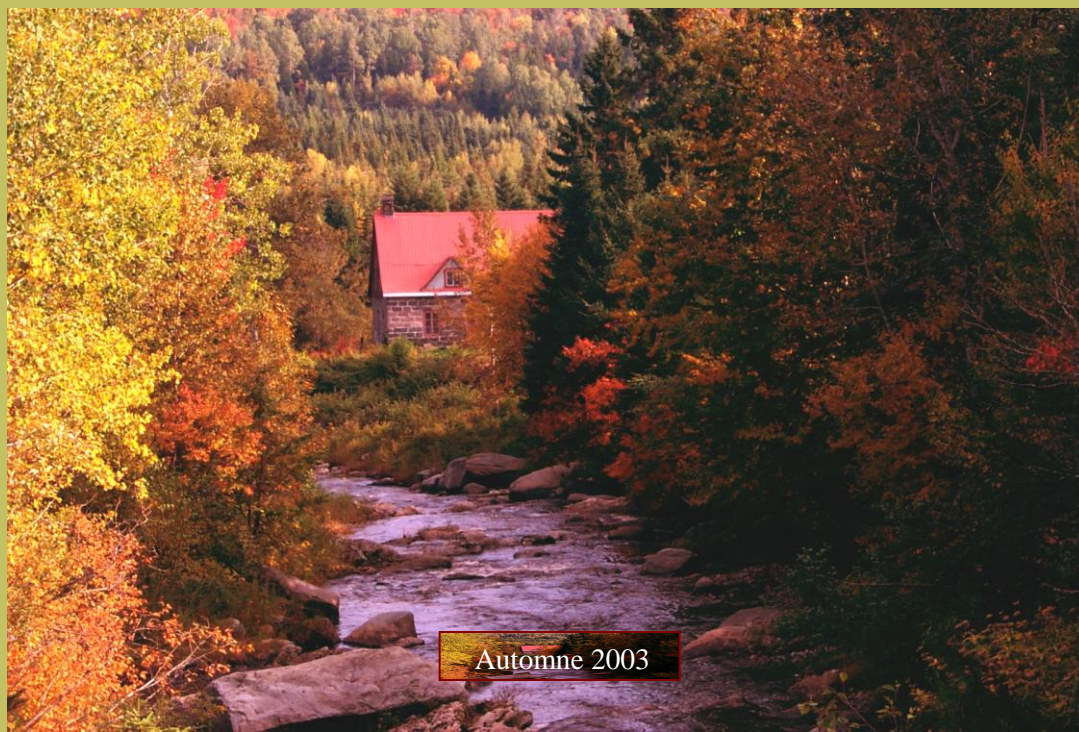


5 \$

# Au fil des ans

Bulletin de la Société historique de Bellechasse, Vol. 15, N° 4  
C.P. 100, Saint-Charles, GOR 2T0



Automne 2003



## Conseil d'administration de la Société historique de Bellechasse

Conrad Paré, président : **887-3238** conpar@globetrotter.net  
Christian Proulx, vice-président : **887-3652**  
Roger Patry, trésorier : **837-0899**  
André Beaudoin, secrétaire : **642-5343** abeaudoinshb@hotmail.com  
Léopold Duquettet : **887-3004** lduquette@megaquebec.com  
Monique Breteau, : **837-1901**  
Lise Fleury-Gosselin : **887-6030** fleuryl@globetrotter.net  
Réjean Bilodeau : **789- 3664**  
Paul St-Arnaud : **884-4128**

### Notre page couverture

Moulin Aubé, Saint-Nazaire, coll. André Beaudoin

### Notre photographie de fin de document

Église Saint-Nazaire sous la neige, coll. Cécile Audet- Fillion

### Membres honoraires

0019 Benoît Lacroix  
0003 Rosaire St-Pierre  
0006 André Beaudoin  
0008 Claude Lachance  
0016 Fernand Breton  
0038 Claudette Breton  
0033 Roger Patry



### Territoire de la Société historique de

**Bellechasse :** Armagh, Beaumont, Buckland, Honfleur, La Durantaye, Saint-Anselme, Saint-Camille, Saint-Charles, Sainte-Claire, Saint-Damien, Saint-Gervais, Saint-Henri, Saint-Lazare, Saint-Léon-de-Standon, Saint-Magloire, Saint-Malachie, Saint-Michel, Saint-Nazaire, Saint-Nérée, Saint-Philémon, Saint-Raphaël, Sainte-Sabine, Saint-Vallier.

**Responsable de la rédaction :** André Beaudoin, **Collaborateurs :** Charles-Henri-Bélanger, Roger Patry, Conrad Paré **Relecture :** Louise Bélanger. **Inscription et renouvellement :** Lise Fleury- Gosselin

Les textes publiés dans ce bulletin sont la responsabilité de leur auteur. Le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte. La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Sauf exception, *Au fil des ans* est publié quatre fois l'an. La Société historique de Bellechasse, incorporée en 1985, est membre de la **Fédération des sociétés d'histoire du Québec.**

Cotisation annuelle : **20 \$**

**Adresse postale :** C.P. 100, Saint-Charles, **GOR 2T0**

**Dépôt légal :** Bibliothèque nationale du Québec – Bibliothèque nationale du Canada

**Envoi de publication canadienne,** numéro de convention 04695

## Sommaire

Sommaire **2**

Mot de la rédaction **3**

Le chemin de fer en Bellechasse **4**

Les travailleurs du rail **18**

Maurice Aubin et les « gros chars» **20**

Far West en Bellechasse **22**

Au bout de ma rue **24**

Les archives photographiques de Bellechasse : Train, exil et romantisme **26**

Les expressions relatives au train **27**

Le petit train **28**

Mots codés **30**

Au fil des mois **31**

## Notre thème de fin d'année : le train en Bellechasse

### En voiture !



Mars 1940 : photographie prise à l'occasion du départ de l'abbé J.-E.Boucher, curé d'Armagh pour Saint-Pascal de Kamouraska.

## Mot de la rédaction

par André Beaudoin

### Notre patrimoine religieux et le Mouvement Desjardins

Dans une récente parution, nous avons abordé le problème de la préservation de notre patrimoine religieux. Il s'agit d'un sujet qui fera sans doute couler beaucoup d'encre au cours de la prochaine décennie. D'autant plus qu'en milieu rural, c'est autour du clocher que se sont développées des communautés originales et distinctes.



