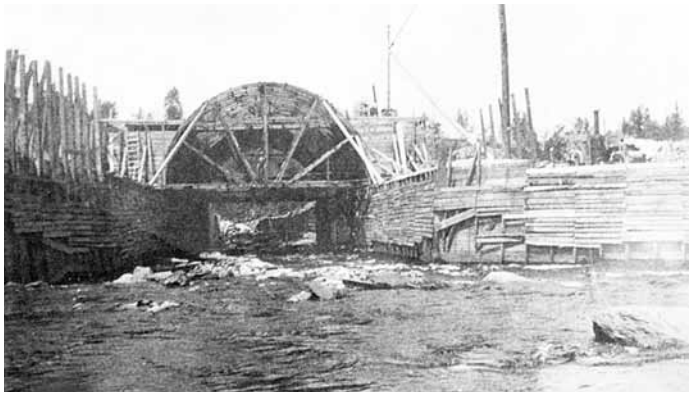
Une rare image montrant un train à vapeur en marche au-dessus du viaduc de la rivière Armagh. Vidéo : Émilienne Roy Vallières 1911-2004.

Le remblai d'environ quinze mètres de hauteur permettait aux trains de circuler à près de 30 m au-dessus du niveau de la rivière, une hauteur suffisante pour conserver la pente de la voie ferrée. La structure voûtée en béton mesure 66,4 m de longueur, 12,2 m de hauteur et 13 m de largeur. Une passerelle piétonne suspendue à l'intérieur du viaduc permet aujourd'hui de la traverser pour en découvrir les deux côtés. Ce viaduc constitue un ouvrage où le souci d'esthétisme a inspiré les constructeurs.

L'érection d'un tel ouvrage en 1907-1908 a nécessité la préparation de formes en bois cintrées. Le béton était fabriqué sur place à l'aide de bétonnières à vapeur qui demandaient beaucoup d'efforts manuels. Par la suite, la construction de l'immense remblai a exigé l'apport de milliers de voyages de matériaux de remplissage transportés par des wagons à bascule ou par des voitures à cheval. Maintenant plus que centenaire, il résiste bien au temps et fait figure de structure identitaire dans le Parc des chutes d'Armagh.



Chantier du viaduc d'Armagh en 1908, avec l'érection du remblai par tombereau à cheval. Source : Collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.



Coffrages arqués du viaduc d'Armagh en 1908, Source : Collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.

Viaduc de la rivière du Pin à Armagh

La vallée de la rivière du Pin située dans la municipalité d'Armagh est elle aussi assez profonde et large ; son franchissement par le chemin de fer du National Transcontinental a nécessité l'érection d'un ouvrage d'importance en 1912, soit un pont acier-bois à tablier supérieur sur culées pleines en béton, mesurant 99,76 m de longueur par 4,82 m de largeur. Les deux piles comportent fût et chevêtre. Le pont permet aujourd'hui aux véhicules récréatifs de circuler à partir du parc des chutes d'Armagh jusqu'à Saint-Euphémie et même au Témiscouata.

Le viaduc n'était pas utile que pour le passage des trains. Malgré les interdictions, Louis Vézina et son fils Philippe aimaient bien l'emprunter pour atteindre le haut de la terre familiale où se trouvait une partie de leur troupeau laitier. Un beau jour, Philippe se fit surprendre au milieu du viaduc alors qu'un train arrivait à toute vapeur. Il n'eut pas le temps de compléter la traversée, mais il a pu se mettre à l'abri du train sur une extension aménagée au milieu du tablier de la structure.



Vue du viaduc de la rivière du Pin à Armagh à partir de la rive est. SHB 2012.

Le matériel roulant

La petite histoire des chemins de fer bellechassois serait incomplète sans évoquer le matériel roulant et les équipements ou immeubles associés à l'exploitation des voies ferrées. À l'exception d'une locomotive industrielle basée pendant une courte durée à Saint-Vallier en 1909, aucun équipement roulant n'a été affecté spécifiquement au réseau régional, puisque les trains n'ont toujours fait que passer sur le territoire de la MRC de Bellechasse ; de nombreux wagons y ont occasionnellement été stationnés durant quelques jours ou quelques semaines pour livrer ou charger des marchandises, avant d'être ramassés et dirigés vers une gare de triage pour être incorporés dans des trains allant vers diverses destinations.

Il est facile d'imaginer qu'entre 1855 et aujourd'hui, bien des modèles d'équipements roulants composés de locomotives et de wagons ont sillonné les voies ferrées de Bellechasse, lesquelles se sont fait de fidèles vitrines de l'évolution du secteur des transports ferroviaires. Quelques musées en ont conservé des spécimens et seuls les passionnés du rail peuvent se retrouver dans la nomenclature et la chronologie des modèles utilisés sur une période de plus de 160 ans.



Locomotive à vapeur au bois 2194 utilisée par le Grand Trunk au 19e siècle. Photo : MSTC, collection CN, image no. CN003847.

Placées en tête du train ou parfois insérées au milieu d'un convoi, les locomotives fournissent l'énergie motrice et souvent aussi, le chauffage, la vapeur et l'électricité requis par les wagons. La nature, la puissance et le type de locomotive ont varié selon la période, les charges tirées et l'énergie utilisée. Parmi les véhicules non motorisés, on distingue les voitures de passagers, divers modèles de wagons, sans oublier les wagons de queue qui méritent une mention spéciale à cause de leur rôle légendaire.

Locomotives

Pour simplifier les choses, trois catégories de locomotives ont pu être observées sur les voies ferrées de Bellechasse : les locomotives à vapeur chauffées au bois, les locomotives à vapeur alimentées au charbon et enfin, les locomotives actionnées par un moteur diesel-électrique. Chaque type d'engin exigeait un approvisionnement en carburant et en eau. On distingue aussi les catégories de locomotives par le nombre et la dimension de leurs grandes roues motrices et par leur puissance. Au fil des ans, les locomotives ont pu tirer de plus en plus de wagons, mais elles ont en même temps gagné en poids, nécessitant le renforcement des infrastructures, rails et ponts.

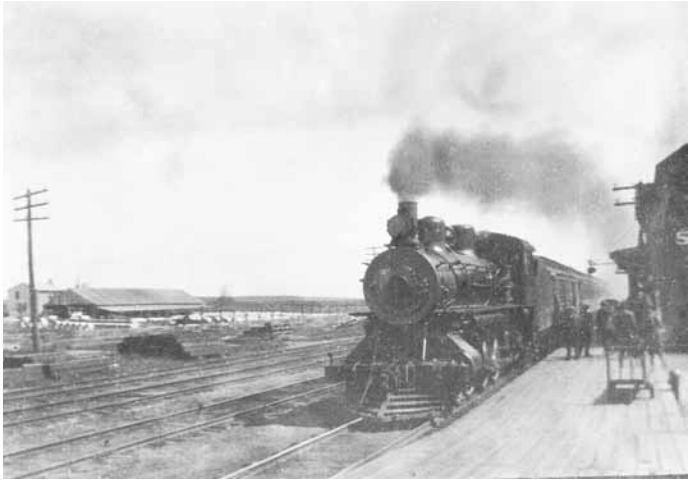
Les locomotives à vapeur qui utilisaient le bois comme combustible pour chauffer leur chaudière ont essentiellement été en usage sur le tronçon opéré par le Grand Trunk au cours du 19e siècle. Elles obligeaient l'ajout d'un wagon (tender) pour transporter une grande quantité de bois de chauffe et de l'eau, afin de limiter le nombre d'arrêts à des stations d'approvisionnement et d'augmenter le rayon d'action des trains. Tout le long de la voie ferrée, plusieurs cultivateurs ont ainsi pu trouver un marché inespéré pour écouler leur bois de chauffage et en tirer un revenu d'appoint. Le bois était entreposé dans de grands hangars construits aux gares les plus importantes ; les locomotives devaient

renouveler leur réserve tous les 50 kilomètres. C'est ce qui explique que les stations de Saint-Charles-de-Bellechasse et de Saint-Vallier se soient vu attribuer une vocation particulière qui permettait de créer des emplois ; toute la manipulation du bois se faisait manuellement. Par la même occasion, il fallait aussi remplacer l'eau qui s'échappait en vapeur ; ces stations étaient dotées de réservoirs d'eau alimentés par des sources locales. Ces locomotives avaient la mauvaise habitude de cracher des étincelles, occasionnant des feux le long des voies au cours de la belle saison. Des pare-étincelles ont permis de corriger cet inconvénient, sans toutefois éliminer les risques d'incendie.

> «*Au cours de l'hiver 1877-1878, le Grand Tronc brûlera plus de 50 000 cordes de bois pour alimenter ses locomotives dans la seule division de l'est, entre Acton Vale et Saint-Pascal-de-Kamouraska. Les compagnies sont très strictes : pas de bois tordu ou noueux, rien que des arbres en croissance, avec leur écorce. Les seules essences permises sont le noyer, le chêne blanc, l'érable, le hêtre, le bouleau, le charme de Caroline, le mélèze, la pruche, le frêne blanc et l'orme liège. Cette prodigieuse demande contribuera fortement à écimer les forêts québécoises de feuillus nobles.* » REFORD, Alexander. Au rythme du train 1959-1970. Les Publications du Québec 2002.

Quand le charbon extrait des mines de la Nouvelle-Écosse est devenu plus accessible vers 1876, le chemin de fer Intercolonial a commencé graduellement à remplacer le bois par ce combustible plus efficace et plus facile à manipuler. Du coup, l'autonomie des locomotives a plus que doublé, passant à 130 ou même 160 kilomètres. Après l'acquisition des voies du Grand Trunk en 1879, l'Intercoloniale a abandonné le hangar à bois de Saint-Charles-de-Bellechasse et remplacé celui de Saint-Vallier par une tour à charbon munie de godets qui autorisaient un chargement rapide des « tenders » accrochés aux locomotives. En septembre 1909, une petite locomotive à quatre roues motrices de 36 pouces (91 cm) fut en service à la gare de Saint-Vallier, probablement pour manœuvrer les wagons transportant des matériaux pour la construction du National Transcontinental. Appartenant à F. H. Hopkins de Camp Silford Ont., elle était de marque « Irvine and Morrison » construite par Vulcan, série 1351.

Inventée dans les années 1920 et implantée jusque dans les années 1950, la technologie des locomotives diesel électriques est venue remplacer les bruyantes et très polluantes locomotives à vapeur. Le moteur diesel actionne un puissant alternateur qui crée le courant électrique servant à alimenter les moteurs de traction. En Europe ou sur certaines lignes américaines munies d'un réseau de distribution d'électricité, ce sont des caténaires qui alimentent les engins en énergie. Avec l'avènement du diesel, certains moteurs furent installés sur des voitures circulant sans locomotive, appe-



Locomotive à vapeur chauffée au charbon à la gare de Saint-Charles-de-Bellechasse en 1919. SHB.



Locomotive diesel électrique, fabriquée à Montréal en 1953, en route pour Saint-Anselme. Photo : BAnQ E6 S7 SS1 P95664.

lées automotrices, « dayliners » ou « Budd » du nom du fabricant ; elles ont rendu de fiers services pour transporter des passagers, du courrier et des petites marchandises d'une gare à l'autre de façon efficace, fiable, sécuritaire et économique. Ces autorails diesel qui furent longtemps en service sont en voie de disparition.

Voitures de passagers

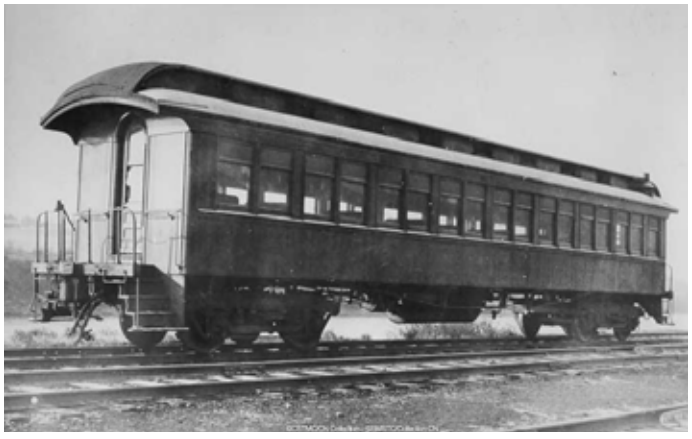
Dans le secteur ferroviaire, les « voitures » désignent les véhicules qui sont destinés au transport collectif de personnes ; ces trains de passagers à voitures multiples sont remorqués par une locomotive. En Amérique du Nord, les rames de voitures sont habituellement à compartiment unique et comptent de 44 à 68 sièges ; des passerelles protégées permettent le passage des voyageurs d'une voiture à l'autre, même quand le train est en mouvement. Ces trains peuvent transporter un volume élevé de passagers avec rapidité et fiabilité sur de longues distances, peu importe les conditions climatiques.

Les trains de passagers sont constitués d'une locomotive et d'une rame de 3 à 10 voitures. Plusieurs types de voitures spécialisées sont maintenant exploités par VIA-Rail au Canada : voiture-coach, voitures-Club 50 sièges avec cuisinette, voitures-lits avec 10 couchettes superposées, voitures-service (salon, bagages, bureau, cuisinette), voitures restaurants 48 sièges, voitures observation à deux étages, fourgons à bagages et voitures panoramiques de queue. Autant les premières voitures non chauffées et peu confortables que les voitures luxueuses qui formaient les légendaires trains transcontinentaux ont pris le chemin des musées ou furent vendues pour la ferraille.

Wagons de chemin de fer

Les wagons, autrefois appelés « chars », un anglicisme inspiré du mot « cars », désignent les véhicules destinés au transport des marchandises et qui ne peuvent se déplacer sans être tractés par une locomotive. Sur les rails du CN, plusieurs modèles de wagons, ayant souvent des fonctions spécialisées, ont sillonné et traversent encore régulièrement le territoire de la MRC de Bellechasse. Un jour ou l'autre, les résidents ont pu observer différents types de wagons : fermés à marchandises, porte-conteneurs, citernes, silo, trémie ouverte à charbon ou à engrais, frigorifiques, porte-automobiles, à produits forestiers, à papier journal, céréalier, à copeaux de bois, à métaux et minéraux, plate-forme, poste, chasse-neige, grue, cuisine, hébergement de chantier, surbaissé, surdimensionné, vrac, trémie, toit ouvrant, bétaillier, porte-grumes, machines d'entretien des voies (soudage des rails, changement des traverses, ajout de ballast, militaire, etc.)

Certains de ces wagons ont une histoire propre à leur passage dans Bellechasse. Par exemple, certains résidents ont pu observer en novembre 1934 des grues à Saint-Charles-de-Bellechasse qui étaient venues pour



Voiture de passagers no. 3202 utilisée pour trajets de jour de 1919 à 1963 par le CN. Source : MSTC collection CN, image no. : CN002700.



Wagon-charrue du CN utilisé en 1993. Source : MSTC collection CN, image no. : CN055203.

déplacer une immense citerne d'eau vers Saint-Vallier. Une fausse manœuvre les a fait trébucher avec leur précieuse cargaison, un peu après la station de La Durantaye, bloquant le passage pendant de longues heures.

Autre fait cocasse, nombreux sont les wagons qui affichent les œuvres d'artistes anonymes sous la forme de graffitis ; ceux-ci prennent plaisir à les voir voyager et être admirés dans l'espace public à travers le pays. Mentionnons enfin que le réseau ferroviaire accueille à l'occasion des wagons privés qui appartiennent à des entreprises manufacturières ou minières ou d'autres qui sont identifiées au nom d'entreprises ferroviaires lointaines qui bénéficient de services de transport et d'entreposage offerts par le CN. Nombreux sont les wagons appartenant à compagnies américaines qui circulent sur la voie ferrée du Canadien National dans Bellechasse. Ce transporteur possède en effet plusieurs lignes ferroviaires aux États-Unis.



Wagon à marchandises largement utilisé par le CN en 1945. Source : MSTC collection CN, image no. CN004330.



Wagon-citerne dont l'utilisation soulève des craintes depuis la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic le 6 juillet 2013. SHB 2015.

Fourgons de queue (cabooses en anglais)

Pendant longtemps, les fourgons de queue caractérisés par leur architecture typique marquaient la fin des convois de marchandises. Ils étaient munis d'un habitacle d'observation (ou coupole) situé sur le dessus du toit, donnant une vue sur l'ensemble du convoi. Ils étaient occupés par un agent qui manœuvrait le serre-frein du wagon et opérait manuellement les aiguillages après un changement de voie.

Les employés travaillant sur le train pouvaient s'y reposer. Avec l'automatisation des commandes et la libération de la règlementation, les fourgons de queue ont disparu du paysage ferroviaire au cours des années 1980, pour être remplacés par un minuscule dispositif de fin de convoi. Au bénéfice des usagers, la Cycloroute de Bellechasse a installé deux abris qui rappellent la forme de ces fourgons, l'un à Saint-Malachie et l'autre à Saint-Nérée-de-Bellechasse.

Le Musée ferroviaire canadien situé à Saint-Constant en Montérégie, connu sous le nom d'Exporail, présente un exemplaire de cet objet dans sa collection accessible au public.



Fourgon de queue utilisé par le CN en 1946. Source : MSTC collection CN, image no.: CN004379.

Les infrastructures accessoires

L'exploitation d'un chemin de fer nécessite la mobilisation d'une multitude d'équipements et d'immeubles qui complètent les emprises et les voies ferroviaires pour assurer une transition efficace des trains de passagers et de marchandises. Afin d'améliorer la compréhension du présent ouvrage, il est opportun de définir les principales fonctions de ces équipements. Malheureusement, ils sont pour la plupart disparus du paysage dans la MRC de Bellechasse.

– les gares : stations d'arrêt et d'entretien d'un train, mais aussi bâtiments d'accueil des passagers et des marchandises qui abritent le bureau administratif servant à la vente de billets, la collecte des redevances, la gestion des communications et parfois, le logement du personnel, dont le chef de gare. Sur les 21 stations décrites plus loin, aucune n'a résisté au vent de rationalisation des réseaux ferroviaires.

– les abris ferroviaires : petits bâtiments localisés en bordure de voie servant à l'entretien et à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. On y entreposait les draisines, les outils, les pièces de rechange, certains équipements électroniques, etc.



Arrivage et inspection des fraises à l'entrepôt de la Coopérative des producteurs de fraises de La Durantaye pour expédition par train à Montréal en 1949. BAnQ E6,S7,SS1,P69963.

– draisines : petits véhicules motorisés ou à traction manuelle qui ont été utilisés par les cantonniers dans leurs déplacements sur une voie ferrée.

– les voies d'évitement et voies de dépassement : voies ferrées parallèles à la voie principale utilisées pour le dépassement ou la rencontre de convois, le transbordement de marchandises ou le remisage de wagons. Les deux qui restent sont situées vis-à-vis du cœur de Saint-Charles-de-Bellechasse et à la sortie de Saint-Vallier. Auparavant, presque toutes les gares avaient une voie d'évitement pour stationner les wagons afin qu'ils soient déchargés ou remplis de marchandises.

– les gares de triage : ensemble complexe de voies interconnectées permettant l'entreposage des wagons et la formation des trains selon la nature des marchandises et leur destination. La plus rapprochée de la MRC de Bellechasse se situe dans l'arrondissement de Charny à Lévis, connue sous le nom de « Joffre ».

– les terminaux de transfert intermodal : permettent le transbordement des marchandises du bateau ou de remorques au train ou inversement. Les terminaux majeurs du genre au Québec sont situés à Montréal.

– les sites de manutention des véhicules automobiles. Les deux seuls situés au Québec se retrouvent à Montréal et dans l'arrondissement de Charny à Lévis.

– le dépôt : atelier d'entretien du matériel roulant. On n'en retrouve plus qu'à Montréal.

– les entrepôts : lieu où les marchandises sont remisées en attendant leur embarquement ou leur récupération par les destinataires. Ils pouvaient se retrouver à même les gares dites combinées ou être aménagés dans un bâtiment distinct. Ils ont tous disparu dans la MRC de Bellechasse, à l'exception d'un ancien entrepôt coopératif situé à La Durantaye qui demeure inoccupé.

– les quais d'embarquement ou de transbordement : structures qui facilitent la manutention des marchandises et l'embarquement des passagers pour compenser la hauteur des wagons. Ces structures ont été emportées en même temps que les gares et les entrepôts ferroviaires dans Bellechasse.

– les réservoirs à eau et les silos à charbon : utilisés pour le ravitaillement des locomotives à vapeur en eau et en carburant (bois, charbon, mazout). Jadis implantés aux gares de Saint-Charles-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Armagh, Belval et Saint-Anselme, ces équipements ont disparu du paysage bellechassois.

– la signalisation : structures et affiches qui indiquent aux opérateurs les positions stratégiques le long de la voie, les vitesses à respecter, les droits de passage et les conditions de circulation du trafic.

– les équipements de communications : équipements filaires sur poteaux, optiques ou électroniques permettant d'alimenter en électricité certains accessoires et d'effectuer les échanges entre les trains, les gares, les équipements de signalisation et les centres de contrôle; servaient autrefois à l'acheminement des télégrammes et aux communications téléphoniques. On retrouve encore des poteaux soutenant de très nombreux fils en bordure des voies actives du CN.

– les ateliers de réparation : bâtiments linéaires ou en rayon permettant le remisage, l'entretien et la réparation des wagons et des locomotives. Des entreprises privées continuent d'offrir des services de réparation ou de rénovation dans la rotonde Joffre, construite en 1880 dans l'arrondissement de Charny à Lévis.



Pont tournant de la rotonde située dans l'arrondissement de Charny à Lévis, avec la locomotive diesel no. 1 du Québec Central. SHB 2013.

– le pont tournant : pont mobile monté sur un axe central permettant de retourner les locomotives ou de les aligner sur une voie ferrée particulière pour leur réparation ou leur entretien. Le plus rapproché se situe à Charny. Pendant un certain temps, il en existait un à Saint-Charles-de-Bellechasse appelé « White ».

– les aiguillages : permettent le changement de voies par intervention physique ou électronique. On n'en retrouve plus qu'à Saint-Charles-de-Bellechasse et Saint-Vallier, aux extrémités des voies de dépassement et dans le triangle d'interconnexion.

– les passages à niveau : facilitent la traversée des voies ferrées par des véhicules routiers. Comportent à l'occasion des feux automatiques et des barrières de sécurité qui se ferment lors du passage d'un train. Il en reste encore sur la route 279 et l'avenue Royale à Saint-Charles-de-Bellechasse, la route 281 à La Durantaye et la Montée de la Station à Saint-Vallier. On en compte plusieurs à caractère privé sur les fermes traversées par la voie du CN.

– les véhicules rail-route : camions, camionnettes et grues munies de deux systèmes de roues et permettant au personnel d'entretien de se déplacer sur les voies ferrées entre le passage de deux convois. Ils ont remplacé le cyclorail et surtout les mythiques draisines manuelles ou à moteur qui permettaient aux cantonniers de se déplacer sur la voie. Aujourd'hui, des véhicules « hybrides » circulent régulièrement sur les routes qui donnent accès à l'axe ferroviaire entre Saint-Henri et Saint-Vallier.

