

LES

CAHIERS d'HISTOIRE

de la



Société d'histoire
de

Belœil-Mont-Saint-Hilaire

Cahier n° 20

Juin 1986

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

Casier postal 12, Beloeil (Québec) J3G 4S8

BUREAU DE DIRECTION

Présidente	Louise de Grandpré
Vice-présidente	Odette Gariépy
Secrétaire	Jacques Crépeau
Trésorière	Claire Dubé
Directeurs	Armand Cardinal Michel Clerk Marthe Beaudry

La société publie des textes d'intérêt local et régional (Vallée du Richelieu) traitant d'histoire, de généalogie et de sujets connexes. Les manuscrits, dactylographiés à double interligne et remis en double exemplaire, sont soumis au comité de rédaction qui les accepte, les rejette ou propose des modifications. Les auteurs sont priés de consulter un numéro des Cahiers pour connaître la façon de disposer leur texte.

Les Cahiers paraissent en février, juin et octobre. Les numéros 1 et 2 sont maintenant épuisés mais on peut en obtenir des photocopies d'excellente qualité. Les numéros 1 et 2 (photocopies) de même que les numéros 3 à 19 coûtent 3,50\$ chacun. L'abonnement par la poste aux numéros 19, 20 et 21 est de 12\$. Pour tout renseignement à ce sujet, contactez le responsable des Cahiers, C.P. 12, Beloeil, QC J3G 4S8.

COMITÉ DE RÉDACTION

Marthe Beaudry, présidente
Armand Cardinal, Louise de Grandpré
Michel Clerk

Maquette de la page couverture: Michel Clerk

Photos:

*Le vieux village de Saint-Hilaire-sur-Richelieu en 1860,
(Archives publiques du Canada).*

*L'église et le vieux moulin de Beloeil en 1910,
(L.P. Martin, Collection Michel Clerk).*

© Société d'Histoire de Beloeil - Mont-Saint-Hilaire 1986

Tous droits de reproduction réservés.

Typographie, montage et impression: S.T. Art (Stratégie Trans Artistique)

Dépôt légal: premier trimestre 1986. Bibliothèque nationale du Québec.

ISSN 0225-5359

Les Cahiers d'Histoire

de la

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

N° 20

Juin 1986

SOMMAIRE

<i>Beloeil Station, le vieux quartier de la gare de Beloeil</i>	
par Pierre Lambert	3
<i>Beloeil: dates à retenir</i>	35
<i>L'eau du lac Hertel</i>	
Document d'archives	36-37



Photo Thérèse Chicoine, 1923.

(Collection Pierre Lambert.)

Beloeil Station, le vieux quartier de la gare de Beloeil

PIERRE LAMBERT

L'auteur est membre de la Société d'histoire de Beloeil - Mont-Saint-Hilaire et poursuit des recherches sur l'histoire de Beloeil depuis plusieurs années. Il présente ici, augmentée et corrigée, une étude qui avait remporté le deuxième prix au Concours Percy-W.-Foy 1982 de la Société d'histoire de la Vallée du Richelieu.

Les nouveaux citoyens de Beloeil ignorent généralement que, avant 1940, leur ville avait une apparence et une extension très différentes de celles qu'on lui connaît maintenant. Beloeil était encore à cette époque constituée de deux noyaux complètement distincts et séparés l'un de l'autre par plusieurs terres cultivées. Le premier était celui du village, correspondant au quartier qu'on appelle actuellement le Vieux Beloeil, tandis que le second enserrait la gare de Beloeil: c'était Beloeil Station. Entre les deux, le seul lien était la rue Richelieu, le long de laquelle s'échelonnaient plusieurs résidences d'été.

L'objectif de cette étude est de retracer l'histoire du quartier de la gare de Beloeil, une histoire qui a duré un

siècle, depuis la construction de la voie ferrée, en 1848, jusqu'à l'intégration graduelle du quartier à la ville de Beloeil après la Deuxième Guerre mondiale.