Si la pratique religieuse traditionnelle a considérablement diminué depuis quelques décennies, il reste que les Québécois demeurent attachés aux valeurs les plus fondamentales véhiculées par le christianisme. Entre autres, l'esprit de tolérance et l'esprit de solidarité. Et ce n'est pas un hasard si Alphonse Desjardins trouva une écoute attentive et un précieux allié auprès des éléments les plus progressistes du clergé de l'époque. L'Archevêque de Québec, Louis-Nazaire Bégin, se rendit jusqu'à Rome pour promouvoir la cause de Desjardins auprès de Pie X.

Un pionnier méconnu de ces années difficiles est d'ailleurs un prêtre : l'abbé Philibert Grondin. «L'abbé Grondin, principal collaborateur d'Alphonse Desjardins, signera 275 articles sur les caisses populaires dans le journal *La Vérité*, de 1909 à 1920, en plus d'être l'auteur du *Catéchisme des Caisses populaires*, qu'il publiera en 1910<sup>1</sup>.» Entre 1916 et 1920, il procédera à l'organisation de vingt caisses, dont celle de Saint-Nazaire.

Pendant les années difficiles de l'entre-deux-guerres, la gérance de cette modeste caisse sera assurée par le curé de la paroisse. Cette première tentative sera vaincue par la crise économique. Toutefois, ce n'est sans doute pas un hasard si une deuxième tentative, qui cette fois connaîtra avec les années un succès remarquable, verra le jour à la sacristie de l'église. Comme le disait récemment une résidente de ma paroisse, Mme Jeannette Roy : **l'église c'est le cœur de notre paroisse**. Et cette dame parlait en connaissance de cause puisque son époux, M. Daniel Corriveau avait entrepris les démarches qui avaient mené à la formation de cette seconde caisse Desjardins le 28 février 1964. Il allait d'ailleurs en être le premier président.

Comme historien amateur j'ajouterais aussi : **l'église, c'est le cœur de notre histoire**. À Saint-Nazaire comme dans toutes les paroisses de Bellechasse. Songeons par exemple à l'épisode de la porte de l'église de Beaumont sauvée miraculeusement du feu lors de la Conquête britannique. Songeons également à l'épisode des excommuniés de La Durantaye.

Paradoxe parmi tant d'autres dans l'histoire du Québec : si cent ans après de très modestes débuts, le Mouvement Desjardins présente une situation financière fort enviable, nos églises sont souvent, quant à elles, dans la dèche. Au point que leur entretien commence à présenter de sérieux maux de tête à leurs administrateurs. Il nous reste à espérer que les sociétaires et les dirigeants de nos caisses populaires se souviendront de l'époque où certaines **valeurs spirituelles** ont contribué à améliorer considérablement notre **confort matériel**.

<sup>1</sup> Pierre Poulin, *Histoire du Mouvement Desjardins*, 1990, tome 1, p.163.



# Le chemin de fer en Bellechasse

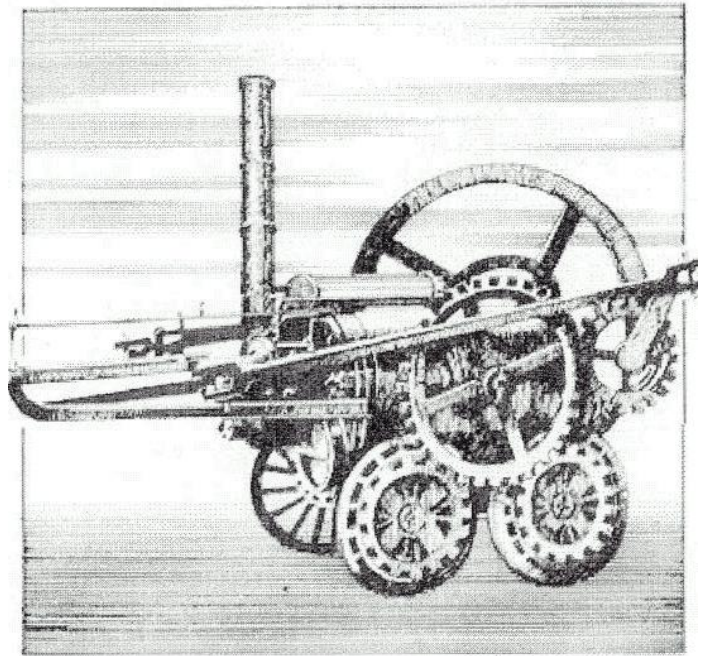
par Charles-Henri Bélanger

L'évolution industrielle ne progresse pas de façon uniforme : une décennie peut apporter à elle seule plus de changements que les deux ou trois siècles qui l'ont précédée. Le monde agricole n'est-il pas une illustration de cette réalité ? Les instruments aratoires utilisés en 1950 différaient-ils tellement de ceux de 1750 ? Pensons seulement aux charrues à mancherons, aux herses à dents, aux voitures à traction animale, à la manière de faire la traite, de nourrir le bétail.

Les trois voies ferrées qui ont traversé pendant 70 ans, de 1915 à 1985, le territoire occupé maintenant par Bellechasse, n'étaient somme toute que trois maillons d'immenses chaînes qui parcouraient le Canada en tous sens et d'un océan à l'autre. On ne peut s'expliquer la présence de ces trois voies dans Bellechasse, sans s'attarder un peu à ce qui s'est passé en Angleterre, aux États-Unis, à la grandeur du Canada au cours de la construction des chemins de fer. De 1915 à 1985, une seule de ces trois voies n'aurait-elle pas suffi ?

## LE MONDE

Pendant de nombreux siècles, les transports les plus rapides des hommes et des marchandises s'étaient effectués à la vitesse des chevaux et des voiliers. Et tout a commencé avec Denis Papin qui découvrit la force motrice de la vapeur d'eau en 1671, avec la machine à vapeur construite par James Watt en 1769, avec la participation de plusieurs ingénieurs qui ont travaillé à la mise au point des premières locomotives, et à rendre celles-ci de plus en plus performantes. On avait bien utilisé des rails de bois ou de fer, pour faciliter les déplacements par les chevaux, des chariots dans les mines et des tramways dans les villes, mais, avec la machine à vapeur, on avait enfin une source d'énergie libérée des caprices du vent et des cours d'eau ; des climats et des saisons. Avec la machine à vapeur, on avait enfin de l'énergie quasiment à volonté, quand on la voulait et là où on la voulait.



Le premier train de la ligne Liverpool - Manchester fut à la mesure des plus beaux rêves. Son fonctionnement, le volume des marchandises qu'il transportait et surtout l'apparition immédiate d'un important trafic voyageurs prouvèrent hors de tout doute que le chemin de fer était à l'époque, sans équivalent, comme moyen de transport sur de longues distances entre villes.