– les centres de contrôle : immeubles d'où se fait la surveillance de la circulation des convois. De nos jours, seul le centre de contrôle de Montréal veille sur les portions de voies qui traversent la MRC de Bellechasse. Les signaux de circulation, les aiguillages et les dispositifs de fonte de la neige sont contrôlés à distance et les chefs de train restent en contact par radio.

Les gares, des bâtiments identitaires

Les gares ferroviaires constituent des lieux d'arrêt pour les trains, tout comme les ports pour les bateaux et les aéroports pour les avions. Chaque gare exerce des fonctions générales, telles la montée ou la descente des passagers et la manutention des marchandises. À une certaine époque, elles servaient aussi à l'avitaillement des locomotives en eau et carburant, à l'affectation des cantonniers chargés de l'entretien des voies, aux communications téléphoniques et télégraphiques, aux transferts de train à une bifurcation ou une croisée de lignes et à la sécurité des convois en circulation.

La gare désigne autant le bâtiment d'accueil que l'ensemble des installations établies à un arrêt donné d'une ligne de chemin de fer. On parle de « gare de jonction » quand deux lignes ferroviaires s'y croisent, permettant un changement de direction ou de train. On distingue aussi les « gares de triage » caractérisées par leurs multiples voies d'évitement servant à la formation des trains, selon la destination des wagons, ou à leur stationnement temporaire. Enfin, on qualifie de « gare union » celles qui sont partagées par plusieurs entreprises ferroviaires. La langue française utilise parfois le mot « station » comme synonyme de gare ou d'arrêt de train, alors qu'en anglais ce terme englobe tous les types d'arrêts de train.

En milieu rural, comme c'était le cas dans la MRC de Bellechasse, les gares étaient généralement construites en bois avec un revêtement extérieur de bardeau, de planches à clin, de « papier brique », de brique ou, plus rarement, de pierre. Leur architecture variait d'une entreprise ferroviaire à l'autre, suivant des plans standardisés d'allure victorienne, avec larges débords de toit, cubicule d'observation du côté de la voie, petites tourelles ou autres éléments décoratifs associés à la période de construction. L'architecture unique des gares visait autant à leur donner un attrait visuel, qu'à fournir un point de référence pour les mécaniciens. Quand l'entrepôt était sous le même toit, on les appelait « gare combinée » par opposition aux gares simples quand l'entrepôt occupait un bâtiment séparé.

Au début des chemins de fer, les gares s'avéraient souvent le seul endroit où les résidents pouvaient trouver un télégraphe ou un téléphone en service. La plupart des stations comportaient un logement pour le chef de gare et sa famille. Le responsable de la station était une personne hautement considérée et occupait une position sociale élevée dans les petites communautés rurales. Il savait lire et écrire, en plus de parler les deux langues, l'anglais surtout, la langue des patrons et contremaîtres, celle aussi des fournisseurs étrangers avec qui les clients négociaient.

Au cours de l'hiver, toutes les gares étaient chauffées avec un poêle à bois, au charbon ou à l'huile pour assurer le confort des passagers et de leurs accompagnateurs, en attente d'un train pas toujours à l'heure. Dans les stations de moindre importance, le chef de gare n'était présent qu'en fonction des horaires de passage des trains. Seules les gares les plus importantes avaient du personnel qui soutenait le chef de gare pour fournir des services au matériel roulant, manœuvrer les aiguillages de la voie de dépassement, là où un train pouvait attendre le passage d'un autre convoi venant en sens inverse. Elles disposaient aussi d'équipes de cantonniers qui veillaient à l'entretien des voies, été comme hiver. Ces gares pouvaient compter une ou plusieurs voies d'évitement de longueurs variées où des wagons étaient stationnés pour être déchargés ou recevoir leur cargaison.

Le déclin du transport des personnes et l'abandon du convoyage des marchandises sur de courtes distances ont servi de prétexte aux entreprises ferroviaires pour cesser l'entretien des bâtiments vieillissants et de moins en moins utilisés. L'introduction des locomotives diesel électriques a mis fin aux multiples arrêts techniques en raison de leur plus grande autonomie. Le Canadien National s'est donc débarrassé de la plupart de ses gares, soit en les démolissant ou soit en les vendant à vil prix, avec l'obligation de les transporter à l'extérieur des emprises ferroviaires. Voilà pourquoi

il n'existe plus aucune gare en service dans la MRC de Bellechasse. Le train n'arrête plus sur ce territoire, sauf à Saint-Charles et à Saint-Vallier pour laisser passer un convoi plus rapide ou arrivant en sens inverse.

Parce qu'elles avaient valeur de symbole et qu'elles étaient souvent des bâtiments identitaires, au même titre que les églises et presbytères des villages bellechassois, il est apparu opportun de dresser un portrait des 21 gares et stations qui ont existé sur le territoire de la MRC de Bellechasse. Elles se retrouvaient le long des trois voies ferroviaires qui ont servi au transport des passagers et des marchandises depuis le milieu du 19e siècle jusqu'à ce jour : Grand Trunk (Intercolonial et CN), Québec Central et Canadien Pacifique, puis CN (National Transcontinental). Les caractéristiques de chaque gare sont uniques ; il faut retenir qu'elles ont varié dans le temps, selon l'évolution des besoins et des technologies. De plus, le nom de certaines gares a changé ou fut francisé au 20e siècle. Pendant longtemps, les horaires étaient publiés en anglais seulement, avec les noms de lieux adoptés par les compagnies ferroviaires.

Grand Trunk (Intercolonial après 1879 et Canadien National après 1923)

Dès 1855, on retrouvait quatre arrêts officiels sur le parcours bellechassois du Grand Trunk ; ils étaient désignés sous les noms de St Henri, St Charles (Junction), St Michel (La Durantaye) et St Valier (avec un seul L).

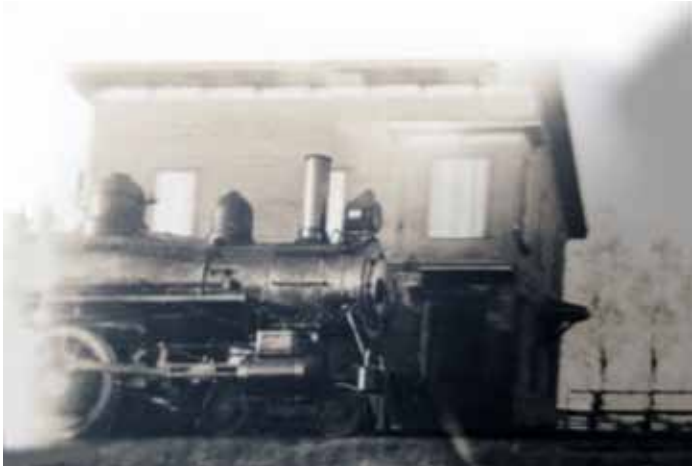
Les toutes premières gares auraient été aménagées dès 1855 par la compagnie GTR, mais pas nécessairement dans chacune des quatre municipalités traversées par la voie ferrée reliant Charny à Montmagny. Modestes au début à cause du faible achalandage et des ennuis financiers de l'entreprise, elles ont été agrandies ou remplacées plus tard par des bâtiments répondant mieux aux besoins croissants, soit après que la voie soit étendue jusqu'à Rivière-du-Loup en 1860, puis raccordée au réseau de l'Intercolonial en 1879.

St Henri (Carrier)

Malgré les noms de « St Henri ou St Henry » donnés à cette gare lors de son implantation, elle n'a jamais été localisée sur le territoire de la municipalité de Saint-Henri, mais plutôt sur celui de la paroisse Notre-Dame-de-la-Victoire, aujourd'hui Pintendre, l'un des dix arrondissements de la ville de Lévis, dont le centre se trouve à 8 km au nord. Dès 1855, les résidents de Saint-Henri ont bénéficié d'un accès privilégié au chemin de fer du GTR ; un tout petit bâtiment servait alors de gare sur un emplacement situé un peu avant les limites nord-ouest de Saint-Henri.

C'est à ce même endroit qu'en 1873 une portion de la voie du Levis & Kennebec Railway, joignant le village de Saint-Henri à la gare St Henry, a croisé celle du Grand Trunk allant vers Montréal et le Bas-du-Fleuve. La gare de St Henri prend alors le nom de « St Henry Junction ».

La gare fut désignée plus tard sous le nom de « Carrier-Jonction », en l'honneur du premier maire de Lévis, Louis Carrier. Le bâtiment de deux étages et à plan carré était doté d'un cubicule en façade. Jusqu'en 1962, cette gare a connu une grande prospérité, avant de décliner rapidement et de perdre la desserte assurée par le CN et le QCR. Elle a ensuite été démolie et plus rien sur le terrain ne témoigne de son existence.



Locomotive à vapeur en face de la gare de Carrier ou St Henri. Source : collection Michel Tardif.

St Charles

Le terrain qui devait accueillir la gare du GTR a été donné par monsieur Hospice Ruel. Un premier bâtiment fut construit pour l'inauguration du tronçon en 1855. Une nouvelle gare de style victorien, plus grande et selon un plan en « L », fut érigée en 1880 par l'Intercolonial Railway qui venait d'acquérir la ligne menant de Charny à Halifax. Elle avait une architecture avec toit en mansarde, murs en brique rouge, deux galeries, trois perrons, 17 châssis et 7 lucarnes. Elle mesurait 6,7 m sur 16,8 m ; ses deux salles d'attente au rez-de-chaussée pouvaient accueillir plus de 200 personnes. Au second étage, un loyer hébergeait les employés de bureau. Elle fut démolie en 1987, après que les trains eurent cessé de s'y arrêter.

En 1884, la gare de St Charles est devenue une gare de jonction et fut renommée « St Charles Junction », avec l'ajout d'un embranchement qui permettait aux convois venant de l'Est de se rendre directement à Lévis, au lieu de faire un détour par Charny. Cette voie est encore le seul accès ferroviaire pour la raffinerie située à Lévis.

Cette gare a déjà compté sept voies d'évitement et fut un temps la plus grosse sur le territoire de la MRC de Bellechasse. Jadis, on y retrouvait aussi un hangar d'une longueur de 91 m qui servait à l'entreposage des marchandises en transit. Jusqu'à l'avènement des locomotives diesel, un réservoir à eau flanqué d'un énorme tas de charbon occupait aussi le site. La station était même pourvue d'un appareil servant à retourner les engins. Aujourd'hui, le site de cette ancienne station du CN se limite à une longue voie d'évitement de 1,9 km, permettant la rencontre de convois moyens, une petite voie de stationnement, de même qu'une voie d'évitement désaffectée.

St Michel (La Durantaye après 1910)

Cette gare a été établie en 1855 dans la municipalité de Saint-Michel-de-Bellechasse, sous le nom de « St Michel », puisqu'elle se situait alors sur son territoire. Avec les années, un noyau villageois s'est développé tout autour et fut appelé « St Michel Station » pour le distinguer du cœur du village. Ce n'est qu'après 1910 que le nom de la gare est changé pour « La Durantaye », à la suite de la création de cette municipalité.

La gare était un bâtiment de bois d'un étage et demi muni d'un toit à deux versants. La façade comportait un mur pignon ; elle abritait le bureau du chef de gare et la salle d'attente au rez-de-chaussée. Autour de 1904, elle sera agrandie et munie d'une fenêtre en baie en façade, dotée d'un entrepôt de 66 m^2 ; elle verra son accès et son stationnement améliorés à la suite de la donation d'un grand terrain par P.F. Lacroix.

Cette gare possédait une voie de dépassement d'environ 820 m de longueur, ainsi qu'une voie d'évitement permettant le chargement de produits agricoles. À cette fin, dans les années 1940, la Coopérative des producteurs de fraises de La Durantaye fit construire



La gare de Saint-Charles en hiver, unique avec son toit mansardé. SHB.



La gare de La Durantaye. SHB.

une bâtisse le long de la voie de desserte du chemin de fer pour faciliter la réception, l'inspection, l'entreposage et le chargement des petits fruits expédiés par wagons ordinaires ou réfrigérés. Une partie de ce bâtiment a survécu, fidèle témoin de la complicité du train et des producteurs agricoles de l'époque.

La gare de La Durantaye fut l'une des premières à être boudée par les trains de passagers dans le territoire actuel de la MRC de Bellechasse, comme en témoignent les horaires publiés et les demandes des conseils municipaux pour le rétablissement des arrêts de trains de passagers.

St Valier

Tous les horaires ferroviaires de l'époque désignaient cette gare sous le nom de « St Valier », avec un seul « l ». La gare « St Valier » était un bâtiment à plan en forme de « L », comportant deux étages, avec toit à deux versants droits symétriques. Le rez-de-chaussée accueillait la salle d'attente et le bureau du chef de gare ; ce dernier logeait au deuxième niveau. Un grand pare-soleil ornait la façade et un côté du bâtiment. Un cubicule permettait d'avoir une vue sur les trains qui se déplaçaient sur la voie principale, sur la longue voie d'évitement de 823 m et sur deux autres petits embranchements. Un entrepôt adossé à la gare facilitait le transit des marchandises.

Après l'installation de la gare au milieu du 19e siècle à 3,7 km du village, le lieu fut désigné sous le nom de « Saint-Vallier-Station ». Vers 1934, la gare fut équipée d'une citerne d'eau excédentaire à Saint-Charles et d'une tour à charbon. Une fausse manœuvre lors du transport du réservoir entraîne sa chute à La Durantaye sur une locomotive stationnée, provoquant un peu de tôle froissée. Entre 1943 et 1960, tous les convois tirés par une locomotive à vapeur y effectuaient un arrêt obligatoire pour se ravitailler en eau et en charbon, ce qui faisait travailler quelque 25 personnes. Ces activités ont pris fin avec l'avènement des locomotives diesel.



La gare de Saint-Vallier. SHB

À l'époque des trains à vapeur, la gare fut un lieu d'activité fébrile. Tout près de la gare, la coopérative agricole de Saint-Vallier avait son propre embranchement qui pouvait accueillir jusqu'à quatre wagons de marchandises. Aujourd'hui, il ne reste plus que la voie principale qui traverse Saint-Vallier d'est en ouest et le début d'une longue voie d'évitement de 3,84 km.

Quebec Central (LKR)

La ligne du Levis & Kennebec, achetée par le Quebec Central en 1881, comptait quatre gares sur le territoire actuel de la MRC de Bellechasse. Le QCR les désignait sous les noms St Henry Junction, St Henry Village, St Gervais et St Anselme, libellés en anglais.

St Henry Junction (Carrier)

Malgré le nom de « St Henri » donné à cette gare lors de son implantation en 1855 par le Grand Trunk, elle était plutôt localisée en dehors des limites de cette municipalité. En 1873, après l'aménagement du premier tronçon de sa ligne menant près du cœur du village, le LKR la désigna sous le nom de « St Henry Junction ». Le nom est demeuré après le parachèvement de la ligne reliant Lévis à Scott en 1875. Cette gare été exploitée jusqu'en 1881 par le LKR, puis par le QCR, figurant alors sur la carte des arrêts officiels sous le nom de « Carrier ou Carrier Junction ».

Le terminus initial de cette ligne à Lévis se trouvait tout près du carrefour de la route du Président-Kennedy et de la rue Saint-Georges. Plus tard, le QCR



Robert Mercier attend l'arrivée du train durant l'hiver 1943 à Saint-Henri. Source : collection Michel Tardif.



La gare de Saint-Henri. Source : TRAQ.

aménagera une voie partant un peu au nord de la gare de Carrier pour accéder à la gare de l'Intercolonial près de la traverse de Lévis. C'est à ce moment que le terminus situé à Lévis et les voies y conduisant seront démantelés. Une interconnexion avec l'embranchement de Saint-Charles sera alors aménagée sur le site appelé « Harlaka ».

Au début du 20e siècle, cette gare est devenue un lieu actif où les marchandises de toutes sortes y transitaient au profit des habitants des environs, dont une majorité de cultivateurs. On y retrouvait même une petite gare de triage d'une capacité de 16 wagons et un magasin général. En 1962, le déclin des activités ferroviaires provoqua la démolition de toutes les infrastructures et voies auxiliaires de ce hameau. Aujourd'hui, le site est occupé par le pont de la Cycloroute de Bellechasse, voisin du viaduc de la route du Président-Kennedy (route 173) ; ces deux structures surplombent la voie principale du CN qui traverse la ville de Lévis d'est en ouest.

St Henry Village

À l'inauguration de la ligne du LKR en 1873, la municipalité de Saint-Henri fut dotée d'une seconde gare modeste, d'abord appelée « St Henry Village », qui sera desservie après 1881 par le QCR.

Ce petit bâtiment fut plus tard remplacé par une gare plus vaste, caractérisée par un plan rectangulaire, avec cubicule en saillie ; un agrandissement adossé servait d'entrepôt. Son toit à deux versants droits différait de celui à large débordement des gares construites ailleurs. Une voie d'évitement sera implantée pour recevoir 13 wagons.

La gare située au cœur du village, rebaptisée « Saint-Henri » par le QCR, a été pendant longtemps en concurrence avec celle de Carrier qui avait le statut de gare de jonction, à seulement 4,6 km au nord. En 1978, ce bâtiment a été déménagé au 470, route Campagna (route 277) à Saint-Henri ; elle sert maintenant de résidence et conserve plusieurs de ses caractéristiques architecturales d'origine.

St Gervais

Dès l'aménagement en 1874 du tronçon de la ligne du LKR entre Saint-Henri et Saint-Anselme, une petite gare appelée « St Gervais » fut installée à son croisement avec le rang de la Montagne à Saint-Anselme, pour desservir les résidents et commerces de la municipalité de Saint-Gervais. Située à près de 11 km du noyau villageois, cette station ne pouvait cependant rivaliser avec celle de Saint-Charles-de-Bellechasse qui se trouvait à seulement 8 km au nord de l'intersection des Quatre chemins à Saint-Gervais. Selon un horaire ferroviaire de 1880, on pouvait se rendre de cette gare à Lévis en 50 minutes ou à Saint-Joseph-de-Beauce en 2 heures et 10 minutes.

Après 1881, le QCR pourrait avoir conservé cet arrêt de train pendant quelques années. Toutefois, une carte

ferroviaire publiée en 1906 n'en fait déjà plus mention. Les usagers pouvaient alors se rabattre sur celle de Saint-Anselme, située à seulement 4 km au sud-est.

St Anselme

Saint-Anselme a accueilli plusieurs gares différentes sur son territoire. La première était la résidence de Napoléon Larochelle ; dès 1875, il vendait les billets de la ligne du LKR au guichet aménagé dans la porte de l'entrée de cave. À ce moment, la voie ferrée s'étendait de Lévis à Saint-Anselme, et plus tard jusqu'à Scott. Cette maison existe toujours au 346, rue Principale à Saint-Anselme. Elle a été remplacée plus tard par un grand bâtiment, appelé « gare Larochelle », qui servait aussi de garage et à travers lequel passait le train. On retrouvait aussi sur le site un réservoir d'eau et un pont tournant en bois. Cette gare fut détruite par le feu en 1902 et remplacée par un bâtiment de prestige.

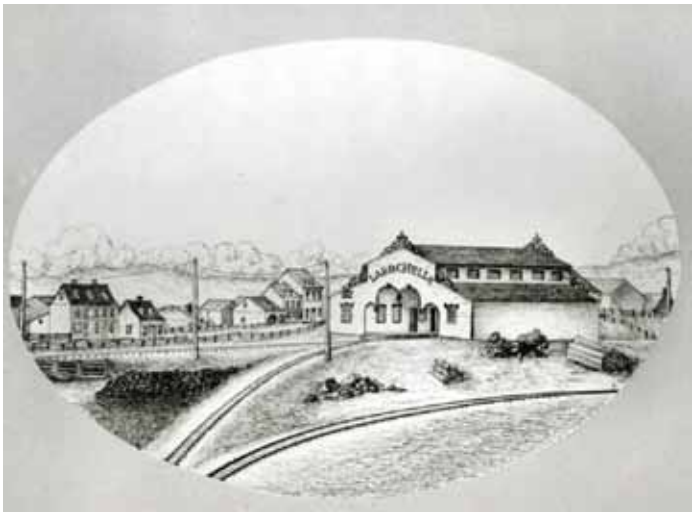
Construite vers 1903 par le Canadien Pacifique, lequel louera plus tard la voie jusqu'à Lévis, la nouvelle gare du QCR aura été le plus gros et le plus beau de tous les bâtiments de cette nature dans Bellechasse, un hommage à Napoléon Larochelle. Elle comportait un toit à deux versants droits muni de lucarnes ornementées, d'une tourelle octogonale avec balcon et d'une lucarne-pignon. Un pare-soleil imposant ornait deux côtés du bâtiment, soutenu par d'élégantes consoles. Cette gare possédait une salle d'attente, le bureau du chef de gare et un entrepôt à marchandises adossé sur la droite. La gare du QCR n'a pas eu la chance d'une deuxième vie. Ayant perdu son lustre d'antan, elle a été démolie en 1969, après l'abandon du service ferroviaire.

Il ne faut pas oublier la gare établie plus au nord sur la même ligne ferroviaire, comme mentionnée précédemment, soit celle de St Gervais, implantée à l'intersection du rang de la Montagne à Saint-Anselme. Elle aura une durée de vie limitée.

En 1915, une autre gare sera implantée au sud de la rivière Etchemin à Saint-Anselme, le long de la nouvelle ligne du National Transcontinental. En plus de



La première gare du LKR à Saint-Anselme. SHB 2012.



La gare Larochelle à Saint-Anselme vers 1980. Source : BAnQ P600S5PDEN032.



La gare du Québec Central à Saint-Anselme en 1906. Collection Yves Turgeon, Société d'histoire de Saint-Anselme.

ses gares, mentionnons que Saint-Anselme a déjà eu deux viaducs d'étagement en béton et acier sur son territoire. Le premier, construit en 1907, permettait à la ligne du National Transcontinental de passer par dessus la voie du QCR. Ses deux culées de béton servent aujourd'hui d'assises au « cyclomur », un lieu connu pour son étalage de vieilles bicyclettes sur la Cycloroute de Bellechasse. Un deuxième viaduc a été érigé lors de la construction du boulevard Bégin en 1943, pour supprimer les inconvénients d'un passage à niveau aux usagers de la route qui traverse Saint-Anselme. Cet ouvrage et les deux impressionnantes rampes y donnant accès furent démolis en 2006, quelque temps après l'abandon du service ferroviaire.

National Transcontinental (CN après 1923)

Au départ de Charny sur la Rive-Sud, la ligne ferroviaire du National Transcontinental traversait les anciens comtés de Dorchester et de Bellechasse, depuis Saint-Henri jusqu'à Armagh, longeant la vallée de la rivière Etchemin, puis celle de la rivière des Abénakis. Cette voie ferrée comportait une vingtaine de gares et arrêts de train sur le territoire actuel de la MRC de Bellechasse. Ils étaient distants de quelques kilomètres, parcourus en 10 à 15 minutes seulement par le train, soit un écart qui permettait un accès facile aux voitures à cheval utilisées par les usagers au début du 20e siècle. En 1919, huit stations étaient identifiées dans les horaires des services de passagers, alors qu'en 1962, seulement 5 gares annoncent un arrêt. Les autres gares n'étaient desservies que sur demande.

