

Les Canadiens français, les chemins de fer et le développement industriel

Paul-Henri Hudon

Volume 13, Number 3, 2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11284ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Hudon, P.-H. (2008). Les Canadiens français, les chemins de fer et le développement industriel. *Histoire Québec*, 13(3), 16–25.

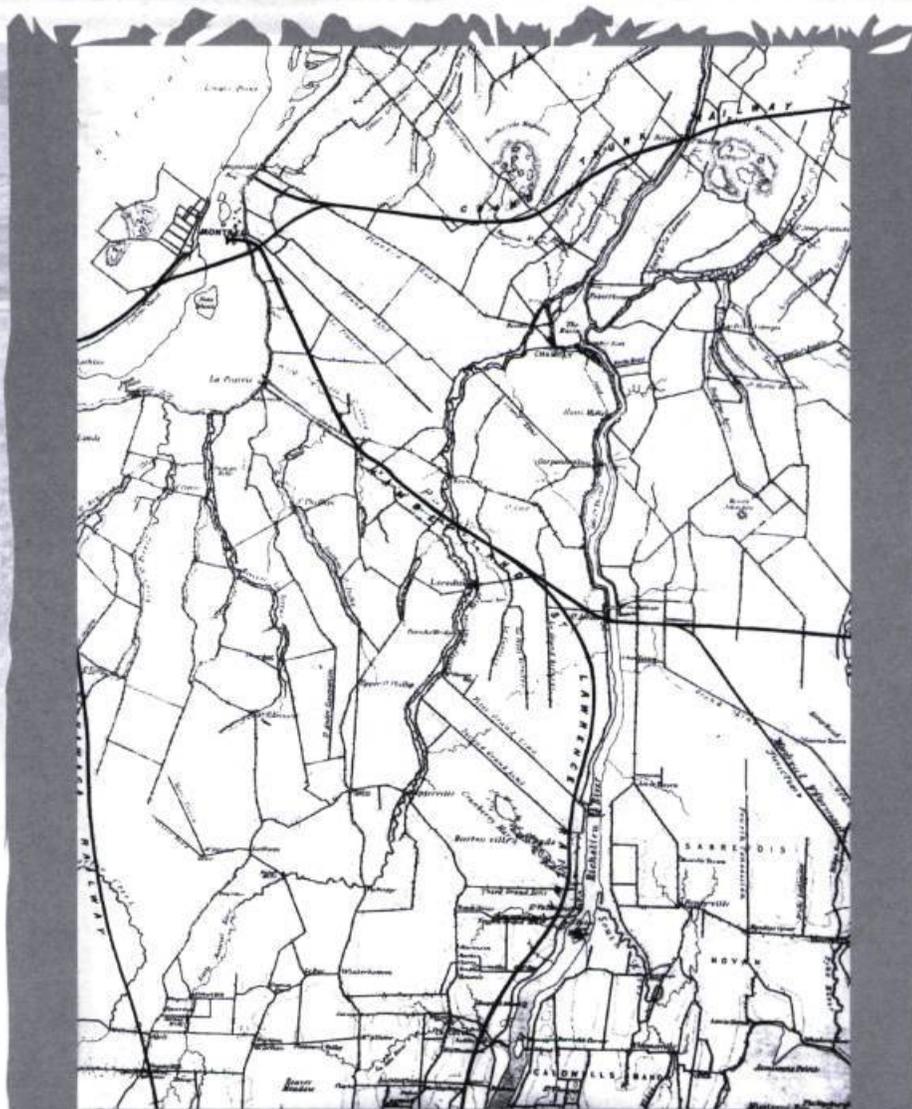
Les Canadiens français, les chemins de fer et le développement industriel

par Paul-Henri Hudon,
président de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly (SHSC)

Paul-Henri Hudon, enseignant retraité, fait de la recherche historique depuis plusieurs années et a publié, en 1972, Rivière-Ouelle, 1672-1972. De plus, il est l'auteur de deux monographies concernant la famille Hudon dit Beaulieu, de centaines d'articles dans des périodiques dont L'Ancêtre, où il a remporté des prix à quatre reprises, dans L'Estuaire généalogique, Le Louperivois et d'autres. Il a collaboré avec quelques associations de famille en publiant des faits d'histoire, entre autres dans Le Bé, La famille Berrubey. Il est responsable depuis sept ans de la publication annuelle des Cahiers d'histoire à la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly, dont il est président. Paul-Henri Hudon a été nommé en 2007 membre de la corporation Richelieu – Champlain 2009, qui voit à souligner le 400^e anniversaire du passage de Champlain en 1609 sur le Richelieu. Paul-Henri Hudon a obtenu le premier prix de la Fondation Percy W. Foy, production 2006, pour Le chemin de fer à Chambly en 1873. Le rêve d'un essor industriel, un essai historique de 114 pages.

