

LES

CAHIERS d'HISTOIRE

de la



Société d'histoire
de

Belœil-Mont-Saint-Hilaire

Cahier n° 14

Juin 1984

LA BOUTIQUE DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE

LIVRES:

- Blais, J.-E. et Gagnon, F.-M.: OZIAS LEDUC ET PAUL-ÉMILE BORDUAS. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1973.
- Cardinal, A.: HISTOIRE DE SAINT-HILAIRE. LES SEIGNEURS DE ROUVILLE. Montréal, Édit. du Jour, 1980, 113 p.
- Cardinal, A.: LES FONDATEURS DE SAINT-HILAIRE. St-Jean, Édit. Mille-Roches, 1983, 218 p.
- Collaboration: LA PETITE HISTOIRE. PAROISSE SAINT-MATHIEU-DE-BELOEIL. Beloeil, Comité des Fêtes du bicentenaire, 1972, 275 p.
- Gagnon, F.-M.: PAUL-ÉMILE BORDUAS. Ottawa, Collection des artistes canadiens, 1976.
- Hébert, M. (sous la dir. de): MA PETITE PATRIE. RALLYE PÉDESTRE PATRIMONIAL. Beloeil, Comité des Fêtes de la Miaou, 1980, 22 p.
- Lacroix, L.: OZIAS LEDUC. Ottawa, Collection des artistes canadiens, 1977.
- Lacroix, L.: OZIAS LEDUC, DESSINS INÉDITS. Montréal, Université Concordia, 1978.
- Lambert, P.: A LA DÉCOUVERTE DU BELOEIL D'AUTREFOIS. UNE RANDONNÉE À TRAVERS LE PASSÉ. Beloeil, Comité des Fêtes de la Miaou, 1981, 28 p.
- Moreux, C.: LA FIN D'UNE RELIGION. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1969. (Monographie sociologique sur Saint-Hilaire).
- Ostiguy, J.-R.: OZIAS LEDUC, PEINTRE SYMBOLISTE. Ottawa, Galerie nationale du Canada, 1974.

REPRODUCTIONS:

- "L'ENFANT AU PAIN" (41 cm par 46 cm) Ozias Leduc, 1892.
- "LA LISEUSE" (32 cm par 28 cm) Ozias Leduc, 1894.

PÉRIODIQUES:

- LES CAHIERS D'HISTOIRE, numéros 1 à 14
Équinoxe — May - June 1982. Portfolio on Ozias Leduc.

CARTES POSTALES DE PEINTURES D'OZIAS LEDUC:

- "L'ENFANT AU PAIN" (8 cm par 10 cm)
"L'HEURE MAUVE" (12 cm par 9,5 cm)
"NEIGE DORÉE" (10 cm par 8 cm)
"ETUDE À LA LUMIÈRE D'UNE CHANDELLE" (8,5 cm par 11 cm)

PAPIER À LETTRES (FORMAT BILLET, 9 cm par 12 cm)

- SAINT-HILAIRE EN 1860 (10 feuilles, 10 enveloppes)
BELOEIL EN 1910 (10 feuilles, 10 enveloppes)

