

Société d'histoire Sainte-Hélène-de-Breakeyville

L'ANCIEN CHEMIN DE FER PRIVÉ DE LA COMPAGNIE JOHN BREakey

Durant un siècle, soit de 1840 à 1940, l'industrie du bois était la deuxième en importance dans le comté de Lévis. La compagnie John Breakey possédait d'importantes concessions forestières dans la Beauce ce qui procurait du travail à plus de 2 000 bûcherons, draveurs et opérateurs de moulin..

Les billots et, plus tard au début du XXe siècle, le bois de pulpe étaient acheminés sur une distance de 60 milles aux moulins et scieries grâce à la drave sur la rivière Chaudière. Comme les chutes de cette rivière étaient un véritable obstacle au flottage du bois, des estacades furent aménagées à la hauteur de Chaudière Mills (ancien nom de Breakeyville) afin de diriger le bois vers les scieries et le préparer pour l'exportation.

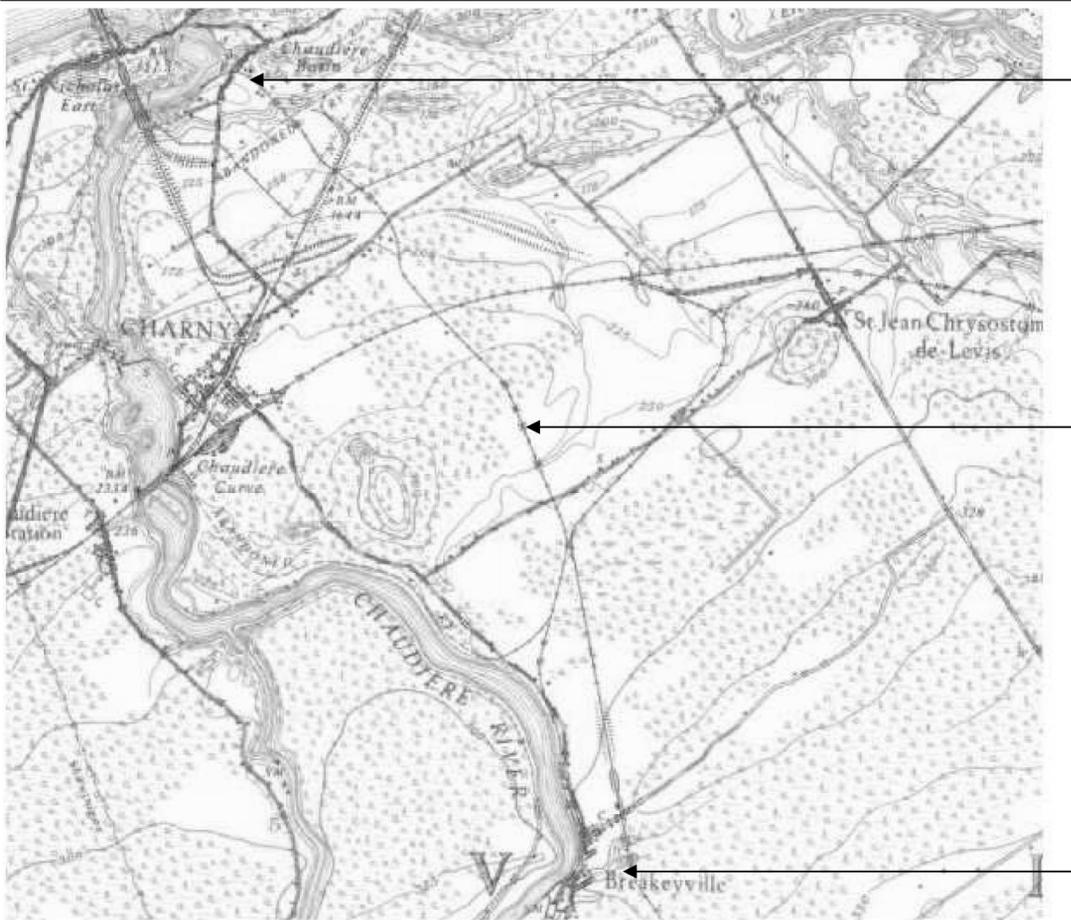
Au début, le bois était tiré par des bœufs et des chevaux à partir du moulin des Breakey jusqu'à New Liverpool (à la hauteur de St-Romuald) où l'entreprise possédait des docks flottants. L'arrivée des chemins de fer allait remplacer ce mode de transport. C'est alors qu'en 1883, lors de la fièvre de la construction de chemins de fer, la compagnie John Breakey établit une ligne privée de chemin de fer reliant son moulin à Charny et de là jusqu'à

Chaudière-Bassin. Cette compagnie, Chaudière Valley Railway, fut incorporée par le " bill no 129 " en 1898. Le capital action était de 150 000 \$ à raison de 1 500 actions de 100 \$ chacune. Une parcelle de terrain fut achetée à chaque propriétaire riverain afin de construire cette voie ferrée conduisant à Chaudière Bassin.

