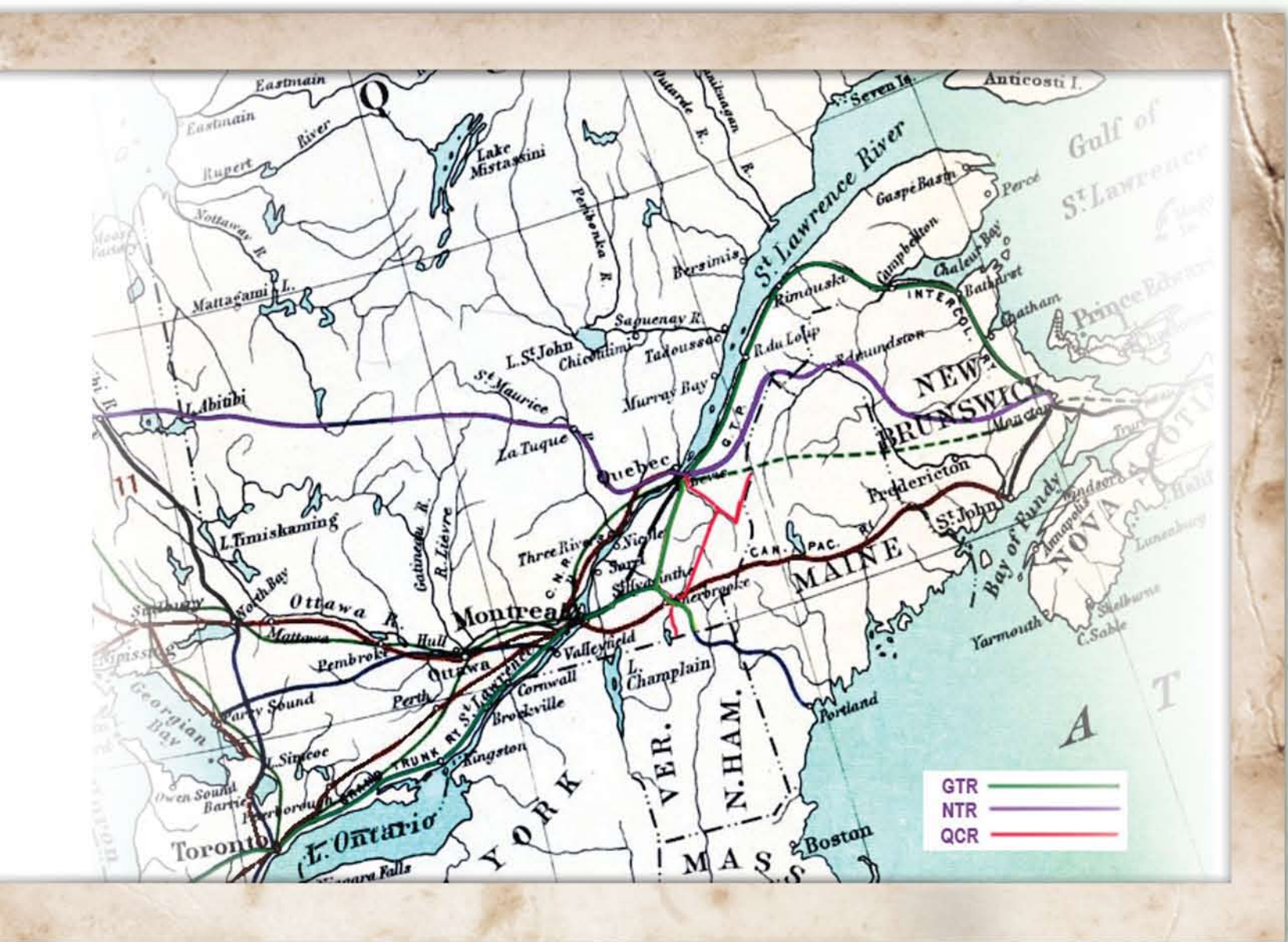


LA CYCLOROUTE: DEUX VOIES FERROVIAIRES HISTORIQUES

Le patrimoine de Bellechasse



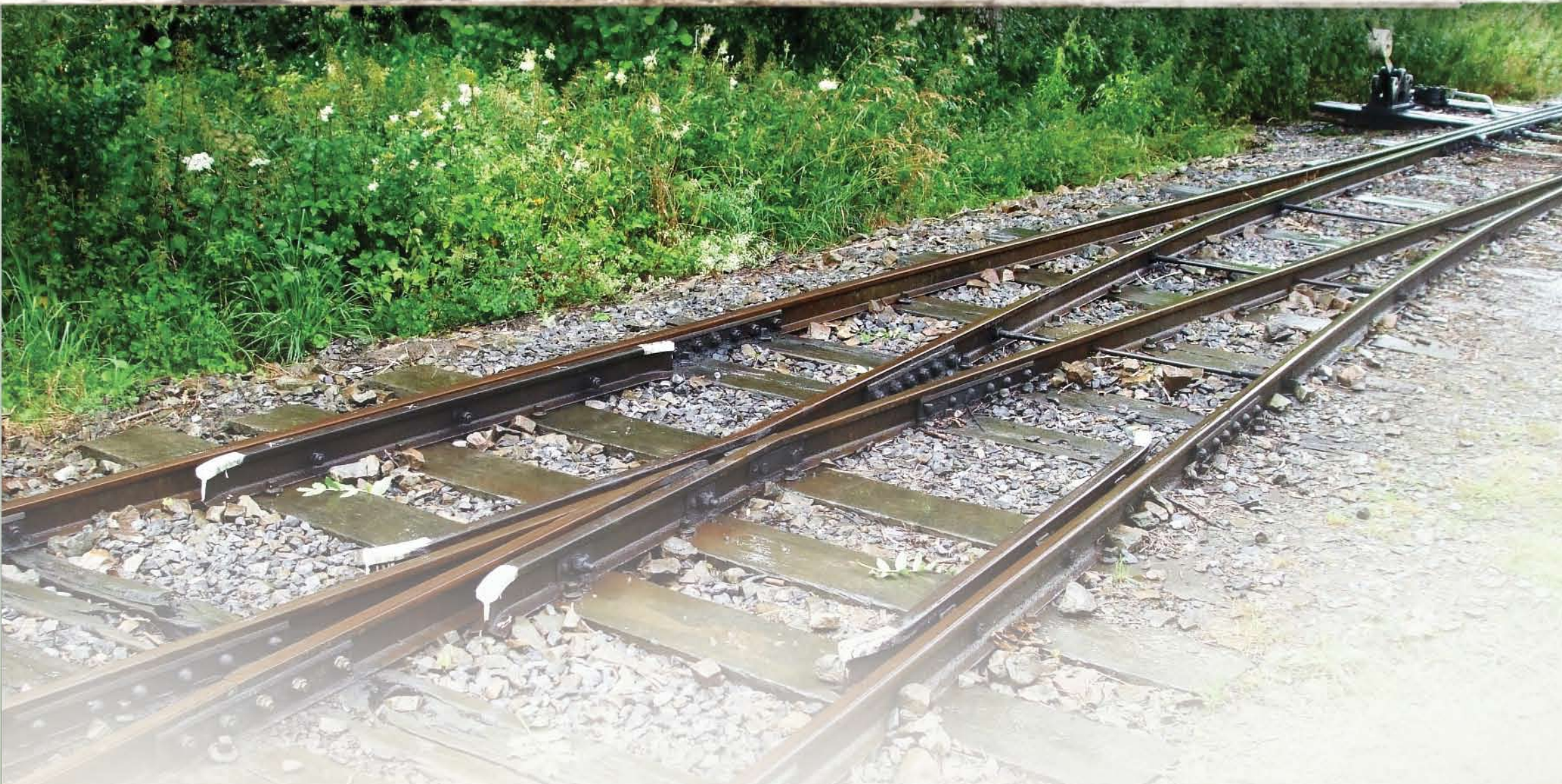
Le Grand Tronc

Le plus ancien chemin de fer construit dans la MRC de Bellechasse fut mis en service le 3 décembre 1855 par la compagnie Grand Tronc (GTR), entre Charny (appelé Joffre) et Saint-Thomas-de-Montmagny (Montmagny), croisant l'axe qui allait devenir cette piste cyclable à St. Henry Station (appelé plus tard Carrier Junction), un ancien carrefour ferroviaire situé juste avant le début de la Cycloroute à Saint-Henri. Le prolongement de ce chemin de fer vers les Maritimes devint une condition essentielle pour la réalisation de la Confédération canadienne en 1867. La voie ferrée s'est graduellement étendue jusqu'à Trois-Pistoles (1873), Rivière-du-Loup (1879), Rimouski (1873), Mont-Joli (1874, anciennement Sainte-Flavie), puis Campbellton (1876), pour enfin rejoindre le tronçon qui existait jusqu'à Moncton (1875).

Une deuxième voie de raccourci, partant cette fois de Lévis et convergeant vers Saint-Charles-de-Bellechasse, fut inaugurée le 21 juillet 1884. Cet axe fusionne avec le précédent à l'entrée de cette municipalité, avant de traverser les terres agricoles de La Durantaye, Saint-Michel-de-Bellechasse et Saint-Vallier en direction est. Le GTR a vendu la ligne entre Charny et Rivière-du-Loup au Chemin de fer Intercolonial (ICR), le 12 août 1879. N'ayant jamais été un succès commercial, il a