Par ordre chronologique, les trains en direction est rencontraient les gares ou arrêts suivants, selon l'orthographe en vigueur sur les horaires officiels : Clusiault, Bourbonnais, St Anselme, Ste Claire, Belval (Frampton), St Malachie, Abenakis, St Damien, Brie et Goulet, St Neree, St Lazare, Armagh, Langlois et Morin.

Clusiault

En direction est, l'arrêt de train appelé « Clusiault » est le premier de la ligne du National Transcontinental, en entrant sur le territoire actuel de la MRC de Bellechasse. Il se situe à quelque 7 km à l'ouest de l'ancienne gare de Saint-Henri, à une centaine de mètres au nord du croisement avec le chemin Plaisance. Une petite gare y aurait été installée pour accommoder les passagers. Ce site a connu ses moments les plus actifs à partir des années 1960. En effet, comme les trains

EDMUNDSTON — QUEBEC — MONTREAL

Read Down — Read Up

67-70 Su.Tu.Th. Di.Ma.Je. P.M.	51-54 Tu.Th.Sa. Ma.Je.Sa. A.M.	Miles from Moncton	TABLE 31 Atlantic Time (Meal Stn.)	53-52 We.Fr.Su. Me.Ve.Di. A.M.	69-68 Tu.Th.Sa. Ma.Je.Sa. A.M.
5.00	2.10	231.8	Dp EDMUNDSTON, N.B. (30, 37) Ar	4.30	8.30
..	f 2.22	238.8	Albertine	f 4.15	..
..	2.30	244.1	Baker Brook	4.05	..
..	f	247.8	Caron Brook	f	..
5.35	2.50	253.1	Lac Baker	3.45	7.49
..	f	257.3	Boundary Shelter, N.B.	f	..
..	3.05	260.8	Courchesne, Que.	3.32	..
..	f	263.0	Belanger	f	..
a 5.55	3.18	266.2	Les Etroits	3.22	b 7.27
..	f 3.20	267.5	Glendyne	f 3.20	..
..	f	273.5	Aubut	f	..
6.13	3.45	277.0	Riviere Bleue	2.52	7.08
..	f	280.4	Landry	f	..
..	3.59	283.6	Sully	2.40	..
6.30	4.07	286.2	Estcourt	2.35	6.51
f 6.41	4.21	291.4	St. Eleuthere	2.26	f 6.39
..	4.41	299.7	Pelletier	2.05	..
..	4.55	306.7	St. Athanase	1.52	..
..	5.08	313.8	Lapointe	1.38	..
..	f	315.2	Crown Lake	f	..
..	5.14	317.6	River Manie	1.32	..
..	f 5.19	318.6	Lippee	f 1.30	..
..	f	323.2	Eatonville	f	..
..	f 5.35	326.8	Bretagne	f 1.14	..
..	f 5.45	331.4	Holliday	f 1.05	..
..	f 6.02	340.0	Lefebvre	f12.47	..
..	f	346.4	Berube	f	..
..	f 6.21	349.4	Daly	f12.30	..
..	6.27	352.6	Lafontaine	12.22	..
8.35	6.35	355.6	Ar Monk, Que. Atlantic Time Dp	12 @15	4.45
7.50	6.00		Dp Eastern Time Ar	10 ℘50	3.25
..	f	362.6	Fournier	f	..
..	6.30	370.5	Bras d'Apic	10.15	..
..	f 6.41	375.5	L'Esperance	f10.05	..
..	6.51	379.3	Ste. Apolline	9.57	..
..	7.08	387.3	Rosaire	9.37	..
..	7.20	393.0	Ste. Euphemie	9.25	..
..	f	396.5	Morin	f	..
..	f 7.32	399.3	Langlois	f 9.10	..
9.05	7.37	401.4	Armagh	9.05	2.01
..	7.55	406.4	St. Nerée	8.48	..
..	f 8.00	409.3	St. Lazare	f 8.43	..
..	f	410.2	Brie	f	..
..	8.08	412.1	St. Damien	8.35	..
..	f 8.21	417.3	Abenakis	f 8.25	..
..	8.32	421.3	St. Malachie	8.12	..
..	f 8.39	422.9	Belval	f 8.07	..
..	8.52	428.1	Ste. Claire	7.55	..
..	9.08	434.9	St. Anselme	7.37	..
..	f	437.8	Bourbonnais	f	..
..	9.23	441.1	St. Isidore	7.23	..
..	f	443.8	Jamet	f	..
..	f 9.42	447.2	Cantin	f 7.08	..
..	f 9.50	449.8	Clusiault	f 7.04	..
..	f	451.3	Pichette	f	..
..	f10.08	455.5	St. Jean Chrysostome	f 6.54	..
10.54	10.21	459.1	Charny (Table 42)	6.45	℘12.17
..	10.28	462.4	Bridge	6.35	..
..	10.33	464.4	Cap Rouge	6.30	..
11 ℘25 P.M.	℘10.55 A.M.	473.3	Ar QUEBEC, QUE. (Table 51) Dp Palais Station. ⑩	℘6.10 P.M.	@11.45 P.M.
@6.15 A.M.	..		Ar MONTREAL, QUE. Dp Windsor Station. ⑩	..	@ 6.50 P.M.

Horaire 1956-1957 pour les gares du tronçon Monk du CN. TRAQ.

ont rallongé avec l'avènement de locomotives diesel plus puissantes, le CN a préféré y déménager une voie d'évitement devenue trop exigüe à la gare suivante appelée « Cantin », afin d'accueillir 92 wagons. Mentionnons que les municipalités voisines avaient déjà leur propre gare, négligeant ainsi la proximité de cet arrêt situé à cheval entre Saint-Henri et Saint-Lambert. Autant en 1919, en 1956 qu'en 1962, les horaires ferroviaires indiquent la présence de cet arrêt de train sur demande. La voie d'évitement aurait été enlevée après 1962.

Bourbonnais

Lors de la construction de la ligne du National Transcontinental, un autre arrêt de train fut implanté en 1907 sur le territoire de la municipalité de Saint-Anselme, sous le nom de « Bourbonnais » ; elle se situait à l'intersection du rang Saint-Pierre qui mène à Saint-Isidore, tout près de la limite sud-ouest avec cette municipalité, soit 4,6 km à l'ouest de la gare du CN à Saint-Anselme. Les horaires ferroviaires de 1956 et de 1962 indiquent la présence de cet arrêt de train sur demande, mais elle n'apparait pas sur celui de 1919. Aucun de ces documents ne signale la présence d'une voie d'évitement ou d'une gare à cet endroit, mais leur existence aurait pu être de courte durée.

Cet arrêt de train a surtout desservi la clientèle de Saint-Isidore et celle des rangs environnants, bien que cette municipalité ait compté trois autres gares, soit St Isidore, Jamet et Cantin.

St Anselme

Vers 1915, une deuxième gare fut construite par le National Transcontinental à Saint-Anselme, distincte de celle du QCR, déjà implantée au cœur de la municipalité. Aménagée sur le versant ouest de la rivière Etchemin, à proximité du rang Saint-Philippe, la petite gare de style standard, avec salle d'attente, bureau du chef de gare et entrepôt à marchandises, pourrait avoir eu la même architecture que celle de Sainte-Claire. Elle fut détruite par le feu le 28 juillet 1916. Un wagon stationné sur une voie servira alors de gare temporaire pour faciliter l'embarquement des passagers. Le CN remplace le bâtiment en 1918 par un superbe modèle pouvant accueillir de nombreux passagers, un modèle habituellement réservé aux gares de jonction.

Le plan est rectangulaire et le toit à quatre versants est coiffé à son tour d'une toiture à croupes. À l'étage, deux grandes lucarnes-pignons ressortaient du toit pour donner plus de volume dans le comble où habitait le chef de gare. Un cubicule en façade, de belles consoles et de grandes fenêtres rehaussaient l'architecture de cette gare qui possédait deux salles d'attente distinctes pour les femmes et pour les hommes.

Entre 1917 et 1921, le site a servi de gare de « jonction », en raison de l'interconnexion aménagée avec la ligne du Québec Central qui passait sous la voie principale. La voie du National Transcontinental croisait en effet le réseau du QCR à l'endroit où se trouvent encore les vestiges des culées de béton du viaduc d'étagement, maintenant appelés le « Cyclomur ». Une rampe en forme d'arc permettait alors une interconnexion en douceur avec le réseau du QCR. Pendant les décennies suivantes, le croisement des deux lignes s'est poursuivi sans lien entre elles.

En 1962, cette gare avait une voie de dépassement d'une longueur de 340 m, capable d'accueillir 76 wagons et une voie d'évitement où 10 wagons pouvaient



L'ancienne gare du Canadien National à Saint-Anselme a été construite en 1918 pour remplacer celle incendiée en 1915. Photo 1968. Gilles Doyon. Centres d'archives de Vallée-Jonction.

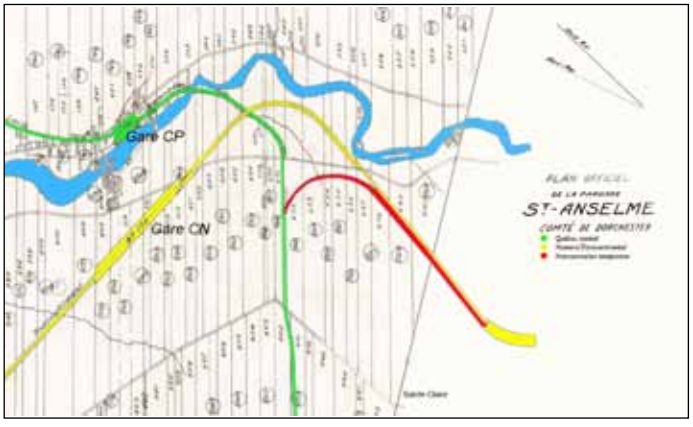


Ancien viaduc d'étagement CN/QCR en 1961 au site maintenant appelé le « Cyclomur de Bellechasse ». Photo : groupe TRAQ.

être stationnés. Les locomotives à vapeur pouvaient y faire le plein d'eau.

Même si la ligne du CN n'a été victime de l'abandon du service ferroviaire que vers 1990, l'ancienne gare a été vendue assez tôt et transportée tout près en 1973, au 134 rue Morissette. Habilement convertie en résidence par le dernier chef de gare et nouveau propriétaire, Paul Morin, l'ancienne gare a conservé plusieurs traits de son architecture originale unique dans la région, tels le large débordement du toit, les élégantes consoles, les lucarnes hors du commun et une abondante fenestration.

Ste Claire



Carte montrant en rouge l'interconnexion CN/QCR et en jaune, le site de la gare et la voie du CN à Saint-Anselme, près du rang Saint-Philippe. Carte cadastrale : BAnQ 03Q E21S555SS3SSS1P025. Montage SHB.

Le bâtiment qui a servi de gare à Sainte-Claire était un modèle standard dit « combiné ». Il fut érigé en de nombreux exemplaires le long du réseau du National Transcontinental ; son toit à croupes abritait à la fois la salle d'attente, le bureau du chef de gare et l'entrepôt à marchandises, lequel a été agrandi après la construction. Sa lucarne semi-octogonale, une caractéristique inusitée à l'époque, permettait de mieux suivre le mouvement des trains. Le bâtiment comportait un petit agrandissement en saillie à l'arrière. On n'y retrouvait aucune toilette à l'intérieur ; les passagers devaient utiliser la toilette sèche située à l'écart...

Construite en 1914, la gare a accueilli ses derniers voyageurs en 1977. Elle a toujours occupé un empla-



L'ancienne gare du Canadien National à Saint-Anselme transformée en résidence privée. SHB 2012.



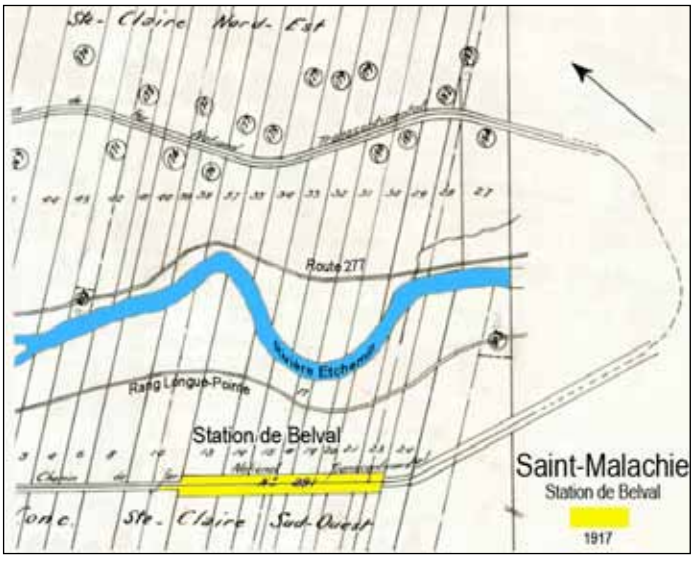
L'ancienne gare de Sainte-Claire caractérisée par sa lucarne semi-octogonale unique en Bellechasse. Source : groupeTRAQ.

cement écarté du noyau villageois. Abandonnée pendant dix ans, elle a été saccagée et a subi les assauts des intempéries, prélude à sa démolition survenue en 1987. La voie ferrée du CN est demeurée en service au moins jusqu'en 1985 entre Sainte-Claire et Charny.

La gare ne constituait pas le seul élément d'intérêt de cette station ferroviaire. Outre la voie principale, on retrouvait en parallèle la quatrième plus longue voie de dépassement dans le territoire actuel de la MRC de Bellechasse, soit 1,4 km, capable d'accueillir 105 wagons. Une deuxième voie d'évitement d'une longueur de 168 m accueillait 7 autres wagons. Tout près, à l'ouest de la gare de Sainte-Claire, un autre arrêt de train, appelé « Meunerie Aubé », était doté d'une voie d'évitement d'une longueur de 183 m, où un maximum de 6 wagons pouvait être stationné pour l'approvisionnement de l'entreprise. Un quai en bois pour les embarquements, un abri à draisine, des aiguillages, la signalisation obligatoire et le réseau télégraphique complétaient les équipements accessoires.

Belval

Appelée « Bourbonnais » pendant une courte période, la gare de « Belval », aussi désignée sous le nom de « gare de Frampton », fut la première construite sur le territoire de Saint-Malachie en 1914. Elle se dressait sur un site à proximité de l'actuel camping Belval, dans le rang Longue-Pointe. Un château d'eau y fut installé afin d'alimenter les locomotives à vapeur ; un dispositif permettait de chauffer l'eau durant l'hiver. Trois employés y étaient en fonction sur une période de 24 heures, sept jours par semaine, afin de contrôler les activités de transbordement des produits agricoles, du bois et de la machinerie. Une voie de dépassement de 392 m de longueur avec une capacité de 95 wagons était aménagée près de la voie principale. Un second embranchement pouvait accueillir 11 wagons pour transborder le grain requis par les deux meuneries de Frampton. L'architecture de la gare de Belval aurait été similaire à celle construite à Saint-Malachie. Cette station a été fermée vers la fin des années 1950, avec l'arrivée des locomotives diesel électriques.



Plan cadastral montrant le site de la gare Belval dans le rang Longue-Pointe à Saint-Malachie au début de l'ouvrage en fer à cheval. Source : BAnQ_ E21, S555, SS3, SSS1, P22. SHB.

Le site de la gare de Belval a constitué un carrefour stratégique lors de la construction du chemin de fer du National Transcontinental. Un embranchement d'une longueur d'environ cinq kilomètres y avait été aménagé en 1907 pour donner accès aux énormes réserves de gravier situées sur le versant ouest de la rivière Desbarats. Il est encore possible d'observer les talus de la voie, les tranchées et les bancs d'emprunt qui constituent autant de cicatrices dans le paysage maintenant largement recouvert par la forêt. Les matériaux ont surtout servi à la construction du viaduc en fer à cheval situé à Saint-Malachie. Cet embranchement aurait pu servir au prolongement de la voie ferrée vers l'est, un projet oublié par la suite.

St Malachie Station

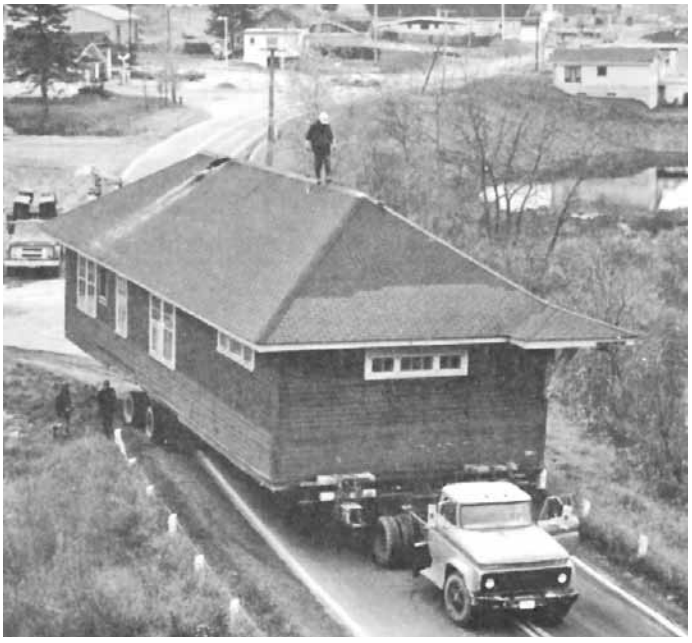
La municipalité de Saint-Malachie a accueilli une deuxième gare sur le versant est de la rivière Etchemin, à 2 km du noyau villageois perché sur un massif montagneux. La gare a été construite vers 1920, selon des plans standardisés ; elle abritait la salle d'attente pour les voyageurs, le bureau du chef de gare et un entrepôt à marchandises. Ayant brûlé l'année suivant son érection, elle fut reconstruite à l'identique. Elle a accueilli ses derniers voyageurs en 1976. De plan

rectangulaire, le bâtiment reposait sur des fondations de béton. Son architecture se caractérise par son toit à croupes muni d'avant-toits débordants, ses larmiers cintrés et sa grande baie vitrée en saillie sur la façade. Sa voie d'évitement permettait de stationner 21 wagons pour l'expédition de produits forestiers, principalement du bois de sciage et des arbres de Noël en saison.

Un autre arrêt de train, situé tout près de la gare de Saint-Malachie et désigné sous le nom de « J. Artème Drouin », avait une voie d'évitement d'une capacité de 16 wagons qui mesurait 347 m de longueur. Au départ, elle avait été construite pour desservir la compagnie Dorchester qui fut détruite par le feu vers 1910-1912. Monsieur Drouin exploitait aussi un gros commerce général.



La gare de Saint-Malachie.



Le déménagement de la gare de Saint-Malachie vers Saint-Lazare-de-Bellechasse en 1975. SHB.

Comme toutes les autres stations situées le long de cette voie ferrée, la gare de Saint-Malachie, longtemps dirigée par le chef de gare Lorenzo Michaud, ferma ses portes un peu avant 1975. Elle a été déménagée au 1120, rang Petit Buckland, à Saint-Lazare-de-Bellechasse ; admirablement converti en résidence après 1976, le bâtiment a conservé ses caractéristiques architecturales d'origine.

Un viaduc avait été construit en 1907-1908 pour assurer le passage des véhicules sur la rue Principale. Afin de rendre la circulation plus sécuritaire, cette structure étroite fut remplacée par un viaduc tout neuf en 1979. Peu après, le chemin de fer cessa ses activités et le nouveau viaduc fut démoli à son tour.

Abenakis

Une deuxième gare a été aménagée sur le territoire de la municipalité de Sainte-Claire vers 1914, à proximité du rang Saint-Jean–Nord, afin de desservir la population et les commerçants d'un faubourg voisin appelé « village des Abénakis ». Cette gare ferroviaire était dotée d'un toit à croupes et d'une lucarne pendante qui surplombait une baie vitrée en saillie, élément destiné à surveiller le mouvement des trains. Ses murs extérieurs étaient recouverts de bardeau de cèdre. Le bâtiment a été démoli après un incendie et fut remplacé par une minuscule gare de dépannage couvrant à peine 10 m^2 ; une partie des fondations de béton de la gare d'origine restent visibles à 10 mètres au sud de la piste cyclable.

Plusieurs passagers et de nombreuses marchandises ont transité par cette gare, sans compter les milliers de cordes de bois à pâte et papier qui y furent embarqués. Le site possédait la deuxième plus longue voie de dépassement après Armagh, d'une capacité de 107



La famille Plante à la gare Abénakis en 1920. Collection Ghislaine Lacasse.

wagons, en plus d'une voie d'évitement pouvant stationner neuf autres wagons. Les trains s'y arrêtaient souvent pour laisser passer un convoi arrivant en sens inverse.

Un autre arrêt de train apparait dans les horaires ferroviaires, appelé « Cameron », situé à l'intersection du rang Le Petit Buckland à Saint-Lazare-de-Bellechasse, entre les gares d'Abénakis (4 km) et de Saint-Damien (4,3 km). On y retrouvait une voie d'évitement pouvant stationner 3 wagons qui servaient essentiellement au chargement du bois à pâte transporté au cours de l'hiver.

Alfred Audet et son fils Léonard s'occupaient de transporter le bois et de le corder à la main dans les wagons à portes latérales, un exercice fastidieux. Aucune gare n'a été implantée sur ce site, mais la maison du premier voisin, Michel Cameron, était reliée par des fils télégraphiques pour communiquer avec le CN. Le train s'y arrêtait sur demande pour faire descendre les passagers, pourvu qu'il ne soit pas en retard sur son horaire. Dans le cas contraire, les passagers larguaient leurs bagages et revenaient les récupérer à pied depuis la gare suivante.

St Damien Station

Implantée vers 1915 à quelque 200 m au sud de la route 279, la gare de Saint-Damien se distinguait par la grandeur peu courante de son entrepôt. Le bâtiment de type combiné était long et étroit, avec un plan en forme de « T » ; il comportait une petite salle d'attente sur la droite, le bureau du chef de gare avec ses fenêtres en saillie sur la façade au centre, le logement du chef de gare et de sa famille dans la rallonge arrière et à l'étage, et enfin, un grand entrepôt sur la gauche. Le toit à croupes cintré était muni de quatre lucarnes pendantes à croupes ; ses larges débordements étaient soutenus par des consoles caractéristiques. Trois cheminées ornaient le bâtiment qui a été démoli peu de temps après le départ du dernier chef de gare en juillet 1975, monsieur Paul Guimont. On peut encore observer les vestiges des fondations en béton de cette gare à une douzaine de mètres à l'ouest de la piste cyclable.