L'histoire du chemin de fer dans la culture populaire se résume trop souvent au Grand Tronc et au Canadien Pacifique *coast to coast*. C'est comme si, au-delà de ces grandes lignes, c'était le néant. Or en simplifiant ainsi à l'excès, on agit de façon négative sur la mémoire historique et crée un effet de distorsion sur la réalité. En fait, on fait alors fi de plusieurs lignes mineures de chemin de fer qui ont pourtant eu leur importance au Québec. En outre, on oublie facilement que la plupart des compagnies ont été déficitaires.

On a aussi tendance à oublier qu'au Québec l'initiative de construire des voies ferrées n'a pas toujours surgi des milieux d'affaires montréalais, car des régions comme les Cantons de l'Est et le Saguenay ont également engendré des initiatives telles que le chemin à lisses de l'Industrie (Joliette) et du Saint-Laurent, et le chemin de fer du Nord, lesquels sont beaucoup redevables à Barthélemy Joliette et au curé Labelle.



Carte de la région de Montréal « showing proposed defences », 9 avril 1864. Cette carte devait servir à des fins de défense militaire à l'époque où les Fédérés menaçaient d'entrer au Canada par les frontières du Vermont et de l'Etat de New York. (Sources : Archives de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly)

L'histoire a affiché des distorsions lorsque des initiatives issues du milieu anglophone se sont heurtées au refus d'engagement des francophones et vice versa. Pendant que le développement général des réseaux a profité à certaines régions, des villages d'autres régions qui attendaient des retombées ont été déçus. Examinons la question de plus près.

À qui profitaient les chemins de fer?

Nul ne peut dire la prospérité nouvelle que le chemin de fer va produire à Chambly. Cette localité, déjà si remarquable par son esprit d'entreprise et par les manufactures considérables qu'elle possède, est destinée à doubler dans quelques années.

Chambly a cet avantage incalculable: c'est qu'il peut être à la fois une résidence d'été splendide et un grand centre manufacturier.

Desservi par un chemin de fer et par une rivière qui amènent le commerce américain à ses portes, au pied de cet immense rapide qui peut fournir des pouvoirs d'eau à l'infini, en face d'un bassin majestueux qui fournit une pêche abondante, Chambly est une place sans rivale pour les amusements comme pour les affaires.

(Courrier de Saint-Hyacinthe, 28 août 1873, extrait de La Minerve)

Dans les années 1870, on entretenait partout un grand rêve qu'on pourrait qualifier d'utopie des chemins de fer : comme si la venue du rail allait agir sur le sous-développement industriel et mettre un frein à l'exode vers les États-Unis. Comme si les manufactures allaient soudainement se



Gare de Fort Chambly, s.d. (Source : Fonds Armand Auclair, P001, SHSC)

multiplier sur le territoire. Comme si les émigrés allaient revenir au pays et occuper les emplois industriels qui ne manqueraient pas de voir le jour. Comme si la richesse allait couler à flots dans les régions.

Le cas de Chambly, qui a accueilli le premier train en septembre 1873, est un bel exemple des intérêts, des espoirs et des échecs qui ont entouré certains projets ferroviaires et industriels.

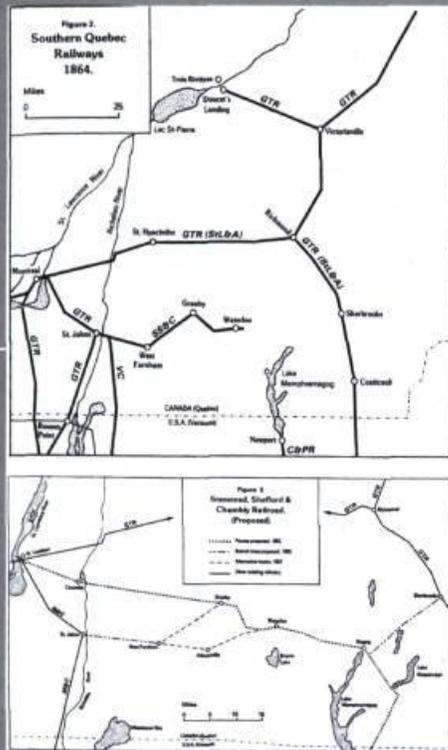
Le Stanstead Shefford & Chambly Railway, 1853

Au sud de Montréal, les initiatives ferroviaires sont venues des *townships*. Ce sont des entrepreneurs anglophones des Cantons de l'Est qui ont planifié la majeure partie du réseau de rails qui existe encore aujourd'hui. Parmi eux, on notait la présence d'Alexander T. Galt, de Lucius Seth Huntington, d'Asa Belknap

Foster, d'Ashley Hibbard et autres, qui représentaient des intérêts américains insistants de même que des capitaux britanniques.