Les Cahiers d'Histoire

de la

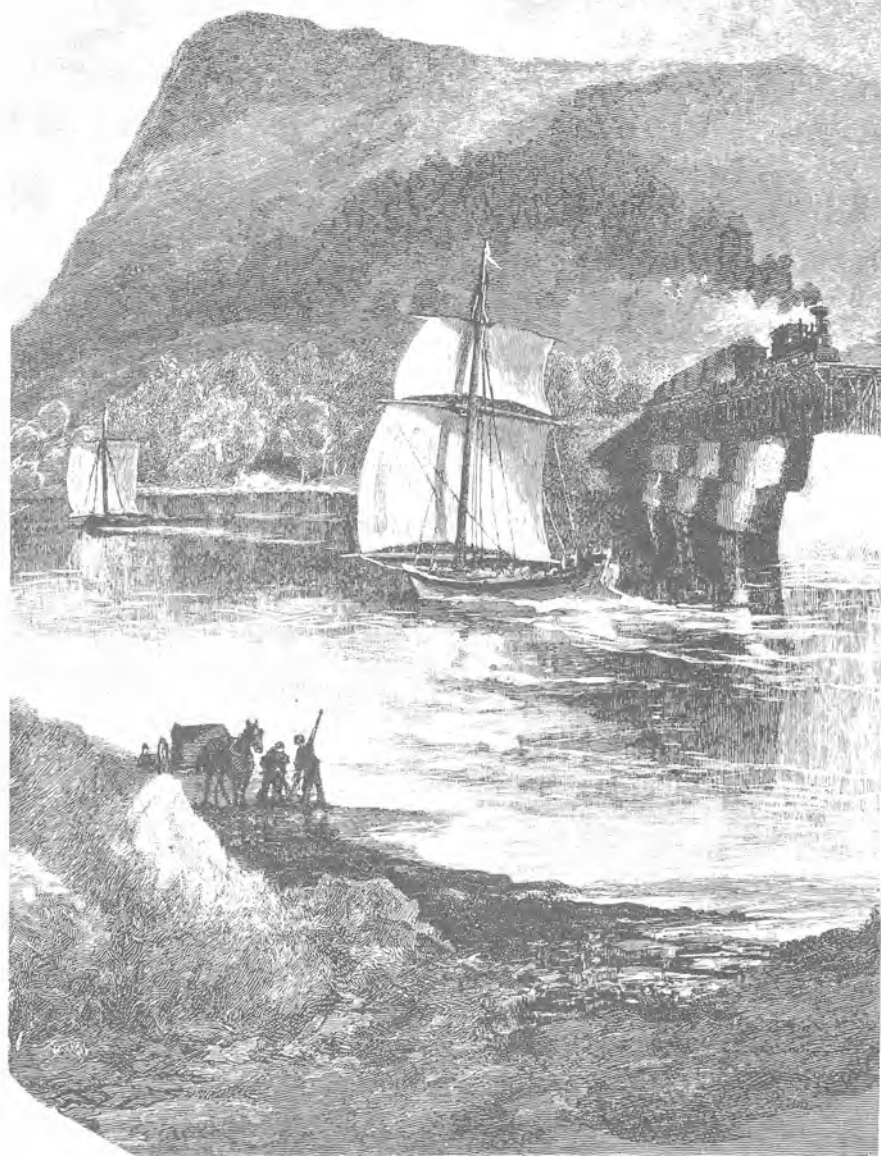
Société d'Histoire de Beloeil - Mont-Saint-Hilaire

No 14

Juin 1984

SOMMAIRE

- La catastrophe du pont ferroviaire de Beloeil
(première partie)* 3
- L'origine et l'évolution du téléphone à Beloeil -
Mont-Saint-Hilaire*
(Collaboration) 15
- L'avocat Pierre-Louis LeTourneux, un personnage
majeur de Beloeil au siècle dernier*
par Pierre Lambert 27



La catastrophe du pont ferroviaire de Beloeil

ROGER SAINT-JACQUES

L'auteur est directeur de la Société d'Histoire de Beloeil - Mont-Saint-Hilaire et réside dans cette dernière ville. Le texte qu'il nous présente ici a été primé lors du Concours Percy W. Foy 1983 de la Société d'Histoire de la Vallée du Richelieu.

INTRODUCTION

Le 29 juin 1864, Beloeil fut le théâtre de l'accident ferroviaire le plus meurtrier du siècle. Quatre-vingt-dix-neuf personnes y trouvèrent la mort dont quatre-vingt-dix-sept immigrants et deux employés de la compagnie de chemin de fer le Grand Tronc. Dans les annales de la compagnie, on en fait mention sous le titre de "Désastre du pont de Beloeil".

Cette tragédie fit la une des journaux partout, au pays et à l'étranger. Dans son édition du 1er juillet 1864, le *Courrier de St-Hyacinthe* commente l'événement en des termes pathétiques:

"Nous devons donner aujourd'hui à nos lecteurs les détails d'une catastrophe des plus épouvantables qui soient arrivées sur le continent."

