La vie d'un contremaître de section et agent de station à Saint-Hilaire entre 1930 et 1942

Notes sur l'histoire du Chemin de fer du Témiscouata dans le Haut-Madawaska Par Charles Ouellet

Charles Ouellet est originaire de Saint-Hilaire et il est fils et petit-fils de cheminots. Les notes qui suivent ont été rédigées à partir d'une entrevue qu'il faisait avec Madame Laura Long en 1986. Madame Long est l'épouse d'un ex-contremaître de section et ex-agent de gare du *Témiscouata Railway Co. Ltd* à Saint-Hilaire. M. Andrew Long, son mari, occupait ces fonctions entre 1930 et 1942. Madame Long était âgée de 87 ans au moment de l'entrevue. L'information a été complétée par une autre entrevue avec M. Réginald Long de Clair, fils de Andrew et Laura, et lui-même ex-opérateur du "Témis" et du Canadien National.

Cette recherche sur l'histoire orale de la région de Saint-Hilaire a été faite dans le cadre d'un cours sur l'Histoire du Madawaska, donné au Centre universtaire Saint-Louis-Maillet, en 1986. Charles Ouellet est maintenant lui-même à l'emploi du Canadien National.

Madame Laura Long, âgée de 87 ans, nous a parlé de son mari et des emplois qu'il avait occupés comme contremaître et agent de station du Témiscouata Railway Company, à Saint-Hilaire. M. Andrew Long a occupé ces deux fonctions entre 1930 et 1942.

La Témiscouata Railway Company fut incorporée par un ordre en conseil le 6 octobre 1985. ¹ Une fois terminée la construction de la ligne entre Rivière-du-Loup et Edmundston, en 1889, la Témiscouata Railway Company était intéressée à prolonger sa voie ferrée jusqu'à Saint-François-de-Madawaska. Vers la fin des années 1880, l'industrie forestière était florissante dans le Haut-Madawaska et la Témiscouata Railway Company voyait d'un bon oeil le prolongement de la ligne Rivière-du-Loup-Edmundston par un tronçon Edmundston-Connors. La compagnie était soutenue par le gouvernement fédéral.

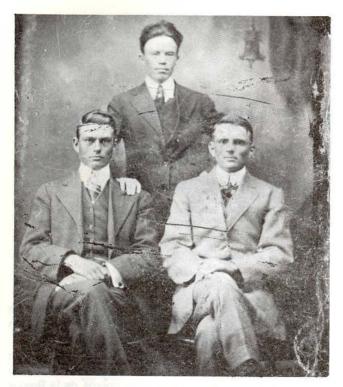
Il fallu attendre jusqu'en 1891 pour voir le train desservir le Haut-Madawaska et pour enfin voir les marchandises prendre le chemin de Québec par le train. Nous avons eu de la difficulté, dans la démarche de ce projet, à trouver des références sur la Compagnie en question et en particulier sur le tronçon Edmundston-Connors. Tout de même, nous avons pu alimenter notre entrevue réalisée avec Mad. Laura Long de Saint-Hilaire et native de Clair, avec quelques numéros de la **Revue de la Société historique du Madawaska**, et aussi une courte entrevue avec M. Réginald Long, de Clair, fils de Andrew et ex-opérateur du Témiscouata et du CN.

C'est en juin 1930 que Andrew Long, alors employé à Clair, se fit demander d'occuper le poste de contre-maître de section à Saint-Hilaire pour la *Témiscouata Railway Company*. Il s'installa donc, avec sa famille, dans la gare du Témiscouata à Saint-Hilaire, où il dut remplir une autre fonction, soit celle d'agent de station. Lors de



Andrew et Laura Long

Andrew Long, en poste à Saint-Hilaire, fut contremaître de la section Edmundston-Baker-Brook pour le *Témiscouata Railway Company* entre 1930 et 1942. Mad. Laura Long, son épouse, nous a parlé de cette expérience, plus de 40 ans plus tard. La photo fut prise vers 1949, à Clair, près de l'ancienne gare.



Trois employés du *Témiscouata Railway Company* à Clair De gauche à droite, Alphonse Lang, Péa Lang et Andrew Long étaient tous trois des employés du *Témiscouata Railway Company* à Clair. La photo fut prise en 1917.