Cette machine à vapeur est donc à l'origine de la révolution industrielle qui s'est déroulée d'abord en Angleterre. Elle a vite animé l'industrie stationnaire : les filatures, les meuneries, les scieries., etc. Aux navires, elle a ajouté de la vitesse et aussi la possibilité de déterminer à l'avance la durée d'un voyage, ce qu'on ne pouvait pas prévoir avec le voilier. Aux déplacements terrestres, elle a apporté accélération et confort.

## LES ÉTATS-UNIS

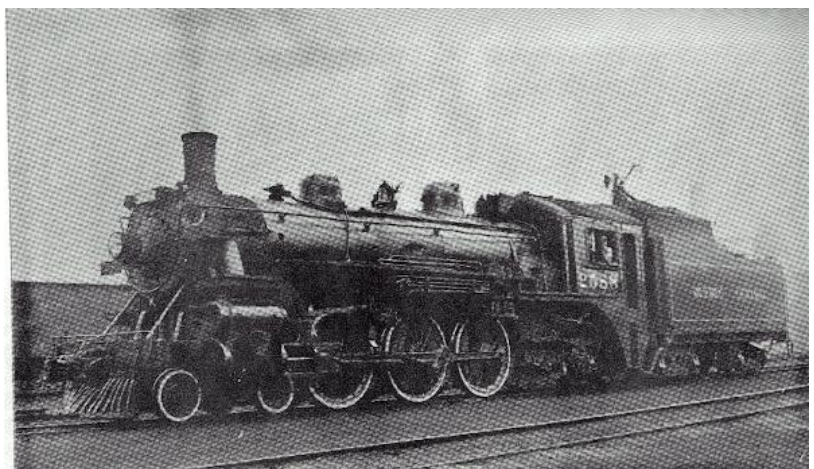
Voyant quel profit tirait l'Angleterre de la machine à vapeur dans l'évolution de son immense empire, les États-Uniens ont vite compris que cette source d'énergie était la découverte inespérée pour le développement de leurs très larges espaces, surtout pour leurs territoires de l'Ouest, situés au-delà du Mississipi. Grâce à cette machine que les ingénieurs anglais, américains, allemands et autres sauraient rendre de plus en plus performante, les ressources minières et forestières deviendraient facilement accessibles, les états américains déjà structurés et ceux qui étaient en devenir seraient plus facilement ouverts à l'exploitation agricole et au peuplement.

Bien vite, les États-Uniens disposèrent de milliers de kilomètres de voies ferrées et, comme la fixation des tarifs était chez eux laissée à l'entreprise privée et aux lois du marché, avec un minimum de supervision de l'État, de colossales fortunes furent vite érigées comme en font foi, par exemple, au Rhode Island, des dizaines de chalets-châteaux sur front de mer dont la richesse architecturale et ornementale dépasse ce que l'on peut imaginer de plus opulent. Certains architectes de renom se sont fait demander par des magnats des chemins de fer, « ce que l'on peut construire avec de l'argent ». Il en est résulté des bâtiments d'une quarantaine de pièces, un nombreux personnel de service, de généreuses fenestrations, de vastes escaliers en marbre, des murs couverts de tableaux et de fresques des plus grands peintres, des lustres, des dorures, des draperies et tant d'autres manifestations du génie associé à la richesse. Lors de la conception de certains de ces « chalets », entre autres, celui des Vanderbilt, on a même prévu une pièce différente pour chacun des repas : façon d'accompagner le soleil dans sa course quotidienne, de tirer le meilleur parti de sa présence vivifiante.

Ajoutons que les Américains ont aussi découvert la valeur militaire des chemins de fer. Lors de la guerre de Sécession, on dit que si les États du nord l'ont emporté sur les États confédérés, c'était parce qu'ils avaient plus long de lignes de chemin de fer que les États du sud pour le déplacement rapide des troupes. Ce conflit a aussi permis aux Américains de constater qu'ils avaient eu tort de ne pas uniformiser, d'un État à l'autre, les écartements entre les rails. Quand a commencé la guerre de Sécession, ils avaient quatre ou cinq écartements différents entre les rails. Il semble bien qu'avant cette guerre civile, on laissait à chacun des États décider à sa guise, en ce domaine.

## LE CANADA

En même temps, dans le Haut et le Bas-Canada, on construisait aussi des voies ferrées, mais pas au rythme de nos voisins du sud. L'effervescence américaine avait de quoi inquiéter nos dirigeants. Face aux Américains, les territoires qui deviendront le Canada, suite à la signature de la Confédération, paraissaient tragiquement sous-peuplés et



chaque jour plus vulnérables. Ce Canada dont on rêvait, qui devrait s'étendre d'un océan à l'autre, était-il possible sans une immigration massive ? sans ouvertures de larges territoires à l'agriculture ? sans véritables moyens de transport ? sans voies ferrées s'étendant d'un océan à l'autre ?

En 1867, le Canada se retrouvait avec seulement deux mille milles de voies ferrées situées en Ontario et au Québec. Trente-trois ans plus tard, en 1900, avec ses 19 000 milles de voies ferrées, le Canada possède par habitant plus de rails que tout autre pays. Tout a vraiment démarré après la signature de la Confédération par le Haut et le Bas-Canada, par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. La Colombie-Britannique a fait accélérer les choses. À l'invitation qui lui était offerte de faire partie de la Confédération, la Colombie-Britannique posa comme condition d'être reliée au reste du Canada au moyen d'un chemin de fer Montréal-Vancouver.

Le défi de rejoindre Vancouver fut confié à une compagnie privée, le Canadien Pacifique. Le CP devra traverser cette portion des territoires du Nord-Ouest qui deviendra plus tard les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta au moment de leur entrée dans la Confédération et, en plus, traverser les Rocheuses. Le Canada du temps a alors concédé à cette compagnie privée des subventions, des droits de passage et aussi de larges terrains de part et d'autre de la voie ferrée, terrains que le CP vendra plus tard à des immigrants venus pour la plupart de l'Europe-de-l'Est. On a traversé les Territoires du Nord-Ouest sans tenir compte du fait qu'on était sur des propriétés appartenant aux Métis, ce qui nous a valu l'affaire Riel dont le Québec garde un bien mauvais souvenir.

Ce même conflit avec les Métis a tout de même révélé que les chemins de fer étaient très efficaces pour le transport rapide des troupes et, qu'en plus, ils permettaient d'éviter de multiplier les cantonnements onéreux pour avoir partout des troupes disponibles. La traversée des Rocheuses, au moyen de la technologie en usage à ce moment-là, fut pénible et très coûteuse en argent et surtout en vies humaines. Comme explosif, on disposait de nitroglycérine liquide et très instable.