Gilles Brochu, qui a passé sa vie au site appelé « Saint-Damien-Station », se souvient du temps où son grand-père Omer, son père Maurice et son oncle Wilfrid chargeaient du bois à pâte et à papier à bras d'homme, dans les wagons en attente sur la voie d'évitement qui pouvait accueillir 15 wagons. Le bois arrivait durant l'hiver par voyages d'une corde ou plus. Les traîneaux tirés par des chevaux venaient d'aussi loin que Saint-Nazaire et Buckland. D'énormes empilements de bois de quatre pieds se retrouvaient près de la station pour être expédiés surtout aux moulins de Trois-Rivières. Le train n'a pu concurrencer le camionnage qui a pris de l'ampleur avec l'amélioration du réseau routier.

Un mystérieux bâtiment se fait discret à quelques mètres de la piste cyclable et de l'ancienne gare. Fait



La gare de Saint-Damien-Station en 1975. La famille Guimont déménage alors au village à la suite de la décision du CN de fermer la station. Photo : collection Jacques Guimont, archéologue, historien.



L'abri antinucléaire de la gare de Saint-Damien-Station, une protection pour le chef de gare advenant un conflit nucléaire. SHB 2013.

inusité, le site de la gare de Saint-Damien comportait une structure pour le moins surprenante, soit un abri antinucléaire. Construit avec deux rangées de blocs de béton pleins, l'abri contenait deux lits de camp permettant d'y vivre quelque temps après une attaque atomique. Il mesure 3 m x 5,3 m x 2,4 m de hauteur. Après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le monde a connu quatre décennies d'événements qui ont créé des tensions entre les États-Unis et l'ancienne Union soviétique. Appelée « guerre froide », cette période a culminé en 1962 avec la crise provoquée par l'installation de fusées nucléaires à Cuba.

Face au spectre d'un troisième conflit mondial, le Canada a voulu protéger sa population de la menace nucléaire, notamment en l'invitant à prendre les moyens pour assurer sa survie. Le gouvernement s'est fait alors le promoteur de la construction d'abris antinucléaires permettant de se protéger des rayons atomiques (onde de choc, chaleur, irradiations). Au Québec, de 300 à 400 de ces abris furent érigés par des particuliers, en plus de ceux aménagés par le gouvernement fédéral pour assurer la protection des dirigeants provinciaux. L'investissement réalisé par le CN vers 1958 visait à protéger le chef de gare de Saint-Damien qui aurait eu à assurer les télécommunications télégraphiques advenant le déclenchement d'une nouvelle guerre mondiale utilisant l'arme nucléaire. Des fils devaient être raccordés aux infrastructures télégraphiques longeant la voie ferrée en cas d'attaque. Un abri similaire existe toujours sur l'ancienne ligne du National Transcontinental, juste à côté de la vieille gare de Rivière-Bleue.

Brie et Goulet

Il fut un temps où le hameau appelé « moulin Goulet » grouillait d'activités, à la limite de Saint-Lazare-de-Bellechasse et de Saint-Damien-de-Buckland ; on y retrouvait une importante usine de sciage, une gare, un magasin général, une forge et un bureau de poste. La station nommée « Goulet » n'était pas une gare proprement dite, mais plutôt un complexe industriel fort actif qui justifiait des arrêts fréquents du train.

La gare minuscule, désignée sous le nom de « Brie », était aménagée près de l'intersection avec le 8e Rang Ouest, juste à la limite de Saint-Lazare-de-Bellechasse. Sa voie d'évitement pouvait accueillir six wagons. Le train s'y arrêtait essentiellement sur demande. Un peu après 1960, le bâtiment aurait été détruit par un incendie criminel et ne fut pas remplacé.

Le moulin Goulet est reconnu comme ayant été la plus importante usine de transformation du bois dans Bellechasse. Déjà en 1896, Joseph Goulet avait établi un premier moulin à vapeur. À sa mort en 1923, son fils Joseph-Wilfrid construit une nouvelle scierie à proximité du barrage. Enfin, de 1937 à 1941, il érige l'énorme structure à l'épreuve du feu qui jouxte la



La gare de Brie en 1960. Photo : collection famille Marcel Goulet/SHB.

voie ferrée pour y effectuer exclusivement le rabotage du bois qui lui arrivait parfois de très loin. La voie d'évitement d'une capacité de 13 wagons, aménagée à l'est du bâtiment, permettait d'expédier du bois plané sur le marché de Boston ou de recevoir les planches brutes nécessitant une dernière transformation.

Le complexe du moulin Goulet comportait plusieurs installations : le barrage, la scierie près de la rivière, l'usine de rabotage (planage), la bouilloire qui produisait de la vapeur avec les résidus de bois et un séchoir à bois. Le moulin fonctionna à l'électricité, d'abord générée avec la vapeur de la bouilloire, puis avec un moteur diesel. La structure qui abritait l'usine de rabotage est toujours existante, mais elle a été affectée à un autre usage industriel.

St Lazare Station

« St Lazare Station » demeure un secret bien gardé pour plusieurs Bellechassois. Aucun chemin ne permet de s'y rendre aujourd'hui et seule la faible densité du couvert végétal suggère la présence d'un arrêt ferroviaire dans le passé. Les cartes topographiques fédérales et les horaires ferroviaires des années 1960 indiquent pourtant bien ce lieu situé à 1,5 km au nord du moulin Goulet, 4,5 km de St Damien Station et 12,7 km au sud d'Armagh Station.

Elle possédait une longue voie d'évitement permettant d'accueillir 90 wagons et fut en service au moins jusqu'en 1962, selon un horaire de train officiel. On n'y retrouvait aucune bâtisse, mais du matériel de lutte contre les incendies de forêt y aurait été entreposé. Il est vraisemblable que le site servait seulement pour les dépassements de train et pour le chargement de produits de la forêt, puisqu'on ne retrouve aucune trace de structures dans les environs immédiats.

St Neree Station

Comme pour la plupart des autres villages, la voie ferrée du National Transcontinental n'a pas été localisée à proximité du cœur de Saint-Nérée-de-Bellechasse. Pour réduire les coûts de construction et d'exploitation, le tracé devait éviter de serpenter entre les agglomérations existantes. C'est ainsi qu'est né le site appelé « Saint-Nérée-Station », situé à plus de 6 kilomètres au sud-est de l'église paroissiale.

La gare occupait un emplacement à quelques mètres de la route Principale, entre le 7e et le 8e Rang. La gare a été érigée vers 1914, selon des plans standardisés ; sa petite taille convenait bien aux arrêts sans grande affluence de voyageurs ni transfert de gros volumes de marchandises. De plan rectangulaire, le bâtiment était étroit et son toit à croupes possédait de larges débordements. Ce modèle de gare était transportable par train pour satisfaire à l'occasion des besoins urgents. Il mesurait 9,75 m de longueur par 2,85 m de largeur. L'intérieur comportait deux divisions, soit une petite salle d'attente à droite et l'entrepôt à marchandises à gauche, chacune étant chauffée avec un poêle à bois différent.

L'ancienne gare a été déménagée au 905, 9e Rang Ouest à Saint-Lazare-de-Bellechasse. Malgré les marques du temps, le bâtiment a conservé plusieurs de ses attraits d'origine et il sert d'entrepôt. Aujourd'hui, il ne reste plus aucune trace de la desserte ferroviaire dont jouissait jadis Saint-Nérée-de-Bellechasse ni de sa voie d'évitement d'une capacité de 6 wagons. Pendant longtemps, le train ne s'y arrêtait que sur demande.

Armagh Station

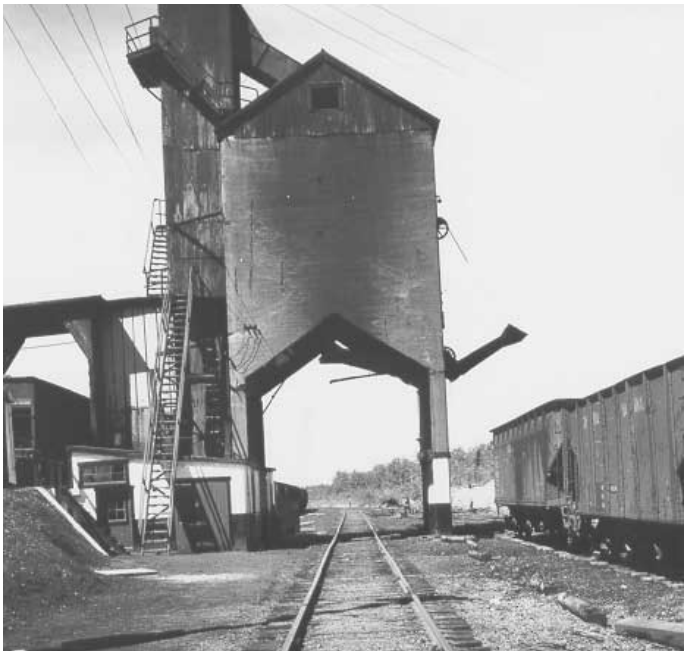
La topographie d'Armagh n'a pas permis de localiser la gare à proximité du village. Son implantation



La gare de Saint-Nérée en 1919. Photo : album commémoratif St-Nérée.



La gare d'Armagh Station et sa tour à eau en 1961. Photos : TRAQ.



La tour à charbon en béton à la gare d'Armagh en 1945. Photo : MCST, collection CN, image no. : 000340.

à quelque 4 kilomètres vers le sud-ouest a entraîné la création d'un deuxième noyau villageois, « Armagh Station », loin du clocher paroissial. En 1962, celui-ci comportait une très longue voie d'évitement d'une capacité de 147 wagons et une troisième voie capable d'en accueillir 11 autres. Un groupe de cantonniers y était déjà basé en permanence. Les locomotives à vapeur devaient s'y approvisionner en charbon et en eau, un arrêt obligé puisque les autres stations d'avitaillement se trouvaient à Belval (34,6 km) pour l'eau et Joffre (88,3 km) pour le charbon. Vers l'est, la gare de Sainte-Apolline (35,6 km) permettait de faire le plein d'eau, alors que le charbon et l'eau étaient offerts à Monk (45,9 km), aussi appelée Tourville.

La gare était un bâtiment de plan rectangulaire à un étage et demi, coiffé d'un imposant toit à croupes se prolongeant au-delà des murs. Sa façade fenestrée était dotée d'un avant-corps central à deux niveaux, aménagé sous un toit à croupes retroussé. Ce modèle de « gare combinée » abritait la salle d'attente pour les passagers, le bureau du chef de gare, un grand entrepôt à marchandises et des espaces de logement à l'étage. Les murs extérieurs étaient recouverts de papier goudronné imitant la brique. C'est en 1972 que le CN a décrété la fermeture de la gare située à Armagh Station. Laissée sans entretien jusqu'en 1976, il devint alors nécessaire de procéder à sa démolition, après l'abandon du service ferroviaire dans les années 1980. En fait, le dernier train est passé ici le 16 octobre 1981.

Après celle de Saint-Charles-de-Bellechasse, Armagh Station aura été la deuxième plus imposante gare ferroviaire de tout le territoire actuel de la MRC de Bellechasse. C'est ce qui explique la présence en 1963 d'une longue voie d'évitement d'une capacité de 145 wagons pour favoriser les dépassements. D'autres voies d'évitement existaient auparavant pour permettre aux locomotives à vapeur d'avoir accès à la tour à eau et à la tour à charbon. Cette gare faisait office de base d'opérations pour la subdivision d'Armagh du CN, responsable de l'entretien des 162 km de voies entre la jonction « Diamond » et Monk.

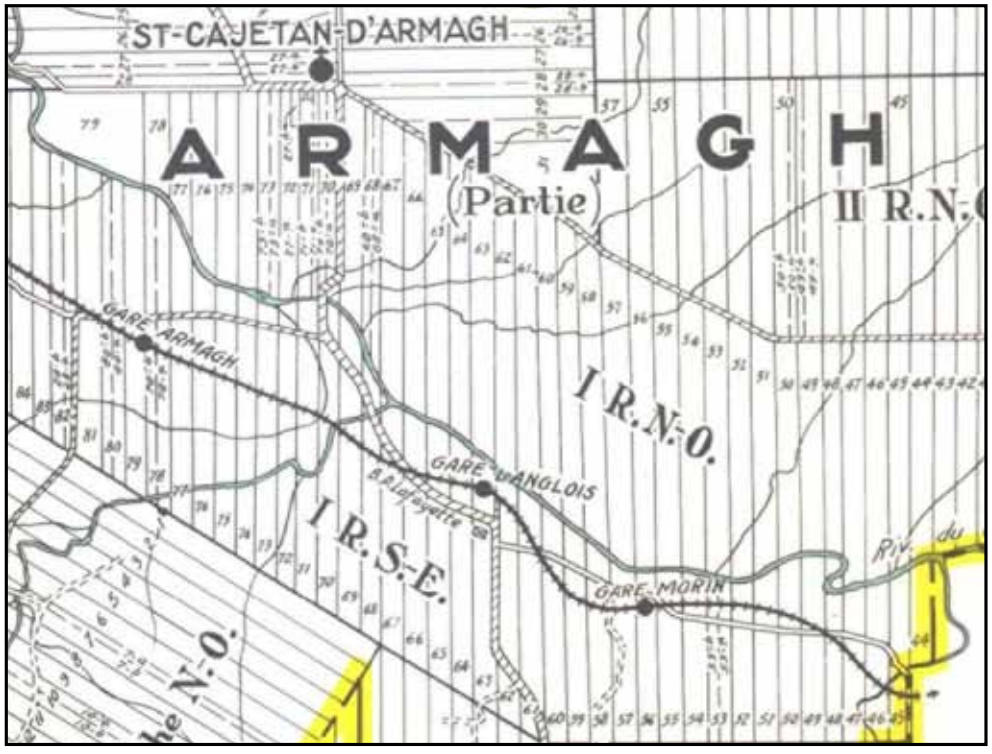
Langlois

Sous l'influence de Philibert Langlois, homme d'affaires entreprenant, une deuxième gare fut construite sur le territoire de la municipalité d'Armagh vers 1915, soit à « Langlois Siding », située 4 km vers l'ouest d'Armagh Station. Cette gare accueillait les passagers et les marchandises venant des paroisses voisines, telles Sainte-Euphémie, Saint-Philémon et Saint-Paul-de-Montminy ; il fut un temps où l'activité y était plus forte qu'à la gare principale en raison de la présence



L'ancienne gare de Langlois Siding. Photo : SHB 2011.

d'une meunerie et des activités de commerce du bois. La gare de Langlois était de type transportable, avec un plan rectangulaire ; ce bâtiment a été relocalisé au parc des chutes d'Armagh pour être rénové et servir à la mise en valeur du patrimoine ferroviaire. La gare de Langlois comportait une voie d'évitement pouvant accueillir 16 wagons. Après 1960, les trains s'y arrêtaient seulement sur demande.



Carte cadastrale d'Armagh montrant l'emplacement des trois gares du National Transcontinental. SHB.

Morin

Bien peu de gens se souviennent de la gare Morin, un arrêt de train officiel situé dans le rang Sainte-Anne à Armagh, en direction de Saint-Euphémie. Il ne semble pas qu'un bâtiment d'accueil y ait déjà été aménagé, puisque le train ne s'y arrêtait que sur demande (avec signal du drapeau). Avant les années 1940, cette station était dotée d'une voie d'évitement pour permettre le chargement du bois sur des wagons, sa principale vocation. Une carte cadastrale, datée de 1934, et un horaire des trains de la subdivision d'Armagh, en date du 29 avril 1962, indiquent la présence de cette troisième station locale située 4,5 km à l'est de la gare Langlois, sur l'ancien lot 56 du Premier rang Nord-est, ayant appartenu à Louis Vézina et plus tard à son fils Philippe.

Comme pour plusieurs autres cours d'eau de la MRC de Bellechasse, la rivière du Pin a servi au flottage du bois destiné à des usines de pâte et papier. On y aurait déjà procédé à la construction d'une dalle humide, sorte de glissade servant à transporter les billes accumulées en amont d'un barrage jusqu'à la gare Morin. Ce système fonctionnant à l'eau permettait de charger les wagons par le haut avec les billes de bois. On y accumulait de grandes quantités de bois au printemps. En 1918, un gros feu de forêt a détruit toutes les réserves de bois transportées l'hiver précédent.

Le site de la gare Morin n'est pas tellement loin de la résidence située au 99, rang Sainte-Anne qui a déjà servi à l'hébergement de travailleurs lors de la construction de cette ligne. C'est le cas de plusieurs autres bâtiments localisés à proximité de ce gros chantier.

Les accidents de chemin de fer : des morts et de la ferraille

Bien que le transport ferroviaire soit l'un des plus sécuritaires, certains accidents spectaculaires sont survenus sur le territoire de la MRC de Bellechasse, notamment sur la voie ferrée du Québec central, du Grand Trunk et de l'Intercolonial et enfin, sur les voies du National Transcontinental exploitées par le Canadien National. Ils furent causés par des obstacles sur la voie, des ruptures d'essieux ou bandages de roues, des problèmes d'horaires, de signalisation, d'erreurs humaines ou des défaillances du système de rails (conception, usure, bris, etc.). Quelques-uns de ces accidents ont frappé l'imaginaire et méritent une mention.

5 août 1932, une locomotive explose à Saint-Malachie

Vers 9 h 30, le 5 août 1932, entre les stations Abénakis et Saint-Malachie, on attendait patiemment la locomotive n° 4015 du CN, un train de marchandises de 70 wagons qui effectuait régulièrement le trajet entre Armagh et Montréal. Quelques minutes après avoir dépassé la gare des Abénakis, une violente déflagration se fait entendre à moins de cinq kilomètres de la gare de Saint-Malachie.

La chaudière de la locomotive venait d'exploser dans un bruit d'enfer et huit wagons du train déraillaient dans un fracas terrifiant. Trois hommes affreusement brûlés gisaient dans les décombres. La locomotive sera reconstruite en 1933 aux ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, situés dans l'ouest de Montréal, et reprendra du service par la suite avec une bouilloire neuve.

11 Août 1944, déraillement à Armagh

Un accident spectaculaire est survenu à Armagh le 11 août 1944, alors que la locomotive n° 4039 déraillait, entraînant avec elle de nombreux wagons. Heureusement, aucune mortalité ne fut signalée. Deux énormes grues, l'une venue d'Edmundston au Nouveau-Brunswick et l'autre de la gare Joffre à Charny, furent nécessaires pour libérer la voie. Un autre déraillement d'envergure a été enregistré à Armagh le 22 juillet 1969.

30 janvier 1945, un homme décapité par une locomotive

Donat Morin vit aux Abénakis et travaille comme cantonnier à l'entretien de la voie ferrée du CN. Pendant



Un curieux pose devant les ruines refroidies de la bouilloire éventrée le 5 août 1932. Photo : collection Adrien d'Astous.



Les deux grues soulèvent la locomotive sous les yeux d'une foule de curieux. Photo : Muguette Blanchet. Groupe TRAQ.



Truman présente au Congrès un budget de plus de 85 milliards comme "prix de la paix"

L'ACTION CATHOLIQUE

ORGANE DE L'ACTION SOCIALE CATHOLIQUE
L'ACTION CATHOLIQUE MEMBRE DE L'A. R. C.

LISEZ L'ANNONCE DE LA COMPAGNIE PAQUET EN PAGE 5

45ième ANNEE — No 13. QUEBEC — CANADA — LUNDI, 21 JANVIER 1952 5 SOUS LE NUMERO

Deux convois entrent en collision à Abénakis

Trois résidents de Charny et un Québecois ont perdu la vie au cours de cette tragédie

Après une collision entre deux convois de marchandises à Abénakis

L'Irlande et

L'accident s'est produit vers 5 heures a.m. samedi

La collision survenue le 19 janvier 1952 aux Abénakis fait la une du journal « L'Action catholique » de Québec le 21 janvier. BAnQ 0000169215.

une violente tempête de neige, il inspecte la voie ferrée en compagnie d'Alfred Fleury pour s'assurer que le train circule en toute sécurité. Or, un convoi de marchandises venant de l'est arrive à vive allure, surprenant les deux hommes qui ne l'entendent pas venir. Après le passage du train, Alfred ne voit plus son compagnon… il ne reste qu'une de ses « claques » (couvre-chaussures) et sa pelle. Il s'empresse d'aviser son contremaître qui appelle à la gare de Saint-Malachie pour faire arrêter le train ; celui-ci s'immobilisera à la gare suivante de Belval, située quelques kilomètres plus loin. Le mécanicien découvre alors la casquette d'un homme accrochée sur le devant de la locomotive. La locomotive reviendra sur ses pas ; on trouvera une partie du corps de la victime à Saint-Malachie et un peu plus loin, sa tête et un bras. Donat Morin est mort tragiquement à l'âge de 59 ans et 2 mois, laissant dans le deuil sa femme Rosa et ses onze enfants. Il sera inhumé au cimetière de Sainte-Claire. Une triste fin pour un homme apprécié notamment pour ses talents d'organiste à l'église locale.



Face à face des locomotives 4014 et 3700 du CN le 19 janvier 1952 aux Abénakis. Photo : collection Adrien d'Astous.

19 janvier 1952, face à face aux Abénakis

Un convoi ferroviaire faisant route vers l'ouest avait eu beaucoup de difficultés à progresser en raison d'un bris mécanique, occasionnant un retard important à l'horaire. Vers les 5 heures du matin, la locomotive n° 4014 arrivait finalement à proximité de la gare des Abénakis. Au même moment, un second train venait en sens inverse, en provenance de la gare de triage « Joffre » (Charny). La locomotive n° 3700 tirait alors un convoi de plus de 60 wagons de marchandises. L'impact entre les deux mastodontes était inévitable et une terrible collision frontale s'ensuivit. Par un froid de -32 °C, les deux engins s'emboutissent dans un bruit d'enfer, faisant dérailler une dizaine de wagons, transportant notamment une importante cargaison de cigarettes. Quatre morts furent enregistrés dans ce terrible accident ; par contre, les fumeurs locaux n'ont pas manqué de s'approvisionner à même les débris du train. Une vingtaine d'années plus tard, un autre accident est survenu aux Abénakis le 24 décembre 1972, provoquant un sérieux déraillement.

31 mai 1960, un jeune homme perd la vie à la gare Brie

Le 31 mai 1960, le passage à niveau voisin de la minuscule gare de Brie, soit à 3 km de Saint-Damien-Station sur le tronçon Monk, a été le théâtre d'une collision entre un camion et un train de passagers de type autorail (Dayliner) qui a entraîné la mort de Camille Bolduc, 25 ans de Saint-Camille. Le wagon de tête s'est enfoncé dans le fossé, alors que l'autre qui transportait 15 passagers est resté sur l'accotement. Les wagons autotractés impliqués dans cet accident ont été réparés et maintenus en service pendant de longues années sur la Côte-Nord et en Estrie, même après que leurs moteurs eurent été enlevés ; ils ont servi notamment pour l'émission longtemps diffusée à Radio-Canada «*On prend toujours un train pour la vie*».



L'autorail composé des wagons D-101 et D-450 frappe une camionnette le 31 mai 1960 et fait un mort. Photo : collection famille Marcel Goulet.

