Document generated on 04/23/2024 9 a.m.

Cap-aux-Diamants
La revue d'histoire du Québec

Où suis-je?

John Willis

Number 141, Spring 2020

URI: https://id.erudit.org/iderudit/94441ac

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)
1923-0923 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Willis, J. (2020). Où suis-je? *Cap-aux-Diamants*, (141), 36–37.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 2020

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

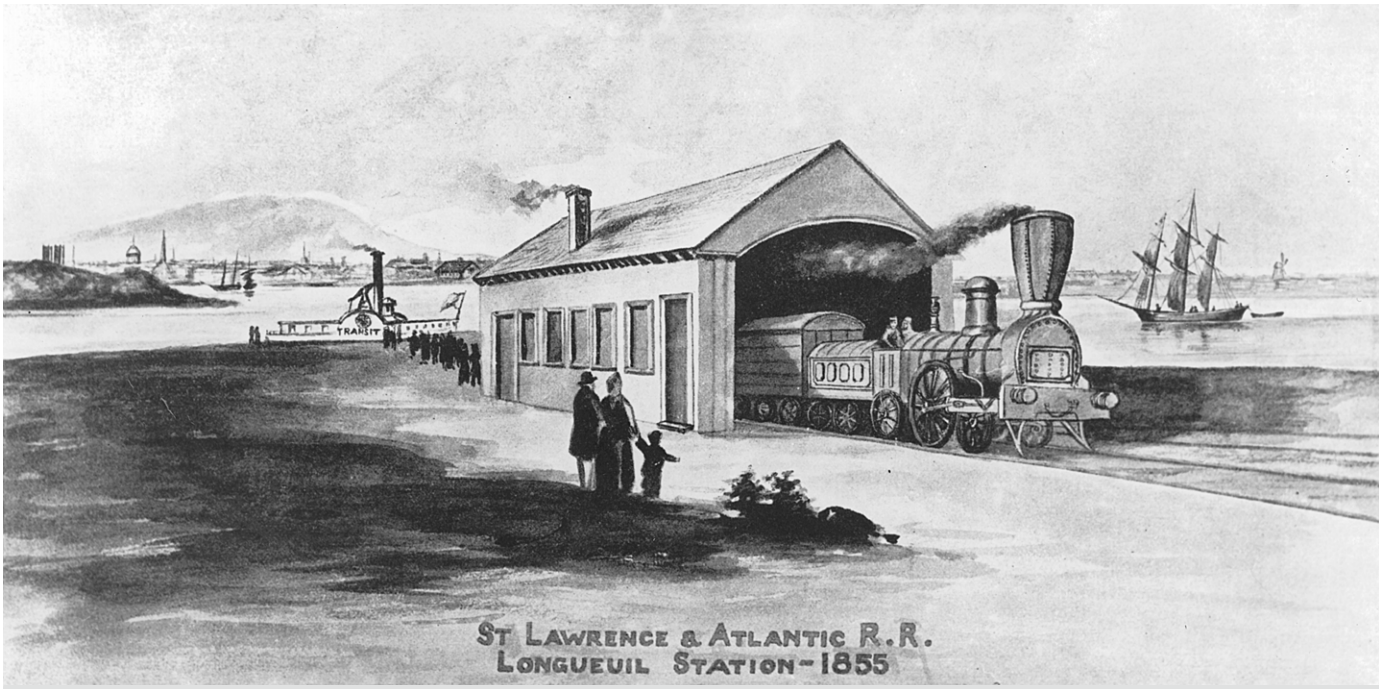
https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

OÙ SUIS-JE?



Gare de Longueuil du chemin de fer St. Lawrence & Atlantic circa 1855, artiste inconnu. On aperçoit le traversier de la compagnie à l'arrière. Il n'existe pas encore de pont depuis la rive sud pour se rendre à Montréal. (Image : MP-0000.2346.74 : Musée McCord).

