

Les répercussions des chemins de fer sur la région de Stanstead, de 1850 à 1950

Monique Nadeau-Saumier

Volume 14, numéro 3, 2009

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11390ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Nadeau-Saumier, M. (2009). Les répercussions des chemins de fer sur la région de Stanstead, de 1850 à 1950. *Histoire Québec*, 14(3), 9-9.

Les répercussions des chemins de fer sur la région de Stanstead, de 1850 à 1950

par Monique Nadeau-Saumier

Monique Nadeau-Saumier est détentriche d'une maîtrise en histoire de l'art canadien de l'Université Concordia, d'une maîtrise en muséologie de l'Université de Montréal et d'un doctorat en histoire de l'art de l'UQAM. Elle a enseigné l'histoire de l'art et de l'architecture au Canada, les arts décoratifs et la muséologie à l'Université Bishop's durant 15 ans, tout en assumant le poste de directrice administrative du Centre de recherche des Cantons de l'Est à la même université, de 1987 à 1995. Très impliquée dans le milieu muséal, elle a travaillé auprès de plusieurs musées des Cantons-de-l'Est, dont le Musée Colby-Curtis de Stanstead, où elle a occupé les fonctions de directrice/conservatrice de 1999 à 2003. En 2002, elle a reçu le prix La Tribune de la Société d'histoire de Sherbrooke pour « sa contribution remarquable à la mise en valeur du patrimoine architectural, archivistique, artistique et historique des Cantons de l'Est ».

Avant l'arrivée des chemins de fer au Canada, les premières implantations et le développement économique étaient tributaires des rivières et des canaux. Toutefois, à partir de 1840, avec la nouvelle technologie de l'engin à vapeur, la « fièvre du chemin de fer » gagne peu à peu les États-Unis et le Canada, après avoir balayé l'Europe occidentale.

La région des Cantons-de-l'Est n'échappe pas à cet engouement, d'autant plus qu'elle se situe parmi les zones agricoles les plus éloignées des voies navigables. En 1850, elle compte une population de plus de 80 000 habitants dont une bonne partie ont des liens importants avec les États-Unis, où le réseau ferroviaire est alors en pleine expansion.

Alors que dans les cercles d'affaires de Montréal on souhaitait construire un chemin de fer qui permettrait l'accès à un port de l'Atlantique au nord des États-Unis, plusieurs notables des Cantons-de-l'Est démontrent un vif intérêt pour un tel projet qui

passerait inévitablement au cœur de leur région. Mais le choix de la destination s'étant arrêté sur le port de Portland dans l'état du Maine, il ne restait alors qu'à faire le tracé de la voie et à trouver les fonds pour la réalisation de ce premier lien ferroviaire qui viendrait désenclaver la région.

Très vite, des représentations font valoir l'importance de la ville de Stanstead comme l'une des destinations pour le nouveau chemin de fer. Toutefois, le tracé le plus pratique, de l'avis des ingénieurs et tenant compte de la topographie, favorisa la ville de Sherbrooke et la vallée de la rivière Coaticook.

L'histoire de la formation de sociétés pour la planification et la construction des voies ferrées dans le comté, le canton et la ville de Stanstead durant un siècle fourmille de tentatives, de succès, et parfois de déceptions. Dans son article, J. Derek Booth cite entre autres les efforts de personnalités de la région qui ont travaillé en vue de développer

des lignes ferroviaires locales; il parle entre autres du docteur Moses Colby, de son fils le député Charles Carroll Colby, et de Wilder Pierce.

Il est difficile de ne pas reconnaître l'effet que les chemins de fer ont eu sur un pays dont le développement était auparavant soumis aux voies navigables. Les réseaux ferroviaires, et les Cantons-de-l'Est en possédaient l'un des plus denses au Canada, ont contribué à l'urbanisation et à l'industrialisation des régions. Le transport sur rail qui pouvait fonctionner à longueur d'année sans obstacles saisonniers, a surtout favorisé le développement d'industries comme les mines, les forêts et le tourisme. Il a parfois présidé à leur transformation, comme ce fut le cas pour l'industrie agricole, sans oublier son apport à l'apparition d'une foule de nouvelles industries manufacturières.