Dans le temps, pour les politiciens, il était peu question de conflits d'intérêt. Dans le but de se faire élire, il était tentant pour un candidat de former une nouvelle petite compagnie, de laisser miroiter la construction d'un tronçon de voie ferrée dont ses électeurs ressentaient un urgent besoin. Il était facile d'obtenir des subventions des gouvernements, mais les territoires étant peu peuplés, c'était tout un problème de faire en sorte qu'une nouvelle ligne devienne rentable. Ajoutons que ces petites compagnies entraient parfois en concurrence les unes avec les autres.

Le Canada s'est bien vite retrouvé avec plusieurs petites compagnies de chemin de fer déficitaires. On ne pouvait les abandonner toutes, plusieurs d'entre elles étaient nécessaires au développement de notre immense pays. On ne voulait pas non plus que le CP se construise un monopole et l'espace à couvrir était trop large pour n'avoir dans l'Ouest qu'une seule voie ferrée. De plus, les scientifiques avaient mis au point des espèces de céréales hâtives qui atteignaient la maturité loin au nord de la ligne du CP. Dans le temps, le camionnage n'existait pas. Au moyen de voitures à traction animale, il était impossible pour plusieurs producteurs agricoles de transporter ou de faire transporter leurs récoltes aux points de vente où les acheteurs étaient souvent des propriétaires de silos. Mais ce qui n'était pas rentable pour une compagnie privée comme le CP l'était peut-être pour l'État. Par exemple, la voie de service qui rejoint une dizaine de gros producteurs peut ne pas paraître rentable à première vue, mais elle facilite le peuplement du territoire. Sans cette voie de service, les investissements d'un certain nombre de nouveaux arrivés ne valent plus rien et ceux-ci doivent quitter la région avec leur famille dont le pays a tant besoin là où elle est.



On a d'abord fusionné quatre ou cinq compagnies importantes auxquelles on a donné le nom de Grand Tronc. Ensuite, au Grand Tronc, on a ajouté d'autres compagnies utiles, même si certaines d'entre elles faisaient difficilement leurs frais. À ce nouvel ensemble, on a donné le nom de Canadien National.

## Le Québec

Dans la province de Québec, la première voie ferrée, nous la devons surtout aux hommes d'affaires qui étaient marchands à Montréal au cours des années 1820-1830. Ceux-ci faisaient affaire avec les marchands de New York. Voici quel était leur itinéraire : Montréal--Laprairie : bateau ; Laprairie--Saint-Jean-sur-Richelieu: diligence ; Saint-Jean-sur-Richelieu -- tête du lac Champlain : bateau ; tête du lac Champlain--premier port de la rivière Hudson : diligence ; premier port de la rivière Hudson – New-York : bateau.

La route suivie par les diligences, de Laprairie à Saint-Jean, était située en terrain plat, argileux et mal drainé. Le printemps et en temps de pluie, on aurait dit une rivière de boue. Elle devenait très éprouvante pour les passagers de diligences et pour les attelages. Sur ce parcours d'environ dix-huit milles, on construisit ce qu'on appelait non pas un chemin de fer mais un chemin à lisses. Les rails étaient faits de bois de chêne sur lesquels était fixée une lisse de fer. Une telle voie coûtait très cher d'entretien. La température altérait le bois des rails et les bouts de lisses de fer avaient tendance à se recourber vers le haut et causer des dommages aux planchers des wagons. Cette voie fermait obligatoirement avec l'arrivée des premières gelées étant donné que son rôle consistait à transporter des passagers au port de mer de Saint-Jean-sur-Richelieu qui , à son tour,

cessait ses activités avec l'arrivée de la glace. Ce chemin de fer ne se réanimait qu'au printemps suivant, après la fonte des glaces.

*« Au cours de l'hiver 1877-1878, le Grand Tronc brûlera plus de 50 000 cordes de bois pour alimenter ses locomotives dans la seule division de l'est, entre Acton Vale et Saint-Pascal-de-Kamouraska. Les compagnies sont très strictes : pas de bois tordu ou nouveaux, rien que des arbres en croissance, avec leur écorce. Les seules essences permises sont le noyer, le chêne blanc, l'érable, le hêtre, le bouleau, le charme de Caroline, le mélèze, la pruche, le frêne blanc et l'orme liège. Cette prodigieuse demande contribuera fortement à décimer les forêts québécoises de feuillus nobles. Aussi, le déclin de l'approvisionnement fera bientôt adopter le charbon. Ce dernier présente l'avantage d'exiger jusqu'à quatre fois moins d'espace d'entreposage, ce qui réduit le nombre d'arrêts obligatoires. » REFORD, Alexandre. Au rythme du train 1859 - 1970, p.166.*

Notons que les premières locomotives de ce tronçon de route, tiraient leur énergie de la vapeur obtenue par la combustion du bois et que ça en prenait beaucoup. La première locomotive, on l'avait achetée en Angleterre et en pièces détachées. Un ingénieur de la compagnie vendeuse était venu la monter. Quand vint le temps de l'essayer pour vrai, on fit tout un battage publicitaire pour que le plus de gens possible viennent admirer en marche cette merveille. On se mit à la chauffer en l'alimentant de bois.

