

Le South Eastern Railway : un tronçon du Canadien Pacifique



LA NOSTALGIE DU TRAIN À VAPEUR...

Il serait presque impossible d'aborder ici l'étude de la construction et de l'impact économique du «South Eastern Railway» sans d'abord jeter un coup d'œil sur le développement général du réseau ferroviaire au Canada et au Québec.

Étalant sa ligne sur seize milles, la «St. Lawrence and Champlain Railroad», première compagnie de chemin de fer au pays, avait comme objectif de faciliter le commerce entre Montréal et la vallée du Richelieu. Les travaux débuteront en 1835 et se termineront quelques années plus tard.

La fondation de la «St. Lawrence & Atlantic Railroad Co.», en 1845, avait également comme but avoué d'accroître le commerce avec les États-Unis par une jonction avec la «Atlantic & St. Lawrence Railroad» du côté américain. Débutée à Saint-Lambert en 1846 et se dirigeant vers Saint-Hyacinthe, Acton Vale, New Durham, Richmond et Sherbrooke, la ligne sera terminée en 1853 et la circulation définitivement établie entre Montréal et Portland.

La «Quebec Richmond Railroad Co.» qui reliait Richmond à Pointe-Lévis par Danville, Arthabaska, Plessisville, fusionnera avec la «St. Lawrence» ainsi qu'avec quatre autres compagnies pour former, le 1^{er} juillet 1853, la «Grand Trunk Railway Company of Canada». Le Grand Tronc représentait les hommes d'affaires de Montréal, réunis autour de la plus vieille banque du Canada; en arrière-plan de ce projet économique, les plus puissantes maisons financières de l'Angleterre.

Plus près de nous cette fois, plusieurs citoyens en vue de Waterloo, Granby et Magog étudiaient en 1850 la possibilité de construire un chemin de fer qui irait de Montréal à Stanstead et dont la raison sociale serait «Stanstead, Shefford & Chambly Railroad». Afin de financer ce projet, commencé en 1853, les directeurs entre-voyaient soit d'obtenir des octrois, soit de vendre des actions à des sociétés, à des particuliers ou à des municipalités par où la voie ferrée passerait. Ainsi, les municipalités suivantes souscrivirent respectivement : le Canton de Brome \$50,000, la ville de Waterloo \$30,000 et le Canton de Roxton \$20,000. Le 1^{er} janvier 1860 la ligne atteint Granby, mais au prix de grosses difficultés financières. Le 19 août de l'année suivante, elle atteignait Waterloo et, en 1862, rejoignait Frost Village mais pour marquer à cet endroit un long temps d'arrêt avant que de continuer sa route plus à l'est, vers Magog. Pour réaliser ce dernier objectif, près de dix ans plus tard, était fondée la «Waterloo & Magog Railway Company». L'ouverture officielle de cette voie eut lieu le 14 décembre 1877. Ces deux compagnies seront absorbées dans le système intercolonial du Canadien Pacifique en 1887.

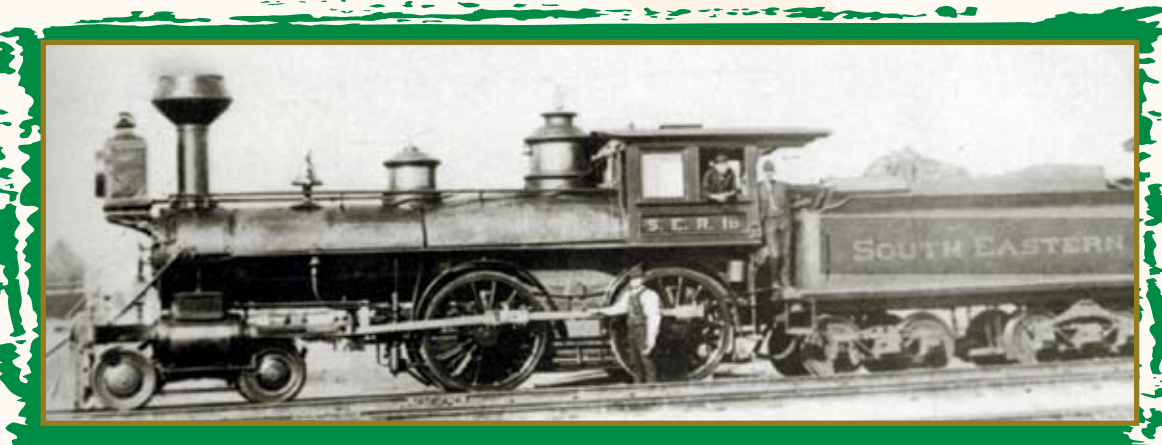
La distance qui sépare Sorel de Drummondville (47 milles) était couverte en 1872 par la compagnie «Richelieu Drummond & Arthabaska Railway». En l'amalgamant avec la «South Eastern Counties Junction Railway Co.» on créait la «South Eastern Railway Company». La section reliant Sutton à Richford et Newport fut construite rapidement et complétée dès 1873. Mais le tronçon Sutton-Drummondville verra sa construction retardée de plusieurs années. Cette partie de la ligne (95 milles) ne fut terminée qu'en 1879 pour être louée, en 1883, au Canadien Pacifique et finalement, en 1885, être acquise par ce géant ferroviaire.

