Document généré le 1 juin 2025 19:04

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

Sur la trace des cheminots

Jeanne Pomerleau

Numéro 54, été 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI : https://id.erudit.org/iderudit/7947ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)
1923-0923 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Pomerleau, J. (1998). Sur la trace des cheminots. *Cap-aux-Diamants*, (54), 24–26.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 1998

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

SUR LA TRACE DES CHEMINOTS

PAR JEANNE POMERLEAU

En 1804, un journaliste de la *Gazette* de Montréal rapportait qu'en Angleterre on commençait à faire fonctionner des bouilloires à vapeur montées sur roues et il suggérait d'utiliser une bouilloire du genre sur une voie ferrée reliant Saint-Jean à La Prairie. Trente ans plus tard, sur une distance de 16 milles (25,75 km), le projet s'était concrétisé. Des rails en bois recouverts de lisses de fer étaient en place, et cette voie ferrée avait une largeur de cinq pieds et six pouces (1,65 m), soit dix pouces (25,4 cm) de plus que la largeur standard. On voulait ainsi empêcher les Américains de faire passer leurs trains sur cette voie ferrée en cas d'invasion.

Le pont Victoria qui allait permettre au Grand Tronc d'entrer à Montréal, occupa de forts contingents de travailleurs pendant cinq ans. Le 15 décembre 1859, un convoi de wagons chargés de blocs de pierre et tirés par trois locomotives fut le premier à franchir l'installation qui s'avéra très solide.

Là où nos cheminots furent les plus nombreux, c'est à Longueuil même, lorsqu'on construisit des quais, une gare, de vastes dépôts en brique pouvant abriter près de vingt locomotives, des forges, un atelier de réparation de locomotives et de wagons, des hangars pour le bois, etc. (Lucille Girard, *Le Grand Tronc au village de Longueuil*, p. 12). Au même moment, la voie ferrée qui allait relier Sarnia et Rivière-du-Loup fournissait de l'emploi à des milliers de cheminots.

Travailleurs sur la voie ferrée à Saint-Agapit en 1897.
(*Saint-Agapit, 1867-1992*, p. 493).

AU TEMPS DES RAILS DE BOIS

En 1869, sur les conseils d'un entrepreneur américain de chemins de fer sur rails de bois, plusieurs Québécois commencèrent à couper des érables dans les forêts des Laurentides, au nord de Québec, tandis que d'autres le transportaient vers des moulins à scier pour faire des dormants, des rails et des charpentes de ponts. Des terrassiers, des charpentiers, des constructeurs et des charroyeurs se répandirent des forêts du nord où l'on coupait et sciait le bois jusque dans la basse-ville de Québec où se terminait la voie.

Les bouts de chaque rail de 14 pieds (4,27 m) de long, 4 pouces (10,16 cm) de large et de 7 pouces (17,78 cm) de haut étaient coupés en diagonale pour s'ajuster plus parfaitement.

Le 18 août 1870, on fit l'inauguration officielle de la nouvelle voie, sur lisses de bois, appelée The Quebec and Gosford Wooden Railway. Durant le trajet de 27 milles (43,45 km), le train qui

allait de la paroisse Saint-Malo jusqu'à Gosford, un hameau des Laurentides (amenant ses passagers à un banquet servi dans la scierie des Laurentides où avait été préparé le bois), atteignit une vitesse moyenne de 35 milles (56,33 m) à l'heure dans certaines sections. Les invités, assis au grand air sur des plates-formes tirées par l'engin à vapeur chauffé au bois, descendirent pour admirer la construction du pont Jacques-Cartier s'élevant à 60 pieds (18,29 m) au-dessus de la rivière et dont les approches étaient formées d'un viaduc de 1 250 pieds (381 m) de long.

Déplacées par la gelée en hiver, et grugées par les roues de wagons, les lisses de bois nécessitaient de fréquents travaux de réparation et d'entretien qui allaient vite occuper plusieurs cheminots. (Robert R. Brown, «Chemin à lisses de bois», *Le Terroir*, vol. XVI, n° 4, septembre 1934, p. 8-12).

Aussi, dès 1874, cette ligne fut laissée à l'abandon ; quelques propriétaires de scieries se mirent alors à l'utiliser pour transporter à Québec des charges de bois tirées par des chevaux.

Au début des années 1870, des cheminots travaillaient à la construction d'un autre chemin à lisses de bois entre Sorel et Drummond, et de chemins de fer reliant Rivière-du-Loup et Matapédia sur la rive sud et Québec et Montréal sur la rive nord.

En 1894, le Great Northern Railway était à construire sa voie de Québec jusqu'à la berge du Saint-Maurice, en face de Grand-Mère. Plusieurs travailleurs s'occupaient à paver la voie, mais d'autres jetaient sur la rivière un pont important qui permit aux trains d'entrer à Grand-Mère.