Les origines de Beloeil Station

Dans le courant des années 1840, la nécessité économique se faisait de plus en plus sentir de relier par voie ferrée Montréal (ou plus précisément Longueuil, car il n'y avait pas encore de pont sur le Saint-Laurent) aux villes importantes de la rive sud et des Cantons de l'Est, et de là, aux États-Unis.

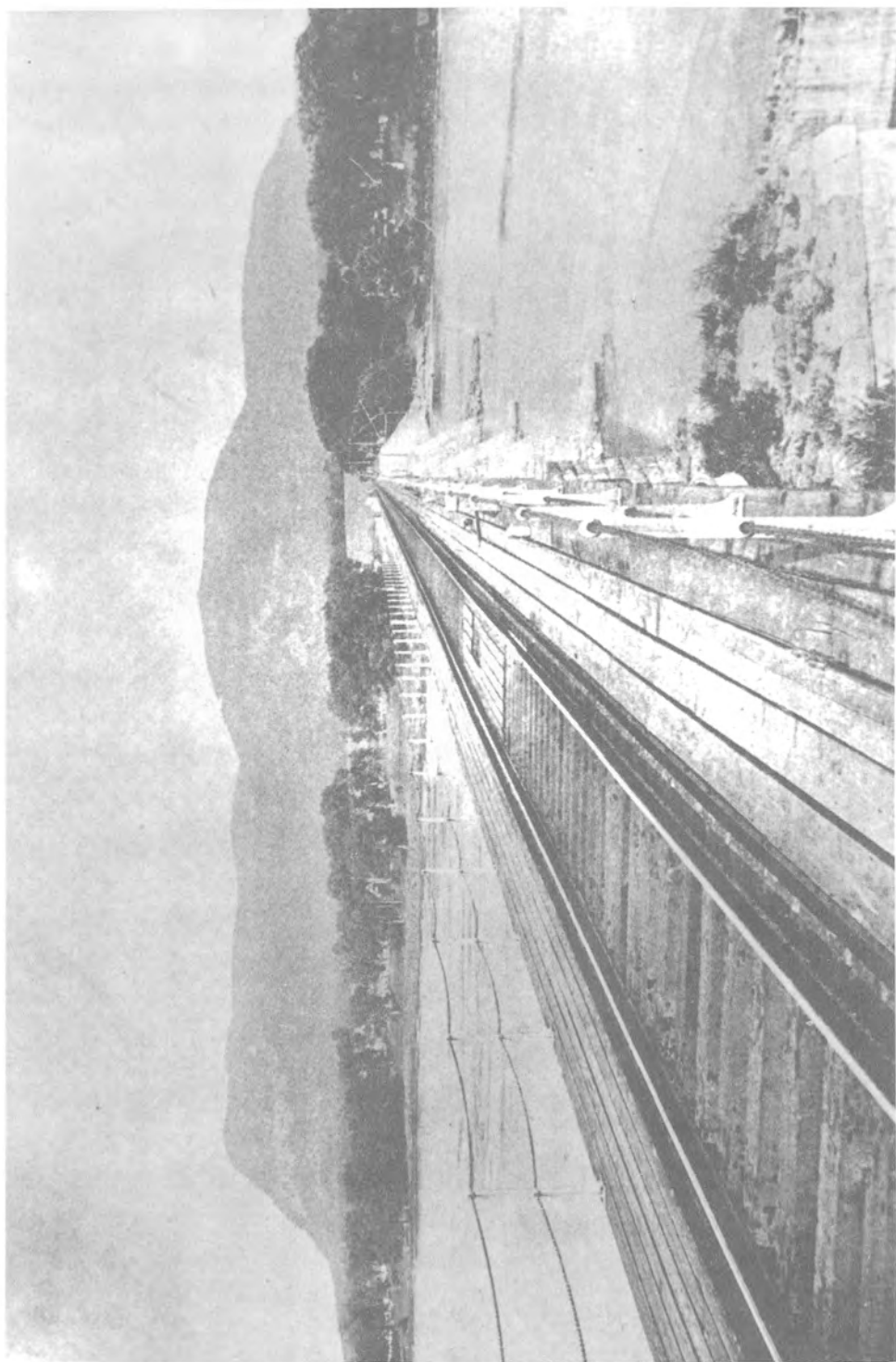
Thomas Edmund Campbell, devenu seigneur de Rouville en 1844, était convaincu qu'une voie ferrée serait un atout précieux pour le développement de sa seigneurie; on raconte qu'il joua de son influence pour que la voie ferrée construite par la compagnie Saint-Lawrence & Atlantic entre Longueuil et Saint-Hyacinthe passe par Saint-Hilaire¹.