"Le fait par lui-même fait frissonner d'horreur et les détails sont si navrants qu'ils jettent la terreur dans l'âme et ne peuvent être compris que de ceux qui les ont vus se passer sous leurs yeux. La plume est impuissante à les décrire."

À Beloeil et à Saint-Hilaire, dans les heures qui suivirent l'accident, la population cessa toute activité normale; on la retrouvait sur les lieux du désastre. Curés en tête, ils étaient là les citoyens ordinaires comme Joseph P. Préfontaine, le seigneur de Rouville Thomas Edmund Campbell, les docteurs Jean-Baptiste Brousseau et Jean-Baptiste Allard, leurs confrères les docteurs Préfontaine, Frégeau ou Frigon, Benoit et Chagnon, et bien entendu, les employés du Grand Tronc, Thomas Valiquette et son fils Benjamin, de Saint-Hilaire, Stephen Dillon et son assistant Nicholas Griffin, de Beloeil.

Ce fut un concours à nul autre pareil de dévouement et de charité envers des familles étrangères noyées dans la douleur et dans la peine. *The Gazette*, journal anglophone de Montréal, en rendait un témoignage émouvant dès le lendemain 30 juin:

“Les uns ne parlaient ni français ni anglais, les autres ne comprenaient rien en allemand, mais il faut croire qu’en une telle circonstance une langue est comprise de tous, celle de l’humanité unie dans un seul coeur et dans une seule âme face à la souffrance” (toutes les citations sont traduites par l’auteur).

Un témoin anonyme ajoute:

“Je ne puis taire un sentiment personnel de gratitude envers la population locale, canadienne-française, qui s’est dévouée sans compter pour procurer soulagement et consolation aux pauvres immigrés. J’ai été personnellement témoin de scènes si touchantes!”

L’enquête du coroner Jones, enquête avec jury, s’ouvre le jeudi, 30 juin, et le 12 juillet suivant, les jurés rendent leur verdict. *The Gazette* rapporte au jour le jour les divers témoignages, il nous est donc possible de recourir aux dépositions des témoins qui ont vécu ces moments historiques et de reconstituer les circonstances qui les ont entourés.

PREMIÈRE PARTIE

Pointe-Lévis

Le 28 juin 1864, dans un vaste hangar, non loin de la gare de Lévis, 467 immigrants attendent anxieusement l’heure du départ d’un train spécial qui doit les conduire jusqu’à Montréal. Au milieu du groupe, plus d’une centaine d’enfants de tous âges s’ébattent, mais deux reposent sans doute dans les bras de leur mère puisqu’ils sont nés récemment sur le transatlantique *Neckar*, navire allemand sur lequel ces familles voyageaient depuis Hambourg.

Embarqués le 18 mai en Allemagne et arrivés à Québec, Bas-Canada, le 26 juin, ces gens viennent de passer deux longues journées d’attente à Québec et à Lévis; maintenant ils ont hâte d’arriver au pays de leurs