Alors que la construction du tracé du «South Eastern Counties Junction Railway» était presque complétée, Asa Foster, le principal actionnaire de ce chemin de fer, imagina la seconde phase de mise en chantier de son plan, c'est-à-dire un tracé qui relierait les Cantons de l'Est à Montréal et qui couvrirait l'ensemble de la rive Sud. Nous sommes en 1869.

Le 5 avril 1869, la compagnie «The Richelieu Drummond and Arthabaska Counties Railway» reçut sa charte d'établissement. Cette charte lui donnait le privilège de construire un chemin de fer à rails de bois, à partir de n'importe quel point du réseau du Grand Tronc, en passant à travers les comtés de Drummond, Arthabaska, Bagot et Saint-Hyacinthe pour joindre n'importe quel autre point sur le réseau «Three Rivers and Arthabaska Railway».

En réalité, c'était une reprise de la tentative, déjà amorcée en 1860, qui avait failli. L'intérêt porté à ce nouveau tronçon de rail s'est accru lorsqu'en octobre 1870, il fut décidé que le terminus du RD&ACR sur la ligne du Grand Tronc serait situé à Acton Vale, dans le comté de Bagot.

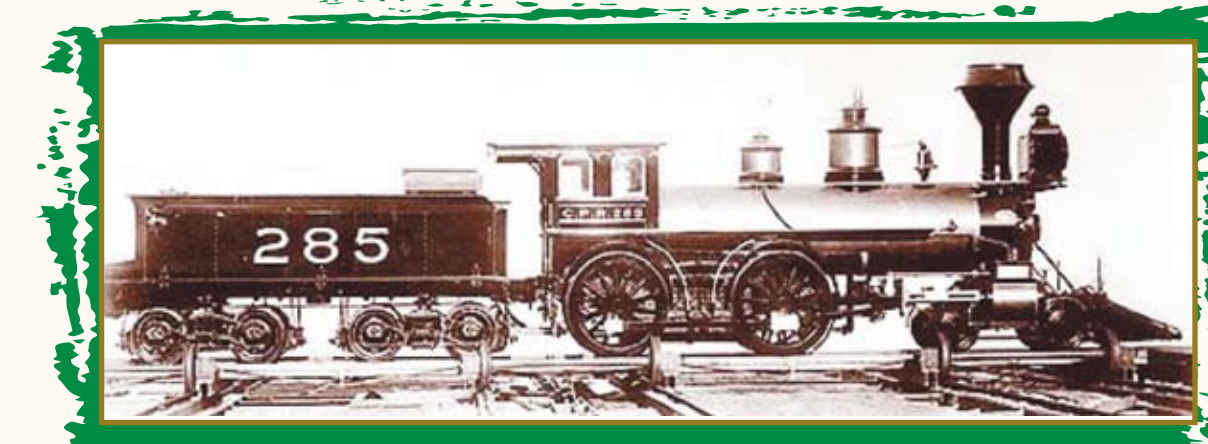
Les promoteurs de ce nouveau chemin de fer réalisèrent



LOCOMOTIVE NUMÉRO 18 DU SER, 1883

rapidement les bénéfices énormes qu'ils pourraient en tirer si seulement ils poursuivaient le développement de cette ligne à travers les comtés limitrophes en passant par Roxton Falls, Waterloo et Knowlton afin d'y rejoindre le «South Eastern Counties Junction Railway».

