

6 Le développement des axes de communication de notre région

Aujourd'hui tout comme hier, l'entretien de nos chemins et routes alimente les conversations et suscite des préoccupations. Comment les transports se-sont-ils développés à Ogden? Comment ont-ils participé au développement local?

Chaque époque a son mode de transport déterminant. L'accès à la région a d'abord été favorisé par la navigation grâce au formidable réseau hydrographique et au lac Memphrémagog. Les chemins de fer ont pris le relais, car l'hiver n'arrêtait pas les fières locomotives. Finalement, quoique tardive, l'amélioration des réseaux routiers a supplanté les rails apportant plus de souplesse et d'autonomie aux transporteurs et voyageurs. Attardons-nous un peu à l'évolution de ces trois moyens de locomotion dans notre région.

Le réseau routier d'Ogden

Au début du 19^e siècle, la construction et l'entretien des routes des Cantons-de-l'Est souffrent d'un manque criant de financement. À cette époque, les propriétaires des nouveaux cantons doivent trouver eux-même les sources de financement nécessaires à la construction des routes devant desservir leurs terres. Or, Isaac Ogden ne s'est apparemment pas acquitté de cette tâche et la majorité francophone à l'Assemblée législative du Bas-Canada, ne souhaite pas non plus prendre en charge une telle dépense pour les Townships, occupés par une poignée d'immigrants venus des États-Unis. De plus, étant donné que les institutions politiques locales, à cette époque, n'ont pas encore de pouvoir de taxation, la situation ne s'améliore pas.

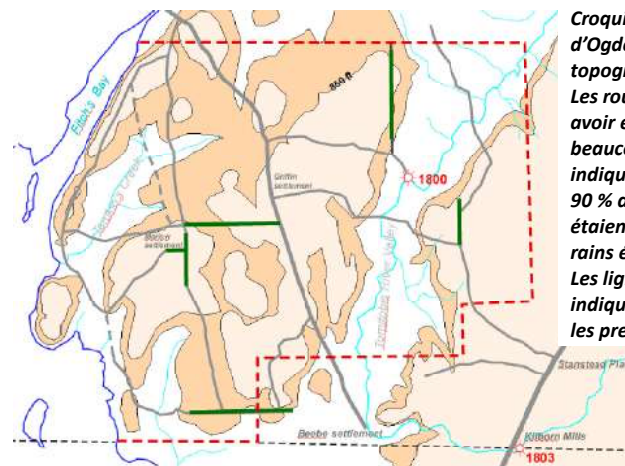
Dans les faits, fin 18^e et début 19^e siècle, les premières routes d'Ogden sont des chemins rudimentaires tracés par les colons eux-mêmes et ils font d'ailleurs toujours partie de notre réseau routier. Plus tard, des sentiers sont aménagés pour servir de raccourcis entre les chemins existants et les lots attribués aux nouveaux colons. Ces chemins sont souvent construits en terrain élevé, moins densément boisé et bien drainé. Le chemin Lamarche, qui offre de magnifiques vues sur la région, en est un bon exemple.

Peu à peu Ogden se dote de meilleures routes

C'est uniquement en 1855 que la loi prévoit la création de municipalités habilitées à percevoir des taxes en fonction de la valeur des propriétés et à contracter des emprunts en vue de financer les infrastructures.

Pourtant, en 1913 toutes les routes d'Ogden sont encore d'étroits chemins de terre impraticables à certaines périodes de l'année. La plupart ont été nivelées et améliorées par l'aménagement de fossés et la construction de ponts, mais il faut attendre 1931 pour qu'une première section du chemin Tomifobia soit solidifiée au moyen de pierres et de gravier.

Le chemin Griffin (route 247) sera pavé dans les années 1940, car il s'agit d'une route provinciale. Les chemins du hameau de Graniteville ne seront à leur tour pavés qu'en 1968 en raison du poids des camions qui transportent le granit. L'asphaltage d'une courte section du chemin Cedarville n'aurait vraisemblablement, quant à elle, été réalisé que pour faciliter la circulation jusqu'au parc Weir (inauguré en 1959).



Croquis de la carte d'Ogden montrant une topographie simplifiée. Les routes connues pour avoir existé en 1829, ou beaucoup plus tôt, sont indiquées en gris. Plus de 90 % des premières routes étaient situées sur des terrains élevés à Ogden. Les lignes vertes droites indiquent les endroits où les premières routes coïncident avec les limites des lots primitifs.

☀ Seuls les deux plus anciens moulins connus, avec leurs dates, sont indiqués.