La réponse rapide à cette question est : je suis à Longueuil. Nous habitons dans cette ville depuis l'automne dernier sur une rue assez large, avec deux trottoirs, non loin de la piste cyclable qui fut auparavant une ligne ferroviaire du Canadien National. Vaste banlieue de la métropole québécoise (population : 250 000), Longueuil grandit au cours du XX[e] siècle à l'ombre de Montréal. En 1967, on y érige une station de métro. Aujourd'hui, la plupart des lignes du Réseau de transport de Longueuil (RTL) s'articulent autour du lien vital avec le métro et, ultimement, avec Montréal.

L'impératif montréalais ne date pas d'hier. La construction du pont du Havre (renommé pont Jacques-Cartier) en 1930 donne naissance à une nouvelle agglomération urbaine, la populaire ville de Jacques-Cartier, située dans l'axe du pont sur la Rive-Sud, et favorise la croissance de Longueuil, ville voisine. Les autobus de la Montreal Tramways, l'ancêtre de la STM, traversent le pont en direction de Jacques-Cartier et de Longueuil à partir de 1931. Rien de nouveau ici : depuis 1909, les tramways de Montréal desservent les rues de Longueuil. Les départs se font toutes les 60 minutes, à partir du 6 h. Les tramways de la Montreal and Southern Counties Railway voyagent sur le pont Victoria. En 1922, le conseil municipal de Longueuil propose un arrêt additionnel le long du trajet, seulement pour la période hivernale, là où aboutit le chemin d'hiver entre Longueuil et Montréal. C'est qu'il existe depuis fort longtemps d'autres moyens de se rendre à Montréal.

Traditionnellement, au cours de l'hiver, le pont de glace qui se fixe entre Longueuil et Montréal facilite le transport des gens, du courrier et des denrées agricoles vers le marché urbain. Les vieilles gravures du XIX[e] siècle montrent de grandes quantités de foin empilé sur des convois de traîneaux tirés par des chevaux en route pour le Hay Market ou la Place du débarquement sur l'île. L'été, une flotte de traversiers assurent le lien avec Montréal. Ceux-ci sont équipés de moteurs à vapeur. Il s'agit d'une technologie qui date de 1809 au Bas-Canada. Au milieu du XIX[e] siècle, on ne la maîtrise pas encore tout à fait, comme en témoigne la tragique explosion qui détruit le traversier du chemin de fer du Grand Tronc le 10 juin 1856 en début d'après-midi, à 12 h 45, plus précisément, alors qu'il est accosté au quai de Longueuil.

Le train reliant Québec et Island Pond venait d'arriver de l'est. Les passagers avaient eu le temps d'embarquer sur le traversier; la plupart avaient pris place

à l'arrière. Et voilà que, soudain, sans avertissement, la chaudière explose. On aurait trop laissé monter sa pression. Des fragments du pont supérieur et du timonier du bateau sont projetés à 150 pieds (46 m) dans les airs. Le capitaine Louis Savariat est éjecté du traversier. Il aurait abouti sur la terre ferme, criant à ceux qui voulaient l'entendre : « J'suis correct! », avant de tomber au sol grièvement blessé, souffrant d'une hémorragie du nez et des oreilles. Les employés du Grand Tronc à Longueuil viennent immédiatement lui porter secours.