néanmoins créé des emplois, suscité le développement le long du réseau et favorisé l'exportation du charbon des Maritimes. Jusqu'en 1918, le gouvernement fédéral en assure la gestion en maintenant des tarifs peu élevés, favorables au commerce et en comblant les déficits. Le Canadien National l'intégrera finalement à son réseau à partir de 1919. Cette voie fort achalandée relie toujours l'Ouest canadien aux provinces maritimes et accueille encore aujourd'hui des trains de marchandises du Canadien National et des trains de passagers de Via Rail.



La mise en valeur du patrimoine ferroviaire de la Cycloroute de Bellechasse est une initiative conjointe de la MRC de Bellechasse et de la Société historique de Bellechasse.
Recherche et rédaction des panneaux d'interprétation : Yvan DeBlois et Pierre Lefebvre
Conception graphique : Milène Pouliot, 2013



La piste cyclable que vous utilisez occupe un parcours associé au patrimoine ferroviaire de Bellechasse. La Cycloroute de Bellechasse a été aménagée à même le tracé de deux anciens chemins de fer opérés par les compagnies Québec Central et Canadien National.

Par devoir de mémoire et au bénéfice de ses usagers, la MRC de Bellechasse a voulu souligner l'ancrage historique de la Cycloroute, en misant sur l'extraordinaire odyssée de la construction et de l'exploitation de ces deux voies ferroviaires qui, pendant plusieurs décennies, ont créé des emplois et favorisé le développement agricole, forestier, économique et social d'une