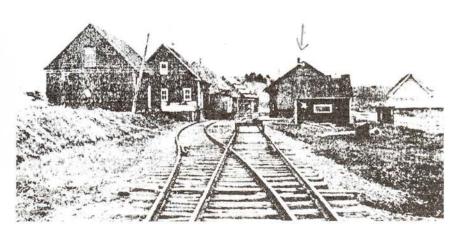
leur établissement à Saint-Hilaire, la famille Long comptait quatre garçons et deux filles soit Ludovic, Réginald, Yvon, Aldéo, Réjeanne et Georgette. En 1987, ces mêmes enfants sont tous vivants, de même que trois autres enfants qui sont nés après 1930: Paul, Gertrude et Anne. Andrew Long remplaçait un certain Georges Pelletier qui avait mal entretenu la voie, occasionnant un déraillement à Saint-Hilaire.

La maison des Long, c'était la gare, un édifice d'une quinzaine d'année au moment de l'arrivée de la nouvelle famille. Le feu avait fait rage en 1916 et il avait détruit une bonne partie du village de Saint-Hilaire, incluant la



Des enfants du contremaître devant leur résidence

Cette photo nous fait voir quelques-uns des enfants de Andrew Long. De gauche à droite: Aldéo, Paul, Marc-Émile et, deuxième rangée, Ludovic, Réginald et Yvon. Leur père, Andrew, étant contremaître et agent de station, habitait avec toute sa famille dans la gare de Saint-Hilaire. Cette deuxième gare, construite après l'incendie de 1916, partiellement visible à l'arrière, sur la photo, a été rachetée par Andrew Long en 1942 et elle est aujourd'hui une des résidence de la rue Long à Saint-Hilaire.



La première gare du *Témiscouata Railway Company* à Saint-Hilaire Le tronçon Edmundston-Connors du *Témiscouata Railway Com*pany a été inauguré en 1891. La gare de Saint-Hilaire, située sur ce

tronçon, fut la proie des flammes en 1916. Elle fut reconstruite, mais le service du télégraphe ne fut pas réinstallé.

gare. Une nouvelle gare fut donc construite en 1916.

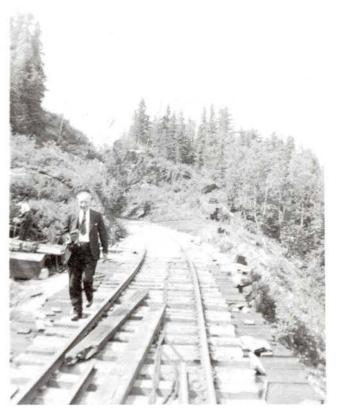
La gare du *Témiscouata Railway Company* s'appelait **Saint-Hilaire**, tandis que celle du Canadien National, située à peine quelques pieds plus bas, s'appelait **Albertine**, un nom que lui donnent toujours les cheminots d'aujourd'hui.

Un certain Tom Walsh était le surintendant du Témiscouata Railway Company. Il était le patron. De temps en temps, il faisait son inspection sur le réseau de la compagnie, qui était familièrement appelée "le Témis"...

Ma grand-mère manque un peu de mémoire pour me parler des fonctions d'agent de station et de contre-maître de section, mais la principale de ces fonctions était l'entretien de la voie entre Edmundston et Baker-Brook, soit une distance d'un peu moins de 20 kilomètres.

Sur cette distance, avec l'aide des "sessionnaires", il coupait les branches, déneigeait toutes les installations, désherbait la voie, remplaçait les traverses de bois usées ou brisées. Il avait sous son autorité, deux employés, deux "sessionnaires", ce qui lui valut le titre de contremaître de section.

Au moins une fois par jour, un train de marchandise faisait la navette entre Edmundston et Connors. Parfois, le train de marchandise pouvait compter jusqu'à quarante wagons. Il s'arrêtait seulement à Saint-Hilaire pour laisser ou prendre des wagons. La principale mar-



Tom Walsh sur la voie ferrée de son ex-compagnie

Tom Walsh était surintendant du *Témiscouata Railway Company* dans les années 30. A ce titre, il était le grand patron de cette compagnie de chemin de fer dans la région. Sur une photo faite vers 1953, on le voit se promener sur la voie ferrée de son ex-compagnie, la *Témiscouata Railway Company*, absorbée par le CN en 1949.