12 avril 1977, déraillement à Saint-Nérée

Plusieurs Bellechassois se souviennent du déraillement survenu à Saint-Nérée le 12 avril 1977. Un train transportant des automobiles, des camions légers et des moteurs quitta brusquement les rails, expédiant une partie importante de sa cargaison en dehors de la voie ferrée. On récupéra la plupart de ces véhicules restés coincés sur les wagons. Certaines marchandises, fortement endommagées, furent enterrées sur place…



Les wagons et les véhicules endommagés, sans enjoliveurs, attendent à la gare de Sainte-Claire en 1977. Photo : collection Adrien d'Astous.

Le terrain avoisinant était marécageux et la voie peu stable en période de dégel. Des témoins ont alors tenté de voler des enjoliveurs en les cachant dans la forêt, mais les policiers les ont rapidement récupérés.

Trois déraillements et une collision à Saint-Charles-de-Bellechasse

Le 13 avril 1999, 10 wagons ont déraillé à proximité de la route 279. Le convoi appelé «l'Ultratrain» mesurait 1 239 m et comptait 68 wagons-citernes tirés par deux locomotives. Il circulait lentement vers l'est, après avoir quitté la raffinerie de l'arrondissement Saint-Romuald à Lévis ; il devait emprunter le triangle de Saint-Charles-de-Bellechasse, afin de se diriger vers Montréal. Quelque 34 wagons étaient chargés de mazout et les autres transportaient de l'essence. Les wagons ont subi des dommages au châssis, aux bogies, aux traverses de caisse et à la timonerie de frein. La paroi de huit citernes a subi des bosselures mineures. Un autre wagon, qui n'a pas déraillé, a été légèrement endommagé. La voie ferrée a été détruite sur une distance totale de 140 m et 90 m ont été endommagés selon le rapport d'accident.

Les pompiers de Saint-Charles sont venus éteindre un feu de broussaille occasionné par les étincelles, aidés par le largage de deux avions-citernes. Un fort écart

du nivellement transversal et un mouvement vertical des rails attribuables à un affaiblissement de la plate-forme avaient occasionné le déraillement. L'essence qui s'est déversée dans l'environnement fut récupérée. Cet incident s'apparente au déraillement de 18 wagons de l'Ultratrain dans la zone marécageuse de la grande Plée Bleue le 17 août 2004, provoquant le renversement de 200 000 litres de carburant, juste en périphérie du territoire de la MRC de Bellechasse.

Le 20 janvier 2003, à 9 h 28, le train de marchandises 148 du CN arrivant de l'ouest entre en collision avec le véhicule rail-route d'une équipe de soudure qui travaillait sur le pont de la rivière Boyer près de Saint-Charles. Le véhicule rail-route a été détruit et la locomotive de tête a été légèrement endommagée. Personne n'a été blessé. Une erreur de communication expliquerait cet accident.

Le 30 avril 2004, la municipalité de Saint-Charles-de-Bellechasse a connu un autre déraillement sur son territoire. Huit wagons d'un convoi de l'Ultratrain ont alors quitté la voie à la hauteur de la route 279, entre cette municipalité et Beaumont. Personne n'a été blessé et aucun déversement ne s'est produit. Sept des huit wagons qui ont déraillé contenaient de l'essence et l'autre du diesel. Le convoi était composé de quatre rames de 17 wagons. Les deux premières ont été retirées du lieu de l'accident. La circulation ferroviaire n'a pas été perturbée, puisque le déraillement s'est produit sur une voie secondaire. Sous l'effet de la friction, un feu de broussaille s'est déclenché sous les wagons ; l'incendie a été maîtrisé par les pompiers locaux.

Le 25 février 2010 vers 4 h 30, un drame a été évité de peu à Saint-Charles-de-Bellechasse, quand un train de voyageurs de VIA Rail, assurant la liaison entre Halifax et Montréal, a déraillé à proximité de résidences et de l'entreprise Meuble Idéal. Les deux locomotives ont d'abord fauché quelques voitures et des poteaux électriques, laissant le village sans courant une partie de la journée. Elles ont poursuivi leur chemin en touchant une première maison, pour s'engouffrer dans une autre résidence. Sous l'impact, les fondations de cette dernière ont été déplacées de quelque 50 cm ; le garage et la salle de bains ont été détruits.



Déraillement majeur de l'Ultratrain à Saint-Charles-de-Bellechasse le 30 avril 2004. Source : Raynald Labrie.

Une enquête relate que les deux opérateurs du train auraient mal interprété un signal lumineux obstrué par de la neige qui leur commandait de ralentir à l'approche d'un changement de voie. Quand ils ont réalisé leur erreur, ils n'étaient plus qu'à 150 mètres de l'aiguillage et roulaient à 103 km/h au lieu des 24 km/h



La locomotive de tête fauche deux maisons à Saint-Charles-de-Bellechasse en 2010 avant de s'immobiliser. Photo : Yvan Gravel.



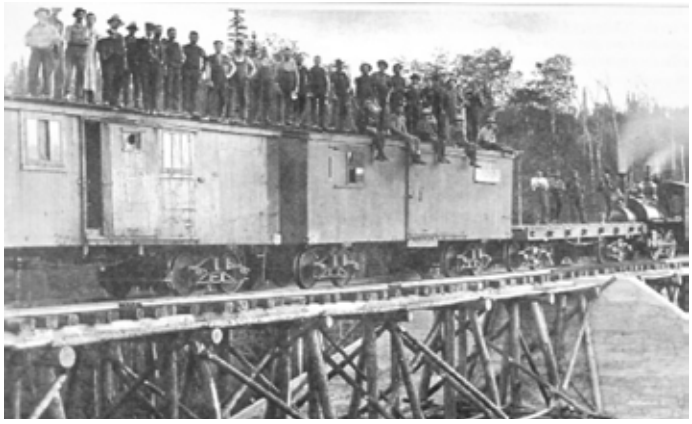
Le déraillement spectaculaire d'un train de passagers à Saint-Charles-de-Bellechasse le 25 février 2010 est survenu à l'occasion d'une tempête de neige qui a masqué les signaux de circulation. Photo : Yvan Gravel.

prescrits. Le convoi transportant 128 passagers et 10 employés de VIA Rail s'est donc engagé dans la voie d'évitement à une vitesse excessive. La locomotive de tête a dévié et s'est renversée sur le côté, blessant les conducteurs, pendant que la seconde locomotive atterrissait tout près d'une résidence avec les autres wagons à sa suite. Cinq passagers ont également subi des blessures mineures. La maison lourdement endommagée a été démolie par la suite.

Collision avec des véhicules et des animaux

Le train s'est invité dans le paysage bellechassois au moment où se développaient l'agriculture, le réseau routier et les moyens de transport terrestres. La cohabitation de ces éléments ne fut pas toujours harmonieuse. Le tracé de la voie ferrée a eu pour effet de scinder des terres et plusieurs routes, obligeant les conducteurs et les cultivateurs à utiliser des passages à niveau parfois peu sécuritaires ou incitant à poser des gestes imprudents quand le nombre de convois a diminué.

Il en est résulté de nombreuses petites collisions avec des véhicules hippomobiles ou motorisés, sans oublier le bétail de ferme échappé de leurs pâturages habituels ou les animaux sauvages qui abondent dans la région. Il a fallu installer des barrières ou la construction de viaducs pour diminuer le nombre d'accidents impliquant un train et un véhicule. La plupart de ces incidents n'ont pas fait les manchettes des journaux ; parfois, il s'agissait d'automobilistes qui « forçaient » le passage, juste pour s'éviter d'attendre la fin d'un convoi.



Dès 1908, les hommes travaillant sur le National Transcontinental pouvaient se déplacer par train, une activité parfois périlleuse, mais qui permettait de sauver bien des pas. Photo : collection Marion Smith.



Sans machinerie, les travailleurs sur les chantiers ferroviaires pouvaient compter sur le cheval et les grues qui permettaient des prouesses.



Travailleurs de l'immigration, on reconnait facilement les Italiens par leurs vêtements traditionnels, avec veste et chapeau en noir.





La construction de la ligne du National Transcontinental entre 1907 et 1908 est signée par les mains de milliers de bons hommes vaillants, anonymes, venus d'ici ou d'Europe. Le travail manuel était la règle sur les chantiers, particulièrement pour les travaux d'excavation et de bétonnage. Malgré leur cadence, la voie ne sera fin prête qu'en 1915. En 1908, de nombreux ouvriers italiens sont venus à Sainte-Claire pour se confesser en italien et recevoir la communion d'un vicaire qui avait déjà séjourné à Rome. Quatre des photos : collection Louis Bolduc et Bruno Dubois.

Travailler sur les chemins de fer

Partout où un chemin de fer a été installé, le premier impact positif a toujours été la création de nombreux emplois reliés à sa construction et à son exploitation. Pour les fins de cette publication, on distingue quatre catégories de travailleurs dans le secteur des chemins de fer : les constructeurs, le personnel itinérant, les employés de gare et les ouvriers d'entretien des voies. Des centaines de Bellechassois ont exercé des fonctions importantes lorsque les différentes lignes de chemin de fer étaient actives sur le territoire.

Constructeurs de chemins de fer

Autant lors de l'aménagement de la ligne du Grand Trunk, de celle du Levis & Kennebec que de celle du National Transcontinental, tous les bons hommes de 14 ans et plus cherchant un revenu étaient embauchés comme travailleurs. Pour cette dernière ligne, des centaines d'immigrants suédois, bulgares et italiens viendront prêter main-forte sur les chantiers. Dans l'Ouest canadien, ce furent des Chinois. Le travail était dur et exténuant, la paie minime et les risques d'accident toujours présents. Les ouvriers de l'immigration demeuraient dans des campements ou en pension dans différentes maisons. Les Italiens étaient particulièrement appréciés sur le chantier, car ils étaient non seulement les plus expérimentés, mais surtout les plus audacieux quand venait le temps de faire sauter le roc à la poudre noire ou à la dynamite. Au début du 19e siècle, les journaliers gagnaient 0,10 ¢ de l'heure, travaillaient 10 heures par jour et 6 jours par semaine, beau temps mauvais temps.

La construction du chemin de fer du National Transcontinental ne s'est pas réalisée sans accidents. Le plus important est survenu à Armagh, la veille de Pâques 1908. Un groupe d'hommes était à travailler au lieu appelé « Murdock », quand une terrible explosion se fit entendre. Une cinquantaine de bâtons de dynamite et plusieurs barils de poudre ont sauté prématurément, entraînant dans la mort neuf travailleurs, dont six d'Armagh, âgés de 16 à 28 ans, en plus d'un Français, d'un Britannique et d'un Canadien de l'île du Cap-Breton. Un autre accident survenu à Sainte-Claire, le 21 juillet 1914, a coûté la vie à un Italien de 51 ans, coincé entre deux wagons dont on venait de retirer le matériel.

Personnel itinérant

Le personnel qui travaillait à la bonne marche d'un train à vapeur se partageait plusieurs fonctions, dont l'ultime objectif était de conduire le convoi à destination en toute sécurité et selon l'horaire établi. Les trains tirés par des locomotives diesel furent mis en service autour de 1960 ; ils nécessitaient moins d'entretien et surtout, aucun ravitaillement en eau et carburant en cours de route. Voici une brève description des tâches qui étaient dévolues au personnel itinérant à bord des convois tirés par les locomotives à vapeur.

Le *conducteur* (chef de train) voit au bon fonctionnement du train et s'assure que l'équipage, les équipements et les outils de travail, tels le livre de règlement, l'indicateur de chemin de fer, la montre et la lampe soient en bon état. Il reçoit des ordres de marche du convoi, ainsi



Un 27 janvier 1952, le conducteur de la locomotive 3713 du CN à la gare Abénakis. SHB.



La hantise du serre-frein, se faire coincer entre deux wagons...CN

que les feuilles de route (way bills) qu'il partage avec ses coéquipiers. Il prévoit les manœuvres touchant les wagons à manutentionner le long du parcours.

Le *mécanicien* (ingénieur) est responsable de l'opération de la locomotive selon sa capacité, évitant les chargements trop lourds ou mal agencés. Il assure aussi un « décollage » en douceur du train, car les répercussions se font sentir encore plus brutalement à l'arrière avec l'addition du jeu dans un convoi de cinquante à soixante-dix wagons (norme des années 1930 et 40). Le mécanicien s'assure de graisser et huiler régulièrement sa machine. C'est aussi lui qui actionne le sifflet pour indiquer les mouvements du train, autant à la gare qu'aux différents passages à niveau.

Le *chauffeur* de locomotive était celui qui alimentait le fourneau afin de produire la vapeur nécessaire à son



Le bureau du dernier chef de gare à Saint-Damien-Station. Photo : collection Jacques Guimont, archéologue, historien.

fonctionnement. Souvent « barbouillé » de suie et de poussière de charbon jusqu'aux oreilles, il pelletait le précieux carburant pour maintenir la température adéquate de la bouilloire. Plus tard, une vis sans fin assurera l'alimentation du foyer. Chaque locomotive trainait juste derrière un wagon (tender) rempli de bois de chauffage au début, puis de charbon ou même de mazout par la suite. La réserve ne permettait pas d'effectuer tout le trajet. Il fallait refaire le chargement de combustibles et de liquides à certaines stations équipées pour l'entreposage et la manutention du carburant et de l'eau.

Le *wagonnier* « carman » inspecte et répare les wagons pouvant perturber le convoi et causer de graves accidents. Boîtes de roues, accouplements, système de freins à air, rien ne doit lui échapper, car c'est lui qui donne l'autorisation de départ après avoir vérifié la conformité de tous les wagons. En cas de déraillement, il doit prendre les moyens pour dégager la voie ferrée en toute sécurité.

Le *serre-frein* « brakeman » participe à la surveillance générale du train. Il tourne les aiguillages pour orienter le convoi vers les voies d'évitement aux points de



Une équipe de cantonniers à Saint-Henri. SHB.



En 1950, Jean Tanguay part meuler les rails. Collection Jean Tanguay.

croisement, aux jonctions avec une autre ligne et aux arrêts. Il fait « l'accouplage » et le « découplage » des boyaux de freins à air et s'assure que le wagon détaché est bien immobilisé avec le frein à main. Il fait le plein des lampes de pétrole, entretient l'intérieur du wagon de queue « caboose », actionne les feux de position, remplit les chaudières de charbon et vérifie l'inventaire du matériel de sécurité. Enfin, il installe à l'arrière du convoi les dispositifs de protection en cas d'arrêt inopiné. "All aboard!" En voiture ! disait-on à cette époque, le train démarre...

Employés de gare

Le chef de gare, souvent caricaturé comme le personnage ayant son abat-jour sur les yeux, des manchettes de satin noir aux bras et une intarissable volubilité avec les clients, était très considéré dans sa communauté, car il « parlait les deux langues » et possédait une instruction supérieure. Il émettait et transcrivait les télégrammes, vendait les billets aux voyageurs, délivrait la marchandise reçue et expédiait celle en consignation. Il était l'intermédiaire entre la compagnie, les employés et le public, toujours soucieux de l'heure juste, sa montre à la main ! Selon l'achalandage, d'autres employés l'aidaient pour accélérer la manutention des marchandises et assurer le respect de l'horaire des trains.

Ouvriers d'entretien

Pour chacune des sections opérationnelles des anciennes voies du Canadien National, des opérateurs étaient en fonction sur une période de 24 heures, sept jours par semaine, afin de contrôler les activités de transbordement des grains, du bois et de la machinerie. Souvent appelés « sectionnaires », ces cantonniers chargés de l'entretien d'une section de la voie ferrée et des ponceaux étaient basés aux stations de Belval, d'Armagh, de Saint-Anselme, de Saint-Charles-de-Bellechasse et de Saint-Vallier.

Groupés en équipes de trois et supervisés par un contremaître, le « foreman », les hommes « grindaient » (meulaient) les rails, changeaient les « ties » (traverses), plantaient les « spikes » (crampons carrés tenant les rails sur les traverses), réparaient la signalisation et les « switches » (aiguillages), puis désherbaient les abords du chemin de fer. Ils se déplaçaient sur les rails à l'aide d'un « pompeur à bras » et plus tard, avec un « motor car » (draisine à moteur). Avec eux, la marchandise et les passagers des trains étaient transportés en toute sécurité et dans les délais.

Le vocabulaire ferroviaire était traditionnellement en anglais, simplement parce qu'il n'y avait pas de mots appropriés en français et que les grands patrons étaient tous anglophones. Aujourd'hui, les cheminots québécois ont accès à un « lexique ferroviaire » qui leur permet de travailler dans la langue de la majorité.



Pendant qu'une dizaine de cantonniers s'apprêtent à transporter un rail de remplacement à l'aide de deux draisines sur la photo du haut, une autre équipe formée de Jos Nolin, contremaître, Dollar Dumont, Alfred Couture fils et M. Dumont font une pause sur leur draisine à la gare de Saint-Henri-Village en 1943. Photo du haut : bibliothèque J.A. Kirouac, photo 382. Photo du bas : collection Michel Tardif.



Les services dispensés par le train

Pour compléter l'histoire des chemins de fer sur le territoire de la MRC de Bellechasse, il aurait été intéressant de qualifier et de quantifier davantage les activités rattachées à la présence du train entre 1855 et aujourd'hui : nombre de voyageurs, leurs destinations, le volume de marchandises, les usagers industriels, les marchandises transportées, etc.

Cette tâche aurait demandé beaucoup plus de recherches, sans pour autant assurer des résultats significatifs, fiables et cohérents sur les services dispensés. Les exploitants des chemins de fer utilisaient plusieurs systèmes administratifs pour consigner ce qui se passait sur les différents réseaux. Chaque envoi et chaque réception de marchandise donnait lieu à des inscriptions dans des livres ou à l'émission de reçus ou de factures.

La majorité des trains roulaient suivant des horaires publiés ou annoncés dans les journaux et qui étaient largement connus dans les communautés. Les ordres étaient généralement donnés par écrit, en anglais évidemment. Enfin, les messages téléphoniques et surtout télégraphiques étaient souvent transcrits sur papier. Nous laisserons à d'autres passionnés de l'histoire cette tâche gigantesque de mesurer le volume de services rendus par le train et d'en retrouver les traces sous la forme de billets, de factures ou d'accusés de réception.

Devant l'incapacité d'apprécier le nombre de passagers et le volume ou le poids des marchandises transportées, on aurait pu être tenté de mesurer le nombre de trains ou de wagons ayant circulé sur les voies ferrées situées dans Bellechasse. Des horaires ferroviaires publics et les indicateurs réservés aux employés sont disponibles dans les archives ; ils fournissent de bonnes informations sur la fréquence des trains et sur les stations desservies, mais pas toujours sur la composition même des convois, le point d'embarquement et les motifs de voyage des passagers ou la destination des marchandises. Ces données auraient été fort utiles pour démontrer l'évolution de l'achalandage des différentes gares, de même que le déclin des services offerts sur le territoire. Trop de changements sont intervenus au fil des ans sur les différentes lignes pour établir des séries chronologiques fiables. Même les dates d'ouverture et de fermeture des anciennes gares demeurent souvent des mystères, tout comme celles du passage ou de l'arrêt du premier ou du dernier train.

Il est néanmoins apparu intéressant de rappeler la gamme de services reliés au train, citant au passage quelques exemples de liens entre les activités ferroviaires, la vie de la population et la situation économique bellechassoise. Parmi ces services, mentionnons le transport des passagers et des marchandises, la poste, l'importation et l'exportation de biens, le télégraphe, le téléphone et l'approvisionnement des entreprises.

Transport des passagers

Le transport des personnes a fortement influencé la conception même des réseaux ferroviaires sur le territoire de la MRC de Bellechasse et l'aménagement



L'Express maritime passe devant la gare de La Durantaye en 1948. Photo : BAnQ 03Q E6S7SS1P65800.

particulier des stations. Les 21 gares identifiées ont toutes été planifiées pour accueillir les clients confortablement, les informer sur les horaires de train, leur vendre les titres de transport, les faire attendre à la chaleur, faciliter leur embarquement dans les trains de passagers et les aider à manipuler leurs bagages.

Les gares étaient des lieux de rassemblement aussi populaires que les églises pour permettre aux villageois de sociabiliser ensemble. Les uns venaient y reconduire des proches partant en voyage, d'autres leurs enfants retournant au collège, d'autres accompagnant des membres de leur famille qui allaient travailler dans les camps forestiers de l'Abitibi ou les filatures des États-Unis. On pouvait aussi y assister à des retrouvailles émouvantes, voir partir un fils pour la guerre ou tout simplement, reconnaitre des voisins allant consulter le dentiste dans la ville d'à côté.

Toutes les compagnies de chemin de fer vantaient les destinations auxquelles leur ligne donnait accès. Dans les dépliants, chaque station était soigneusement identifiée, avec les heures d'arrivée précises. La publicité faite dans les journaux évoquait la rapidité et l'efficacité des réseaux ferroviaires, été comme hiver. Les résidents pouvaient mettre fin à leur réclusion pendant les longs mois d'hiver ! Ils n'avaient plus à prendre les risques associés aux déplacements terrestres sur de longues distances. Certaines publicités ciblaient les destinations de vacances, les zones de villégiature, les voyages à travers les Rocheuses ou dans les Maritimes. La vitesse des trains n'était pas toujours satisfaisante, mais les passagers avaient l'assurance d'arriver à destination. Des voitures de différentes catégories de confort leur étaient offertes pour répondre à leurs attentes ou à leurs moyens. Le train le plus célèbre, « l'Océan », est aussi le plus vieux train de passagers nommé en Amérique du Nord ; VIA Rail continue de relier Montréal à Halifax trois fois par semaine, traversant chaque fois le nord de la MRC de Bellechasse.

Transport des marchandises

Toutes les gares ont été conçues pour recevoir les marchandises qui leur étaient destinées, les garder en consigne et permettre aux destinataires de les récupérer facilement. La plupart avaient un entrepôt pour remiser les marchandises en transit. Dans certains cas, les entrepôts plus grands étaient construits un peu plus loin pour réduire les risques de propagation d'un incendie.



La puissance des locomotives diesel électriques a permis de transporter de plus en plus de wagons de marchandises. Photo : groupe TRAQ.

La plupart des marchandises étaient transportées par des trains mixtes, comportant des wagons de passagers, des wagons de marchandise générale et des wagons postaux. Pour des livraisons spéciales ou de gros volumes, les wagons étaient détachés du train et laissés sur la voie d'évitement pour permettre leur déchargement. Une fois vidés, ces mêmes wagons faisaient le plein de marchandises à expédier en dehors de la région. À mesure que le nombre de voyageurs diminuait, les convois de marchandises ont pris presque toute la place sur les rails.

Le train fut un partenaire indéfectible des agriculteurs bellechassois pour la livraison des premières machines agricoles importées des provinces voisines, des États-Unis, d'Angleterre ou même d'autres régions du Québec. Les encombrants râteaux, les énormes chargeurs à foin et les lourdes herses pouvaient être livrés tout près de leurs acheteurs par les chemins de fer.