dizaine de villages et paroisses rurales. On trouvera, le long du parcours de 74 km entre Saint-Henri et Armagh, quelque 35 panneaux faisant écho à l'histoire fantastique de deux des trois réseaux ferroviaires bellechassois.

Pour bien comprendre l'évolution du train dans Bellechasse, il ne faut pas oublier le premier réseau établi en 1855, celui du Grand Tronc, et évoquer le premier tronçon qui ouvrira la voie au Québec Central, celui du Lévis & Kennebec Railway.

Le Lévis & Kennebec Railway

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.			
Mile.	Mail No. 1.	Mixed No. 3.	STATIONS.	Mixed No. 4.	Mail No. 2.	Leave	Arrive
						A. M.	P. M.
10			Lévis			8:30	3:00
12 1/2			St. Henry Jct.			8:55	2:35
14 1/2			St. Henry V.I.			9:15	2:15
17			St. Germain			9:40	1:50
20 1/2			St. Anselme			10:00	1:30
23 1/2			St. Henri			10:20	1:10
26 1/2			St. Joseph			10:40	1:00
29 1/2			St. Michel			11:00	12:00
32 1/2			St. Charles			11:20	11:40
35 1/2			St. Val			11:40	11:20
38 1/2			St. Jean			12:00	11:00
41 1/2			St. Pierre			12:20	10:40
44 1/2			St. Louis			12:40	10:20
47 1/2			St. Anne			1:00	10:00
50 1/2			St. Basile			1:20	9:40
53 1/2			St. Jean			1:40	9:20
56 1/2			St. Charles			2:00	9:00
59 1/2			St. Val			2:20	8:40
62 1/2			St. Michel			2:40	8:20
65 1/2			St. Joseph			3:00	8:00
68 1/2			St. Henri			3:20	7:40
71 1/2			St. Anselme			3:40	7:20
74 1/2			St. Germain			4:00	7:00
77 1/2			St. Henry V.I.			4:20	6:40
80 1/2			St. Henry Jct.			4:40	6:20
83 1/2			Lévis			5:00	6:00

