

Les voies de communication



LA RIVIÈRE CASTAGNE COULE PARESSEUSEMENT SUR UN LIT DE PIERRES DANS LE QUARTIER AUGER À ROXTON FALLS.

Les eaux navigables représentent des voies de colonisation et de développement. Lorsque les premiers Européens foulèrent le sol du Canada, ils furent confrontés à une barrière naturelle constituée de forêts sans pistes. Heureusement, ce nouveau territoire était aussi sillonné de nombreux fleuves et de rivières grandioses qui devinrent les premiers chemins de la découverte, de la colonisation et de la croissance : des voies de pénétration à l'intérieur des terres.

Les voies d'eau

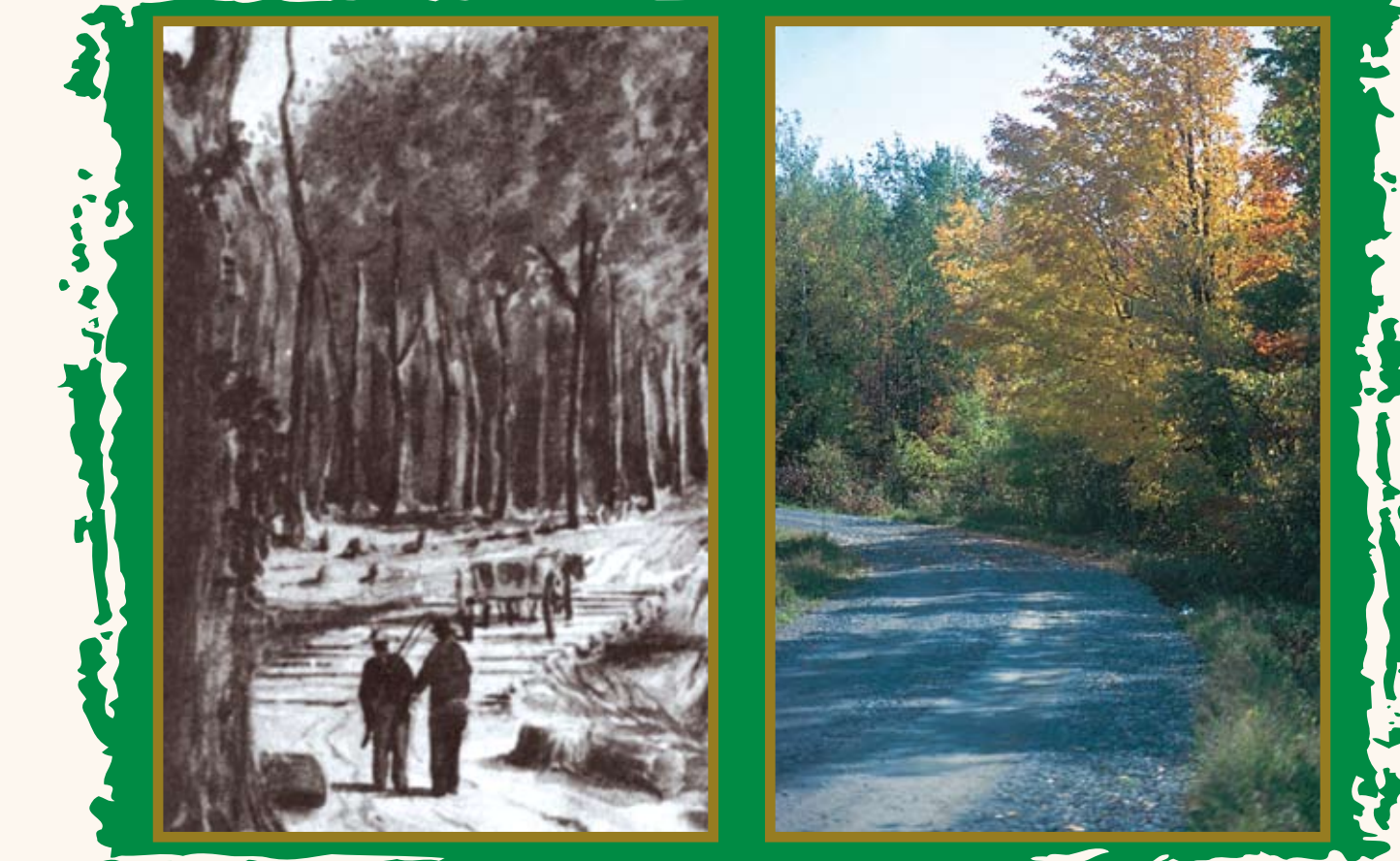
Long de 1197 kilomètres, le Saint-Laurent est le 14^e plus grand cours d'eau du monde et le deuxième du pays, après le Mackenzie. Le fleuve proprement dit s'étend du lac Ontario, près de Kingston, jusqu'au golfe du Saint-Laurent, dans les environs de Sept-Îles. Si l'on tient compte de ses principaux affluents, soit la rivière des Outaouais, le Saguenay, la Manicouagan, la Saint-Maurice et la Richelieu, la superficie du bassin hydrographique du fleuve est de plus d'un million de kilomètres carrés !