Par exemple, une assemblée des directeurs de la compagnie de chemin de fer *Stanstead Shefford & Chambly* a eu lieu à Waterloo le 19 juin 1853¹. On avait alors projeté la construction d'une voie ferrée qui relierait *Shefford to the outlet of Lake Memphremagog to the Province lane in Stanstead*, jusqu'au fleuve Saint-Laurent en passant par Chambly².

Précisons qu'en 1853, deux autres voies ferrées passaient déjà au nord et au sud de Chambly. Le *Champlain and Saint Lawrence Railway* atteignait Saint-Jean depuis 1836, alors que le *Grand Tronc* traversait le Richelieu à Saint-Hilaire depuis 1847. Entre ces deux localités, Chambly s'était mobilisée. Les notables étaient présents en force à Waterloo.



Les chemins du sud du Québec. (Source : BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec, Vol. I, Railfare Book, 1982, p. 16*)

John Yule, entrepreneur de Chambly, est élu président de la compagnie *Stanstead Shefford & Chambly Railway (SS&CR)* et est appuyé par son beau-frère, le capitaine Fitz William Walker, et par le marchand John Hackett du village de Chambly Canton. Les francophones de Chambly y ont pour leur part délégué le colonel Eusèbe-Hyacinthe Fréchette, le négociant Joseph-Frédéric Allard et le notaire Charles-Gédéon Scheffer : il n'était pas question de rater le train cette fois-ci.

L'inauguration du chantier de la voie ferrée a eu lieu à Chambly, le 11 juillet 1854³. On a même effectué des travaux sur une distance de trois milles (près de 5 km), non sans avoir auparavant dû exproprier plusieurs

terrains. On a invité les municipalités locales à souscrire un « bonus » de 30 000 \$, avec la promesse que les travaux allaient commencer sur le champ entre Chambly et Saint-Lambert. Cette offre, rapporte-t-on, a stimulé les habitants des townships qui se sont dépêchés de souscrire⁴.

Aperçu des subventions versées par les townships, à la fin de 1857, à la SS&CR Co. :

County of Shefford
25 000 livres

Township of Stanstead
12 500 livres

Township of Magog
2 000 livres

Township of Bolton
6 500 livres

Township of Shefford
12 500 livres

Township of Granby
7 500 livres

La seule contribution des villages francophones :

Chambly-Canton
3 000 livres

(BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec, Vol. I, Railfare Book, 1982, p. 19 et 21*).

Les Francophones n'ont pas suivi

Tout s'est arrêté par la suite, car on a manqué d'argent. À l'exception de la municipalité du Canton de Chambly, qui a accepté, par suite d'un vote, de souscrire un « bonus » de 3 000 livres (12 000 \$), les paroisses des seigneuries n'ont pas emboîté le pas⁵. Précisons que la population de Chambly-Canton

était alors composée de près de 50 % d'anglophones⁶ (données basées sur le recensement de 1851). Par contre, les townships ont versé une somme généreuse de 66 500 livres (266 000 \$), pour un total, en incluant des souscriptions privées, qui s'élevait à 228 000 livres.

On a relancé le projet en 1857 sauf que — coup de théâtre! — le tracé qui devait favoriser Saint-Césaire, Rougemont, Marieville et Chambly, tous des villages francophones, a été modifié et dévié. Partant de Waterloo, le train allait plutôt passer par Granby, Farnham et Saint-Jean. Et c'est à Saint-Jean qu'il allait franchir le Richelieu plutôt qu'à Chambly, même si le trajet était plus long⁷. Selon un historien, cette déviation a été



Corinne et Annette Tétrault, cousines de Marguerite Béique, à la gare de Richelieu, vers 1914.