No. 1 crosses No. 4 at St. Anselme.
No. 2 " " No. 3 " St. Henri.
ROBERT SMITH, Manager.
Levis, Nov. 12th., 1880.

Pour les 17 km compris entre la limite de Lévis (quartier Pintendre) et la sortie de Saint-Anselme, le tracé de la Cycloroute emprunte une grande partie du premier chemin de fer construit autour de 1873, par Louis-Napoléon Larochelle, un entrepreneur et visionnaire de Saint-Anselme. Avec des moyens modestes, il a implanté et opéré une petite ligne de 23 km menant jusqu'à Lévis.

De 1870 à 1873, un tronçon ferroviaire partant de Kennebec aux États-Unis avait déjà été mis en place en vue de se connecter avec les réseaux passant déjà à Tring-Jonction et à Saint-Isidore. En 1875, la nouvelle compagnie Lévis & Kennebec Railway (LKR) prolonge son tronçon initial jusqu'à Vallée-Jonction, après avoir bifurqué vers le sud à Saint-Anselme. La traversée de la rivière Etchemin occasionnera plusieurs difficultés, le pont devant être refait à trois reprises.

Le National Transcontinental



Le troisième axe ferroviaire bellechassois, celui du National Transcontinental Railway (NTR), traversait jadis les comtés de Dorchester et de Bellechasse. Aujourd'hui, une section de 57 km, située entre Saint-Anselme et Armagh, accueille la deuxième partie de la Cycloroute de Bellechasse.

C'est en 1903 que fut autorisée la construction de ce second chemin de fer vers l'Est, allant de Winnipeg à Moncton. En 1905, les travaux sont amorcés, notamment sur la rive ouest de la rivière Etchemin, à Saint-Anselme. Des ouvriers construisent des ponts, remblaient les dépressions et posent les rails sur les traverses. La première section construite en territoire agricole est terminée dès 1908, mais de Saint-Malachie, le terrain devient rapidement plus difficile. Autour de 300 immigrants viennent aider les employés locaux à dresser la voie à l'aide d'explosifs. On complète la section Est le 17 novembre 1913. Pour commémorer la mort de Frederick Debartzch Monk en 1914, un ancien ministre canadien des Transports, on inaugure en 1915 le nouveau chemin de fer de Charny jusqu'à Estcourt, sous l'appellation « Monk ». Il sera exploité par le Canadian Northern Railway, récemment nationalisé. En 1923, il est intégré aux Chemins de fer nationaux, le Canadien National (CNR) d'aujourd'hui.



Frederick Debartzch Monk
1856-1914

La construction d'un chemin de fer constituait un certain défi au début du 20^e siècle. On devait trouver le meilleur tracé avec les arpenteurs, négocier les droits de passage, organiser la logistique des chantiers, engager la main-d'oeuvre, réaliser les travaux d'excavation et de nivellement, construire ponts et viaducs et enfin, installer les rails et les infrastructures nécessaires pour l'opération des trains : gares, lignes télégraphiques, signalisation, traverses à niveau, aiguillages pour changements de voies, voies d'évitement, réservoirs à eau, entrepôts à charbon, garage à draine, etc.



Le Quebec Central Railway (QCR) achète cette dernière compagnie en 1881, ce qui permet, dès le 18 octobre 1881, d'offrir un service régulier entre Sherbrooke et Québec, via un traversier-rail, car le pont de Québec ne sera ouvert à la circulation qu'à la fin de 1917. C'est ainsi qu'un Saint-Anselmois s'est invité dans le cercle restreint des constructeurs de chemins de fer au tournant du siècle précédent.