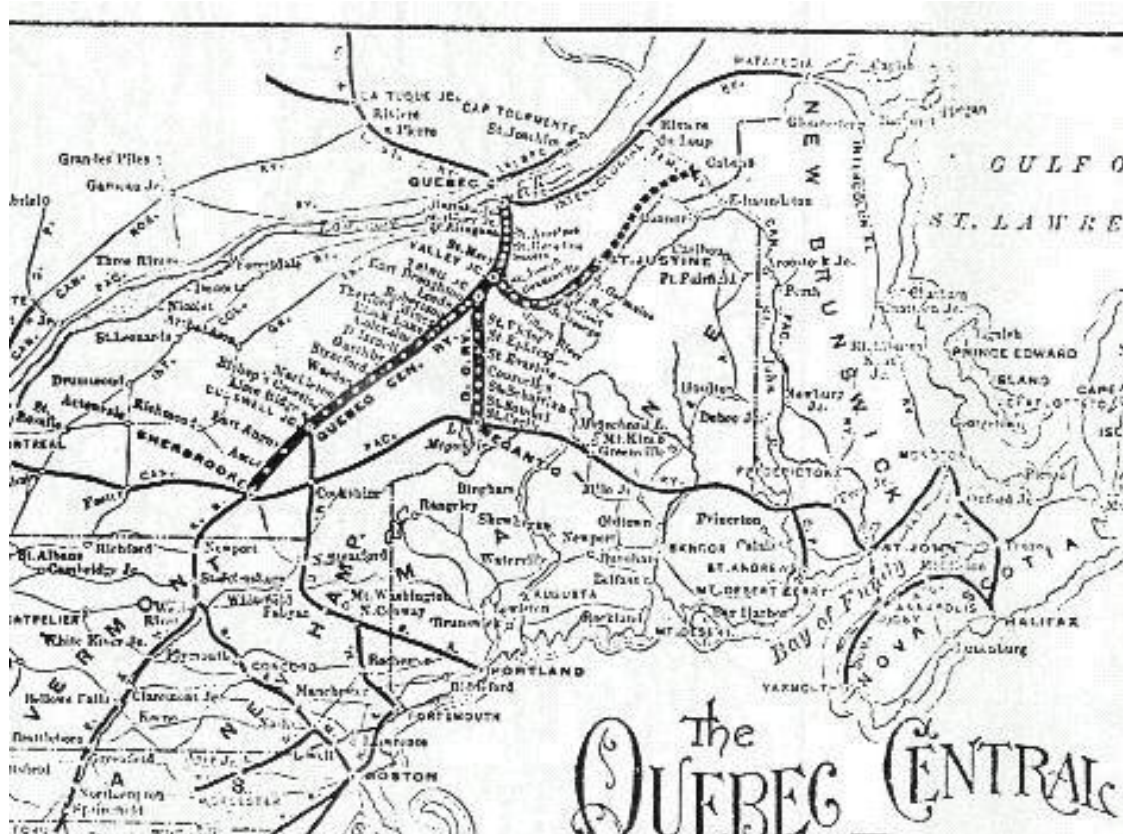
Quand on crut suffisante la pression de la vapeur, on enleva les panneaux mis en place autour de la machine dans le but de ménager l'effet de surprise et on embraya les mécanismes. Il se produisit un léger tremblement semblable à un frisson, un léger soupir et plus rien. Les opérateurs eurent beau tout vérifier et réessayer, il ne se passait rien. Les spectateurs ne ménageaient pas les sarcasmes. On fit venir un expert. À son

tour, après avoir tout vérifié, il constata que cette locomotive n'avait rien d'anormal. Il dit tout simplement : « Donnez-lui plus de bois ! »

Le sud-est de la province de Québec eut sa large part de voies ferrées, surtout grâce aux embranchements du Québec Central. En passant par Vallée-Jonction, Tring-Jonction, Thetford Mines et Sherbrooke, un embranchement se rendait aux lignes, les traversait et se dirigeait vers Newport, Rhode Island, sur l'Atlantique. Pour les marchands de Montréal, le plus simple n'était-il pas de se procurer à Portland, Boston, Newport, New York quatre villes qui disposaient d'un port ouvert sur l'Atlantique douze mois par année, la marchandise européenne dont ils avaient besoin pour accommoder leur clientèle ? Un volet du QC se dirigeait vers Lac-Mégantic, un autre vers Lac-Frontière.

Notons enfin que les toutes premières sections de voies ferrées du sud de Montréal ont servi au transport de prisonniers « Patriotes » au cours de la guerre 37-38 et de plus, craignant une invasion américaine on avait donné à nos rails un écartement différent de celui des lignes américaines. La ligne canadienne qui rejoignait la frontière Canada-États-Unis avait des rails dont l'écartement était de cinq pieds et six pouces et rejoignait une ligne américaine dont l'écartement entre les rails était de quatre pieds et huit pouces et demi.

**LE COMTÉ DE BELLECHASSE**



**THE QUÉBEC CENTRAL RAILWAY** Carte parue dans les journaux à des fins de publicité vers 1920, à remarquer la ligne projetée vers Cabano. De plus à Dudswell Junction, on aperçoit le tronçon du MEC (Hereford Ry) allant de Lime Ridge vers Portland. (Coll. Carette.)

Comme nous l'avons dit plus haut, pendant 70 ans, de 1915 à 1985, trois voies ferrées ont traversé le comté de Bellechasse. Avant 1860, année d'inauguration de la ligne du bas du comté, les moyens de communications avaient bien peu évolué depuis le Régime français. Avec un fleuve gelé pendant cinq mois et des chevaux qui pouvaient difficilement faire un aller-retour à plus d'une dizaine de milles, l'hiver surtout, c'était pratiquement la paralysie.

### **La voie ferrée du haut de Bellechasse (Sainte-Germaine-Saint-Camille)**

À prime abord, pour deux raisons, le Québec Central avait à ce moment-là du « vent dans les voiles ». L'embranchement qui allait de Tring-Jonction à Lac-Mégantic fut le point de départ d'un important développement agricole et du commerce du bois. Cet embranchement fut rentable au point de renflouer le QC et lui aider à améliorer son service. Au même moment, les mines



d'amiante (laine de roche) de Thetford Mines devenaient de plus en plus importantes sur le plan mondial. On pouvait s'attendre à de très importants contrats dans le domaine des transports.

Suite aux succès financiers remportés dans la région de Mégantic, le QC décida de faciliter l'accès aux forêts du sud des comtés de la Beauce, de Dorchester et de Bellechasse. On demanda à des arpenteurs et à des agronomes de parcourir ces territoires peu développés, de repérer les espaces les plus propices à l'agriculture et au peuplement. « On prolongea donc l'embranchement de La Chaudière pour arriver au confluent nord de la rivière Famine, à Saint-Georges de Beauce. À ce moment-là, on visait à rejoindre une autre compagnie de chemin de fer, celle de Témiscouata, et on prévoyait une jonction à Cabano. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

Il y avait de sérieuses raisons de rejoindre cette ligne. Elle permettait l'exploitation forestière de tout le sud-est du Québec et on pouvait aussi exploiter une partie du Nouveau-Brunswick en achetant la petite compagnie de Témiscouata. Mais il y avait une autre raison de pousser le QC à se diriger vers Cabano. À cette époque, le président du QC à Sherbrooke était le vice-président du chemin de fer de Témiscouata. Coïncidence ? Bien sûr que non, on prévint tous les coups d'avance afin de mettre la main sur la ligne de Témiscouata. En réalisant cette jonction, le QC serait en tête sur toutes les compagnies ferroviaires du Québec avec son service voyageur indispensable et ses ressources naturelles à portée du tracé. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

Il fallait absolument suivre la rivière Famine dont le delta était près de Saint-Georges afin de pouvoir effectuer un raccordement à Cabano. Le terrain à franchir se trouvait en plein dans la chaîne des Appalaches. Le terrain n'était pas de tout repos. Cette région est loin d'être plane.