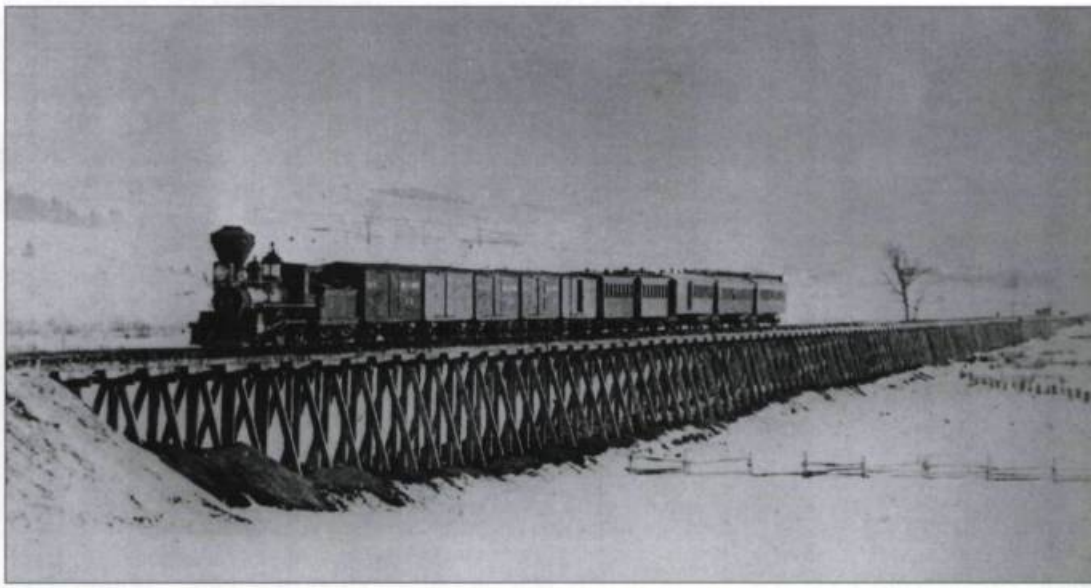
Dans la région de l'Outaouais où quatre tronçons de voie ferrée reliaient l'un à l'autre les bassins desservis par chaland, de nombreux travailleurs furent aussi appelés à la tâche.

De son côté, la Quebec Central Railway Company, entre 1874 et 1891, employait aussi des centaines de cheminots dans les Cantons-de-l'Est, Mégantic et la Beauce.

UNE EXPERTISE NORD-AMÉRICAINE

Mais le plus grand défi des chemins de fer canadiens fut sans aucun doute celui de la construction d'une voie ferrée vers l'Ouest, à cause des passes montagneuses, des marécages, des lacs, etc. Des Canadiens français s'absentèrent de leur région pendant les cinq ans que dura cette entreprise, exerçant divers métiers, dont ceux de bûcheron, de tailleur de pierres, de maçon, de forgeron ou de charretier aux côtés d'hommes de toutes nationalités.

La construction des nombreux tunnels était difficile à cause de l'obscurité et de la chaleur qui y régnait. Les ouvriers contractaient des maladies, comme la silicose ou la tuberculose. Les hommes étaient menés durement et la nourriture était grossière ; ils devaient souvent, d'un jour à l'autre, manger les mêmes mets le long de la voie ferrée.



Voie ferrée sur chevalets construite en 1875 à Sainte-Marie-de-Beauce. Photographie de Jules-Ernest Livernois. (Honorius Provost. *La vallée de la Chaudière*, p. 135).

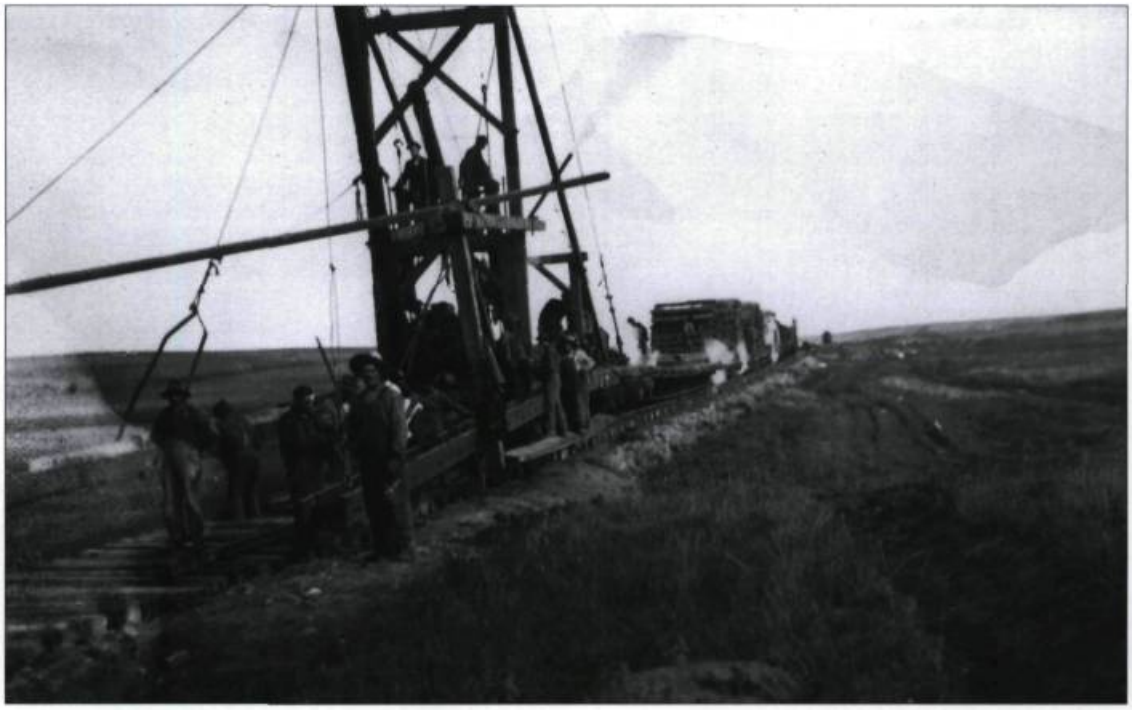
Nombre de cheminots étaient occupés à fixer les rails sur le lit de ballast. «Comme des fourmis en marche, les porteurs de traverses, se suivant deux par deux en file indienne, déposaient leur fardeau en place et deux autres hommes avec des pics les alignaient [...], pendant que l'équipe des cloueurs de crampons d'attache se mettait à l'œuvre. Un premier homme à genoux donnait le premier coup de marteau puis deux autres cloueurs finissaient de les enfoncer au rythme balancé de leur long marteau.» (Marcel Durieux, *Un héros malgré lui*, p. 235-237).