(Source : Fonds Marguerite Béique, P003, SHSC)



La gare de Chambly-Bassin, vers 1920. (Source : Fonds Armand Auclair, P001, SHSC)

faite *in order to tap the productive agricultural regions of Missisquoi County and the market town of West Farnham*⁸. Finalement, d'autres difficultés financières ont amené la fusion de ce tronçon au *Vermont Central*.

Par ailleurs, deux ans plus tard, les soixante personnes expropriées de Chambly n'avaient toujours pas été remboursées pour les dommages faits à leur récolte et à leur terrain. On a alors procédé à la nomination d'arbitres pour évaluer les torts qui leur ont été causés. L'affaire a continué de traîner en longueur, et un procès a été intenté, dans le cadre duquel les poursuivants

réclamaient un total de 703 livres (2808 \$) en dommages et intérêts. Une entente à l'amiable a finalement été conclue⁹.

À l'évidence, les communautés francophones refusaient de s'engager. Faute de documents pour appuyer les diverses interprétations, on ne peut que supputer les raisons pouvant expliquer ce refus. D'abord, à cette époque, les habitants étaient frustrés que les terres des *townships* soient si peu accessibles aux fils des colons francophones. Leurs frustrations n'étaient pas moindres à l'idée de subventionner les chemins de fer des « autres ».

Les élus se montraient pour leur part peu persuasifs, et d'aucuns laissaient entendre que les leaders francophones manquaient de conviction. Ils n'ont pas obtenu le mandat de souscrire des « bonus », ne réussissant pas à faire valoir suffisamment les avantages d'un chemin de fer passant dans leur cour.

Somme toute, le projet de la *Stanstead Shefford & Chambly Railway Company* auquel des notables de Chambly ont œuvré n'a pas levé. Qu'il s'agisse d'un refus de collaborer ou simplement d'un déni de confiance, les Chamblyens et leurs voisins ont refusé d'être



La gare de Chambly-Bassin, en 1930.
(Source : Fonds Paul Moquin, P137, SHSC)

« les taillables et corvéables » dont les efforts profiteraient d'abord aux autres. Comme en 1847, où le *Grand Tronc* avait évité Chambly au profit de Belœil, le train de 1853 ne rejoignait pas Chambly, mais traversait plutôt le Richelieu à Saint-Jean.

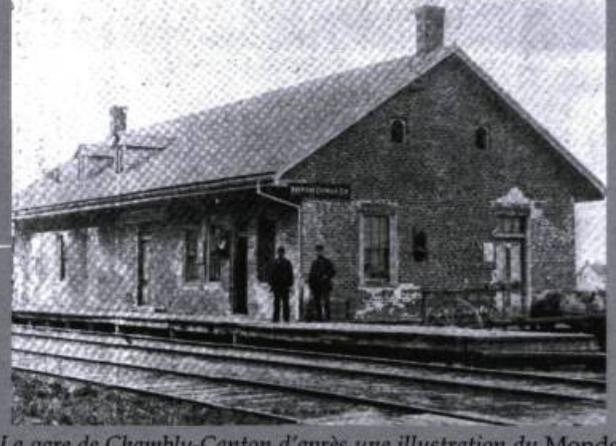
Le Montreal Chambly & Sorel Railway, 1873

Vingt ans plus tard, en 1873, un troisième projet de chemin de fer, mené par le *Montreal Chambly & Sorel Railway*, sollicitait l'appui des gens de Chambly. Plusieurs cartes illustrant le réseau des chemins de fer oubliaient pourtant ce tracé, qui s'étirait de Longueuil jusqu'à Granby en passant par Chambly. Il est vrai que le *Montreal Chambly & Sorel Railway* était d'une importance secondaire. L'entreprise essayait de se frayer une voie entre les deux grands réseaux déjà solidement implantés : le *Grand Tronc* qui partait de Saint-Hyacinthe et passait le

Richelieu à Saint-Hilaire en 1847, et le *Stanstead Shefford and Chambly Railway*, devenu le *Vermont Central* en 1866, qui rejoignait Saint-Jean.

C'est l'armateur de Sorel, Jacques-Félix Sincennes, qui a demandé au gouvernement provincial d'incorporer la compagnie de chemin de fer *Montreal Chambly & Sorel*, et la sanction royale a été accordée le 23 décembre 1871. Parmi les

pétitionnaires se trouvaient des francophones influents de la région du Richelieu : Louis-Adélarde Sénécal, Michel Mathieu, Charles Gill, Félix Geoffrion, David Russ Wood, Ashley Hibbard et Samuel Thomas Willett. Ce dernier, manufacturier de Chambly, a remplacé Félix Geoffrion à la présidence de la compagnie, alors que Ashley Hibbard en a été le directeur des travaux.