Aujourd'hui les produits transportés par rail à travers la MRC de Bellechasse comptent quatre catégories :
1 — Produits alimentaires et dérivés (céréales et produits liés, dont les engrais, les fruits et légumes, la viande et les aliments en conserve).

2 — Produits industriels (matières premières, charbon, bauxite, minerai de fer ou potasse, ou produits semi-finis comme métaux fondus, produits chimiques, plastiques).
3 — Produits énergétiques (pétrole brut ou raffiné, gaz).
4 — Produits manufacturés (machinerie, automobiles, appareils électroménagers).

Acheminement de la poste

L'origine du système postal canadien repose sur l'idée de transporter du courrier sur une base mensuelle entre Montréal, New York et la Grande-Bretagne, en ayant recours à des messagers circulant sur des pistes terrestres et des bateaux qui effectuaient régulièrement des traversées transatlantiques. À partir de 1771, le service passe à une cadence hebdomadaire et génère des profits.

Dès son apparition vers 1836, le chemin de fer démontre qu'il peut transporter du courrier plus rapidement, sur de plus longues distances et avec moins de contraintes que les messagers traditionnels.

Avec la Confédération canadienne en 1867, les services postaux alors en opération sont fusionnés le 1er avril 1868, en vertu de la Loi sur la réglementation du service postal, créant le premier système postal uniforme du Canada. La plupart des bureaux de poste locaux apparaitront au début du 20e siècle, le plus souvent construits près de la gare pour faciliter l'acheminement et la distribution du courrier. Cette pratique a connu de nombreuses dérogations, sans compter les changements dans le temps et les modifications de noms désignant le bureau de poste et la gare.



À l'intérieur d'un wagon postal, des commis ambulants trient les journaux et le courrier dans les sacs en 1938. Photo : MCST.

Le transport du courrier par train s'avérait fort lucratif, justifiant des arrêts quotidiens aux stations principales du réseau ferroviaire ou le ramassage des sacs de courrier à la volée. Le maître de poste local récupérait son sac de courrier et remettait les sacs accumulés au bureau de poste. Dès 1854, on a vu apparaitre des fourgons postaux insérés dans des trains évoluant sur de longues distances, ce qui donnait le temps aux postiers ambulants d'effectuer le tri des pièces en fonction de leur destination et des réseaux ferroviaires utilisés pour leur transport. Le service postal ferroviaire sera supprimé en 1971, de même que les derniers wagons-poste. Désormais, le transport du courrier sera confié au camion et à l'avion pour une meilleure efficacité.

Importation et exportation de biens

L'implantation des chemins de fer sur le territoire de la MRC de Bellechasse a permis de décloisonner les marchés, d'accéder à une plus grande diversité de produits et de réduire les casse-tête pour leur transport. Après avoir été les otages du transport maritime depuis le début de la colonie, les Bellechassois ont eu accès du jour au lendemain à des ports ouverts 12 mois par année sur l'Atlantique et à de nouveaux fournisseurs établis dans d'autres pays que la France et



Durant l'hiver, l'entreprise « Meubles Chamberland » d'Armagh expédiait ses chaises par chemin de fer jusqu'à Montréal. Il fallait d'abord les transporter avec un « snow » à Armagh Station. Photo : M. Chamberland.



En 1950, l'entreprise « Prévost Car » de Sainte-Claire expédiait ses autobus montés sur des wagons plats depuis la gare locale. Photo : collection Serge Laflamme.

la Grande-Bretagne. Les marchands généraux des villages ont pu commander des marchandises produites à la grandeur du Canada et des États-Unis et se les faire livrer grâce aux interconnexions établies entre les différentes lignes.

Dès lors que le chemin de fer s'est avéré un moyen de transport fiable, prévisible et abordable, les consommateurs ont aussi pu faire leurs achats ailleurs que chez le marchand général local. Il est devenu pratique de commander par catalogue et de récupérer ses achats à la gare. Les producteurs, les fabricants et les transformateurs ont pu exploiter de nouveaux marchés pour exporter leur marchandise vers l'Europe,



Expédition des arbres de Noël sur les marchés américains à la gare de Saint-Malachie en 1943. Photo : BAnQ E6, S7, SS1, P16926

les États-Unis, les Antilles ou autres lieux fréquentés par les bateaux. Ils ont aussi pu importer la machinerie de qualité industrielle pour rendre leur production artisanale plus compétitive.

Bien avant la voie maritime du Saint-Laurent, le chemin de fer s'est imposé comme le moyen de transport idéal pour transiger avec les immenses marchés des autres provinces canadiennes et des grandes villes américaines comme Portland, Boston, New York, Chicago et Buffalo. Le bois de sciage, le papier journal et les arbres de Noël ont traversé la frontière canado-américaine quotidiennement, grâce aux nombreuses lignes transfrontalières exploitées.

L'incapacité du train à effectuer toutes ses livraisons de porte-à-porte lui a été grandement préjudiciable. Toutes sortes de moyens ont été développés pour éviter la double manutention des marchandises aux gares et l'acheminement des biens livrables à l'adresse du destinataire. Aujourd'hui, le transport par véhicule terrestre a pris presque toute la place, laissant aux chemins de fer le transport spécialisé en vrac, par conteneur, par wagons-citernes ou par divers wagons spécialisés.

Télégraphe

Bien avant l'invention du téléphone en 1846, il était possible d'envoyer des messages encodés avec l'alphabet « morse », basé sur des impulsions électriques courtes et longues. Celles-ci étaient transportées par des fils métalliques reliant un émetteur et un décodeur qui transcrivaient les messages à la main ou à la machine à écrire afin de les remettre aux clients. Ces opérateurs utilisaient la technologie du télégraphe pour préparer les messages appelés « télégrammes », des documents pas toujours très confidentiels avant d'être glissés dans une enveloppe. Dans Bellechasse, les lignes télégraphiques furent installées en parallèle aux voies de chemin de fer parce que ce moyen de communication leur était indispensable pour faire circuler les trains en sécurité. C'est le Canadien Pacifique qui établira la première ligne télégraphique entre la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique en 1886.



Les poteaux et lignes électriques implantés parallèlement aux voies ferrées servaient autrefois à la transmission des télégrammes. Aujourd'hui, ils transportent électricité et signaux de sécurité. SHB 2015.

Chaque gare pouvait émettre ou recevoir un message télégraphique. L'opérateur devait avoir une bonne formation pour assurer une transcription impeccable des messages codés. Cette tâche était le plus souvent dévolue au chef de gare. Plus tard, des téléscripteurs pourront enregistrer ou envoyer des messages sans la présence d'un opérateur. Les messages considérés urgents étaient ensuite livrés au domicile du destinataire. Par la suite, ces messages seront transférés sans fils entre les stations. Le télégraphe sera largement utilisé pour la transmission des nouvelles aux journaux.

Les compagnies de chemin de fer ont progressivement abandonné le secteur des communications qui a été repris en main par des entreprises de télécommunication qui œuvrent maintenant dans le transfert de données et la téléphonie sans fil.

Téléphone

Le téléphone fait partie de la vie des Canadiens depuis 1877. Au début, seuls les biens nantis et les entreprises pouvaient se permettre son utilisation. Les compagnies de chemin de fer n'ont pas tardé à utiliser ce moyen de communication entre les gares puisqu'elles étaient déjà dotées d'infrastructures formées de poteaux, de fils et de bureaux pour permettre les conversations entre les chefs de gare et accroitre la sécurité du déplacement des trains. En milieu rural, le téléphone s'est ainsi propagé bien plus rapidement le long des réseaux ferroviaires. La gare a longtemps été le seul bâtiment muni d'un téléphone dans la municipalité. Le personnel itinérant pouvait toujours s'arrêter et se raccorder aux fils voisins de la voie pour aviser la gare la plus rapprochée de ses difficultés.

Jusqu'au milieu du 20e siècle, le téléphone est resté un moyen de communication fort sommaire dans la MRC de Bellechasse. Les lignes partagées et les centrales téléphoniques de village étaient monnaie courante. Aujourd'hui, le téléphone n'a plus aucun rapport avec les chemins de fer et seuls les fils qui longent encore les voies ferrées en service rappellent l'implication des entreprises ferroviaires dans les secteurs de la télégraphie et de la téléphonie.

Approvisionnement des entreprises

Avant même que ne soit développé le réseau public de routes sur le territoire de la MRC de Bellechasse



Le transport du grain par chemin de fer permet encore à certaines meuneries de s'approvisionner en grains de l'Ouest. Photo : SHB 2015.



L'exportation de bois de sciage vers les États-Unis par chemin de fer a permis l'ouverture de nouveaux marchés. Photo : MSTC collection CN005445.

et qu'il soit entretenu autant l'hiver que l'été, le train s'est imposé comme moyen de transport idéal pour approvisionner certaines entreprises avec de grosses quantités de produits transportables en vrac et des marchandises pesantes ou encombrantes. Au cours des années 1940, le train a largement contribué à l'essor de l'agriculture bellechassoise, transportant des wagons complets de grains ou d'engrais produits dans les provinces de l'Ouest vers les meuneries et vers les coopératives qui assuraient leur distribution locale auprès des cultivateurs.

À peu près toutes les meuneries du territoire se sont installées en bordure d'une voie ferrée. Le transport par train du bétail, vaches, chevaux, cochons et moutons, a permis de constituer rapidement le cheptel des agriculteurs, acheminant plus de têtes dans un seul voyage que ne pouvaient le faire les charrettes et camions de l'époque en une semaine.

Le transport sur de longues distances a aussi donné une plus-value aux terres bellechassoises qui alimentaient des usines de transformation. Au lieu d'être confinés aux marchés locaux, les produits agricoles ont été vendus à de meilleurs prix et en plus grosse quantité sur les marchés des grandes villes ou des secteurs situés dans des zones climatiques différentes.

Avec la complicité du train, le lait, le beurre, le fromage, les petits fruits et le bétail ont pu être vendus en dehors de la région de Bellechasse pour approvisionner les grandes laiteries de Québec ou les grossistes en alimentation des régions de Montréal et de Toronto. L'avènement de wagons réfrigérés et de wagons spécialisés dans la manutention du vrac a rendu le rail encore plus attrayant pour l'approvisionnement en grands volumes.

Toutes les gares de Bellechasse sans exception ont constitué autant de lieux de chargement des produits de la forêt pour leur expédition vers les usines de fabrication de la pâte et du papier dans les Cantons-de-l'Est et en Mauricie.

Les moulins à scie se sont multipliés sur le territoire pour effectuer une première transformation des billes de bois. Rapidement, les chemins de fer se sont révélés plus efficaces pour approvisionner les grosses usines de transformation que le flottage du bois sur les cours d'eau qui était largement pratiqué au 19e et au début du 20e siècle.

Parfois, le secteur forestier a écopé du manque de wagons spécialisés ou adaptés aux produits à transporter. Les wagons de marchandise générale (box cars) rendaient la manutention du bois à pâte fort difficile, mais ils étaient souvent les seuls disponibles après avoir été débarrassés de leur contenu.



L'expédition du bois à pâte et à papier vers les usines de transformation se faisait avec les wagons disponibles, souvent difficiles à charger. SHB

Impact économique et social des chemins de fer

Comme ailleurs en Amérique du Nord, l'implantation du train a favorisé un essor économique considérable dans les petites communautés de la MRC de Bellechasse, pendant toutes les décennies où il a maintenu sa suprématie sur le transport par route.

Les populations pouvaient dès lors se déplacer plus rapidement et plus facilement sur de courtes comme sur de longues distances. Il devenait plus simple de visiter la famille, d'aller travailler dans les régions en déficit de main-d'œuvre, d'étudier dans de meilleurs établissements et de rapprocher vendeurs et acheteurs. Les denrées agricoles et les produits manufacturés pouvaient être transportés efficacement entre les lieux de production et ceux de consommation.

Le train a surtout permis de décloisonner les communautés situées le long des parcours ferroviaires en créant des liens nouveaux et en suscitant l'exploitation de l'énorme potentiel forestier des secteurs éloignés du fleuve Saint-Laurent.

Après l'implantation du Grand Trunk et du National Transcontinental, la colonisation a connu un nouveau souffle dans le sud du territoire de la MRC de Bellechasse. Peu de gens se sont opposés au passage du train, malgré ses inconvénients. Les petites industries et les commerces ont pris de l'ampleur et les communautés ont connu une augmentation de population impressionnante et une densification des noyaux urbanisés.

Plusieurs travailleurs locaux ont œuvré à la construction des voies ferrées. La main-d'œuvre a été largement mise à profit pour approvisionner les locomotives à vapeur en bois, charbon et eau, effectuer l'entretien des voies et des emprises, assurer le déneigement des voies, le déplacement des trains, l'opération du télégraphe, l'accueil des passagers et la manutention des marchandises.

Décloisonnement des communautés

Le train a donné aux résidants de Bellechasse une grande mobilité et réduit les temps de déplacement par rapport à la situation d'avant 1855. Le «petit train» a uni de nombreuses localités, particulièrement au cours de la saison hivernale, alors que la majorité des routes étaient ensevelies par la neige jusqu'en 1950.

On pouvait désormais se rendre dans les destinations «lointaines» comme Montréal et Rivière-du-Loup, sans devoir coucher en cours de route. L'accès à la mer est aussi devenu possible en toutes saisons; pendant que les ports du Saint-Laurent étaient bloqués par la glace, ceux des Maritimes et du Maine offraient un accès fiable à l'Atlantique à longueur d'année.

Le train a permis l'arrivée de colons, de commerçants et de travailleurs dans les territoires nouvellement ouverts à l'agriculture ou dans les localités les plus dynamiques. En période de crise économique, il a favorisé la colonisation de l'Abitibi et l'émigration vers les États-Unis. Des milliers de Québécois ont alors pris le train à la recherche de travail. Plusieurs ne sont jamais revenus dans leur village natal.



Premier train à faire le trajet entre l'Atlantique et le Pacifique, en 1886. Musée McCord 00298005

Exploitation des ressources

Dès les débuts de la colonisation et pendant la première moitié du 20e siècle, les agriculteurs bellechassois devaient exploiter la partie boisée de leur terre ou travailler dans des chantiers de coupe de bois pour joindre les deux bouts. Les travaux agricoles étaient au ralenti au cours de l'hiver, ce qui permettait de concilier agriculture et foresterie, en allant chercher les arbres nécessaires pour l'entretien des bâtiments, le chauffage ou pour la vente de billots de sciage et de bûches de quatre pieds, la « pitoune ».

Certains propriétaires forestiers très prospères sauront tirer profit des chantiers pour écouler leurs surplus de bois. Avant d'être acheminé aux usines de transformation par le chemin de fer, le bois était flotté sur les cours d'eau ou transporté par des sentiers durant l'hiver avec des traîneaux tirés par des chevaux. Les chemins de fer ont permis de transporter de forts volumes de pitoune de 4 pieds, de billots, de copeaux, de bois de sciage, de bardeau de cèdre et d'arbres de Noël vers des marchés qui n'existaient pas à proximité.

L'avènement du réseau ferroviaire a provoqué un grand changement dans tout le sud de Bellechasse, qui était jusque-là considéré comme le bout du monde. Les bûcherons et draveurs ont pu quitter leur domicile et se laisser tenter par des emplois et de nouvelles conditions de vie dans d'autres régions ou dans les centres urbains. Le train permettait d'aller travailler aussi loin qu'en Mauricie, au Saguenay, en Abitibi ou dans le Maine, là où les bûcherons étaient très recherchés.



Chargement d'arbres de Noël pour l'expédition aux États-Unis. Photo : collection Marion Smith.

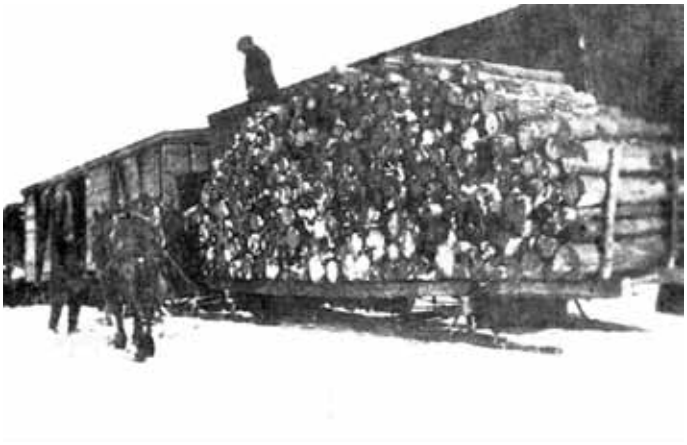
De nombreuses scieries se sont établies dans chacun des villages, générant le développement d'une économie de marché et créant des revenus complémentaires à ceux de l'agriculture. Le chemin de fer qui traversait les parties les plus isolées de la région a créé des occasions permettant aux fermiers et aux bûcherons d'obtenir de meilleurs prix pour leur bois. Au cours de l'hiver, les wagons qui avaient apporté toutes sortes de marchandises repartaient remplis de bois à pâte écorcé vers les usines de transformation ou d'arbres de Noël destinés au marché américain.

La construction des chemins de fer coïncide avec le moment où l'industrie des pâtes et papiers a connu un essor remarquable. Les États-Unis avaient aboli les droits de douane sur le papier journal et le gouvernement du Québec interdisait l'exportation du bois brut des forêts publiques pour favoriser sa transformation locale. Du jour au lendemain, le bois mou composé de sapin et d'épinette a pris une valeur considérable, puisqu'il fallait approvisionner les nouvelles usines à pâte et à papier. Certains marchands ont alors fait fortune dans le commerce du bois.

Tout le bois coupé par les cultivateurs pouvait être transporté à la scierie la plus proche ou vendu à des marchands de bois qui travaillaient pour le compte des papetières. Des particuliers louaient l'espace pour entreposer le bois temporairement près des voies d'évitement des différentes gares. D'autres chargeaient la « pitoune » à la main dans les wagons pour l'acheminer aux usines de Québec, East-Angus, Windsor-Mills ou Trois-Rivières.

Coup de pouce au mouvement de colonisation

Le chemin de fer du Grand Trunk a grandement aidé à la colonisation des municipalités du sud de la MRC de Bellechasse. On disait que « *c'est à Saint-Charles que descendent d'ordinaire les voyageurs ou colons qui*



Chargement de bois à pâte trainé par des chevaux jusqu'à la gare. Photo : collection Marion Smith.

veulent pénétrer dans l'intérieur, gagner les belles et florissantes paroisses de Saint-Gervais, de Saint-Lazare, ou encore atteindre, par le grand chemin Mailloux qui est l'une des meilleures routes de colonisation du pays, les colonies nouvelles qui ont surgi dans les cantons de Buckland, de Mailloux et de Roux».

La ligne du National Transcontinental a elle aussi servi la cause de la colonisation dans le sud de la MRC de Bellechasse. Bien que les paroisses de ce secteur avaient déjà commencé leur développement à la fin du 19e siècle et que toutes les églises étaient construites quand le train s'est mis à circuler en 1915, son apport demeure indéniable. Les cultivateurs ont vu leurs revenus augmenter et ont pu participer au mouvement de mécanisation qui s'offrait aux fermes.

Voie ferrée : barrière ou trait d'union

Lors de leur implantation, on parlait peu des impacts négatifs des chemins de fer sur l'aménagement du territoire. Les contraintes techniques et les grands principes politiques dictaient la localisation des lignes ferroviaires et des gares. On se souciait encore moins qu'une voie ferrée vienne déranger la quiétude des résidents ou ériger une barrière à travers une exploitation agricole. Le train permettait enfin aux nombreuses communautés de vivre au même rythme que le reste du Québec, 12 mois par année. Les travailleurs, les familles, les gens de commerce et les marchandises pouvaient désormais circuler sans les contraintes d'un réseau routier défaillant et de moyens de transport terrestre peu performants.

L'arrivée ou le passage du train a longtemps soulevé l'enthousiasme populaire. Les convois ont par contre apporté leur lot d'inconvénients comme le bruit, la fumée des locomotives à vapeur et surtout, les dangers de collisions avec des animaux en pâturage ou des véhicules empruntant les passages à niveau privés ou publics. Dans certains cas, il a fallu revoir la gestion des parcelles en culture ou modifier l'écoulement des eaux à la suite de la construction d'emprises ferroviaires qui avaient bloqué les fossés existants et séparé les champs et les pâturages.

Développement industriel et commercial

Les principales gares implantées dans la MRC de Bellechasse ont contribué au développement de coopératives agricoles créées pour faciliter l'exportation des produits ou le transbordement d'animaux, l'importation de machinerie agricole et la manutention de grains et autres produits agricoles. Des entrepôts coopératifs ont été construits le long des voies ferrées pour emmagasiner les grains prisés par les agriculteurs de plus en plus dynamiques. On retrouve encore de ces structures le long de certaines emprises.

Au début du 20e siècle, une cinquantaine de beurreries et de fromageries se sont développées avec la complicité des chemins de fer qui leur permettaient d'expédier leur production vers les marchés de Québec et de Montréal.

Plusieurs entreprises doivent au chemin de fer le succès de leur prospérité. C'est l'industrie forestière qui en a le plus bénéficié dans Bellechasse, avec la création de nouveaux marchés pour le bardeau de cèdre, le bois à pâte ou le bois de sciage. On a aussi assisté à l'implantation de nouvelles usines de fabrication,



comme «Prévost Car» à Sainte-Claire et «Les industries provinciales» à Saint-Damien-de-Buckland. Avec le train, l'éloignement des marchés ne constituait plus un obstacle à la croissance d'entreprises manufacturières en région.

Les hôteliers ont ouvert de nombreux établissements à proximité des gares pour accueillir les voyageurs qui arrivent ou qui partent par le train de passagers, comme à Saint-Charles-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Saint-Damien-Station et Armagh Station. Ces pied-à-terre s'imposaient pour les voyageurs de commerce qui devaient se rendre en voiture hippomobile dans les villages des alentours. Des marchands généraux ont aussi préféré la proximité de la voie ferrée pour y faire des affaires, tirer profit du nouvel achalandage autour de la gare et bénéficier d'un service de transport sous la main.

Développement des municipalités

Avec leurs activités trépidantes, les gares viennent concurrencer les églises et les bureaux de poste comme points de rencontre dans les municipalités desservies. Des commerces s'installent, parfois des industries et même des résidences lorsque le noyau villageois se situe à bonne distance. Les nouveaux travailleurs du rail apprennent rapidement à apprécier la proximité du chemin de fer, non seulement pour leur emploi, mais aussi pour y résider.

Plusieurs municipalités se sont retrouvées avec deux pôles de croissance, l'un à l'ombre du clocher paroissial, l'autre à proximité de la voie ferrée que les marchands généraux, les coopératives et les hôteliers privilégiaient.

Tous les villages traversés par un chemin de fer ont connu un développement important au cours des dix années qui ont suivi la pose des rails. Rappelons brièvement les impacts observés dans une dizaine de municipalités bellechassoises.