Si la pose des rails nécessite une armée de travailleurs, il en faut aussi pour préparer le terrain. En juin 1885, 12 000 ouvriers s'activent dans les Rocheuses où l'on construit des ponts et des chevalets en bois sur un terrain très accidenté.

Vers 1910, 2 000 hommes prolongent la ligne en direction de la baie d'Hudson. Pour décourager toute forme de solidarité ouvrière, les entrepreneurs divisent les tâches selon des critères ethniques. Le travail éreintant au pic et à la pelle échoit aux ressortissants des pays de l'Europe méridionale et orientale. Ceux qui décèdent sur les lieux sont simplement ensevelis le long de la

voie. La Gendarmerie royale du Canada rapporte que sur un seul tronçon de 1,5 km [.93 mille], elle a découvert 50 sépultures.

Un ingénieur, William Casey, dira alors des cheminots canadiens-français qu'ils sont de bons ouvriers du rail. Ils «forment de loin la majorité des journaliers et font preuve d'une discipline, quand ils travaillent en grand nombre ensemble, dont aucun autre peuple n'est capable.» (John Thompson, «Sur la bonne voie», *Horizon Canada*, vol. 4, n° 43).



Canadiens français occupés à la pose de rails en Ontario. (Archives nationales du Canada, C-38680).

Ces cheminots québécois n'étaient pas les premiers à séjourner au loin pour participer à l'installation d'un chemin de fer, puisque des Montréalais avaient aussi travaillé aux États-Unis, dans les années 1840, et d'autres, vers 1880, surtout des tailleurs de pierre de Saint-Marc-des-Carrières, s'étaient rendus au Nouveau-Brunswick pour construire des ponts et des viaducs de voie ferrée.

L'ATTRAIT DU MÉTIER

Un travailleur des années 1920-1930, parle ainsi : «J'avais toujours l'idée de commencer à travailler sur le chemin de fer. Je pensais à ça, je voyais passer les trains. Je voyais les hommes travailler sur la "track". Maudit! j'aimais ça. Toujours qu'on est parti quatre de Saint-Alexandre [Kamouraska], on est monté trouver un "foreman". [...] Puis on a demandé comment ce qu'il payait [...]. Ça payait vingt-cinq cents de l'heure, un beau vingt-cinq cents de l'heure! Ça voulait dire ça, à dix heures, ça faisait deux piastres et demie par jour. Ça c'était un salaire dans le temps! Il a dit : "On va vous essayer". Moi, je m'étais vieilli d'un an pour avoir droit de travailler. Les autres avaient tous en haut de dix-huit ans.» (Madeleine Lemieux-Pépin, *P'tit train va loin : histoires de vie de trois cheminots*, p. 77-86).

Après avoir passé l'été en plein soleil à manipuler des sections d'acier, à pelleter du ballast, à frapper sur la tête de gros crampons avec une masse de fer de dix livres, les hommes étaient en forme à l'automne ; ils avaient la peau cuivrée et les muscles endurcis.

Si la plupart des cheminots semblent avoir aimé travailler à construire la voie ferrée, l'extrait d'une chanson folklorique de l'époque servait cependant l'avertissement suivant :

Vous autres mes jeunes gens,
Qui êtes sans travailler,
N'allez pas au Grand Tronc,
Car ils nous font chauffer,
Les conducteurs sont rough,
Ils nous mènent comme des poches,
Quatre, cinq sur la tête,
Et cinq ou six coups de pied dans le fond ◆

(Archives de folklore de l'Université Laval, Coll. J.-C. Dupont, doc. man. 6315).

Jeanne Pomerleau est l'auteure d'ouvrages sur les métiers d'autrefois.