Recevant ses eaux d'un labyrinthe de lacs et de rivières, le Saint-Laurent commence son parcours vers l'est au-dessus de la frontière avec les États-Unis. Artère vitale de l'exploration, du commerce et de la colonisation, il est la porte d'entrée du pays. La majorité de la population du pays habite sa région.

Les voies navigables du Québec sont célèbres pour leur contribution à l'industrie et au commerce. Industries de ressources naturelles, énergie hydro-électrique, pêches, coupe du bois, agriculture, activités récréatives, tourisme : voilà autant d'activités qui font la réputation du Québec et du Canada dans le monde.

Dans la région immédiate, nous ne possédons pas de cours d'eau importants qui ont joué un rôle majeur dans le développement des localités environnantes; excepté la rivière Noire, dans la partie qui coule dans le canton de Roxton. C'est sur ce cours d'eau que les bûcherons au XIX^e siècle ont fait la drave pour acheminer le bois aux moulins à scie de Roxton Falls. La rivière Noire à Roxton Falls et la rivière Blanche à Acton Vale ont fourni l'eau nécessaire pour alimenter, dans chacune de ces deux localités, une mini-centrale électrique.

Les autres cours d'eau qui arrosent les terres de la MRC d'Acton sont : la rivière Saint-Nazaire, la rivière Jaune, la rivière Castagne et la rivière Le Renne. Ces rivières et les ruisseaux qui les alimentent font partie du bassin versant de la rivière Yamaska.



HIER, LA ROUTE ÉTAIT TAILLÉE À MÊME LA FORÊT. AUJOURD'HUI, ELLE NOUS PERMET DE L'ADMIRER.

Le secteur de la voirie locale et régionale est longtemps demeuré une responsabilité des municipalités et le gouvernement démontre peu d'intérêt dans ce domaine. Il a fallu attendre jusqu'à 1914 pour un ministère de la Voirie. Il n'est donc pas surprenant de retrouver l'écho des récriminations constantes de la population pour des voies publiques plus adéquates et c'est une des doléances toujours invoquées dans les requêtes pour les nouvelles paroisses.

Les routes

Il est certain qu'un chemin rudimentaire entre Saint-Théodore et Roxton Falls (alors Metcalfe) existait déjà avant l'arrivée du chemin de fer ce qui est attesté par les récits des pionniers. Dans Acton Vale, il coïncidait sans doute avec les rues Saint-André, Boulay et de Roxton dont le tracé irrégulier vient perturber le plan bien quadrillé de la ville. Déjà en 1851 la construction du chemin ponté de Roxton Falls, constituait un tronçon important vers le sud qui permettait d'atteindre Granby et même Saint-Hyacinthe via le chemin de Milton.

Par contre, vers le nord, se rendre à Drummondville exigeait un parcours laborieux sur « le chemin de la savane » qu'il fallait rejoindre par le 7^e rang de Saint-Théodore et puis passer à Saint-Eugène et à Saint-Germain. Si on trouvait le trajet agréable par les beaux chemins d'hiver, il pouvait se révéler assez éprouvant à certaines époques, d'après les doléances de plusieurs missionnaires.

Cependant, une autre carte régionale de 1884-85 nous offre une alternative plus récente par le nouveau village de Wickham et Watkins Mills, (Saint-Nicéphore). Mais les embûches ne manquaient pas là non plus : « ventres-de-bœuf », ornières, fossés débordés ou bloqués, ponts et ponceaux peu sécuritaires, arbres tombés, signalisation inexistante. De nos jours, il s'agit d'une artère bien fréquentée et toutes ces misères sont consignées au chapitre des mauvais souvenirs.