« On commença la construction de la ligne dès le début de 1909. On fonda Sainte-Germaine et on y arrêta les travaux pour l'année. Il est à noter que le premier train à entrer au village de Sainte-Germaine arriva le 15 décembre 1909 et que la gare fut construite durant l'été de 1910. On atteignit enfin Sainte-Sabine en 1911. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

À cette époque, la rivalité ou plutôt la concurrence entre les chemins de fer se faisait sentir très fortement. Il fallait posséder le plus grand réseau pour pouvoir être le plus important. C'est à ce moment que plusieurs compagnies décidèrent de céder l'exploitation de leur ligne à des plus grosses afin d'en retirer le profit maximum. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

Au nord, le Québec Central était en concurrence avec L'Intercolonial et Le Grand Tronc tandis qu'au sud, il y avait le Pacifique Canadien et Le Grand Tronc. Le Grand Tronc, à cette époque, éprouvait de sérieux problèmes financiers. On sait que plus tard dans l'histoire, il constitua une part importante dans la future compagnie qui prendra le nom de Canadien National. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

Le CP s'intéressa le premier à la location du QC. Le 2 octobre 1912, le QC prit la décision de tout louer au CP, location prenant effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1913. L'actif du QC serait loué au PC pour 999 ans. Le QC se réservait le droit de conserver son nom et son administration distincte en possédant son siège social à Sherbrooke. On peut enfin dire que le QC devient vraiment canadien qu'à partir de 1913 puisque son siège social avait été à Londres depuis 1875, détenu alors par des capitaux anglais. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

Laissant la planification de la ligne entre les mains du CP, on n'avait plus le goût d'atteindre Cabano afin de s'approprier une part des lignes au Nouveau-Brunswick, puisque déjà le CP, lui, en possédait une grande partie. On revit les plans en conséquence et on décida de continuer la ligne en parcourant le plus possible un trajet offrant le moins d'accidents de terrain, ce qui permit d'atteindre en 1913 Saint-Camille et deux ans plus tard, un endroit où le terrain commençait à devenir plus abrupt, le lac Frontière. » ( *L'Épopée du Québec Central*, Marc-D Carette)

### **La voie ferrée du plateau ( Saint-Malachie - Armagh)**

Elle allait de Saint-Isidore à Pelletier-Station (subdivision Monk) en passant par Saint-Anselme, Sainte-Claire, Saint-Malachie, Abénakis, Saint-Damien, Saint-Nérée, Armagh. Elle avait été construite au cours des années 1907 à 1915 par Transcontinental. Elle était longue de 226 Km, elle appartenait au CN lors de son démantèlement en 1985.



Comme celle du haut du comté de Bellechasse, elle avait surtout été construite pour faciliter l'exploitation des ressources forestières, le développement de l'agriculture et favoriser le peuplement. Ces deux lignes ont beaucoup servi à la récolte du bois et à son acheminement vers

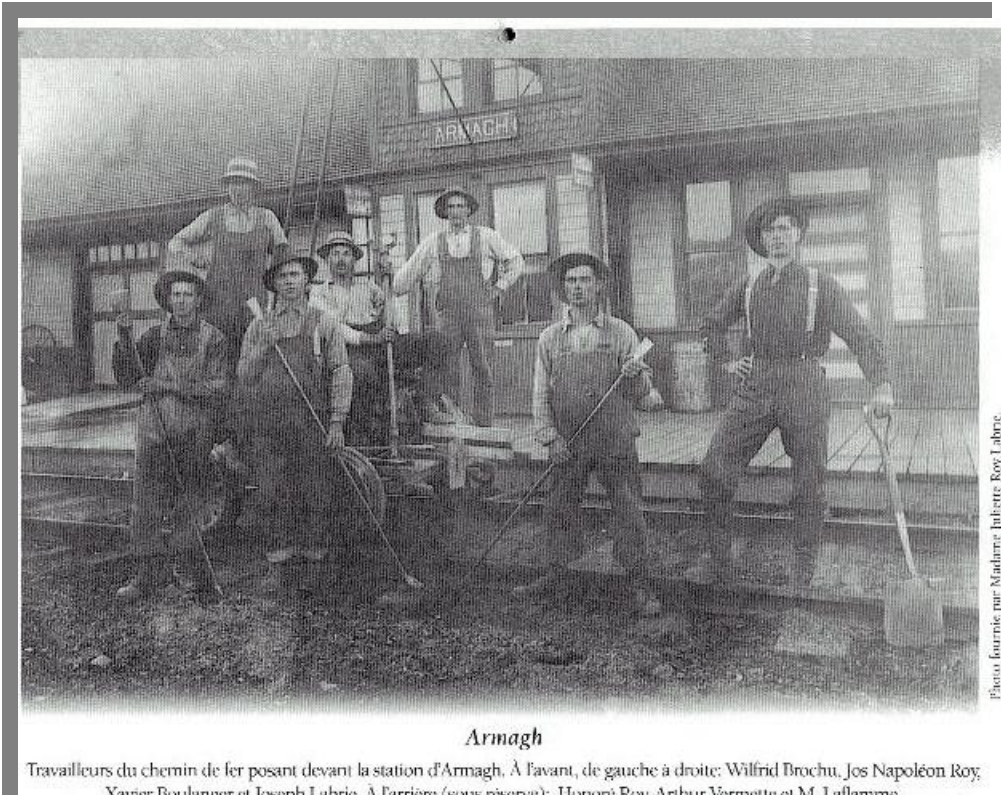


Photo fournie par Maudette, Fabrice, Roy, Labrie.

**Armagh**

Travailleurs du chemin de fer posant devant la station d'Armagh. À l'avant, de gauche à droite: Wilfrid Brochu, Jos Napoléon Roy, Xavier Boulanger et Joseph Labrie. À l'arrière (sous réserve): Honoré Roy, Arthur Vermette et M. Tallamme.

les moulins de Windsor Mills et d'East Angus. Il semble bien qu'elles n'aient pas répondu tout à fait aux attentes de leurs promoteurs. Elles auraient trop facilité l'émigration des nôtres aux États-Unis.

Du fleuve à la frontière, six paroisses et trois lignes : par exemple, la ligne d'en bas desservait surtout Saint-Vallier et Saint-Raphaël ; celle du plateau, Armagh et Saint-Philémon ; celle du haut, Saint-Magloire et Saint-Camille-de-Lellis. Il en était de même au-dessus de Saint-Michel et de Beaumont. Au-dessus de Saint-Henri, la situation se présentait un peu différemment. Règle générale, les tracés ont été pensés dans le but évident de desservir le mieux possible les paroisses situées le long des parcours.