Le travail continu d'entretien des voies

La fonction de contremaître de section impliquait l'entretien continu des voies sur un tronçon donné. Durant la période étudiée, de 1930 à 1942, il y avait trois personnes assignées à la tâche d'entretenir le tronçon Edmundston-Baker-Brook de la *Témiscouata Railway Company*. En été, il leur fallait couper la végétation encombrante, en

hiver, déneiger les installations, en particulier les aiguillages permettant les changements de voie. En tout temps de l'année, il fallait aussi remplacer les traverses endommagées. À gauche, Louis Chassé, employé du **Témis**, travaille avec Andrew Long, son contremaître, vers 1940.

Tableau 1

De longues heures et de faibles salaires Comparaison des salaires et des heures de travail d'un contremaître avec le Témis et le CN à différentes périodes

Poste	Compagnie		Année
Contremaître de section		Témiscouata Railway Company	1930
	Salaire 1,10\$ par jour ou 11\$ par semaine		
	Horaire de 7 heures le matin à 18 heures		
		(10 heures/jour)	
	Semaine	6 jours de travail (60 heures/semaines)	
Contremaître de section		Témiscouata Railway Company	1941
	Salaire 1,60\$ par jour ou 16\$ par semaine		
	Horaire de 7 heures le matin à 18 heures		
		(10 heures/jour)	
	Semaine	6 jours de travail (60 heures/semaines)	
Contremaître de section Salaire 3,50		Canadian National Railway	1942
		0\$ par jour ou 31,50\$ par semaine	
	Horaire de 7 heures 30 le matin à 17 heures 30		
		(9 heures/jour)	
	Semaine	6 jours de travail (54 heures/semaines)	

chandise transportée était le bois, mais à Saint-Hilaire, on chargeait surtout des pommes de terre pour les expédier à l'extérieur.

Un train de marchandise nécessitait alors trois opérateurs, soit deux dans la locomotive et l'autre, le chef de train, dans le fourgon de queue.

Le Témiscouata Railway Company était un sérieux concurrent de l'Intercolonial Railway. Cela ne dura pas longtemps puisque le Transcontinental, aujourd'hui le Canadian National Railway ou le CN, construisit un chemin de fer entre 1911 et 1915. N'ayant jamais fait de profit, ni payé de dividendes aux actionnaires, les salaires des employés du Témiscouata Railway Company étaient très bas.

Un train de passagers faisait également la liaison Edmundston-Connors. À Saint-Hilaire, il s'arrêtait l'avant-midi en route vers Connors et le soir, il s'arrêtait de nouveau avant de continuer vers Edmundston. Ses arrêts en partant d'Edmundston étaient Saint-Hilaire, Baker-Brook, Clair, Pelletier's Mill et Connors.

Le triage de la poste se faisait dans le wagon de passagers. Pendant la période où Andrew Long était agent de station, c'était Damas Albert qui était postier à Saint-Hilaire. Il allait chercher le courrier au train de passagers du *Témiscouata Railway Company* à son passage l'avant-midi.

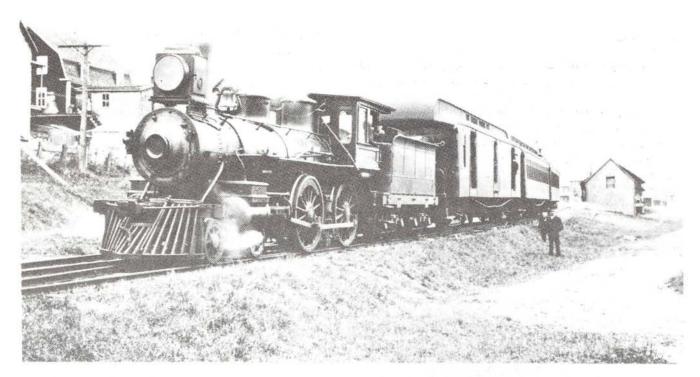
Quatre cheminots travaillaient à bord du train de passagers. Deux cheminots s'occupaient de la locomotive, un autre était chef de train, et l'autre était préposé à la vente et la perception des billets.

