

Les trains et le tourisme dans les Cantons de l'Est

par Gérard Leduc et Peter Downman*

L'avènement du train dans nos régions a non seulement révolutionné l'économie, mais a aussi procuré un confort encore inconnu aux voyageurs habitués aux cahots et aux ornières des routes de diligences. Qui plus est, la livraison des marchandises et du courrier devenait fiable et le transport des touristes et villégiateurs, grandement facilité.

Comme le souligne Kesteman, entre 1880 et 1910, le tourisme de masse est devenu une réalité bien organisée. Les compagnies ferroviaires font du Memphrémagog un lieu d'attraction pour les Américains, les Montréalais et les habitants des Cantons-de-l'Est. L'accès à la région est facilité par la multiplication de lignes de chemin de fer :

En 1864, le Connecticut & Passumpsic atteint Newport au Vermont, venant de Boston et traversant le Massachusetts, le New Hampshire et le Vermont. Dans les années 1870, des trains de luxe de type Pullman, en trajet de nuit, certains wagons réservés aux dames, permettent de partir de Boston ou de Springfield (Mass.) et d'arriver au matin à Newport.

En 1871, cette ligne est prolongée jusqu'à Sherbrooke par la vallée de la Tomifobia et la rive du lac Massawippi. Elle fera la fortune de North Hatley à partir du milieu des années 1880.

En 1873, le South Eastern Railway relie Montréal à Newport en passant par Farnham et Sutton, puis en suivant le cours de la Missisquoi, de Richford (Vermont) à Highwater (Mansonville Station) et en traversant trois fois la frontière canado-américaine! Itinéraire

emprunté par les trains rapides de Montréal à Boston. Départ de Montréal à 7 h 30 le matin et arrivée à Newport à midi et demi, à moins de partir de Montréal à 3 h 15 de l'après-midi, arrivée à Newport à 8 h 15 du soir.



Train du Orford Mountain Railway, à Mansonville Village,
vers 1907 – Archives de l'APP

La cheminée en forme d'entonnoir date de l'usage du bois comme combustible. Une grille au-dessus de la tuyère empêche les tisons de s'échapper et d'enflammer les lieux le long du parcours

En 1878, le Waterloo & Magog Railway, en fait propriété du Vermont Central, relie Saint-Jean-sur-Richelieu via Farnham, Granby et Waterloo, à Magog. La ligne est prolongée jusqu'à Sherbrooke en 1885. Ce sera finalement l'Orford Mountain Railway qui achèvera la liaison ferroviaire entre Eastman, Bolton-Sud et Mansonville en 1907, prolongée à Newport en 1910, sous la direction du CPR.



Arrivée du train du CP au Potton Springs Hotel
Archives de l'APP

Toutes ces compagnies offrent en été des billets combinés trains bateaux à vapeur et des excursions à prix réduit, qui attirent de nouvelles catégories plus modestes de visiteurs. Même les ouvrières d'usine ont leur journée de vacances en excursion au lac! Et il faut savoir que le lac Memphrémagog et sa région attirent encore plus d'Américains que de Canadiens, au point que certains le considèrent comme un lac américain. (Kesteman, « Le tourisme dans la région de Mansonville, autrefois », *Histoire Potton History*, vol. 1, n° 2).

Potton voit son premier train entrer en gare de Highwater en 1873, sur la ligne de la South Eastern Railway reliant West Farnham à Newport, au Vermont. Le Canadien Pacifique achète la ligne en 1883 et la cède au Montreal, Maine and Atlantic Railway, en 2003. En difficulté financière par suite du déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic en 2014, les voies sont rachetées par la Railroad Acquisition Holding qui les exploite depuis sous le nom de Central Maine & Quebec Railway pour le transport de marchandises.