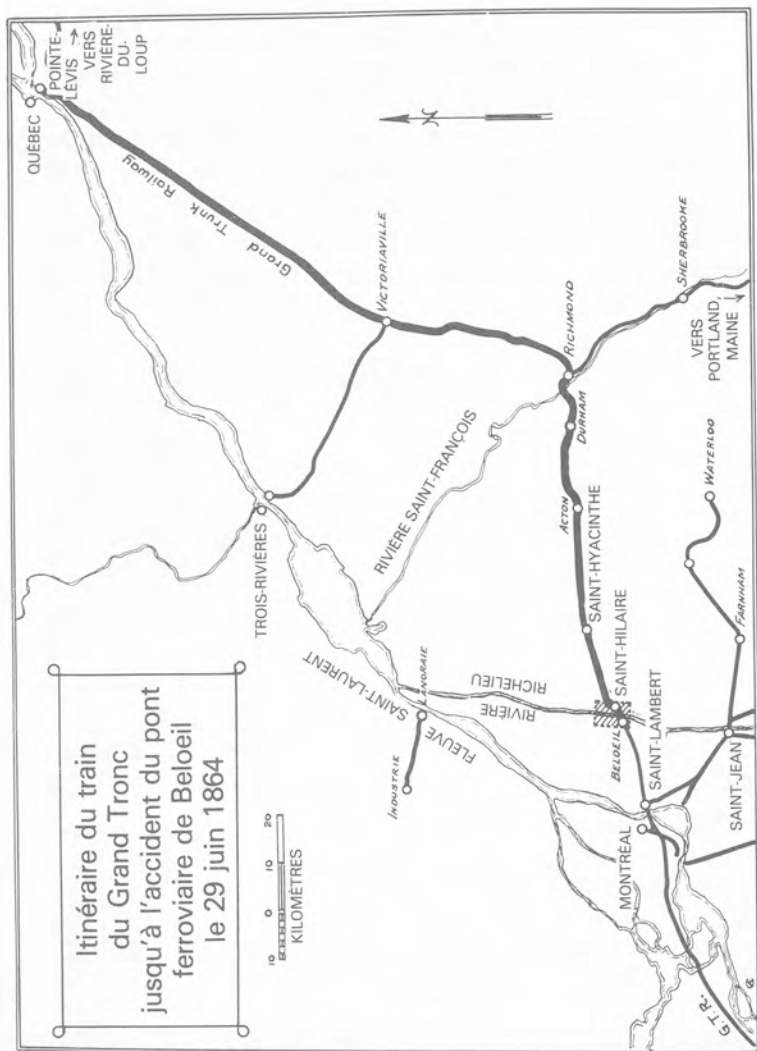
rêves. La plupart, soit 80%, se dirigent vers le Mid-Ouest américain, l'autre 20% se partage également entre les destinations suivantes: New-York, Montréal, Toronto et ailleurs dans le Haut-Canada.

Pour le Grand Tronc et pour le Service canadien de l'immigration, il est urgent que ces immigrants cèdent la place à d'autres le plus tôt possible. En effet, deux navires sont à l'ancre au port de Québec avec des centaines de nouveaux arrivants et deux autres remontent présentement le fleuve. Du 21 au 28 juin, le Grand Tronc a transporté à l'intérieur du continent, depuis Pointe-Lévis, 1 186 immigrants adultes sans compter les enfants, et pour l'heure, on manque de personnel et de matériel roulant.

Pour une première fois dans l'Est du pays, avec l'approbation du Service canadien de l'immigration, la compagnie de chemin de fer a pris la décision d'aménager des wagons de marchandises en voitures pour passagers. Des ouvriers se mettent donc à l'oeuvre et installent des bancs provisoires de chaque côté et au centre des wagons, les fixant solidement au plancher avec des madriers retenus en bas et en haut. Il reste bien, ici et là, quelque vestige de farine, mais qu'à cela ne tienne, le tout est propre et convenable compte tenu des circonstances. D'ailleurs, le coût du transport est moindre sur ces voitures et les voyageurs ont choisi eux-mêmes le chemin de fer plutôt qu'un navire pour se rendre à Montréal.

Un inspecteur du gouvernement fait le tour des installations puis s'entend, avec le conducteur du train, pour que les services essentiels soient assurés en cours de route.

Finalement, à 3 h 40 p.m., les 467 immigrants sont à bord et le convoi quitte Pointe-Lévis. Il comprend 11 wagons: le fourgon de queue avec quelque 25 voyageurs, une voiture de passagers "deuxième classe" remplie à capacité, sept fourgons de marchandises bondés de passagers et deux autres chargés de bagages.



Carte de localisation. Source: Lavallée, O.: Beloeil, p. 4; traduction par la Rédaction des Cahiers.

Jusqu'à Richmond, où l'on arrive à 9 h 02 p.m., le voyage s'effectue sans incident au dire du passager William Kehler:

"J'étais dans un wagon de marchandises. Je n'ai pas eu à me plaindre de quoi que ce soit à Pointe-Lévis. Dans la première partie du voyage, on nous a bien pourvus d'eau; on arrêtait aux stations où on nous distribuait des chaudières d'eau que l'on rapportait par la suite."