La gare de Chambly-Canton d'après une illustration du *Monde Illustré* de 1896. Construite en même temps que la voie du chemin de fer Montreal, Sorel and Chambly Railroad, en 1874, elle abritait la billetterie, le télégraphe, une salle d'attente pour la clientèle, un entrepôt pour les messageries et un logement pour le chef de gare et sa famille.

(Source : Fonds Armand Auclair, P001, SHSC)



Gare de Chambly-Bassin, s.d. (Source : Collection iconographique P103, SHSC)

Les rails devaient s'étendre depuis Sorel vers le sud-ouest jusqu'à Montréal le long du Saint-Laurent; puis, de Saint-Lambert, atteindre Chambly, franchir le Richelieu et se rendre à la frontière canado-américaine près du village de Philipsburg, dans le comté de Missisquoi. Les plans prévoyaient aussi une ligne de chemin de fer montant le long du Richelieu, de Sorel jusqu'à Saint-Jean. La première section, d'environ 14 milles (quelque 22 km) reliant Saint-Lambert et Chambly a été inaugurée le 25 septembre 1873¹⁰.

Le comté de Chambly que nous traversons à toute vapeur, est un des plus petits mais des plus riches du pays. L'agriculture y est plus prospère qu'en aucun autre point de la Province de Québec. Il ne lui manque que l'industrie pour qu'il devienne richissime, car il a déjà une foule de chemins de fer. À Saint-Lambert, cinq voies ferrées viennent se réunir : Le Grand Tronc, allant à Québec et à Portland, le Grand Tronc allant à Rouse's Point, le Vermont Central, le South Eastern et enfin le Montreal Sorel and Chambly.

(La Minerve, 26 septembre 1873)

Les Francophones sont montés à bord

Les municipalités francophones, qui avaient refusé des octrois à la *Stanstead Shefford & Chambly Railway Company*, les ont volontiers accordés vingt ans plus tard à un groupe plus familier. Le *Montreal Chambly & Sorel Railway* (MC&SR) et le *Missisquoi Junction Railway* ont d'abord fusionné, puis les deux compagnies ont été

absorbées par la *Montreal Portland & Boston Railway Company* en 1875. Montréal et Saint-Césaire ont enfin été reliées par chemin de fer en 1882.

L'histoire s'est répétée dans ce cas aussi, puisqu'on a encore manqué d'argent. Le gouvernement conservateur de la province avait refusé de subventionner la compagnie présidée par Samuel Thomas Willett, un

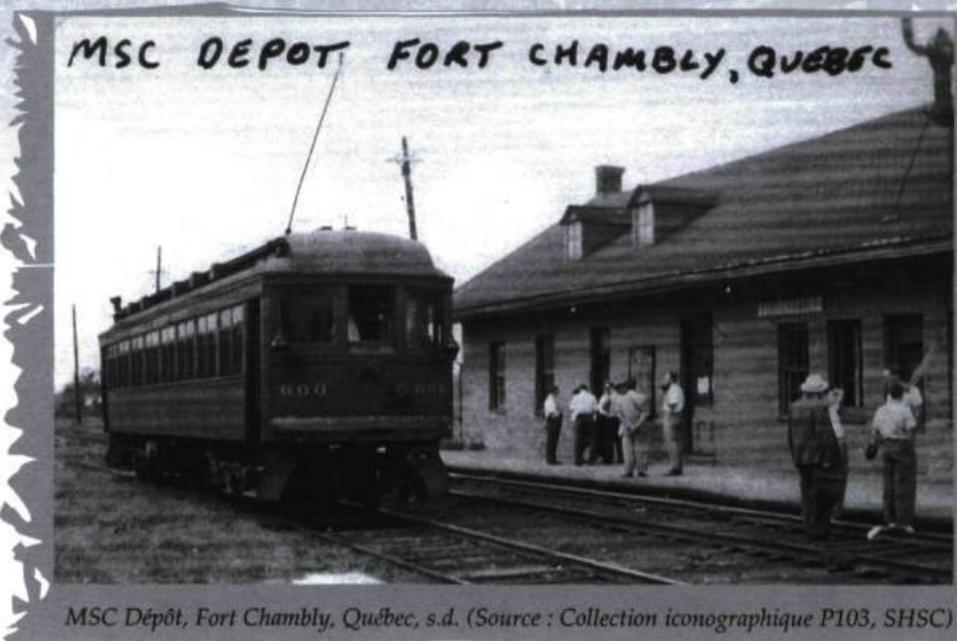
libéral bon teint, et la caisse était vide. Les créanciers, les ingénieurs, les entrepreneurs, les fournisseurs et les employés avaient alors réclamé leur dû¹¹.