La construction de la voie ferrée et du pont ferroviaire de Beloeil

C'est en 1846 que le projet de construction passa à la première étape de sa réalisation avec le choix des tracés les plus plats et les plus économiques possibles; à l'automne, les contrats de construction étaient accordés en même temps qu'on se dépêchait de régler les derniers litiges quant à l'achat du droit de passage à travers les terres des cultivateurs; les cinquante premiers kilomètres de voies (de Longueuil à Saint-Hyacinthe) coupaient en diagonale à travers les terres de 304 agriculteurs avec lesquels il fallait s'entendre à l'amiable ou par arbitrage.

À Beloeil, l'ouvrage majeur à exécuter était la

Le pont ferroviaire de Beloeil n'offrait qu'une voie de 1848 à 1908. (Photo de la Collection Notman, Musée McCord, Montréal.)



construction d'un pont au-dessus du Richelieu. C'est parce que la rivière est peu profonde et y coule presque sur le roc que le pont fut construit à l'endroit actuel, même si la voie ferrée devait contourner en partie le mont Saint-Hilaire pour se diriger ensuite vers Saint-Hyacinthe. On escomptait commencer à construire le pont dès le printemps 1847 mais des crues tardives retardèrent les travaux, en même temps que la rareté des journaliers. Comme il appert du rapport des directeurs de la compagnie en date de janvier suivant, l'année 1847 ne vit que la mise en place de quatre des six piliers en pierre maçonnée qui furent élevés jusqu'à une hauteur de trois mètres au-dessus du niveau des basses eaux, les fondations atteignant un mètre à 2,50 mètres sous l'eau. La superstructure métallique ne fut donc mise en place que l'année suivante; elle était constituée de six travées reliant les piliers et aboutissant, sur la rive ouest, à la section tournante prévue pour permettre le passage des navires. La structure était recouverte d'un tablier de bois sur lequel était posée l'unique voie ferrée².

La construction du pont ferroviaire, que l'on espérait terminer durant l'été 1848³, ne l'était pas encore en octobre; la voie n'était alors complétée que jusqu'à quinze kilomètres de Longueuil; le pont du Richelieu, que l'on prévoyait devoir coûter 25 000 livres sterling, était en cours de parachèvement et les rails pour la partie encore à construire entre Saint-Hilaire et Saint-Hyacinthe avaient été alors déchargés au quai du major Campbell, à Saint-Hilaire⁴.

La voie ferrée et le pont furent vraisemblablement terminés en novembre puisque le 2 décembre les directeurs faisaient l'essai d'une locomotive de 22 tonnes arrivée de Portland. *La Minerve* raconte que « malgré la glace qui couvrait les rails et la prudence qu'il fallait exercer, le train s'est rendu en quarante-huit minutes à Saint-Hilaire, en passant sur le pont et s'arrêtant vis-à-vis la demeure du major Campbell⁵. » Cependant, l'inauguration de la voie ferrée fut faite le 26 décembre et la voie ouverte pour de bon à la circulation le 27 décembre 1848⁶.

Le trafic de marchandises et de passagers

Le commerce ferroviaire prit de l'ampleur dès les premières années qui suivirent l'inauguration de la voie ferrée; en 1852 était construit à partir de la voie principale un embranchement pour desservir les commerçants de Beloeil Station qui manutentionnaient alors de grandes quantités de bois de construction et de chauffage⁷. Cet embranchement existe toujours, bien qu'il ne traverse pas la rue Richelieu comme c'était encore le cas au début du siècle⁸.