On amenda donc la charte existante plutôt que de fonder une nouvelle compagnie. Cependant, il fut décidé de terminer en priorité le tracé du RD&ACR en direction de L'Avenir. Et, au printemps 1871, on débuta les travaux.



PREMIÈRE LOCOMOTIVE DU CP, 1885

Dès juillet, le tracé était nivelé et, à l'automne, les rails posés; même complété, ce tronçon était isolé de tout raccordement à une quelconque ligne ferroviaire principale de l'est du Québec.

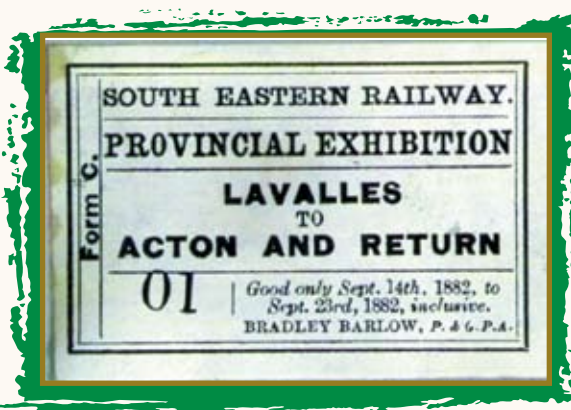
En 1872, les compagnies «South Eastern Counties Junction Railway» et «The Richelieu Drummond and Arthabaska Counties Railway» furent fusionnées sous le nom de «South Eastern Railway Company».

Quelques progrès furent enregistrés dans le développement en direction de Waterloo et Knowlton. Mais il restait toujours la ligne prévue via Warden, South Roxton, Roxton Falls et Acton Vale, où se faisait la jonction avec le Grand Tronc, et qui devait continuer vers Wickham puis Drummondville.

Il faut attendre le printemps 1875 avant de constater la reprise des travaux sur les lignes déjà tracées en direction sud vers Waterloo et Knowlton et en direction nord entre Drummondville et Acton Vale. Entre-temps, le SER, faute de capitaux, fut loué pour deux ans au «Connecticut and Passumpsic Railroad» de Boston. Sous la gérance du C&P la section entre Drummondville et Acton Vale fut complétée en février 1875.

Restait la section allant d'Acton Vale à Waterloo. C'est en mars 1876 que le tracé définitif de cette section fut complété. Les travaux commencèrent dès lors et, en septembre, le tracé était complété. Mais, une série de déboires fit en sorte que les travaux en restèrent là.

Ils devaient reprendre en 1877, pour finalement se terminer à l'automne 1879, complétant ainsi le tracé de cette ligne de chemin de fer.



BILLET D'EXCURSION, 1882



LOCOMOTIVE NUMÉRO 104 DU SER, 1876

Le South Eastern Railway était, de plus en plus, en mauvaise position financière et une vive querelle sur le droit de passage des trains du SER sur les voies du «Connecticut and Passumpsic Railroad» amena l'annulation du bail de location. En 1879, Bradley Barlow, principal actionnaire et président du SER, emprunta, contre la promesse de vente et une garantie de cession complète, au «Atlantic and North West Railway», qui allait devenir le «Canadian Pacific Railway Company» en 1881, les sommes nécessaires pour maintenir en service le SER dont le tronçon de Drummondville à Sutton.



LA GARE DU CP À ACTON VALE, EN 1937

En 1883, les administrateurs du CP exigèrent le paiement du prêt. Incapable de rembourser, le SER fut contraint à la faillite. Les actions résiduelles du SER furent acquises en totalité par le CP, en 1887. Ce dernier exploita la ligne jusqu'en 1989, date à laquelle il abandonna toute activité ferroviaire sur ce tracé.

La suite est une merveilleuse histoire de gens qui voulurent doter la région d'une infrastructure de loisirs familiaux axés vers le plein air et la nature et qui transformèrent l'emprise de la voie ferrée en piste cyclable.

Sources : Booth, J. Derek, *Railways of Southern Quebec*, Toronto, 1982, volume 1. Clark, Susan, *Histoire du CP*, Ottawa, 1993. Gendron, Mario, *Quelques données sur le développement économique de Roxton Falls (1860-1890)*, Revue d'histoire du comté de Shefford, Granby, 1980.