L'ouverture du 3^e rang d'Acton constituait aussi un nouveau croisement qui allait permettre la circulation à l'est vers Durham Sud et Richmond et vers l'ouest du côté d'Upton, Saint-Liboire et Saint-Hyacinthe, autre tronçon de base pour les communications avec les localités avoisinantes.

Mais, de même que la locomotive à vapeur avait ouvert de nouveaux horizons dans tous les pays, l'automobile ne devait pas tarder à imposer d'imprévisibles bouleversements dans l'organisation de la vie quotidienne dès 1900.



UN TRAIN DE VOYAGEURS REPREND SON ALLURE APRÈS UN ARRÊT À LA GARE LOCALE.

À l'origine, les chemins de fer transportaient le charbon dans les mines. Les wagons étaient tirés par des chevaux. En 1803, l'ingénieur anglais Richard Trevithick remplace les chevaux par une machine à vapeur : le chemin de fer est né. Locomotive à vapeur, métro, tramway, monorail, train à grande vitesse fonctionnant à l'électricité : l'existence du chemin de fer a bouleversé le monde! Au Canada, il est même à l'origine de la Confédération.

Le chemin de fer

En 1832, à Montréal, un groupe d'hommes d'affaires connu sous le nom de : La Compagnie des propriétaires, construit le premier chemin de fer canadien. C'est ainsi qu'en 1835, le chemin de fer Champlain et Saint-Laurent voit le jour. La ligne de 23 km de long va de Saint-Jean sur la rivière Richelieu, jusqu'aux environs de Montréal. À cette époque héroïque, le chemin de fer est très différent de ce que nous avons connu. Les rails de bois sont recouverts de longues bandes de métal clouées.

Le projet le plus important, et de loin, est mis en route avant 1850, il s'agit du chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique. Il doit parcourir 480 km et relier Longueuil, en face de Montréal, et Portland, ville américaine sur la côte du Maine. Portland est le port le plus rapproché de Montréal qui soit libre de glace toute l'année. Le tracé ce chemin de fer passait dans les villes et les villages de la rive Sud de Montréal et il fut en place à Acton Vale en 1850. Le parcours de ce chemin de fer est le même que celui du CN actuel.

Parmi les chemins de fer construits entre 1850 et 1860, le plus long est sans contredit le Grand-Tronc canadien. Le nom vient de ce que ce chemin de fer doit exploiter une ligne principale assez longue sur laquelle viennent se brancher des lignes plus réduites, un peu comme un arbre.

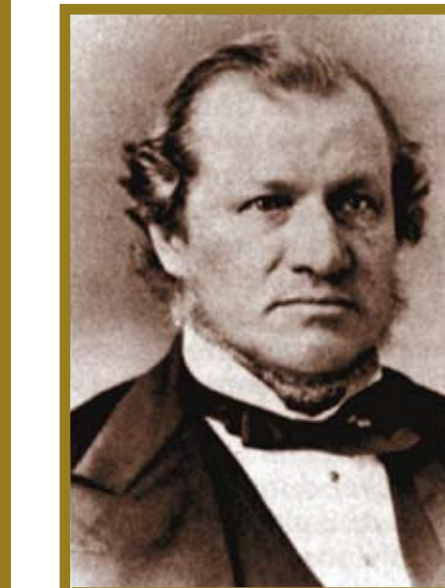
Au milieu de la première Guerre mondiale, les chemins de fer sont plus utiles que jamais. Or toutes les grandes compagnies privées, sauf Le Canadien Pacifique, ont tellement de dettes qu'elles sont sur le point de fermer leurs portes. En 1919, une loi crée une nouvelle compagnie qui appartient désormais à la population du Canada : la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. En 1923, le Canadien National possède 35 560 km de voies ayant appartenu à 221 chemins de fer. Les plus importants absorbés par le nouveau réseau ferroviaire sont : Le Grand-Tronc; le Grand-Tronc Pacifique; le Transcontinental canadien; le Canadien Nord.

Source : C. N. À la dimension du Canada, service des affaires publiques du CN, août 1979.



Le chemin de Roxton-Acton en 1851

En quelques minutes, on peut parcourir la distance entre Roxton Falls et Acton Vale, environ une dizaine de kilomètres. Mais en 1851, ce court trajet représentait tout un défi pour rejoindre le chemin de fer au futur dépôt d'Acton. Il faut se rappeler qu'à cette époque on est encore sous le régime de l'Union des deux Canadas, avant la Confédération: le pays ne possède que quelques services gouvernementaux. Le département des travaux publics est chargé de la navigation, des canaux, des phares, des édifices et des routes. Une bonne partie des responsabilités des chemins revient aux municipalités, assez mal organisées elles aussi.



