

Un chemin de fer à Mont-Carmel

UN PROJET PANCANADIEN

Le chemin de fer a été au cœur de l'expansion économique du Canada depuis les années 1850. Le transcontinental (tronçon Monk) qui passait dans notre région au début du 20^e siècle faisait partie du district B et s'étendait de la frontière avec le Nouveau-Brunswick jusqu'à la rive sud du fleuve Saint-Laurent, près de Québec.

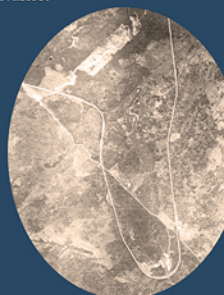
Les entrepreneurs pour la section du comté de Kamouraska ont été MM. P. et J.T. Davis et le coût total de la construction de cette section au 31 mars 1917 était de 56 556 766,90\$.

LE DÉBUT DES TRAVAUX

Les travaux du chemin de fer Transcontinental déburent en 1908 et à Mont-Carmel, c'est le curé du temps, l'abbé Olivier Martin, qui abat le premier arbre à la tête d'un groupe de paroissiens. Le premier train pour le transport du matériel passe en 1912 et celui des passagers et des marchandises l'année suivante.

UN PARCOURS SPÉCIAL

Il y a quelques années, les gens qui se rendaient au lac de l'Est devaient traverser la voie ferrée en trois endroits différents sur une courte distance, celle-ci formant un «s». Les cartes topographiques nous font constater que ce parcours sinueux était dû à la forte dénivellation dans la région et les industries forestières ayant des moulins à proximité ont été bien servies par cette présence accrue de la voie ferrée sur un même territoire.



Un tracé plutôt inusité
Archives de la Côte-du-Sud et du Collège de Sainte-Anne

UNE SUITE DE GARES

Un chapelet de gares et de stations se sont égrenées dans tout le Kamouraska. D'ouest en est se succédaient Lefebvre (Haut de Saint-Onésime), Holliday (Haut de Saint-Pacôme-Saint-Gabriel-Lalemant aujourd'hui), Bretagne, East Lake-Eatonville (Haut de Mont-Carmel), Rivière-Manie, Lippée (Haut de Saint-Bruno), Lapointe (Haut de Saint-Bruno), Picard (Haut de Sainte-Hélène), Pelletier (Haut de Saint-Alexandre), Saint-Éleuthère (Saint-Éleuthère).

C'EST LA GUERRE

La guerre 39-45 a eu aussi des répercussions du côté de la voie ferrée. Plusieurs soldats sont passés par chez nous pour se rendre à Halifax. Dans la même veine, en vue de contrer tout sabotage éventuel, le pont de Eatonville fut gardé sous surveillance pendant une partie de la guerre, successivement par Lionel Lavoie, Auguste Roussel, Robert Dumais et Lévi Gagné. De plus, Holliday connut sa «pump-woman» lors de cette période, en la personne de Marguerite (Margot) Marchand, fille de Pierre, en raison du manque d'effectifs masculins. À ce titre, elle était responsable des citernes nécessaires aux locomotives à vapeur.

UN DÉRAILLEMENT

Tôt le matin du 7 mars 1972 survient un déraillement sur le pont d'Eatonville. Ce sont quelque 43 wagons qui quittent la voie ferrée pour aller s'empiler dans la rivière du Loup. Les travailleurs sont au travail 24 heures sur 24 pendant cinq jours afin de permettre la reprise de la circulation ferroviaire. On ne dénombre aucun mort mais les pertes matérielles s'élèvent à six millions de dollars. Le froid aurait été à l'origine de ce déraillement, l'un des quatre à survenir au cours de la même semaine dans la province. Avec un peu d'attention, le promeneur peut encore apercevoir des vestiges de cet accident. Quelques années auparavant, en hiver également, un train de marchandises roulant direction ouest déraillait à Bretagne même. Un rail cassé à la traverse en aurait été la cause. Plusieurs wagons sortirent de la voie et auraient démolé la gare si elle avait encore été là.



Construction du tronçon Monk... la locomotive suit les travaux
Collection Jacques Saint-Pierre



Les travailleurs vivent au rythme des rails
Collection Mariette Saint-Pierre



La pelle Marion, l'indispensable amie du cheminot
Collection Louise Saint-Pierre



Le déraillement de 1972... plus de peur que de mal
Collection Florent Dumais