"On pouvait descendre, rencontrer les passagers des autres voitures. Certains se sont plaints que dans leur wagon, ils étaient un peu tassés, d'autres, qu'ils avaient eu chaud le jour et froid durant la veillée. Personnellement, je n'ai pas eu connaissance de l'arrêt à Richmond."

Richmond

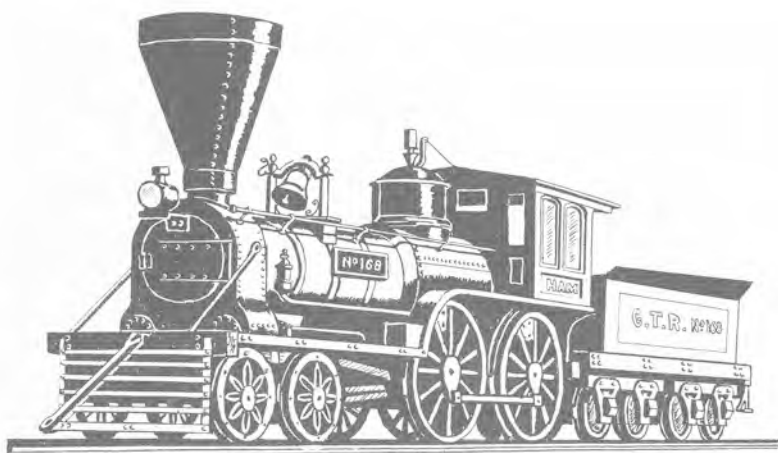
Centre de chemin de fer important des Cantons de l'Est, jonction des lignes Portland et Rivière-du-Loup vers Montréal, Richmond est le lieu où l'on change et de locomotive et de personnel.

La nouvelle locomotive porte le numéro 168 et le nom biblique de Cham. Sortie en 1856 des usines Gunn de Hamilton, Haut-Canada, elle fait partie d'une série de trois auxquelles on a eu l'idée de donner les noms des trois fils de Noé, soit Sem, Cham et Japhet.

Les préposés au convoi d'immigrants seront, jusqu'à Montréal, Thomas Finn, conducteur du train, Gédéon Giroux, serre-frein, William Burnie, mécanicien et responsable de la locomotive, et enfin Nicholas Flynn, chauffeur.

Finn est un homme d'expérience estimé de tous. Giroux se tiendra sur le toit des wagons, toujours prêt à intervenir pour appliquer les freins si le mécanicien, par les coups de sifflet conventionnels, le demande. À l'époque, chaque voiture a son système de freinage indépendant actionné par une roue sur le toit de chacune. Pour ces deux cheminots, le trajet Richmond - Montréal n'a plus de secrets, c'est leur lieu de travail habituel.

Burnie, c'est autre chose. Promu depuis une semaine au poste de mécanicien régulier, il a une expérience qui se limite à conduire une locomotive auxiliaire dans un rayon de quelques km autour de Richmond. Depuis



On ne possède aucune photographie de la locomotive qui entraîna le train des immigrants dans le Richelieu en juin 1864. Cette locomotive, qu'on avait baptisée Cham, avait probablement cet aspect
(Source: Lavallée, O., Beloeil, p. 10).

les deux ou trois dernières années, il a agi comme chauffeur une trentaine de fois sur la ligne de Montréal, cependant il n'a jamais porté une attention particulière aux montées et descentes de la voie, se fiant toujours au mécanicien. Quant à Nicholas Flynn, il en est à son premier voyage sur ce parcours.

Après une heure d'arrêt à Richmond, le convoi repart lentement. Il est 10 h 05 p.m. Burnie conduit sa locomotive sous une certaine tension nerveuse, c'est la première fois qu'il tire un train de passagers et ce, en pleine nuit.

Durant la journée, avec Thomas King, son supérieur immédiat, il a examiné sa locomotive et remarqué le jeu des pistons dans les cylindres: il lui est apparu trop libre. Il a également noté l'usure des rebords des roues et ça l'inquiète. Avant le départ, il a confié à un compagnon de travail, Martin Wakenfield, qu'il aurait préféré ne pas conduire ce train d'immigrants à Montréal. Il aurait