Saint-Charles-de-Bellechasse

La rue de la Gare fut aménagée sur une longueur de plus de 400 m depuis la route principale pour donner accès à la ligne du Grand Trunk. Pendant plus de 60 ans, l'attrait de la station de Saint-Charles s'exerçait dans un rayon de 20 km et même davantage, notamment dans le sud du comté alors ouvert à la colonisation et à l'exploitation forestière.

En plus des voyageurs de commerce et hommes d'affaires qui constituaient la majorité des passagers, la gare a permis d'expédier de nombreux biens pour le secteur agricole ou pour la construction de bâtiments. Presque toutes les marchandises destinées aux commerçants de Saint-Gervais, de Saint-Lazare et même de Saint-Damien arrivaient par le chemin de fer. Les agriculteurs et petites entreprises pouvaient expédier leur production plus loin et en plus grandes quantités. La gare est vite devenue une zone commerciale majeure et un lieu de transit important pour un grand nombre de voyageurs allant vers les grands centres ou les régions éloignées. Les gens faisaient souvent la file à l'extérieur, bien que la salle d'attente de la gare puisse contenir plus de 200 personnes. Les voyageurs de commerce logeaient alors à l'hôtel Bruneau ou l'hôtel Lapierre, selon la période. La station était aussi un important centre de communication qui concurrençait la poste. Au milieu du 20e siècle, la coopérative locale et la meunerie Octave Labrecque se sont installées à proximité de la voie ferrée, créant un important va-et-vient de wagons pour le transport des céréales et des engrais chimiques. Leurs activités ont cessé peu après 2012, à la suite du violent incendie de la meunerie Breton, le 6 avril 2012, et de la réorganisation de la distribution des moulées par l'entreprise Unicoop.

À l'occasion de la toute première visite d'un monarque en Amérique du Nord, cette gare fut témoin d'un événement spécial, le 12 juin 1939, lorsque le train bleu et argent de la suite royale, en route pour Halifax, fit un arrêt à Saint-Charles. Le mécanicien du train royal avait un bouton de sonnette dans sa cabine. S'il voyait une foule importante à une gare, il avait la consigne d'aviser le couple royal qui se hâtait alors de se rendre



La gare de Saint-Charles vers les années 1970 flanquée des deux meuneries en activité. On y voit le grand entrepôt ainsi que la voie d'évitement de la coopérative agricole. Photo : inventaire aérien du patrimoine. Photos obliques. BAnQ.

à la plate-forme du wagon panoramique arrière pour saluer ses sujets. Le Souverin du Royaume-Uni et des dominions Georges VI, et son épouse Elizabeth Angela Marguerite Bowes-Lyon, la reine mère, furent reçus par une foule venue de toute la région, dont quelques jeunes filles qui remirent des fleurs aux visiteurs de marque.

Les deux wagons réservés au roi et à son épouse (visibles au Musée des sciences et de la technologie du Canada à Ottawa) comportaient un salon avec sofa, fauteuils, tables, lampes et tentures qui ouvrait sur une salle à manger pour douze convives. On y retrouvait aussi une chambre à coucher et de nombreuses commodités : douche, radio, système télégraphique



Le train royal en arrêt à la gare de Saint-Charles, tiré par deux locomotives, une précaution royale. Photo : collection Conrad Paré.



Le couple royal salue la foule assemblée à la gare de Saint-Charles et reçoit des fleurs de jeunes filles. Photo : collection Conrad Paré.



Un train de passagers arrive à la gare de La Durantaye. SHB. ***Au fil des ans,*** *volume 22, numéro 4, spécial La Durantaye, page 4*

et téléphone pouvant être relié au palais de Buckingham et au reste du monde, puisque la guerre menaçait alors d'éclater en Europe. Le premier ministre de l'époque, Mackenzie King, avait son propre wagon, le Wentworth, où monteront tour à tour les premiers ministres provinciaux, tandis que les neuf autres voitures étaient réservées à la suite royale. Un train vert et marron de 12 wagons attribués aux journalistes et policiers précédait le convoi royal de 20 à 30 minutes.

Un deuxième train royal a traversé le territoire de la MRC de Bellechasse en 1951, lorsque la princesse Elizabeth (future reine Elizabeth II) et son mari le prince Phillip effectuent une tournée royale au Canada. Le couple est parti le matin du 5 novembre pour faire route vers Halifax dans les Maritimes, avec des arrêts programmés à Saint-Hyacinthe, Drummondville, Lévis, Montmagny, Rivière-du-Loup, Rimouski et Mont-Joli.

Un autre passage de train est devenu mémorable à Saint-Charles, soit « l'Ultratrain », généralement composé de deux locomotives diesel et de 70 wagons-citernes servant au transport de produits pétroliers entre la raffinerie de l'arrondissement de Saint-Romuald à Lévis et Montréal. Pendant quelques années, ce convoi passait régulièrement à basse vitesse sur le territoire de Saint-Charles, avant de se diriger vers l'ouest, testant chaque fois la patience des automobilistes qui devaient composer avec la jonction en triangle qui imposait deux fois la traversée de la 279.

Depuis plus de 160 ans, une équipe d'agents d'entretien de la voie du CN est basée à Saint-Charles. Encore en 2016, ces cantonniers s'assurent que la voie ferrée permet le passage sécuritaire d'une dizaine de trains par jour, circulant à quelque 55 MPH (88 km/h). Un camion, une grue, une unité de soudure et un régulateur de ballast et déneigeuse y sont stationnés en permanence sur une courte voie d'évitement. Ainsi, le CN pour intervenir rapidement sur la section qui traverse la MRC de Bellechasse, entre Charny (Lévis) et Cap-Saint-Ignace.

La Durantaye

La création de la municipalité de La Durantaye illustre l'impact que pouvait avoir la localisation d'une gare sur l'aménagement du territoire avoisinant. À partir de 1855, un petit bourg a commencé à prendre forme autour de la gare connue sous le nom de « Saint-Michel-Station ». Le secteur entourant la gare s'est tellement développé que messieurs Tancrède Desjardins et Gédéon Roy entreprirent les démarches visant la fondation de la paroisse de La Durantaye, érigée canoniquement le 21 avril 1910 et civilement le 4 août suivant.

Le secteur agricole a beaucoup profité du passage du train à La Durantaye. Un entrepôt a même été construit

en bordure de la voie ferrée pour faciliter l'exportation des récoltes de petits fruits vers Montréal, Toronto et London par la Coopérative des producteurs de fraises de La Durantaye, parfois avec des wagons réfrigérés.

Saint-Vallier

La route menant à la gare du Grand Trunk fut baptisée « Montée de la Station ». Un deuxième pôle d'attraction s'y est développé, en concurrence avec l'église, menaçant sa capacité traditionnelle d'attirer des résidents et des commerces afin de constituer le noyau villageois.

Après l'incendie de l'église le 25 janvier 1931, quand vint le moment de la reconstruction, les gens du village et ceux du secteur dit du Rocher se disputèrent le lieu de son érection. Ces derniers prétendaient que le nouveau temple devait être situé plus au sud, puisque les activités de la paroisse étaient de beaucoup plus importantes autour de la gare qu'au village même. Les villageois eurent cependant gain de cause.

La coopérative agricole de Saint-Vallier y a érigé un entrepôt et un élévateur à grain en bordure de la voie ferrée. On y retrouvait aussi deux magasins généraux, une boulangerie, un hôtel, un bureau d'enregistrement, un bureau de poste et une école. Les bureaux de l'hôtel de ville occuperont le bâtiment de l'ancienne école de rang dans le secteur de la gare jusqu'en octobre 2013.



L'entrepôt de la Coopérative agricole de Saint-Vallier en 1947 à la gare de Saint-Vallier. Photo : BAnQ E6, S7, SS1, P61038

À l'époque des trains à vapeur, la gare était un lieu d'activité fébrile. On pouvait souvent voir une quarantaine de voitures à cheval venant des paroisses environnantes : Berthier, Saint-François, Saint-Raphaël et Saint-Michel. Une grande quantité de matériaux requis pour la construction du tronçon d'Armagh du chemin de fer du National Intercontinental en 1907-1910, du barrage d'Armagh en 1919 et du barrage de Saint-Raphaël en 1920 ont transité par cette gare. La présence de la gare à Saint-Vallier-Station a notamment permis l'exportation de beurre et de fromage cheddar vers le marché new-yorkais. La coopérative agricole Unicoop maintient toujours une quincaillerie et un garage dans le secteur.

Encore aujourd'hui, Saint-Vallier fait beau figure sur les cartes ferroviaires puisqu'un aiguillage contrôlé à distance s'y retrouve et qu'une voie d'évitement d'une longueur de 3,84 km s'étire vers l'est jusqu'à la municipalité voisine.

Saint-Henri

La municipalité de Saint-Henri fut un temps celle qui a été la plus choyée par les chemins de fer, puisque les trois grands réseaux reliés à la MRC de Bellechasse ont traversé son territoire à différentes époques. Deux lignes du CN y sont encore en exploitation au nord-est et à l'ouest, juste en bordure de Lévis, de Saint-Lambert et de Saint-Charles-de-Bellechasse, mais aucune gare n'est demeurée active. La ligne allant vers les Maritimes et Montréal s'étale sur 5,8 km au nord de la municipalité.

Une fois terminée en 1874, la ligne du LKR traversait la municipalité du nord au sud sur une longueur de 10,2 km, donnant à Saint-Henri un nouvel essor à partir de 1875. À compter de 1881, le QCR a poursuivi le service vers Lévis et Scott, permettant aux Henriçois de se rendre jusqu'à Sherbrooke et Portland aux États-Unis, ou à Lac-Mégantic. À Saint-Henri, cette voie ferrée traversait longitudinalement plusieurs belles

terres de la paroisse, contribuant largement à l'essor de l'agriculture.

Trois segments du tracé original du National Transcontinental s'étirent toujours sur le territoire de Saint-Henri, sur une longueur totale de 2,27 km. Encore en 2016, cette portion de voie ferrée permet au train de desservir quelques fois par semaine la meunerie Agri-marché située à Saint-Isidore, depuis la voie principale qui traverse l'arrondissement de Charny à Lévis.

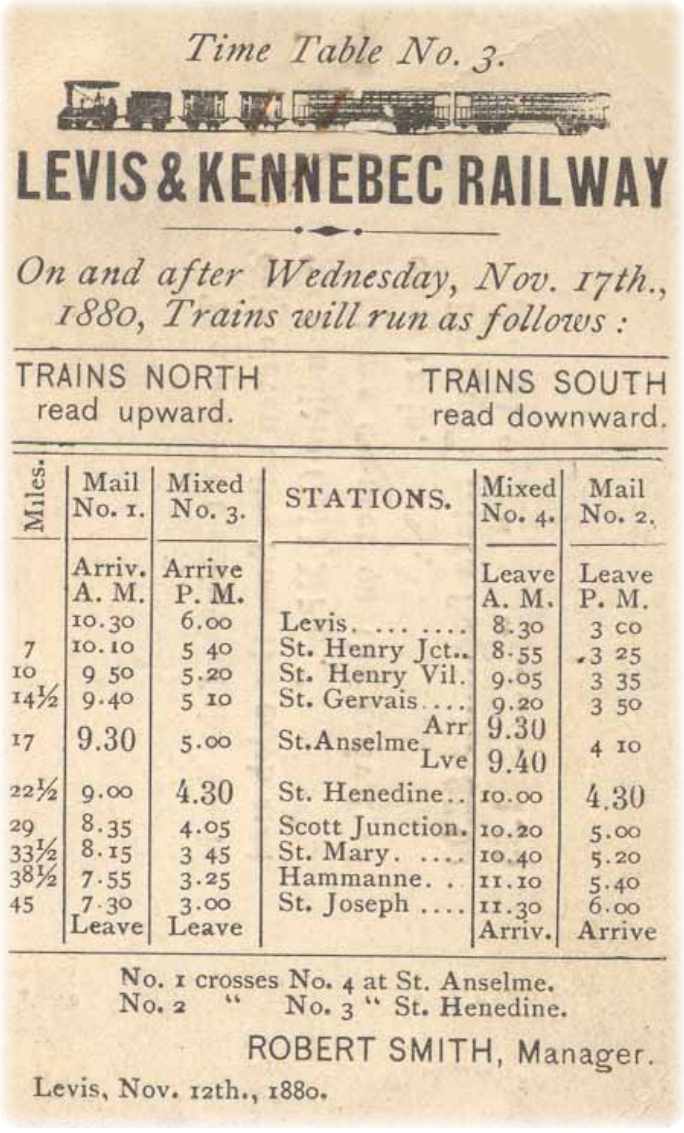
Saint-Anselme

À partir de 1830, l'histoire de la paroisse de Saint-Anselme fut marquée par le dynamisme de Siméon Gautron dit Larochelle (1808-1859), un industriel d'envergure, propriétaire de moulins à carde, à farine et à scie, en plus d'une forge et d'une fonderie. Il crée le « village de Larochelle » au sud-ouest de l'agglomération, à proximité de la rivière Etchemin.

Sous l'impulsion de son fils Louis-Napoléon Larochelle, la première locomotive arrive à Saint-Anselme le 25 juillet 1874. Le prix du billet en première classe n'était que d'une piastre (1 $) et celui de deuxième classe, de cinquante cennes (0,50 $), pour le trajet de Lévis à Scott's Junction. Un horaire des trains en date de 1880 illustre la mobilité offerte aux Saint-Anselmois à cette époque.

Saint-Anselme est reconnu pour l'effervescence des groupements coopératifs, dont une quinzaine ont pris naissance dans les années 1940, sous l'impulsion de Cyrille Vaillancourt : Société coopérative agricole (1914), boulangerie coopérative (1943), meunerie coopérative (1949), garage coopératif (1955) et Coopérative avicole régionale Etchemin.

Pendant longtemps, le noyau villageois de Saint-Anselme a été littéralement coupé en deux par le chemin de fer du QCR. Les occupants des maisons établies le long de son parcours en milieu urbain ont accueilli avec soulagement l'enlèvement des rails après la fin des activités sur la voie ferrée.



Time Table No. 3.

LEVIS & KENNEBEC RAILWAY

On and after Wednesday, Nov. 17th., 1880, Trains will run as follows :

TRAINS NORTH read upward.				TRAINS SOUTH read downward.	
Miles.	Mail No. 1.	Mixed No. 3.	STATIONS.	Mixed No. 4.	Mail No. 2.
	Arriv. A. M.	Arrive P. M.		Leave A. M.	Leave P. M.
	10.30	6.00	Levis.	8.30	3 co
7	10.10	5 40	St. Henry Jct..	8.55	3 25
10	9 50	5.20	St. Henry Vil.	9.05	3 35
14½	9.40	5 10	St. Gervais....	9.20	3 50
17	9.30	5.00	St.Anselme Arr	9.30	4 10
			St.Anselme Lve	9.40	
22½	9.00	4.30	St. Henedine..	10.00	4.30
29	8.35	4.05	Scott Junction.	10.20	5.00
33½	8.15	3 45	St. Mary.	10.40	5.20
38½	7.55	3.25	Hammanne. .	11.10	5.40
45	7.30	3.00	St. Joseph	11.30	6.00
	Leave	Leave		Arriv.	Arrive

No. 1 crosses No. 4 at St. Anselme.
No. 2 " No. 3 " St. Henedine.

ROBERT SMITH, Manager.

Levis, Nov. 12th., 1880.

Horaire du Levis & Kennebec du 17 novembre 1880. Le service de passagers s'étend alors de Lévis à Saint-Joseph-de-Beauce. Collection Yves Turgeon, Société d'histoire de Saint-Anselme.

Sainte-Claire

À Sainte-Claire, l'implantation d'une gare a contribué significativement à créer des emplois directs reliés au train, comme les cantonniers qui entretenaient la voie. Les marchands ont pu désormais s'approvisionner sans devoir se rendre en voiture hippomobile jusqu'à Lévis ou Québec. Le courrier postal, l'outillage, la machinerie agricole et même le charbon pour chauffer l'église arrivent aussi par la voie ferrée, évitant ainsi de multiples voyages aux charretiers jusqu'à la gare la plus rapprochée, celle de Saint-Anselme. Par ailleurs, les



La gare de Sainte-Claire occupait un emplacement à l'écart du village, ce qui favorisera l'installation d'une meunerie à proximité. BAnQ _ 06M_ P690 S1 D81-099_056.

produits manufacturés à Sainte-Claire, tels les autobus sortant des Ateliers Prévost (aujourd'hui Prévost, une division du groupe Volvo), étaient expédiés par le train. Même le réputé docteur J.-A.-N. Chabot faisait livrer ses médicaments par le chemin de fer.

Les «Abénakis», un hameau de Sainte-Claire situé à la confluence des rivières Etchemin et des Abénaquis, a lui aussi connu une nouvelle vigueur avec le chemin de fer et la gare établie à proximité. Outre un moulin à scie, un moulin banal et le magasin général, on y retrouvait la boutique du forgeron et celle du charron (fabricant de roues en bois), une fromagerie et un important commerce de bois d'œuvre. En 1940, la scierie d'Oscar et Julien Roy était la plus imposante des 58 établissements du genre de l'ancien comté de Dorchester, sans compter sa production de bardeaux. C'est là aussi que se trouvait le plus gros moulin à farine du comté. Aujourd'hui, ce hameau surprend toujours par sa densité d'occupation et par la présence d'entreprises qui ont contribué à sa notoriété.

Saint-Malachie

Les gares de «Belval» et de «Saint-Malachie-Station» ont agi comme catalyseurs pour consolider la vocation commerciale et industrielle Saint-Malachie et de Frampton, en plus de créer des emplois pour assurer l'approvisionnement des locomotives en eau et en charbon. Deux meuneries viendront y chercher leurs cargaisons de grain. Au début, l'activité y est grande, notamment pour satisfaire les besoins croissants du magasin général de Georges Godbout et ceux de la Dorchester Lumber Company, une importante compagnie de bois d'œuvre qui fut rasée par le feu. L'expédition de sapins de Noël aux États-Unis occupait largement la voie d'évitement au cours de l'automne. Au début des années 1960, la gare de Belval tombe dans l'oubli avec le remplacement des locomotives à vapeur par celles au diesel.

Saint-Nérée-de-Bellechasse

Malgré la distance de six kilomètres séparant la voie ferrée et le cœur du village de Saint-Nérée, l'implantation de la gare locale n'a pas eu d'effets négatifs sur le développement de cette agglomération. Durant les travaux de construction de la voie, plusieurs employés du chemin de fer demeuraient dans la maison du père de Fernand Asselin, où était aussi logé le «paymaster» ou responsable de la paie de la compagnie National Transcontinental.

Un moulin à scie actionné à la vapeur a été construit par François Breton à proximité de la station pour transformer et exporter le bois vers les grands centres. Dans les années 1930, on y expédiait aussi du bois à pâte et à papier; au début de l'hiver, les sapins de Noël qui

occupaient tous les wagons vides afin de les acheminer le plus rapidement vers les États-Unis. Saint-Nérée est aussi reconnue pour la vigueur de ses productions laitière, acéricole et de bleuets dont les récoltes ont longtemps transité par la gare. À l'occasion, on envoyait des bidons de crème vers la Laiterie Laval de Québec. Ces activités ont permis la formation d'un petit hameau, celui de Saint-Nérée-Station, où Maxime Labbé et Alphonse Bisson furent les deux principaux chefs de gare.

Saint-Damien-de-Buckland

Aménagée à 5 km à l'ouest du centre du village, la gare de Saint-Damien a suscité la création d'un hameau désigné sous le nom de « Saint-Damien-Station ». Autour de la gare, se sont installés le magasin d'Alyre Aubin, l'hôtel Eddy Therrien qui a été détruit par le feu, le bureau de poste, le casse-croute d'Amédée Brochu et le garage Roland Bélanger, concessionnaire General Motors.

L'histoire de Saint-Damien a connu à la fin du 19e siècle un début d'industrialisation avec l'entreprise d'Elzéar Métivier, spécialisée dans la construction d'églises. Par la suite, naît en 1936 une modeste manufacture de balais qui deviendra, avec l'avènement de nouveaux matériaux et sous l'impulsion de son fondateur, J.-Émile Métivier, l'un des géants de l'industrie du plastique au Québec, « IPL Inc. ». Le train qui s'arrêtait à Saint-Damien-Station a largement contribué à l'essor de ces entreprises pour leur approvisionnement en matériaux et équipements ou pour l'expédition de produits manufacturés. Aujourd'hui, le plastique est l'élément moteur



Chargement de traverses de chemin de fer équarries et écorcées manuellement. Photo : collection Yolande Roy.

de l'économie locale, grâce à l'implantation d'une multitude de petites entreprises autour de ce géant. La présence de nombreuses institutions d'enseignement, sous la responsabilité des sœurs de Notre-Dame du Perpétuel Secours, a aussi contribué à l'afflux de voyageurs.

Saint-Lazare-de-Bellechasse

Le chemin de fer du National Transcontinental a été implanté à plus de 9 km de l'église de Saint-Lazare-de-Bellechasse. Bien que Saint-Damien-Station soit devenue la gare principale qui desservait ce village, le train s'arrêtait aussi au bénéfice des Lazariens à Brie et Saint-Lazare-Station, situées à une dizaine de kilomètres du noyau villageois, mais à deux pas pour les résidents des rangs voisins. Avec le chemin de fer, la municipalité a connu une grande prospérité et les agriculteurs ont pu acheminer leur production sans devoir passer par la gare de Saint-Charles-de-Bellechasse qui la desservait depuis 1855, à 18 km du village.

Armagh

Armagh occupe un versant escarpé de la rivière du Sud ; la gare implantée à 4 km au sud du village a provoqué la création d'un hameau appelé « Armagh Station ». Deux autres stations furent aménagées à l'ouest sous le nom de « Langlois Siding » et de « Morin », pour mieux desservir les usagers des environs, en réduisant leurs parcours de quelques kilomètres. La polarisation traditionnelle autour de l'église paroissiale en a souffert, bien que la municipalité ait toujours été fort active avec son impressionnante population au cours du 19e siècle.

Armagh Station fut un des endroits les plus grouillants dans Bellechasse. On y retrouvait l'hôtel-bar d'Ismaël Laplante (exploité sous plusieurs noms, dont Marois, de la Station, Armand Roy et Madona), un bar de danseuses, le magasin général et poste à essence de Tobie Duchesneau (ancienne Coopérative agricole d'Armagh Station), le dépanneur de Paul-Émile Labrie et de Juliette Roy, avec leur table de billard, la boutique de forge de Julien Roy, sans oublier la patinoire extérieure entretenue par les gars du coin.

Les bouleversements de l'industrie ferroviaire

On ne peut parler de l'histoire des chemins de fer dans la MRC de Bellechasse sans évoquer quelques événements qui ont influencé leur dynamisme et leur visibilité dans le paysage Bellechassois, comme les deux grandes guerres, le remplacement des locomotives à vapeur et la privatisation du CN.

