

# *Société d'histoire Sainte-Hélène-de-Breakeyville*

## *Le Québec Central*

Le Québec Central (QCR) s'appelait lors de son incorporation, en 1869, le " Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway ". Cette incorporation se fit en même temps que sa compagnie sœur, le " Lévis & Kennebec Railway (L&KR) ".

En 1875, les deux compagnies éprouvèrent de sérieuses difficultés financières de sorte que le " Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway " devint la Compagnie du Chemin de fer de Québec Central. Le L&KR dut, quant à lui conserver le seul tronçon entre Lévis et Scott Jonction. Plus tard en 1881, le QCR se porta acquéreur du L&KR.

Dès le début de 1900, la concurrence entre les chemins de fer était très forte ce qui conduisit plus tard en 1912 à la location du QCR (Québec Central) par la Compagnie de Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP).

L'impact du QCR à Breakeyville s'est surtout fait sentir en 1917, après l'ouverture du pont de Québec. La compagnie ferroviaire Québec Central en profita pour construire l'embranchement qui va de Scott à Québec en passant par notre localité. Le curé d'alors, J. Énoil Michaud, annonça, dans son prône le 2 octobre 1921, que l'inauguration des trains réguliers de la ligne de chemin de fer du Québec Central par le nouvel embranchement Scott-Québec via le pont sera un événement extraordinaire pour la paroisse.

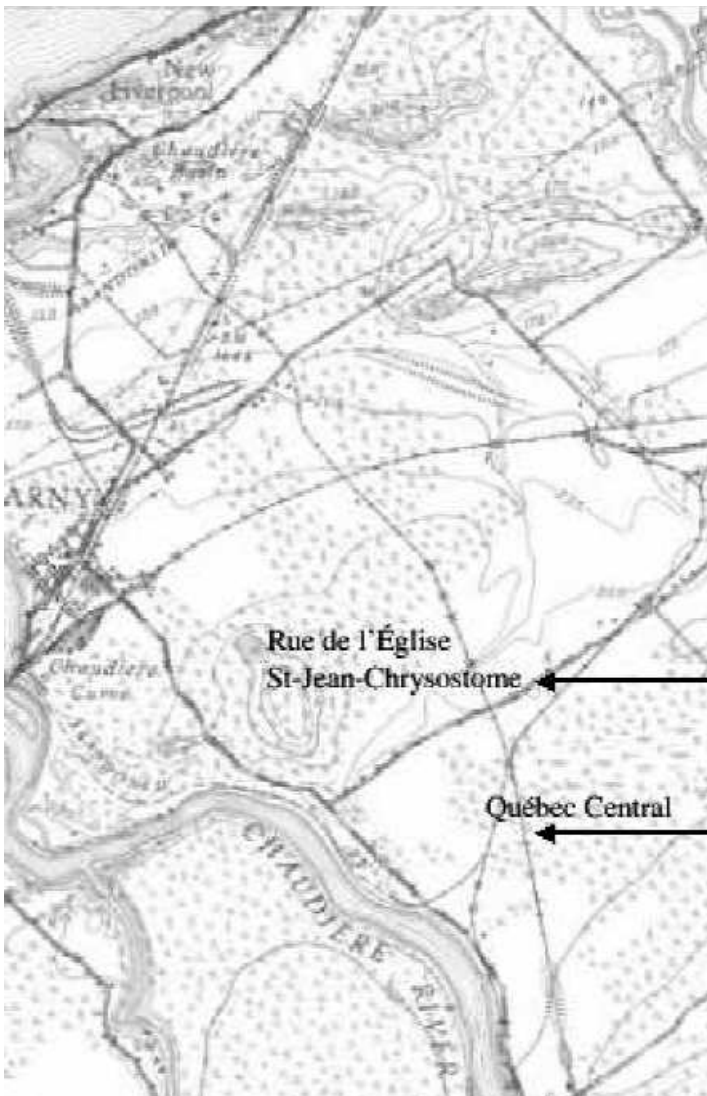
Force est de reconnaître que cette ligne de chemin de fer a très bien répondu aux besoins de transport de passagers et de marchandises à cette époque. On mentionne, entre autres, dans les archives qu'en 1942, le train circulait vers Québec via Breakeyville à tous les jours. Ce train passait vers 12 h 15 et revenait vers 16 h 45. Personnellement je me souviens avoir vu circuler ce train à maintes reprises. Je me rappelle aussi du réservoir d'eau à la hauteur de la rue St-Louis où le train faisait le plein afin de permettre à l'engin de produire de la vapeur pour se mouvoir.

Une plus grande utilisation de l'automobile comme moyen de transport et l'implantation du transport en commun ont fait en sorte que le transport des passagers a diminué de façon appréciable. Conséquemment, en 1961, le Canadien Pacifique décida d'interrompre le service de voyageurs par train passant par le pont de Québec, une décision qui conduisit à la fermeture de la gare de Breakeyville, construite en 1940 et démolie en 1990.

Ce n'est que quelque 20 ans plus tard, soit en 2000, qu'on assista à la renaissance du transport ferroviaire sur la voie ferrée du Québec Central, grâce aux efforts

de monsieur Jean-Marc Giguère, un homme d'affaires d'East-Broughton. Essentiellement, le train devait servir au transport de marchandises trois fois par semaine (les lundi, mercredi et vendredi) et offrait la possibilité de transporter des passagers de banlieue entre Saint-Lambert et Québec avec Charny comme relais.

Jusqu'à ce jour, le transport des passagers ne s'est pas matérialisé et l'utilisation de la voie ferrée s'est principalement centrée sur le transport du grain ou autre marchandise entre Charny et Saint-Lambert. Plusieurs rumeurs de vente ont circulé concernant le Québec Central mais la seule vente qui s'est concrétisée est celle d'une partie des terrains et d'une partie de la voie ferrée au gouvernement du Québec. Tout porte à croire, qu'en dépit d'une utilisation modeste, la circulation ferroviaire sur la voie ferrée du Québec Central est là pour rester.



*Tracé du chemin de fer du Québec Central en 1932*

Voilà en bref, la petite histoire des autres chemins de fer à Breakeyville.

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