Cependant, rassurés par la présence des promoteurs francophones et des entrepreneurs de la région, les habitants des municipalités ont souscrit des contributions.



La Station du C. V. R. Chambly, Que.

La station ferroviaire du Central Vermont Railway, station située à Chambly-Bassin.
(Source : Fonds Émile Caron, P105, SHSC)



MSC Dépôt, Fort Chambly, Québec, s.d. (Source : Collection iconographique P103, SHSC)

Aperçu des subventions accordées par les municipalités francophones à la MC&SR Co. :

Village du Canton de Chambly	15 000 \$
Village du Bassin de Chambly	10 000 \$
Sainte-Marie de Monnoir	7 000 \$
Village de Marieville	3 000 \$
Notre-Dame-de-Bonsecours	3 000 \$
Village de Richelieu	3 000 \$

Demande d'octrois à diverses municipalités :

À la Ville de Sorel, via la Chambre de commerce	30 000 \$
À la Ville de Saint-Jean	25 000 \$

(*La Minerve*, 17 avril 1872; 23 juillet 1872. *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 10 juillet, 7 août 1873. *L'Opinion publique*, juin 1875, p. 267. N. D. Daniel Bessette, 15 septembre 1875)

Les bénéfiques dans la région de Chambly

Dans les années 1870, beaucoup de perspectives se sont ouvertes. Le camp militaire de Chambly était vide, offrant des casernes pour l'industrie et un vaste espace à développer. Des entrepreneurs circulaient, et des investisseurs apparaissaient; naissaient ensuite la spéculation et le déplacement des activités commerciales.

Le voyageur qui utilisait le bateau allait désormais prendre le train. Autrefois très actifs, les quais de Saint-Mathias ont été graduellement abandonnés au profit de la gare de Richelieu. Les ruraux ont trouvé une façon rapide de gagner la ville. Des municipalités comme Saint-Hyacinthe, Farnham et Waterloo se sont développées, alors que Marieville et Saint-Césaire ont marqué le pas.

La compagnie hydraulique et manufacturière de la rivière Richelieu

L'espoir soulevé par la venue du train à Chambly a suscité des initiatives industrielles. En 1868, quelques hommes d'affaires de Chambly ont obtenu de la Législature une loi qui leur a accordé d'immenses avantages : le monopole de l'énergie des pouvoirs d'eau, l'usage exclusif des deux rives du Richelieu. De même, le monopole des ponts et des digues, et le privilège d'y construire tout bâtiment ont également été confiés à leur société de développement.

Norbert D. D. Bessette, Sabin Archambault, Charles H. Beauchemin, John Yule et Samuel T. Willett ont, par pétition, demandé d'être incorporés dans le but de créer des pouvoirs d'eau sur les bords de la rivière Richelieu, le long de la dite rivière coulant entre les seigneuries de Chambly Ouest et Est, et au-dessus et près du pont connu sous le nom de pont Yule (...) ¹². Le fonds capital de la dite compagnie sera d'un million de piastres, peut-on y lire à l'article quatre. Il s'agissait d'un investissement gigantesque, qui a invité des capitalistes de tout milieu à souscrire.

Ce projet n'a pas réellement eu de suite, mais en 1872 d'autres entrepreneurs ont pris le relais et l'ont remis sur ses rails. John Yule, Fitz William Walker, Charles W. E. Glen, James W. Howard et John Yule fils, tous de Chambly, demandent une loi pour les incorporer dans le but de



La vieille gare de Chambly-Canton, érigée en même temps que les autres le long de la ligne de chemin de fer qui fut inaugurée au cours de la décennie 1870, vers 1950.

(Source : Fonds Armand Auclair, P001, SHSC)



Gare de Richelieu, s.d. (Source : Collection iconographique P103, SHSC)

créer des pouvoirs d'eau et de construire des digues et d'acheter et de bâtir des ponts sur les bords et au-dessus de la rivière Richelieu pour la construction et la mise en opération d'établissements manufacturiers...¹³ Cette loi leur accordait tout pouvoir sur l'eau et sur les rives du Richelieu, en plus du droit d'acheter des terrains.

