

Les travailleurs de la voie

UNE CONSTRUCTION LABORIEUSE



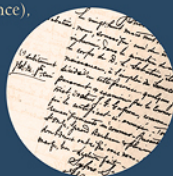
Le défrichement et la construction se font loin des habitations.
Collection Mariette-Saint-Pierre



Une équipe de la première heure. Joseph Lavoie, Joseph-E. Dumais, Émilien Bossé.
Collection Gilbert Dumais



Gilbert Dumais et Wilfrid Roussel avec leur découverte d'un passé révolu.
Collection Gilbert Dumais



Acte de décès de Sabatino di Luca
Archives paroissiales de Mont-Carmel



En attendant le train.
Collection privée

Les ouvriers, en partie des immigrants italiens, travaillent à la construction de la voie ferrée pour un salaire de 4,00\$ par jour. Tout se fait à l'aide de barre de fer (pince), pic, masse foreuse manuelle, pelle ronde, pelle carrée, wagonnet-tombereau basculant et pelle à vapeur. Il y eut environ 500 Italiens qui travaillèrent sur le Transcontinental entre Mont-Carmel et Sainte-Hélène. La personne inhumée en notre paroisse le 28 mars 1908 sous le nom de Sabatino di Luca faisait partie de ce groupe.

LES PRÉCURSEURS

Parmi les travailleurs de la première heure, nous retrouvons les Roméo Bard, Jean-Baptiste Saint-Onge, Joseph Lavoie, Ovide Jean, Étienne Dumais, Polydore Saint-Onge, Polydore Lévesque, Joseph-E. Dumais, Émilien Bossé et Alphonse Langelier. Le chemin de fer sera une affaire de famille ou plusieurs enfants suivront les traces de leur père.

LA VIE QUOTIDIENNE

Sans chemin carrossable au début, il fallait aller à tous les deux mois s'approvisionner au village pour les denrées non disponibles sur place. Il n'y avait cependant pas de problèmes pour la viande car le chevreuil abondait dans la région et les quelques animaux et produits de la petite ferme fournissaient le reste.

Tenue en 1938-39 chez Auguste Roussel, l'école de *Bretagne* eut ensuite la gare pour local de 1939 à 1942 puis l'office d'Eugène Lévesque situé près du camp de Paul Drapeau.

LE TRAVAIL DE TOUS LES JOURS

La journée commençait à 7 heures avec l'inspection de la voie ferrée sur toute la longueur de la section de 12 à 15 kilomètres pour se terminer de la même façon à 16 heures. Entre les deux, les nombreux travaux de réparation, d'amélioration, etc. remplissaient bien la journée. De plus, la «patrouille» se faisait à tour de rôle par les permanents le dimanche. Après 1950, la semaine de travail fut ramenée à cinq jours par semaine et la «patrouille» effectuée par l'équipe d'Estcourt. Dans le groupe, il y avait un assistant-contremaître ainsi que le contremaître. Hiérarchiquement parlant, il y avait également l'assistant-chef de voie ainsi que le chef de voie (roadmaster), ce dernier supervisant l'ensemble des opérations de Monk (Tourville) à Edmunston au début pour se restreindre au trajet Estcourt-Notre-Dame-du-Rosaire par la suite. Parmi les gens natis de la paroisse, nous pouvons nommer Robert Dumais qui occupa cette dernière fonction de 1964 à 1976.

LES ACTIVITÉS CESSENT

Le train connut son âge d'or mais aussi son déclin. L'ouverture de routes de plus en plus nombreuses facilita le transport routier aux dépens du ferroviaire et c'est ce qui amena la diminution progressive des effectifs avec une augmentation du territoire à couvrir. Avec le départ d'Antonio Antcl en 1977, l'équipe de *Bretagne* se composa alors de Florent Dumais, contremaître, ainsi que de Wilfrid Roussel, Henri Barbeau et Gilbert Dumais. En juin 1982, *Bretagne* connut sa fermeture définitive alors qu'il n'y avait plus que deux employés : André Bérubé, contremaître, et Gilbert Dumais, assistant-contremaître. Plus près de nous encore, on procéda à l'enlèvement de la voie ferrée en 1987. Une page d'histoire venait de se tourner.



Collection Gilbert Dumais