Ce sont les mines de cuivre de Bolton qui suscitent l'arrivée des trains dans la vallée de la Missisquoi. Ils y circulent de 1872 à 1936. Le premier fut celui de la Huntingdon Mining Railway, qui relie la mine Huntingdon (Dillonton) à Waterloo. Par la suite, Lucius Seth Huntingdon entreprend de prolonger la ligne. Il finance la compagnie Missisquoi and Black Rivers Valley Railways qui, en 1877, relie Dillonton à Potton Springs, où est déjà construit l'hôtel du même nom, à un endroit reconnu pour les qualités thérapeutiques de ses sources sulfureuses. En 1885, des difficultés financières mettent un terme à l'histoire de ce chemin de fer.



Carte de la Canadian Railroad Association Magazine, mai 1965

En 1888, le juge Samuel W. Foster obtient la charte d'une nouvelle entreprise : le Orford Mountain Railway (OMR). En 1903, cet infatigable promoteur prolonge la ligne vers le nord jusqu'à Windsor Mills, et une gare est construite à Mansonville en 1906. Elle est inaugurée en grande pompe à la place Manson le 11 juillet 1907, avec hommage au juge Foster. La gare, appelée à l'époque *Mansonville Village*, est aujourd'hui une résidence privée sur le chemin Bellevue.

Il existait aussi une voie d'évitement à la croisée du chemin Peabody et de ce qui est aujourd'hui le chemin des Cheminots; celle du chemin Traver s'appelait McNeil's Crossing, emplacement d'une fabrique de formes de souliers en bois expédiées par chemin de fer de l'usine Willard, dont le foyer existe

toujours. Enfin, un débarcadère couvert est aménagé au Potton Springs Hotel pour le confort des voyageurs descendant à l'hôtel.

Après des années fastes, et en dépit de subventions publiques de 4000 \$ et 1500 acres de terrain par mille de voie réalisé, l'OMR est en déficit. Le Canadien Pacifique en fait l'acquisition en 1910 et prolonge la voie jusqu'à North Troy. Avec des convois mixtes, de marchandises et de passagers, ce chemin de fer dessert la vallée de la Missisquoi à raison de deux trains par jour dans les deux directions.

En 1936, la fermeture de la ligne North Troy-Eastman marque la fin d'une époque. Après plus de cinquante ans, la vallée de la Missisquoi ne retentit plus du sifflet et de la cloche du Peanut Special, nom qui évoquait familièrement la modeste taille des locomotives de ce train.

L'automobile et les autobus ont remplacé les trains. Toutefois, le train touristique Orford Express, propriété de l'homme d'affaires André L'Espérance et de l'abbé Donald Thompson, prend la relève en 2006. Ses trois voitures-restaurants accueillent 212 personnes et sillonnent, de juin à décembre, les magnifiques paysages entre Sherbrooke, Magog, Eastman et Bromont. Des forfaits, comme aux beaux jours du tourisme au tournant du XIX^e siècle, allient séjours dans les hôtels et croisière sur le bateau le Grand Cru.

* Peter Downman (1928-2014) a été membre de l'Association du patrimoine de Potton dès les débuts de l'Association. Il a siégé à son conseil d'administration de 1995 à 2008 et a participé à bon nombre des publications et des activités de l'APP durant toutes ces années. Il était un ardent défenseur du patrimoine du canton.

Sources

- Kesteman, Jean-Pierre, Peter Southam et Diane Saint-Pierre. *Histoire des Cantons de l'Est*, Institut québécois de recherche sur la culture, Les Éditions de l'IQRC, Les Presses de l'Université Laval, 1998, 531 p., p. 469-473; p. 611-613.
- Kesteman, Jean-Pierre. *Le charme centenaire des lacs des Cantons de l'Est*, Archives Histoire Sherbrooke.
- Kesteman, Jean-Pierre. « Le tourisme dans la région de Mansonville, autrefois », *Histoire Potton History*, vol. 1, n^o 2, automne 2013, p. 4-15.
- Lavallée, Omer. « Valedictory for Orford Mountain Railroad », *Yesterdays of Brome County – Centennial Souvenir Edition – 1867-1967*, Vol. One, The Brome County Historical Society, Knowlton, Quebec, Canada, 1967, 138 p., p. 67-73.
- Leduc, Gérard, et Peter Downman. *Les trains–Railways*, Association du patrimoine de Potton, 2003.



Photo du site Web Orford Express train touristique