Sir Alexander Tilloch Galt
1817-1893

Pour compliquer le problème, Roxton était dans le comté de Shefford, district de Montréal et Acton dans le comté de Drummond, district de Trois-Rivières. La solution fut proposée par un personnage dynamique, Alexander T. Galt de Sherbrooke, administrateur de la grande Compagnie des terres, la British American Land Company qui possédait de vastes domaines dans les Cantons de l'Est. La compagnie avait fondé le village de Metcalfe (Roxton Falls) et le premier tracé de la voie ferrée en 1845 devait y passer, mais en 1847, on avait opté pour Acton. Déjà une mission s'ouvrait à Roxton grâce à « l'Association pour les établissements des Townships » fondée en 1848, il fallait réaliser un bon chemin pour le développement de la localité.

On eut recours à un grand moyen, la formation de la Compagnie pour la construction du « Chemin Ponté et mécadamisé de Roxton et d'Acton », en vertu d'une loi de 1849. Selon l'entente retrouvée au Bureau de l'enregistrement de Drummondville, A. T. Galt et quatre actionnaires réunis à Metcalfe le 16 mai 1851 souscrivirent 1,500 £, (dont 1,400 £ par Galt). Les autres qui se contentaient chacun d'un modeste 25 £ étaient Jos. Pennoyer, arpenteur, F. Wiley et F. Henderson, tous de Sherbrooke et John S. Cummins de Metcalfe. Cette mise de fonds représentait au moins 6,000 \$, somme respectable pour l'époque; de plus, on ne voit aucune initiative ni financement du gouvernement.

En outre de l'intervention privée, ce qui fait l'intérêt de cette entreprise, c'est la technique employée qui serait aujourd'hui impensable; rendons hommage aux pionniers qui ont travaillé à la force de leurs bras à la hache, au pic et à la pelle, avec quelques chevaux. Après avoir abattu les arbres, retiré les grosses roches et éclairci le tracé tant bien que mal, on recouvrait la voie de madriers de trois à quatre pouces d'épaisseur placés côte à côte en travers du chemin et qui étaient chevillés sur deux tirants qui s'allongeaient le long de l'emprise.



Exemple d'un chemin ponté, comme il en fut construit un, en 1851, reliant Acton Vale à Roxton Falls. La route 139, entre ces deux localités emprunte le tracé original de cette voie de communication.

Ensuite, on recouvrait le tout d'une couche de sable ou de gravier et deux bons fossés assuraient le drainage afin de prévenir le pourrissement. On dit qu'il en coûtait alors 5,00 \$ le mille pieds de planches de trois pouces d'épaisseur et on préférait d'abord le pin puis les bois francs. Un bon chemin devait avoir seize pieds de largeur, dont, en général, la partie pontée occupait environ la moitié.

Dans les premiers temps après la construction, les usagers se déclaraient enchantés de rouler aussi agréablement à une vitesse qui pouvait atteindre huit milles à l'heure; avec un chargement lourd on se contentait de quatre milles à l'heure quand on ne rencontrait pas trop de côtes. Cependant, ces chemins se détérioraient rapidement et pouvaient même devenir dangereux pour les hommes et les bêtes. À mesure que le bois devenait plus rare et cher, on ne les entretenait guère; d'ailleurs ce procédé ne dura qu'une vingtaine d'années et les chemins de gravier devinrent la norme. Par la suite, la loi des municipalités et des chemins de 1855 a permis une meilleure planification du réseau routier.

On ne sait pas quelle fut la durée du pontage du chemin de Roxton et Acton mais, en 1863 on parlait encore du bon chemin de la Compagnie des terres qui favorisait l'établissement de nouveaux colons.

Source: Les six cantons, volume 1, numéro 2, février 1996, pages 8-9, par Marie-Paule R. LaBrière.



La réalisation de ce panneau d'interprétation a été rendue possible grâce à l'implication et la participation financière de :



Partenaires et collaborateurs :
Société d'histoire des six cantons
Association cycliste Drummond-Foster (ACDF)
MRC d'Acton
Société culturelle et artistique de la région d'Acton (SCARA)
Comité tourisme de la région d'Acton

Photographie et rédaction :
Société d'histoire des six cantons

Conception graphique :
Sylvain Mérette, Designer graphique