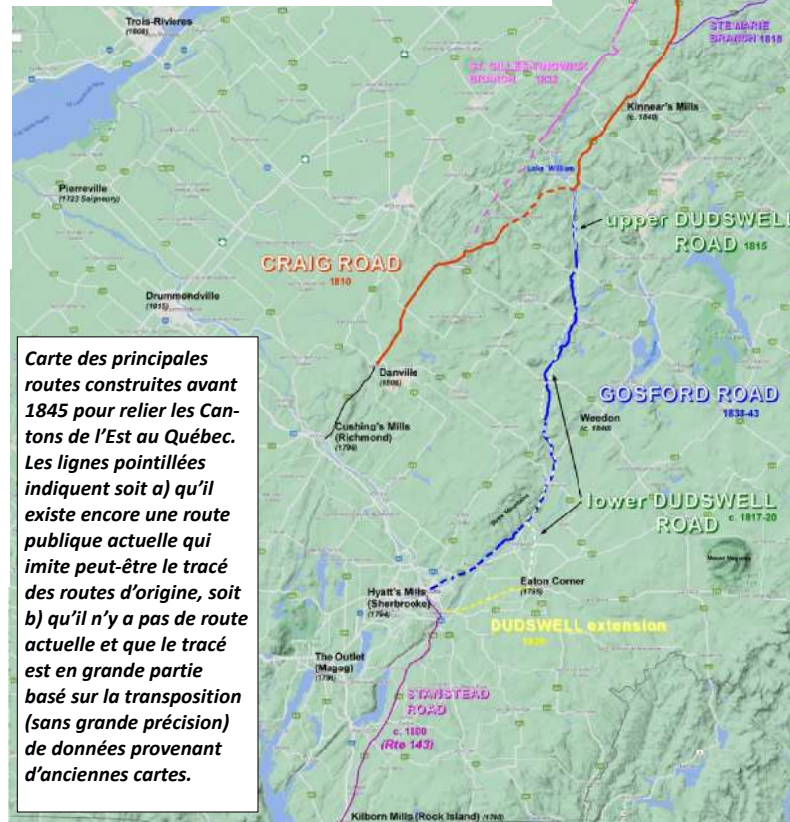
Relier la région d'Ogden au reste du Bas-Canada, une nécessité.

Le réseau routier bien développé du nord du Vermont permet aux premiers colons de ce côté-ci de la frontière d'entretenir des liens commerciaux avec leur pays d'origine. Cependant, il faut aussi développer des voies de communication avec les grandes villes du Bas-Canada de l'époque, à savoir Québec, Trois-Rivières et Montréal. Au début du 19^e siècle, la seule route reliant notre région au reste du Bas-Canada passe par Sherbrooke puis emprunte la rivière Saint-François pour rejoindre la vallée du Saint-Laurent.



En 1810, le gouverneur Craig ordonne la construction d'une route reliant Québec à Boston dont le parcours passe notamment par Stanstead. Celle-ci, nommée chemin Craig, est née du besoin d'acheminer vers Québec les produits agricoles des Cantons-de-l'Est et des colonies américaines. Un service de diligence entre les deux villes est inauguré en 1811, cela permet l'essor de Stanstead grâce au développement d'auberges, d'écuries, de forges ou encore de selleries. Le relais de Stanstead permet également de se rendre à Sherbrooke, Québec ou Sorel.

Êtes-vous partant pour le voyage ? Départ de Québec le lundi et arrivée à Boston le samedi suivant fatigué et éreinté, peut-être quelques bleus sur la peau à cause des trous, des ravins ou des obstacles tombés sur la piste. Sachez que le prix du billet varie selon un facteur assez original. En effet, si la diligence s'embourbe, les passagers de troisième classe doivent assister les chevaux et pousser. Les passagers de deuxième classe n'ont qu'à sortir pour alléger



Au début des années 1800, le traversier de Joshua Copp reliait le canton de Stanstead et les routes primitives menant à Montréal. Cops Ferry (plus tard Georgeville) devient un lien important dans le réseau de transport.

la diligence et les mieux nantis de première restent assis à faire suer davantage les voyageurs en classe économique.

Malheureusement pour notre région, cette route est rapidement abandonnée d'une part à cause de son piètre état et, d'autre part, en raison de la guerre de 1812 entre les colonies américaines et le Royaume-Uni. En 1838, le comte de Gosford devient gouverneur général du Canada et décide d'ouvrir une autre route mieux adaptée entre

Québec et Sherbrooke. En 1849 pourtant, la route Gosford, devenue un bourbier infranchissable à cause du manque d'entretien est, elle aussi, abandonnée.

La route vers Montréal se développe peu à peu. En 1824 un service de diligence est établi durant la saison hivernale. Une fois par semaine, une carrosse tirée par quatre chevaux part de Stanstead, traverse le lac Memphrémagog bien gelé, puis les collines appalachiennes pour atteindre Montréal le lendemain soir. C'est en 1834 que les diligences d'été reliant Stanstead à Montréal empruntent le chemin qui deviendra plus tard la route 112. Celui-ci sera alors considéré comme l'une des voies de circulation les plus fréquentées de la province.

