



Merci à Claude Martel, Institut de recherche sur l'histoire des chemins de fer au Québec, IRHCFQ



Serge Wagner
sergewagner@hotmail.com

L'histoire mouvementée de Bolton-Est

9. PREMIER TRAIN DANS BOLTON – PREMIÈRE PARTIE : ARRIVÉE LABORIEUSE (1853-1873)

Après la perte de Magog en 1849, le canton de Bolton entre en stagnation. Le territoire subsistant est composé de petits hameaux dispersés à l'est, au centre et à l'ouest de la double rangée de montagnes qui encastrent la rivière Missisquoi-Nord. Ces hameaux sont isolés par la topographie et par un réseau routier souvent impraticable.

Dans la décennie 1850, le chemin de fer apparaît la solution universelle pour assurer son développement économique. Cela provoque une compétition généralisée. Les gagnants sont les grands centres, qui voient surgir un réseau ferroviaire profitable. Les régions marginales comme Bolton restent en plan. Toutefois, des entrepreneurs régionaux anglophones proposent à plusieurs de nouveaux embranchements ferroviaires.

L'initiateur du train dans Bolton est Lucius Seth Huntington, homme d'affaires et politicien. Avec d'autres *businessmen*, il obtient des chartes privées pour de nouvelles lignes ferroviaires. Ces projets sont souvent profitables, car les entrepreneurs soutirent des contributions des commerçants locaux et des Municipalités, y compris Bolton.



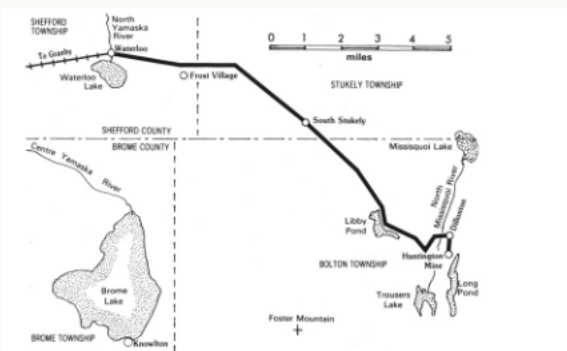
Chemin à lisses en bois, Québec, 1871 – probablement analogue à celui Dillonton-Waterloo. Ce train sera aussi un échec. (L'Opinion publique, 1871)

de Bolton. Le transport du minerai par attelage vers Waterloo (gare la plus rapprochée) est coûteux et incertain. Un lien ferroviaire de 14 miles Dillonton-Waterloo serait plus fiable et plus économique. En 1870, Huntington obtient une charte pour un « tramway » sur rails en bois avec chauffage au bois nommé Huntington Mining Railway. En fait, Huntington recherche un gain rapide tant avec le transport qu'avec sa mine employant plusieurs enfants et jeunes filles.

Rapidement, plus rien ne va. Son tramway ne fonctionne pas. En plus, on lui refuse la subvention pour les « chemins de fer de colonisation ». Avec raison : son train est minier dans une région déjà colonisée ! Les problèmes d'Huntington s'accroissent quand le gisement se tarit et que le marché du cuivre s'effondre. Aussi, en 1871, Huntington vend sa mine avec grand profit à une compagnie britannique (qui s'estimera fraudée) et sa voie « non ferrée » à la Vermont Central Railway (VCR).

La VCR refait l'embranchement avec des rails en fer. En 1873, Dillonton est reliée à Waterloo sur un trajet cahoteux. Au même moment, un incendie partiel des installations minières entraîne leur fermeture. Au final, le canton de Bolton se retrouve avec un chemin de fer embryonnaire dans sa partie nord. Son emplacement avantage la vallée enclavée de la Missisquoi par rapport aux secteurs ouest et est de Bolton.

La municipalité de Bolton obtiendra éventuellement un chemin de fer plus complet, mais il contribuera à affaiblir considérablement sa croissance économique.



Embranchement Dillonton-Waterloo – Hunting Mining Railway (J. D. Booth 1982:14)

CHEMIN DE FER MINIER... EN BOIS

Dès 1853, Lucius Huntington, secrétaire de la Stansstead Shefford & Chambly Railway, demande de relier Shefford à Magog en passant par Bolton. En 1866, Huntington propose plutôt un trajet par Dillonton, hameau champignon créé par la nouvelle mine de cuivre qu'Huntington exploite, dans la partie nord

À suivre !