Il y a au moins 27 morts et plusieurs blessés. Les corps des défunts sont placés dans un bâtiment de fret de la compagnie. Les blessés sont transportés dans l'une ou l'autre des résidences du village. Arrivés peu après sur le site de l'explosion, les journalistes dénombrent sept médecins à l'œuvre. Des hommes à bord de péniches explorent les eaux au-dessus de l'épave à la recherche de victimes. Des bagages flottent à la surface. D'autres traversiers – dont celui du Champlain and St. Lawrence Railroad – viennent prêter main-forte. Les survivants, en état de choc, se regroupent sur le quai. Une femme a perdu son bébé que l'explosion lui aurait arraché des bras. Une autre mère circule dans la foule à la recherche de son fils qui manque à l'appel. Homme chanceux, le colonel Johnson de Melbourne (dans le district Saint-François, non loin de Sherbrooke) a été poussé dans l'eau par la force de l'explosion, mais parvient à survivre. Un autre rescapé, le docteur Sabourin de Longueuil, se rendait à Montréal pour y déposer de l'argent. Il perd manteau et argent, mais heureusement pas la vie. Enfin, monsieur Savage de Shefford ne reverra plus son sac de voyage, qu'il a laissé à l'avant du traversier avant de partir vers l'arrière. Par miracle, il survit. En fait, il y a autant d'histoires qu'il y avait de gens à bord du bateau. Un certain John Murphy arrivait avec son père de Terre-Neuve, probablement via le port de Québec. Murphy père avait pour 500 livres d'or dans ses bagages. Les Murphy arrivaient-ils de la Californie ou de l'Australie, où il y avait une importante ruée vers l'or à l'époque? Voulaient-ils déménager dans la capitale économique de l'Amérique du Nord britannique (Montréal) ou cherchaient-ils une bonne banque avec coffre-fort? Parmi les défunts, on trouve Paul Welch de Waterbury, au Vermont. Il était uniquement de passage à Montréal, car sa véritable destination était Chicago, porte d'entrée de l'Ouest et du Midwest américain. Sa présence illustre le rôle de plus en plus important de Montréal en tant que pivot ferroviaire (et migratoire) vers l'Ouest. Clorinde Labonté aurait quant à elle quitté Saint-Hyacinthe à midi, le 10 juin. Dans cette petite ville de textile et de services le long de la Yamaska, on trouve depuis quelques années une station du Grand Tronc facilitant les déplacements vers Montréal sur une base régulière. Peut-être que, comme d'autres femmes, Clorinde, 19 ans, venait à Montréal pour chercher du travail? Peut-être comme domestique? Nous savons qu'elle voyageait en compagnie de sa belle-sœur et de sa nièce. Étaient-elles en expédition de shopping?

Autre victime, âgée de 18 ans : Mathilde Dorion, de Saint-Dominique, non loin de Saint-Hyacinthe, était également à bord. Était-elle là pour les mêmes raisons que Clorinde? George Fee de Dunham, dans l'Estrie, transportait dans ses bagages des pièces d'argent, des billets de banque et une lettre pour deux personnes habitant la ville de Goderich, dans le Canada-Ouest. Il voulait cultiver une terre dans l'Ouest, probablement dans le Canada-Ouest. La lettre et l'argent étaient-ils en lien avec son projet migratoire? Fee faisait probablement partie du redéploiement ailleurs sur le continent de la population anglophone des Cantons de l'Est, phénomène en expansion durant la seconde moitié du XIX^{e} siècle. Enfin, un certain Schofield, employé du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles, était de retour d'une visite chez des amis à Longueuil. Peut-être participait-il à l'important chantier de construction du pont Victoria, alors en cours? Le Grand Tronc était à l'époque un important employeur sur le marché.

On trouve d'autres personnes des environs parmi les blessés, dont, sans surprise, au moins quatre de Longueuil, sans compter monsieur Corbet, cet habitué du traversier qui gagne sa vie en vendant des fruits aux passagers. Ceux-ci le surnomment « *The apple man* ». Comme toute tragédie dans le domaine des transports, l'explosion et le naufrage de ce traversier en 1856 peuvent être considérés dans un sens plus large, pour mieux saisir l'ampleur et la variété des échanges micro et macro-économiques et migratoires passant par l'axe Longueuil-Montréal. La prochaine fois que vous prendrez le métro sous le fleuve, vous pourrez regarder votre téléphone ou votre journal tout en vous rappelant que vous n'êtes pas le premier à faire la traversée. Ce cordon ombilical existe depuis fort longtemps.

John Willis