La voie ferrée, longue d'environ 6 milles (près de 10 km), partait de la scierie de Chaudière Mills en longeant la rivière Chaudière pour se diriger vers le nord en direction de l'Hétrière (prolongement de l'avenue des Belles Amours), croiser la voie de l'ICR (Intercolonial Railway) à un endroit connu sous l'appellation Breakey Diamond et finalement atteindre le terminus situé à l'embouchure de la rivière Chaudière à Chaudière-Bassin. (voir le plan du tracé page 9).

Les trains de wagons plats, chargés de bois d'œuvre ou de billots, étaient tirés par l'une des trois locomotives à vapeur que possédait la compagnie, soit les numéros 31, 37 et 40. À destination, les wagons étaient déchargés et le bois était lancé sur de longues glissoires pour descendre jusqu'au bassin. De là, des goélettes transportaient le bois jusqu'au port de Québec et ensuite sur des

Société d'histoire Sainte-Hélène-de-Breakeyville



Tracé de la
Chaudière Valley
Railway

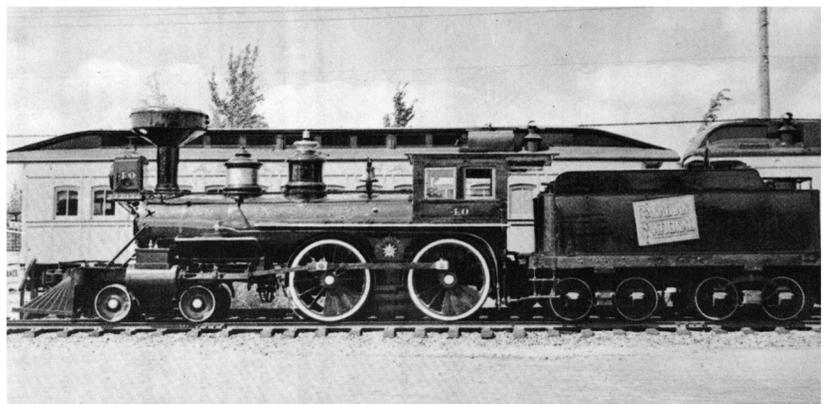
bateaux à destination de l'Europe.

Vers 1920, la scierie ralentit ses activités et la famille Breakey se lança dans l'écorçage du bois à pâte communément appelé "pitoune". Une usine d'écorçage fut aménagée à Breakeyville. Les débris des billes étaient transportés par téléphérique (trestle) et amoncelés du côté ouest de la rivière Chaudière pour former ce qu'on appelait le tas d'écorces. Les billes nettoyées étaient chargées sur des wagons pour prendre la direction de Chaudière-Bassin comme c'était auparavant le cas pour les billots.

Le transport ferroviaire du bois de pulpe et par la suite de pâte mécanique fut remplacé progressivement par le transport routier de sorte que le chemin de fer des Breakey fut vendu au CN (Canadien National). Il fut démantelé dans sa plus grande partie pour être aménagé, en 1992, en une piste cyclable longeant la rivière Chaudière sur une distance de 4 km. Depuis 1999, au sud de la cour de triage Joffre située à Charny, le QCR (Québec Central Railway) utilise la voie rénovée sur une distance d'environ 2 kilomètres.

Il serait impensable de parler de l'ancien chemin de fer de la compagnie John Breakey sans mentionner la **locomotive No 40**.

Cette dernière a parcouru la voie ferrée des Breakey pendant plus de 46 ans soit à partir de son acquisition en 1903 jusqu'à son don au CN en 1949. À la suite de ce don, la locomotive No 40 fut restaurée et parcourut pendant quelques années les fêtes et les festivals. Au début des années 1970, le CN fit le don de cette



locomotive au Musée des sciences et technologies du Canada à Ottawa.

Texte : Robert Roy

Sources : Le grand Lévis ferroviaire, Ste-Hélène-de-Breakeyville d'hier à aujourd'hui et Ste-Hélène-de-Breakeyville de 1984 à aujourd'hui