Ils pouvaient construire des canaux, des écluses et des digues sur l'un ou l'autre des deux côtés de la rivière; on les autorisait à construire et tenir des boutiques, des entrepôts, des hangars et d'autres bâtisses pour recevoir et emmagasiner des marchandises, construire des élévateurs, des grues et des machines à peser¹⁴. Pour ce faire, ils devaient recueillir un capital-actions de

500 000 \$. Cette loi a été sanctionnée le 24 décembre 1872.

Or, ces immenses investissements, qui dénotaient un optimisme démesuré, sont également restés lettre morte. Rien n'est alors matérialisé. Ni investisseurs, ni constructeurs n'étaient au rendez-vous. L'arrivée des « gros chars » n'a pas provoqué la ruée vers l'or que l'on espérait. Le harnachement du Richelieu ne s'est donc pas réalisé; l'industrie allait vraisemblablement s'établir ailleurs.

Bien plus encore, les spéculateurs qui avaient acquis nombre de lots vacants en espérant bénéficier des retombées résidentielles et industrielles se sont retrouvés avec beaucoup de terrains en leur possession

ou encore ont dû déclarer faillite. C'est le cas de Joseph-Antoine Maurice¹⁵. Même John Yule a fait faillite en 1882¹⁶.

Les grandes attentes

Un document de presse cité plus bas révèle que le village d'Acton a bénéficié du chemin de fer. Quant à Chambly, les grandes attentes ne se sont pas réalisées. Le développement manufacturier ne s'est pas produit. L'exode des habitants vers les États-Unis ou les villes s'est poursuivi.

Quelques historiens ont écrit que les Canadiens français ont tardé à s'intégrer au progrès industriel. On a blâmé leur sclérose et leur ignorance.

D'autres critiques ont signalé que les habitants n'avaient cure des chemins de fer et que pour eux seuls les industriels et les commerçants en tiraient avantage. Ces compagnies de chemins de fer, qui étaient toujours à court d'argent, n'ont pas réussi à séduire les contribuables francophones de la région de Chambly, sauf en 1873, notamment en raison des scandales souvent liés aux spéculations. Il est vrai que Chambly n'avait ni forêt comme le Nord et le Saguenay, ni mines comme dans la région de Acton, dont il est question dans le document de presse reproduit ci-après. Sauf qu'il y avait l'agriculture, et l'exportation de produits agricoles comme le foin a profité des chemins de fer. Il est donc compréhensible que nos ancêtres chamblyens aient fait preuve d'une sagesse prudente.

Documents

Les ennemis les plus acharnés des chemins de fer doivent regretter leur erreur à la suite des développements rapides que subit une partie de ce pays, grâce à l'influence des voies ferrées.

Acton qui, hier encore, n'était qu'un pauvre village et qui, lancé aujourd'hui dans une voie si rapide de progrès, prend comme par enchantement toutes les proportions d'une ville pleine d'espérance, doit leur faire ouvrir les yeux. C'est la ligne de chemin de fer du Grand Tronc qui a permis d'exploiter ses vastes forêts et ses mines de cuivre dont on a déjà tiré un si grand profit. Depuis deux ans seulement, 600 hommes ont été employés généralement à l'exploitation de ces mines, et ils ont produit 50 tonnes de cuivre par jour.

Un petit nombre d'ouvriers ont continué l'exploitation cet hiver, mais le printemps prochain, on la reprendra sur une vaste échelle.

Jusqu'à présent, les recherches n'ont eu lieu qu'à la surface du sol sur la pente d'une colline, parce qu'on croyait que le dépôt ne devait pas s'étendre à une plus grande profondeur. Mais au moyen de sondes enfoncées jusqu'à 100 pieds dans le sol, on a pu s'assurer que le cuivre s'y trouve en assez grande quantité pour employer un plus grand nombre d'hommes pendant plusieurs années.

Depuis la découverte des mines, la population d'Acton s'est élevée à 2000 âmes. Plus de 200 maisons ont été construites et les différentes branches de commerce se sont développées avec la plus grande rapidité.

*Voici l'état de l'exportation de la station d'Acton pendant l'année 1861 :
Marchandises générales 2 540 000 livres, cuivre 11 140 tonnes; bois de service, 1 114 000 pieds; bois de chauffage, 5 200 cordes sans compter celui vendu au Grand Tronc.*

(La Minerve, 4 mai 1862).