Ce n'est qu'avec l'union du Haut et du Bas-Canada (1841) et la création de la Commission des travaux que les fonds destinés à l'entretien des routes « principales » deviendront une dépense annuelle et que les grands axes se sont enfin peu à peu améliorés.



Chemin Cedarville c.1938 avec la ferme Dasen (Cedar Hill) à gauche. Le plus jeune membre de l'équipe de travail est Teddy Dasen.

Le chemin de fer

Un chemin de fer à Ogden ? Où ça ? Oui, les anciens s'en souviennent encore, il y a déjà eu une voie ferrée et même une gare à Tomifobia qui jadis a porté le nom de Smith's Mills.

Dès 1853 des projets de chemin de fer font rêver la population locale, car la présence d'une gare représente un atout majeur pour une petite ville. Les enjeux sont grands et les gens d'affaires locaux sont de fervents promoteurs du chemin de fer. Pourtant, les investissements majeurs nécessaires à la réalisation de ces projets ne sont pas au rendez-vous et ceux-ci sont abandonnés les uns après les autres. C'est ce qui se produit dans le cas de la *Stanstead Shefford & Chambly Railway* qui jette l'éponge après la construction d'à peine quelques kilomètres de voie à Chambly. Le projet est repris quelques années plus tard, mais d'autres difficultés financières obligeront le raccordement de ce tronçon au réseau de la *Vermont Central*.

Ce n'est qu'en 1870 que la *Connecticut & Passumpsic Rivers Railroad* relie la vallée de la Massawippi au Vermont. La compagnie sera plus tard rachetée par la *Boston & Maine Railroad*, puis par le *Canadien Pacifique*.



Locomotive à vapeur Boston & Maine poussant des wagons plats chargés de granit près de Beebe Junction, vers 1900. Image gracieuseté de la Société historique de Stanstead

L'arrivée d'un service ferroviaire opérant à l'année constitue un atout majeur pour plusieurs secteurs économiques de la région comme l'agriculture, la foresterie et le textile. Pour Ogden et les environs, c'est surtout l'industrie du granit qui en profitera, et ce grâce au tronçon de six kilomètres, construit en 1897, qui relie la frontière américaine à la carrière de Graniteville puis aux hangars de découpe du granit à Beebe. Grâce à l'exportation de leurs produits par rails, les carrières et les métiers reliés au travail du granit prospèrent.

Le tourisme se développe également, car l'intérêt pour les balades en train fait découvrir les attraits de la région à de nombreux citoyens, canadiens et américains, qui viennent y séjourner et profiter de ce coin de pays enchanteur.

En Amérique du Nord, les heures de gloire du train sont d'assez courte durée. Le développement du réseau routier et la croissance de l'industrie du camionnage provoquent son déclin tout au long du 20^e siècle. La ligne de chemin de fer locale est abandonnée dans les années 1980, mais grâce à l'organisme *Sentiers Massawippi* et pour notre plus grand bonheur, son parcours est transformé en une piste cyclable reliant Ayer's Cliff à Stanstead via Ogden. C'est aujourd'hui le très beau *Sentier Nature Tomifobia*.



La station de chemin de fer après que le village ait changé son nom de Smith Mills à Tomifobia, donc l'image est postérieure à 1918. Image gracieuseté de Wynn Dustin