Quant au trafic de passagers partant ou arrivant à Beloeil, on n'en sait rien. Seuls ont été conservés des horaires qui permettent de savoir qu'en 1859, par exemple, Beloeil voyait passer chaque jour deux trains express Montréal-Pointe-Lévis et vice-versa; ces quatre trains quotidiens n'arrêtaient nulle part entre Longueuil et Richmond, comme d'ailleurs ce fut confirmé cinq ans plus tard lors de la catastrophe du pont ferroviaire. Il y avait en plus trois allers et trois retours des trains de la ligne Montréal-Portland.

Beloeil Station n'est pas indiqué comme point d'arrêt sur l'horaire du Grand Trunk Railway⁹ en 1859, un horaire évidemment schématique et incomplet puisqu'à la même époque (les années 1850), des citoyens de Beloeil, comme nous le verrons plus loin, s'adressent au conseil municipal pour obtenir un permis d'auberge à Beloeil Station, ce qui aurait été impensable sans l'existence d'un trafic de passagers à la gare, comme l'événement ci-dessous le démontre.

On sait en effet qu'en mai 1849, Eulalie Durocher (Mère Marie-Rose), qui vécut onze ans à Beloeil avant d'aller fonder à Longueuil la communauté des Soeurs des Saints Noms de Jésus et de Marie, prit le train Longueuil-Beloeil pour aller rendre visite à ses consœurs du couvent de Beloeil. Désireuse d'économiser quelques sous, elle décida de marcher les trois ou quatre kilomètres qui séparaient la gare du couvent plutôt que d'utiliser les services d'un charretier, ancêtre des chauffeurs de taxi d'aujourd'hui¹⁰.

Parmi les passagers qui occupaient les trains passant alors à Beloeil, plusieurs étaient sans doute des immigrants européens débarqués à Québec et qui se dirigeaient vers Montréal, le Mid-Ouest américain ou l'Ontario. C'est ce que l'on peut déduire des circonstances qui entourèrent la catastrophe du pont ferroviaire de Beloeil survenue le 29 juin 1864. Au cours des journées précédant l'accident, il y avait au moins deux cents immigrants par jour qui passaient régulièrement à Beloeil Station.

Il n'y a pas lieu de revenir ici sur les circonstances de cette tragédie qui, encore aujourd'hui, demeure le plus gros accident de l'histoire ferroviaire canadienne, avec ses quatre-vingt-dix-sept morts. Roger Saint-Jacques a rappelé, dans les *Cahiers* n^{os} 14 et 15 de notre Société, les événements qui se produisirent alors que le pont tournant, ayant été ouvert pour laisser passer des barges, un train entier omit d'arrêter et fut précipité sur les bateaux qui passaient. Un des grands mérites de cette étude est d'avoir mis en évidence que le conducteur de la locomotive n'était pas ivre, comme on l'a souvent rapporté, mais en était à son premier voyage et ne connaissait pas le trajet.

L'accident du pont de Beloeil, qui fut désormais appelé *Barbara*¹¹, émut vivement la population et fut sans doute le sujet de bien des conversations au cours des années suivantes. Un auteur anonyme, impressionné par la catastrophe, composa même un conte qui met en scène une jeune Allemande sauvée de la noyade et recueillie par des habitants de Saint-Ours de passage à Beloeil¹²; la jeune fille est l'enfant d'un seigneur allemand et elle épousera son sauveur qui deviendra un avocat connu de Montréal. . .

Une chose que bien peu de gens connaissent au sujet de la catastrophe ferroviaire de Beloeil, c'est qu'elle entraîna

Beloeillois endimanchés attendant l'arrivée du train pour Montréal. Au début du siècle. (*Collection de la Société d'histoire Beloeil-Mont-Saint-Hilaire.*)