Un embâcle s'est formé contre le pont du chemin de fer de Chambly, sur le Richelieu. Il emporta aussi dans la débâcle le pont des voitures. Ceci s'est produit le matin du Vendredi saint, 31 mars 1904. Dès que le train eût franchi le pont, celui-ci fut emporté. (Source : Fonds Armand Auclair, P001, SHSC)

Notes

- ¹ *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 28 juin 1853.
- ² *Report of the Directors of the Stanstead Shefford and Chambly Railroad Co. to the Shareholders*, 1857, Waterloo. Document d'environ trente pages disponible sur microfiches à l'université McGill, bibliothèque, 2^e étage.
- ³ *La Minerve*, 15 juillet 1854, et *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 21 juillet 1854.
- ⁴ *Report of the Directors of the Stanstead, Shefford and Chambly Railroad, Co. to the Shareholders*, 1857, Waterloo.
- ⁵ *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 20 février, 20 mars, 24 avril 1857.
- ⁶ Données basées sur le recensement de 1851.
- ⁷ GENDRON, Mario et Richard RACINE, *Waterloo, Société d'histoire de Shefford*, 1992, p. 14 et 16.
- ⁸ BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec*, Vol. I, Railfare Book, 1982, p. 21 et 22.
- ⁹ Charles-Gédéon Scheffer (24 mai, 11 septembre 1859), notaire à Chambly, affirme qu'une entente a été conclue. Deux autres notaires de l'endroit ont aussi constaté les problèmes ou sont intervenus. Il s'agit de E. Lafontaine (9 février 1859) et T. Doucet (12 juillet 1859).
- ¹⁰ *La Minerve*, 26 septembre 1873.
- ¹¹ « Alias Fieri Facias », *Gazette officielle du Québec*, Montréal, 27 septembre 1876.
- ¹² *Statuts de Québec*, 31 Vict, 1868, p. 135.
- ¹³ *Statuts de Québec*, 36, Vict, 1872, chap. 74, p. 321 à 335.
- ¹⁴ *Statuts de Québec*, 36 Vict, 1872, p. 321 à 325; 24 juillet 1880, 39 Vict, chap. 59.
- ¹⁵ Bureau de la publicité des droits, Longueuil, Ventes par shérif, 25 septembre 1885.
- ¹⁶ William Lighthall, acte 10321, 31 décembre 1881. J. T. Amédée Robert, 29 novembre 1883.

Bibliographie

Les journaux :

La Minerve, *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, *L'Opinion publique*, *La Patrie*.

Les imprimés :

- *Documents parlementaires*, ministère des Chemins de fer et des Canaux, 20 à 20b, Vol. XLVII, n° 13, 1913.
- *Gazette officielle du Québec*, année 1876, Montréal, 27 septembre 1876, p. 3428
- *Statuts de Québec*, années 1868 et 1872.
- *Revue d'histoire du comté de Shefford*, Vol. 1, n° 2, p. 28 et suivantes.
- BOOTH, J. Derek, *Railways of Southern Quebec*, Vol. I, Railfare Book, 1982, 160 p.
- CINQ-MARS, François, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada*, Mille Roches, 1986, 223 p.
- GENDRON, Mario et Richard RACINE, *Waterloo, Société d'histoire de Shefford*, 1992, 124 p.
- KESTERMAN, Jean-Pierre et al, *Histoire des Cantons de l'Est*, Québec, IQRC, 1998, 829 p. : *Une région à l'âge ferroviaire 1840-1920*, p. 153-154.

- HUDON, Paul-Henri, *Le chemin de fer à Chambly en 1873. Le rêve d'un essor industriel*, Premier prix au concours de la Fondation Percy-W. Foy, 2006, 114 p. Document inédit déposé aux archives de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly.

- YOUNG, Norma Whitcomb, *Montreal Portland Boston Railway and the Hibbard Road*, Missisquoi Historical Society, novembre-décembre 2003, p. 229 à 231.

Les greffes : Charles-Gédéon Scheffer, Paul-Solyme Bertrand, Norbert D. Daniel Bessette, William Lighthall, Joseph-Théophile Amédée Robert,

Les procès-verbaux des municipalités : village du Canton de Chambly, village du Bassin de Chambly, municipalité du village de Richelieu.



Une locomotive à vapeur de l'Atlantic & St. Lawrence Railway, entreprise qui deviendra un élément important de la première grande société ferroviaire canadienne, le Grand Trunk Railway of Canada. Photographie la plus ancienne, prise vers le milieu de l'hiver de 1855, à Longueuil. (Source : http://imagescn.technomuses.ca/photoessay/railways/railways04_f.cfm)