Première Guerre mondiale

Le grand conflit guerrier de 1914-1918 est survenu à un bien mauvais moment pour le système ferroviaire canadien, puisque les compagnies qui venaient d'investir dans de nouveaux équipements (particulièrement l'Intercolonial et le National Transcontinental dans Bellechasse) se retrouvent avec un réseau trop vaste, sous financé et incapable de faire ses frais. Les banques britanniques gardent alors leurs capitaux chez elles et l'arrivée d'immigrants stagne. Le transport forcé des soldats et du matériel de guerre vers les ports de l'Atlantique se révèle peu rentable. Tellement d'hommes se sont engagés dans l'armée que les agents de train se font rares.

Pendant la trentaine de mois qui a suivi le déclenchement de la première Grande Guerre, les voies ferrées traversant le territoire actuel de la MRC de Bellechasse ont acheminé soldats, munitions et approvisionnements de partout au Canada vers les ports des Maritimes. La neutralité des États-Unis ne permettait pas alors d'utiliser les réseaux américains à des fins militaires. La nouvelle ligne construite par le National Transcontinental fut mise à contribution. Le premier contingent canadien partira toutefois de Gaspé pour l'Angleterre à bord de 30 navires en octobre 1914, embarquant plus de 30 000 volontaires transportés par 31 convois ferroviaires, une réalisation remarquable dans un délai très court après le début du conflit en août précédent. Le Canadian Government Railways agira comme maître d'œuvre de l'importante logistique de transport. En 1915, 125 trains acheminent 48 195 soldats vers les ports des Maritimes, principalement Halifax. L'année suivante, quelque 455 trains spéciaux y amèneront 195 524 autres militaires. Pendant toute la période de mobilisation jusqu'en 1918, 462 379 soldats auront été transportés par 1 191 trains spéciaux, plus 351 619 autres par les trains réguliers, soit un total de 819 998 personnes, incluant quelques combattants américains passant par le Canada après leur engagement avec les alliés.



En 1916-1917, le Corps des troupes ferroviaires canadiennes, regroupant 19 000 hommes, a posé 1 880 km de rails près des champs de bataille en Europe. Certains rails utilisés avaient été enlevés près du pont de Québec et expédiés par bateau sur le front. Photo : ONF.

Les chemins de fer ont aussi transporté le métal requis par les usines de guerre, les armes, les munitions, des milliers de chevaux et le foin pour les nourrir, l'approvisionnement pour les troupes en formation, en déplacement ou sur les champs de bataille, de même que la marchandise destinée aux alliés œuvrant en Europe. Des kilomètres de rails ont aussi été démontés entre Moncton et Lévis pour être réutilisés sur les fronts en France. Puis, après la démobilisation, il a fallu ramener les soldats blessés avec des wagons-hôpitaux et reconduire chez eux dans tout le Canada les militaires qui n'étaient pas tombés au combat. Il est facile d'imaginer comment un tel trafic ferroviaire a exercé une pression énorme sur le personnel et les équipements

des compagnies de chemin de fer, jour et nuit, été comme hiver, pour le seul motif, « c'est la guerre » ! Les cheminots ont su assurer le bon fonctionnement des locomotives, gérer les entrepôts débordants, composer avec un nombre accru de convois sur une voie simple, organiser le retour des wagons vides et maintenir les services offerts aux usagers civils.

À la fin de la guerre, le gouvernement du Canada n'a d'autre choix que de mettre la main sur plusieurs compagnies ferroviaires afin d'absorber leur dette. Par une série d'actions menées de 1916 à 1923, le gouvernement fédéral prend le contrôle du Grand Trunk et d'autres entreprises similaires, les fusionne avec l'Intercolonial et le National Transcontinental, qui sont déjà nationalisés, et crée la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, maintenant connue sous le nom de Canadien National (CN).

Deuxième Guerre mondiale

Quand l'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne, le Canada emboîte le pas le 10 septembre 1939, plus de deux ans avant les États-Unis. Le port d'Halifax devient à nouveau la porte de sortie ou d'entrée pour les soldats et les immigrants qui viennent massivement d'Europe pendant et après la guerre. De là, ils prennent le train pour diverses destinations du pays. Quelque 1,1 million de Canadiens se sont engagés dans l'une des trois forces armées avec les alliés au cours des six ans que dura la Seconde Guerre mondiale. La plupart des militaires et de leurs approvisionnements ont été déplacés par les chemins de fer du pays, traversant souvent le territoire actuel de la MRC de Bellechasse. Pendant un certain temps, le fleuve Saint-Laurent était considéré comme une voie de transport peu sécuritaire en raison de la présence de sous-marins allemands ; la formation de convois au départ d'Halifax fut donc favorisée.

Le rail fut encore mis à contribution pour fournir son effort de guerre. Il transporte hommes, armes, munitions et ravitaillement vers les ports de l'Atlantique. Le minerai, les produits forestiers et les produits agricoles



Les chemins de fer ont fourni un effort colossal pour les transports de guerre. Le passage des nombreux convois militaires est longtemps resté dans la mémoire des Bellechassois. Photo : BAC e000760652.

sont acheminés aux usines de transformation par train, puis aux usines d'assemblage et enfin aux entrepôts, magasins et camps militaires, avant d'être acheminés vers le port d'Halifax pour approvisionner les troupes au combat en Europe. Des prisonniers allemands sont aussi envoyés dans des camps d'internement par la voie ferrée. Pour faire face à une demande accrue en matière de transport, il a fallu ajouter plus de wagons, plus de locomotives lourdes, rallonger les voies de dépassement, agrandir les ateliers d'entretien et améliorer la signalisation ferroviaire.

Pendant toute la durée du conflit, les Bellechassois ont pu assister au passage d'une multitude de convois militaires sur les voies ferrées qui traversait leur territoire. Le tronçon entre Saint-Henri et Armagh a été soumis à une utilisation particulièrement intensive qui a malmené les infrastructures ferroviaires.

Locomotives diesel remplacent celles à vapeur

Dès 1928, le CN a construit la première locomotive diesel capable de tirer des convois en Amérique du Nord. Plusieurs années s'écouleront avant que les locomotives à vapeur disparaissent de la vue des Bellechassois qui s'étaient habitués à entendre leur ronronnement caractéristique et le son aigu de leur sifflet. Le panache de fumée noire, les risques d'incendie attribuables aux tisons échappés et le travail ardu occasionné par la manipulation du charbon resteront associés au train pendant de nombreuses années.

Le retrait des locomotives à vapeur s'est fait progressivement et ce n'est qu'en 1960 que les locomotives diesel les auront complètement remplacées. Il faudra attendre à 1990 pour que le CN mette en service des locomotives diesel modernes construites au Canada à Montréal et London. Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir des trains regroupant plus de 200 wagons tractés par trois ou quatre locomotives diesel placées aux extrémités et au centre d'un convoi. Encore une fois, les voies de dépassement ont dû être prolongées, comme c'est le cas pour celle qui a été aménagée entre Saint-Vallier et Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud, juste en bordure de l'autoroute 20.

Privatisation du Canadien National

Pour contrer le dépérissement du transport ferroviaire de passagers, VIA Rail Canada est d'abord constituée comme une société distincte en 1978. L'année suivante, le secteur des télécommunications du CN sera fusionné avec celui du Canadien Pacifique, ce qui donnera naissance à l'entreprise Unitel.

Le 17 novembre 1995, le gouvernement du Canada, alors d'allégeance libérale, prend la décision de privatiser le CN dans le cadre d'une stratégie de délestage. Sans débats démocratiques et pour une poignée de dollars, ce service public est passé entre les mains du secteur privé. Le capital action de l'ancienne société d'État est maintenant détenu majoritairement par des Américains. Il n'est plus possible désormais de miser sur les systèmes ferroviaires pour stimuler le développement régional, comme l'avait fait le gouvernement du Canada au début du 20e siècle. Le transport par



Le remplacement des locomotives à vapeur a permis d'éliminer les équipements d'approvisionnement en eau et charbon. BAC.



En 1977, la société VIA Rail devient une entreprise gouvernementale et échappe à la privatisation du Canadien National. Photo : VIA Rail.

rail fournit aujourd'hui de gros bénéfices et le volume des marchandises transportées, notamment du pétrole brut, continue de croître.

Déclin du transport ferroviaire

Après la Seconde Guerre mondiale, malgré le déclin considérable du transport ferroviaire de personnes, la rentabilité du transport de marchandises sur les grandes lignes s'est maintenue. Le service se limitait souvent à un seul aller-retour par jour et avec de moins en moins d'arrêts par ligne. Les circuits secondaires ont alors presque tous perdu leur rentabilité en raison du coût élevé d'entretien des infrastructures qui se faisaient vieillissantes. Les photographies des gares témoignent d'ailleurs de leur piètre état sur le territoire de la MRC de Bellechasse au cours des années 1970.

Comme les services ferroviaires se révélaient peu rentables, le CN a réduit progressivement ses investissements dans l'entretien des infrastructures. Par exemple, des évaluations de l'état des voies ferrées et des ponts du tronçon Monk, réalisées en 1990, démontraient que ces ouvrages connaissaient une détérioration avancée et qu'ils avaient pratiquement atteint la fin de leur vie utile.

L'amélioration du réseau routier, l'arrivée de camions plus fiables et plus performants et l'introduction de nouvelles méthodes de gestion des transports ont marginalisé le transport ferroviaire. L'avion s'est imposé pour le déplacement des passagers et du courrier sur de longues distances. Pour sa part, l'automobile a gagné sans cesse de nouveaux adeptes. Enfin, le camion s'est révélé le moyen le plus compétitif pour l'acheminement de marchandises de porte-à-porte, surtout sur de courtes distances. Le transport par autobus a connu le même sort et la majorité de ses circuits régionaux ont aussi disparu.

Le gouvernement du Canada a réagi bien tardivement à ce déclin, notamment en privatisant le CN. À l'encontre de l'Europe, le Canada n'a pas réussi à implanter des services de trains rapides pour les passagers. Dans la MRC de Bellechasse, l'agonie des chemins de fer s'est étirée sur une quinzaine d'années avant leur abandon. En 1984, le service est délaissé entre la gare Pelletier au Témiscouata et Sainte-Claire et six ans plus tard, la ligne est coupée à Saint-Isidore. Le Québec Central ne fait guère mieux à partir de 1967, mais une dernière locomotive fait une dernière visite à Saint-Anselme le 21 novembre 2005.

Une seule ligne transcontinentale fut maintenue par le CN pour les trains de marchandises et quelques rares trains de passagers, soit celle qui passe au nord du territoire, dans l'axe du fleuve. Mais encore là, on a assisté à l'abandon des services dispensés dans les trois municipalités visitées depuis 1855. Définitivement fermées, toutes les gares ont été démolies ou cédées à vil prix. Ici, les trains ne s'arrêtent plus, sauf en cas d'accident !



La voie ferrée du Québec Central a été abandonnée pendant plus de 15 ans avant que les rails ne soient enlevés entre Saint-Henri et Saint-Anselme ; la nature avait envahi l'emprise. Photo : MRC de Bellechasse.



Sur le tronçon Monk, les rails sont récupérés et les traverses traitées au créosote deviennent des déchets dangereux. Photo : SHB.

Une deuxième vie pour deux voies ferrées : la Cycloroute de Bellechasse

La fermeture d'une partie de la section Monk du CN, la fin de l'exploitation du secteur Sainte-Claire/Saint-Isidore et enfin, l'abandon de la voie ferrée du QCR entre Saint-Isidore et Lévis ont incité le ministère des Transports à acquérir les emprises des chemins de fer désaffectés pour en conserver l'intégrité. Les rails du QCR seront enlevés entre la jonction Harlaka sur le territoire de Lévis et Saint-Anselme en 2006.

Dès 1997, les cinq MRC traversées par le tronçon Monk, soit Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata donnent un mandat pour réaliser une étude de faisabilité sur l'utilisation des anciennes emprises ferroviaires comme piste cyclable. Le travail effectué, on procède à l'incorporation de la Société du Parc linéaire Monk, le 3 juin 1998. Le bail de location du tracé débarrassé de ses rails, d'une durée de 60 ans, est signé par les différentes MRC le 10 décembre 2002.

Le projet qui consistait en la mise en place d'une piste cyclable qui s'étend de Saint-Henri jusqu'au parc des chutes d'Armagh, et d'un sentier de quad par la suite, est finalement autorisé. Le contrat de construction est signé le 8 avril 2008 et les travaux se font de mai à octobre. Le projet nécessitera des déboursés totaux de 4,5 millions $.



Un signal ferroviaire marque l'intersection du tronçon Monk et de l'ancienne voie du Québec Central à Saint-Anselme. SHB 2013.

La piste touche directement huit municipalités : Armagh, Saint-Anselme, Sainte-Claire, Saint-Damien-de-Buckland, Saint-Henri, Saint-Lazare-de-Bellechasse, Saint-Malachie et Saint-Nérée-de-Bellechasse. La piste de 74 km longe la rivière Etchemin dans l'axe nord-sud, traverse la MRC d'ouest en est et fait le pont entre ses grands axes de pénétration, soit les routes 277, 279 et 281. Sept aires de repos et une dizaine de stationnements pour les automobiles permettent aux citoyens d'y avoir accès et de se détendre.

En 2013, la MRC de Bellechasse a mis en place 35 panneaux d'interprétation sur le patrimoine ferroviaire le long de la piste cyclable, soit sur le site des stationnements ou sur ceux d'ouvrages exceptionnels comme les ponts et les anciennes gares. La Société historique de Bellechasse a collaboré à cette mise en valeur en effectuant les recherches historiques, rédigeant les textes et sélectionnant les photographies d'archives.

Un patrimoine à protéger

La Société historique de Bellechasse souhaite que la présente publication fasse mieux connaitre l'empreinte patrimoniale des chemins de fer dans le territoire de la MRC de Bellechasse. Plus qu'une simple description des vestiges ferroviaires, ce texte expose l'extraordinaire odyssée de la construction et de l'exploitation de trois voies ferroviaires qui, pendant plus d'un siècle et demi, ont créé des emplois et favorisé le développement agricole, forestier, économique et social de la majorité des villages et paroisses rurales. Les témoins matériels ou paysagers décrits précédemment font écho à l'histoire des réseaux ferroviaires d'antan et témoignent de la fierté des Bellechassois envers les anciennes générations de leurs communautés.

Par son implication dans la mise en valeur du patrimoine ferroviaire de la Cycloroute de Bellechasse

réalisée à l'été 2013, la Société a déjà démontré sa détermination à faire connaitre et à protéger ce volet de l'histoire bellechassoise. Pour ce projet exceptionnel, la Société et la MRC de Bellechasse se sont mérité en 2015 le Prix national prestigieux «Assurances Ecclésiastiques des "rebâtisseurs du patrimoine bâti"». Cette reconnaissance est habituellement réservée aux propriétaires d'immeubles patrimoniaux rénovés par des architectes de renom.

Le patrimoine ferroviaire de la MRC de Bellechasse ne saurait se limiter à la quarantaine de kilomètres de voies ferrées toujours actifs sur son territoire. Il regroupe des structures plus que centenaires, comme des ponts, ponceaux et viaducs qui continuent de fournir d'excellents services à la population. Il comprend aussi quelques rares bâtiments jadis érigés en bordure des lignes ferroviaires, mais qui ont été déplacés pour être recyclés en résidences privées, entrepôts ou même un musée.

Après avoir raconté l'histoire des chemins de fer bellechassois, la Société trouve opportun de sonner l'alarme sur l'état des biens à connotation ferroviaire encore présents. À part l'ancien abri antinucléaire qui a été cité par la municipalité de Saint-Damien-de-Buckland le 3 septembre 2013, en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel, aucun autre bien susceptible de rappeler l'épisode du train dans Bellechasse ne bénéficie d'une protection légale qui permettrait d'éviter sa détérioration ou sa démolition inopinée.



Le Cyclomur de Bellechasse met en valeur de façon originale un ancien viaduc d'étagement du CN /QCR à Saint-Anselme. SHB 2013.

À l'instar du gouvernement fédéral qui a adopté en 1990 la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, grâce à laquelle de nombreuses gares ont été désignées par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et bénéficient de mesures de protection, la MRC de Bellechasse devrait se concerter avec les municipalités impliquées pour protéger par voie de citation les derniers témoins des chemins de fer d'antan sur son territoire.

Toutes les reliques ferroviaires décrites dans le présent ouvrage et qui existent encore devraient être évaluées en fonction de critères tels que leur rôle historique, la qualité de leur architecture, leur relation avec l'environnement et leur valeur pour les populations locales. Des relevés méticuleux, complémentaires à l'inventaire du patrimoine bâti de la MRC de Bellechasse, réalisé entre 2010 et 2012, devraient être effectués pour recueillir de l'information sur les bâtiments et structures nécessitant des mesures de protection juridiques particulières. Les traces des sites et des anciennes fondations de ces gares devraient aussi être signalées sur le terrain et protégées adéquatement pour leur valeur archéologique.

Rappelons qu'au Québec, la justification d'une citation s'appuie sur des motifs historiques, ethnologiques et architecturaux. L'attribution d'un statut juridique de protection protège ce bien patrimonial en vue de sa transmission aux générations futures.

Selon la Loi sur le patrimoine culturel, les effets suivants de la citation sont rappelés dans chaque règlement spécifique de citation adopté par une municipalité :

1 — Le propriétaire d'un bien patrimonial cité doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la préservation de la valeur patrimoniale de cet immeuble.
2 — Quiconque altère, restaure, répare ou modifie de quelque façon, quant à son apparence, un bien patrimonial cité doit se conformer aux conditions relatives à la conservation des caractères propres au bien et obtenir au préalable l'autorisation du conseil selon la procédure établie par voie de règlement.

3 — Nul ne peut, sans l'autorisation du conseil municipal, démolir tout ou partie d'un bien patrimonial cité, le déplacer ou l'utiliser comme adossement à une construction.

On évalue que tout au plus une dizaine de bâtiments et autant de structures à connotation ferroviaire devraient faire l'objet d'une citation, ce qui est très minime. Certains de leurs propriétaires en ont déjà fait une restauration minutieuse et un entretien des plus acceptables. Mentionnons à ce titre les efforts du Canadien National pour maintenir le pont qui enjambe la rivière Boyer depuis 1914 et ceux du ministère des Transports du Québec qui assure l'entretien des structures utilisées par la Cycloroute de Bellechasse, la majorité plus que centenaires.

Il faut aussi souligner les activités réalisées par les responsables du parc des Chutes d'Armagh pour la restauration l'ancienne gare de Langlois et d'un bâtiment accessoire en vue de les mettre en valeur et de souligner l'importance du patrimoine ferroviaire bellechassois. Espérons que leur démarche conduise à l'édification d'un lieu de mémoire comparable à ces quelques gares soigneusement aménagées et protégées pour rappeler le passage du train dans les communautés comme Rivière-Bleue et Tring-Jonction. Une vingtaine d'autres gares du Québec bénéficient déjà d'un statut de protection attribué par voie de citation.

Par ailleurs, il serait des plus important que le tracé de la Cycloroute de Bellechasse soit formellement identifié comme axe ferroviaire patrimonial, en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ; cette procédure d'identification, somme toute mineure, permettrait aux Bellechassois et aux visiteurs de mieux reconnaitre le rôle joué par les deux lignes de chemin de fer désaffectées.

Il serait dommage que cet équipement récréotouristique soit considéré pour ses seuls usages à des fins de loisir et de tourisme, occultant son indéniable valeur culturelle. À défaut de le qualifier pour un site de l'UNESCO, il faudra au minimum lui attribuer une reconnaissance officielle de son caractère patrimonial.

Quelques références

The Levis and Kennebec Railway and its difficulties. archive.org

SKELTON, Oscar D. *The Railway Builders. A Chronicle of Overland Highways.* Toronto. Glasgow, Brook & Company, 1916.

DOYON, Paule. *L'histoire des trains et de leurs chemins de fer*. 1934.

Le dictionnaire biographique du Canada. Larochelle Louis Napoléon

CARETTE, Marc D. *L'épopée du Québec Central.* 1985.

BOOTH, J. Derek. *Quebec Central Railway : From the St. Francis to the Chaudière*. 2006.

Canadianfreightcargallery.ca/Quebec Central Railway

C.N.R. *Canada's National Railways, their part in war.*1914–1918.

REFORD, Alexander Reford, *Au rythme du train 1859-1970*. Les Publications du Québec. 2002.

LACROIX op. Benoit. *Le p'tit train*. Beauchemin, Montréal, 1964.

SMITH A.G./Robert LIVESEY, Robert. *Le chemin de fer.* Les éditions Des Plaines, 2011-2014.

BOOTH, J. Derek. *Railways of southern Quebec*. Railfare Enterprises, 1985.

Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC). *Transports ferroviaires.*

FLEMING, Sandford, Sir. *The Intercolonial.* Rapport 1865 ; 1876.

UNDERWOOD, Jay. *Built for War : Canada's Intercolonial Railway*. 2005.

Au fil des ans. Bulletin de la Société historique de Bellechasse. Automne 2003. Automne 2010. Printemps 2013.

ROUILLARD, Eugène. *La colonisation dans les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska.* 1901.

PELLETIER, Michel-Louis. *Histoire des chemins de fer du Québec*. Les Éditions GID. 2014.

Revue Canadian Rails. no 369, 386, 389, 442. http://www.exporail.org/achf/publications/canadian-rail/

GUERTIN, Rémi. *L'implantation des premiers chemins de fer du Bas-Canada.* Les Éditions GID. 2014.

Rapports d'enquête sur un accident ferroviaire. Bureau de la sécurité des transports du Canada.

L'Encyclopédie canadienne. Transports. Chemins de fer.

heritage.canadiana.ca. Bobines de microfilms.

Railway stations in Canada. http://www.canada-rail.com/

POMERLEAU, Jeanne. *Sur la trace des cheminots*. Revue Cap-aux-Diamants no. 54, été 1998.

Colin Churcher's Railway Pages. http://www.railways.incanada.net

http://www.trainweb.org

Royal Trains and Royal Occasions. railways.incanada.net/circle

http://Railpicture.net;

http://www.traingeek.ca

La Cycloroute de Bellechasse



74 km d'évasion et d'histoire

COMPLÉTEZ VOTRE ESCAPADE DANS BELLECHASSE.
TÉLÉCHARGEZ NOTRE APPLICATION MOBILE.
DÉCOUVREZ UNE PANOPLIE DE SERVICES:



- Hébergements
- Restaurants
- Attraits
- Arrêts gourmands
- Circuits historiques
- Artistes et artisans

Pour agrémenter davantage votre randonnée, une quarantaine de panneaux d'interprétation sur l'importance de l'agriculture dans la MRC de Bellechasse et sur l'histoire ferroviaire sont installés tout le long de la Cycloroute.

Patrimoine ferroviaire









Agroalimentaire



Bellechasse tout naturellement pour le vélo

MRC de Bellechasse

NOUVEAU : CIRCUITS VÉLO SUR ROUTE À PARTIR DE LA CYCLOROUTE DE BELLECHASSE
CIRCUIT NATURE ET DÉLICES • CIRCUIT DU PIEDMONT • CIRCUIT CHAMPÊTRE

Disponible sur App Store

ANDROID APP ON Google play

www.tourisme-bellechasse.com