**La voie ferrée du bas du comté ( Saint-Charles - La Durantaye - Saint-Vallier)**

La ligne du bas du comté va de Montréal à Rivière-du-Loup. Elle est fonctionnelle depuis 1860. Elle a précédé de plus de cinquante ans la ligne du plateau et celle qui passe près de la frontière Canada-États-Unis. Elle prêtait passage au « petit-train » qu'on appelait le Marquette « le petit-train » dont parle Benoît Lacroix dans un volume dont il est l'auteur qui, chaque jour, faisait le voyage aller-retour de Rivière-du-Loup à Charny.

Et puis d'autres trains aux noms tellement évocateurs de l'évasion : L'Océan Limité qui passait dans la nuit ; l'Express Maritime et le « scotian 59-60 » (59, le descendant ; 60, le montant.). Ajoutons que les voies ferrées ont facilité dans Bellechasse l'implantation de coopératives



agricoles à proximité de chacune de leurs gares et que ces coopératives ont été de véritables écoles de formation pour les cultivateurs en ce qui concerne l'achat de ce dont ils avaient besoin et la vente de leurs produits.

Sur cette voie du bas du comté, comme ailleurs, la présence de la gare a tantôt participé à l'animation d'un village déjà existant comme à Saint-Charles ; tantôt elle a créé un deuxième village comme à Saint-Vallier ; tantôt encore elle a beaucoup contribué à l'édification d'une nouvelle paroisse comme La Durantaye.

En 1939, le Canada venait de déclarer la guerre à l'Allemagne, lorsqu'en 48 heures seulement, toute une division de l'armée canadienne fut transportée à Halifax par la voie ferrée du plateau et celle du bas du comté. Le Pacifique Canadien ne pouvait en transporter dû au fait qu'il passait par le Maine pour rejoindre Fredericton et que les États-Unis, à ce moment-là, n'avaient pas encore déclaré la guerre à l'Allemagne. Ces deux lignes du versant nord des Appalaches ont servi tout le temps de la guerre au transport de troupes. Ceux d'entre nous qui étaient enfants à ce moment-là se souviennent de ces trains bondés de soldats, de notre si belle jeunesse, qui faisaient halte ici et là pour ravitailler les locomotives en eau et en charbon. Ils devaient bien être conscients des dangers vers lesquels ils allaient. Pourtant aux fenêtres à demi ouvertes des wagons-passagers, on voyait, on entendait ces jeunes hommes, enjoués et blagueurs.

## **LA GARE DE SAINT-VALLIER**

### **La gare et la vie à la station de Saint-Vallier**

Avant 1860, quand devint opérationnelle la voie ferrée qui allait de Montréal à Rivière-du-Loup, en longeant le fleuve de plus ou moins près, les moyens de transport terrestres étaient pratiquement ce qu'ils étaient deux cents ans auparavant. Ils étaient aussi accommodants que le cheval, à la mesure de ce que celui-ci pouvait parcourir.

« La gare : Lieu d'activité fébrile, il n'était pas rare de voir une quarantaine de voitures à chevaux venus des paroisses environnantes : Berthier, Saint-François, Saint-Raphaël et Saint-Michel. C'était un lieu de rencontre à l'époque des trains à vapeur. » (**Propos recueillis par Jean-Louis Latulippe.**)

« Des paroissiens de Saint-Vallier, de Berthier-sur-Mer, de Saint-François, de Saint-Raphaël ou de Saint-Michel venaient y attendre leurs parents et amis et, en même temps, y quérir les marchandises dont ils avaient passé commande. Au moment privilégié de l'arrivée postier, les postillons des environs s'empressaient de trouver leurs « sacs à malle », avant d'embarquer quelques passagers et de retourner à leur bureau de poste local. »

Jusqu'aux alentours de 1950, les trains employaient 24 à 25 personnes à Saint-Vallier. »

« Le père » Ernest Aubé était employé du CN, à titre de contremaître sur une équipe d'entretien. »

« La nuit, il passait jusqu'à quatre trains passagers, les Océan Limité. Il y avait aussi « le petit-train » qu'on appelait le Marquette qui, chaque jour, faisait l'aller retour Charny -Rivière-du-Loup.» (**Témoignage de Edmond Aubé et Suzanne Cadrin**)

« L'église, on la voulait à la Station parce que, dans le temps, c'était là le cœur de Saint-Vallier, c'était le point central où tout se passait...C'était même là qu'est débarqué tout le matériel devant servir à la construction du chemin de fer d'Armagh. » (**Témoignage de Numa Gosselin**)

« Après l'incendie de la deuxième église, le 25 janvier 1931, quand vint le moment de la construction de la troisième église, les gens du village et ceux du Rocher se disputèrent le lieu de son érection. Ceux du Rocher prétendaient que le temple devait être reconstruit plus au sud puisque les activités de la paroisse étaient de beaucoup plus importantes autour de la station qu'au village même. Les gens du village eurent cependant gain de cause. Le choix du site fut la source d'une dispute conduisant à un schisme. Les protestants apparurent alors à Saint-Vallier. » (**Témoignage de Paul-Émile Roy, M.D.**)

« La gare était en outre le lieu de convergence à l'origine de grands projets, comme la construction du Transcontinental, des barrages à Saint-Raphaël sur la Rivière-du-Sud et d'un autre en amont du village d'Armagh.

Lors du pavage du chemin du Roi, entre Lévis et Saint-Anne-de-la-Pocatière, l'entrepôt du Canadien National servit de point de ralliement et on y installa une chaudière pour chauffer le goudron. »

Déjà le chemin de fer permettait à l'industrie laitière de prospérer, car certains agriculteurs avaient des ententes de livraison de lait avec les laiteries de Québec.