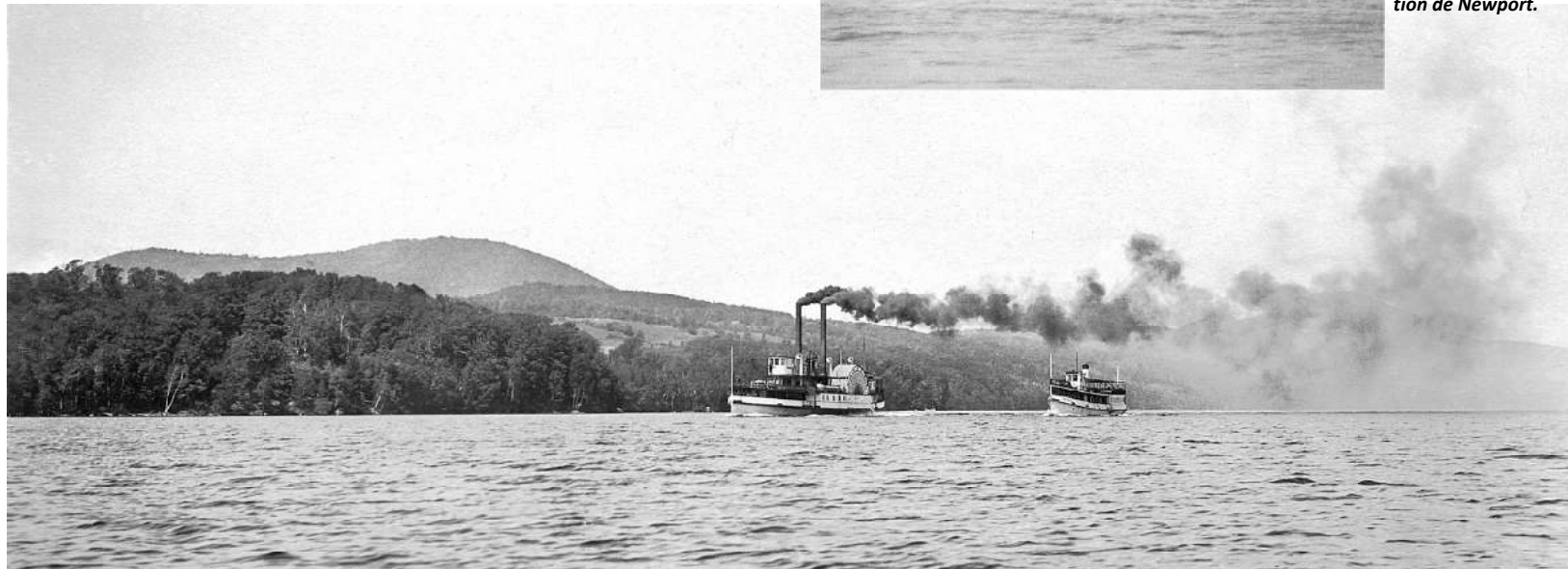
Le 9 août 1916, la rivière Tomifobia est sortie de son lit et a emporté la voie ferrée à Tomifobia. Image gracieuseté de la Société historique de Stanstead

La navigation

De tout temps, les voies d'eau ont été au cœur du transport et du développement en Amérique du Nord. Les lacs et les rivières des Cantons-de-l'Est ont permis la création d'un dynamique réseau de communication et de colonisation, et ce même en hiver puisque les surfaces gelées des cours d'eau s'avèrent bien plus pratiques que les mauvais chemins de la région.

Le lac Memphrémagog, relié au réseau de la rivière Saint-François au nord et à plusieurs rivières du Vermont au sud, a été un facteur de croissance économique et de peuplement important. En effet, des milliers de colons de Nouvelle-Angleterre ont pu sans difficulté venir s'établir sur le territoire des Cantons-de-l'Est en franchissant les eaux du lac. Quant à eux, les immigrants des îles Britanniques arrivés par le fleuve Saint-Laurent devaient emprunter les chemins de terre beaucoup moins commodes. Avec ses quarante-deux kilomètres de long, le Memphrémagog est le plus grand lac navigable de la région. Plusieurs traversiers y ont assuré des liaisons non seulement nord-sud, mais également est-ouest.

Dans la première moitié du 19^e siècle, grâce aux services de traversiers entre Georgeville et Knowlton Landing, les diligences de la liaison Montréal/Stanstead n'ont plus à contourner le lac. Certains de ces traversiers sont propulsés par des roues à aubes actionnées par des chevaux. Différents mécanismes sont utilisés au fil des ans, mais le plus primitif d'entre eux oblige les chevaux à tourner en rond pendant des heures. On dit que les pauvres bêtes en devenaient physiquement et mentalement malades.



Heureusement pour les chevaux, les bateaux à vapeur prennent du service dès 1851. Le *Mountain Maid* est le premier vapeur à naviguer sur le lac. Financé entièrement par des fonds privés provenant des Cantons-de-l'Est et du Vermont, il est construit avec du bois de la région. Sa coque en métal est fabriquée à Burlington et les moteurs proviennent de Montréal. Pendant 41 ans il a assuré le ravitaillement des villages riverains, dont Ogden, joué un rôle important dans le commerce entre le Canada et les États-Unis et facilité le transport des personnes.

Plus tard, sept autres bateaux à vapeur feront la navette entre Newport et Magog avec escales aux différents quais le long du lac. Les deux navires les plus connus sont le *Lady of the Lake* (1867/1917) construit en Écosse et l'*Anthemis* (1909/1953), construit à Magog. Pendant plus d'un siècle, ces navires ont contribué à la prospérité de la région en assurant le transport des marchandises et des personnes. Dès lors, le tourisme est devenu un formidable facteur de développement.



Le Mountain Maid a été lancé en 1850 et a été le premier grand bateau à vapeur sur le lac.

Ci-dessous. Le Lady of the Lake (à gauche) et l'Anthemis filent vers le sud après Bear Mountain, en direction de Newport.