D'après mon informatrice, l'embarquement le plus massif que connut le gare de Saint-Hilaire entre 1930 et 1935, fut lors du mariage de Marie-Louise Lelief. Vingt-cinq personnes montèrent à bord pour aller à Rivière-du-Loup. Le service passagers fut abandonné par le **Témis** vers 1935.

La neige pouvait constituer un obstacle important à la circulation des trains pendant la saison froide. La plus grosse tempête de neige à s'abattre sur le Haut-Madawaska pendant cette période se produisit en 1932. Près de la gare de Saint-Hilaire, on raconte que la neige dépassait les poteaux du télégraphe.²

Il ne fallu pas moins de trois chasse-neige pour arriver à dégager la voie. La première **charrue**-comme disent les gens-étant restée en panne à Clair, on fit appel à une deuxième, puis-à une troisieme qui vint à la rescousse des deux autres jusqu'à Saint-Hilaire. Spectacle rare, l'on a pu voir trois **charrues** du *Témiscouata Railway Company* s'en retourner l'une à la suite de l'autre vers Edmundston.

En 1942, le Canadien National accorda la permission au *Témiscouata Railway Company* d'emprunter sa voie entre Edmundston et Baker-Brook. Cette situation rendait inutile le tronçon parallèle appartenant au **Témis** et cette compagnie décida de l'abandonner et de le démanteler. Une équipe de démantèlement y travailla toute une année vers 1942-43. Tout l'équipement dont



La Témiscouata Railway Company possédait cinq de ces locomotives
La technologie du chemin de fer des années 1930 incluait la locomotive à vapeur produite par chauffage au charbon. Il fallait deux opérateurs dans la locomotive. Suivant immédiatement la locomotive, le train comprenait toujours un wagon de combustible, et le convoi était

les "sessionnaires" se servaient sur ce tronçon fut envoyé de Saint-Hilaire à Rivière-du-Loup. Il y eut également un transfert des employés du *Témiscouata Railway Company* au Canadien National. Quant au contremaître de la section, Andrew Long, il devint malade et ne put travailler que peu de temps pour le CN.

toujours complété par le fourgon de queue où travaillait le chef de train. Dans la région du Haut-Madawaska, une locomotive comme celle-là pouvait tirer une quarantaine de wagons transportant surtout du bois. La photo montre l'une des cinq locomotives que possédait la *Témiscouata Railway Company*.

La gare du **Témis** fut mise en vente et Andrew Long l'acheta en 1942, pour la somme de sept cent vingt dollars (720\$). Les conditions de paiement sont également intéressantes; il paya au *Témiscouata Railway Company* dix dollars par mois pendant 6 ans. L'ex-gare est toujours debout en 1987, dans le village de Saint-Hilaire,



Plusieurs compagnies exploitent des voies parallèles

Vers 1912, Edmundston est devenue un carrefour ferroviaire important. Plusieurs compagnies de chemin de fer y ont des installations. Ici, la cour du National Transcontinental Railway, qui deviendra le CN un peu plus tard, et à droite, la voie de la Témiscouata Railway Company. Pendant quelques temps, les deux com-

pagnies exploiteront des gares distinctes à Saint-Hilaire (Albertine pour le CN) et des voies parallèles entre Edmundston et Baker-Brook. En 1942, la **Témiscouata Railway Company** obtient la permission d'utiliser les installations du CN, et en 1949, le CN absorbe complètement l'autre compagnie.

dans la rue Long.

Tous les employés du Témis et ceux du CN avaient droit à un laisser-passer sur tous les trains de passagers.

Enfin, en 1949, le Gouvernement Fédéral autorisa l'achat du **Témis** par le CN avec un dédommagement équivalant à la valeur en ferraille de l'équipement. Nous savons que depuis, certains tronçons furent démantelés et le service dans le Haut-Madawaska fut réduit ou

presqu'abondonné complètement par le CN.

La Revue de la Société historique du Madawaska, Volume VI, no 2, et Volume X nos 1-2.

Il est à noter que le télégraphe ne s'arrêtait plus à la gare de Saint-Hilaire; après l'incendie de 1916, le télégraphe n'avait pas été réinstallé dans cette gare.



La gare du Témiscouata

Cette gare était située sous le Pont Fournier -- avant la construction du pont. La photo date de vers 1895 et provient de la collection William Brebner, courtoisie du C.E.D.E.M.