Cette partie de Saint-Vallier, appelée la Station, avait une vie fort mouvementée due aux nombreux commerces qui y avaient feu et lieu. Ainsi y avait-il deux magasins généraux, une boulangerie, un hôtel, un bureau d'enregistrement, un bureau de poste, une coopérative et une école, etc.». (**De Mémoire, Saint-Vallier de Bellechasse, monographie paroissiale**)

« Le public de Bellechasse n'a pas droit de voyager sur l'Express maritime; pourtant Saint-Vallier est une station importante... Une population de près de dix mille âmes est obligée de voyager par cette station ; il serait juste et raisonnable que l'Express Maritime arrête prendre et laisser les passagers. » (**Le Soleil, le 21 mars 1914**)

**L'abattoir :** « En 1914, on inaugurait la première coopérative de l'industrie du bacon, en même temps qu'on ouvrait l'abattoir. Le gouvernement provincial avait nommé un expert danois, un certain Hansen pour s'occuper de la bonne marche de l'entreprise. Le député Galipeau avait encouragé ses électeurs de Bellechasse à mettre leur confiance dans cette nouvelle industrie donnant pour exemple les coopératives de fabrication de beurre, de fromage et de tabac. » (**La première coopérative de l'industrie du bacon, p.110**)

Une nombreuse assemblée de cultivateurs de presque toutes les paroisses du comté de Bellechasse a été convoquée, un dimanche, pour entendre les autorités du département de l'agriculture de Québec, accompagnés d'experts, traiter de l'industrie du bacon. Cette industrie nouvelle recevait de la part du gouvernement, toute la plus sérieuse et la plus efficace attention. Un expert danois, M. Hansen, a été nommé pour donner une conférence sur le sujet. Nos lecteurs connaissent suffisamment l'expérience et les connaissances, en même temps que les succès passés de cet expert pour que nous nous dispensions de le présenter de nouveau. [...] » (**Le Soleil, 19 juillet 1914**)

## Nous sommes en 1920

**Vous demeurez dans l'une de ces municipalités, quel itinéraire suivrez- vous pour vous rendre à Lévis ou bien à Québec ?**

	- Lac-Frontière		- Armagh
	- Daaquam		- Saint-Nérée
	- Saint-Camille-de-Lellis		- Saint-Damien
	- Sainte-Sabine		- Abénakis
	- Sainte-Justine		- Saint-Malachie
	- Sainte-Germaine-du-Lac-Etchemin		- Sainte-Claire
	- Sainte-Rose-de-Watford		- Saint-Anselme
	- Morisset Station		- Saint-Isidore
Durée du	- Saint-Georges-de-Beauce	Durée du	- Cantin
voyage	- Beauceville	voyage	- Sainte-Foy
<b>3 ½ heures</b>	- Saint-Joseph-de-Beauce	<b>2 heures</b>	- Cap-Rouge
	- Vallée-Jonction		- <b>Québec</b>
	- Sainte-Marie-de-Beauce		
	- Scott-Jonction		
	- Sainte-Hénédine-de-Dorchester		
	- Saint-Anselme		
	- Saint-Henri		
	- Carrier Jonction		
	- Harlaka		
	- <b>Lévis</b> -		
	- <b>Québec</b> : traversier Lévis-Québec ( traversée comprise dans le prix du billet)		

La première coopérative favorisant le développement de cette industrie sera assurément à Saint-Vallier et intéressera tout le comté de Bellechasse. »

[...] Bon succès, Messieurs les cultivateurs de Bellechasse. » (*Le Soleil*, 19 juillet 1914)

En 1938 fut fondée une coopérative agricole qui est encore en opération après avoir largement contribué pendant plusieurs décennies à la prospérité des producteurs agricoles de Saint-Vallier et des paroisses voisines.

« La demande en mariage de Flora Lemieux s'est faite par télégraphe à la Station de Saint-Vallier. Zéphirin Lemieux, gardien du phare de l'île d'Anticosti, donna à Albert Blouin la main de sa fille Flora. Albert Blouin tomba éperdument amoureux de Flora, en visite chez des parents, en 1919. Il est à noter que Flora Lemieux fut la dernière personne à entendre le S.O.S. du Titanic (en morse). » (*Tant d'histoires à s'raconter...*)

Avec le temps chacune des paroisses traversées par la ligne Rivière-du-Loup- Montréal, finit par avoir sa gare. Celle de Saint-Michel a été placée au quatrième rang qui fait maintenant partie de La Durantaye devenue paroisse en 1910 et Saint-François eut aussi sa gare.

De nouveaux services s'ajoutaient. On s'habitua à tirer profit du chemin de fer. La construction des gares de La Durantaye et de Saint-François n'a pas tellement altéré le bon fonctionnement à la gare de Saint-Vallier qui a eu le réservoir d'eau et la tour à charbon qui obligeaient chacun des trains à vapeur de s'arrêter. La gare de Saint-Vallier a aussi desservi Saint-Raphaël, une des paroisses les plus peuplées du comté.

### **Localisation de l'église**

Au départ, à Saint-Vallier, les paroissiens du bord de l'eau étaient avantagés par rapport à ceux des rangs. Ils avaient le fleuve pour se déplacer au moyen d'embarcations légères ou au moyen de barques à fond plat. Ensuite un quai fut construit qui a facilité encore plus la vie des gens du bord de l'eau. Ajoutons à cela trois moulins à vent qui furent déjà opérationnels au premier rang de Saint-Vallier.

Lors de l'incendie de la deuxième église de Saint-Vallier, le 25 janvier 1931, le chemin de fer passait au deuxième rang depuis 1860, un deuxième village s'était pratiquement formé à la station et les moulins à vent du bord de l'eau avaient été remplacés par deux moulins à eau situés l'un dans le rang du Rocher, chez Jos Fontaine et l'autre, le moulin à farine d'Émile Blouin était situé au Petit-Canton, un peu en haut de la station.

À cela ajoutons que les terres à bois des paroissiens du premier rang étaient situées entre le haut des terres du deuxième rang et le bas des terres du troisième rang. En somme, les cultivateurs du bord de l'eau devaient monter au deuxième rang pour avoir accès à la plupart des services. Avant l'ouverture des routes en hiver, c'était un va et vient continu des gens du premier rang, dans la montée de la station.

Cette brève recherche essaie de rendre compte de l'importance des chemins de fer dans Bellechasse en faisant état des services qu'ils ont rendus à partir de 1860 pour le bas du comté et à partir d'environ 1915 pour les deux autres lignes.

Bien des aspects n'ont été qu'effleurés. Pensons aux emplois créés par les compagnies de chemin de fer : la formation des employés, la discipline professionnelle, les bons salaires pour le temps, les fonctions de prestige, etc. Il serait intéressant de savoir à quel prix les cultivateurs ou les propriétaires de terres à bois ont vendu aux compagnies les terrains dont elles avaient besoin pour passer une ligne ? Nous n'avons parlé que des avantages apportés par les voies ferrées. N'y avait-il pas aussi certains inconvénients tels le morcellement des fermes, les dangers d'accidents, les passages à niveau, l'obligation de clôturer, etc.

Plus d'un historien nous a parlé de l'épopée des chemins de fer. Au mot épopée, Le Petit Larousse nous donne, entre autres acceptions, suite d'actions réelles, mais très extraordinaires ou héroïques. En parcourant l'histoire de nos chemins de fer, nos grands-parents, nos arrière-grands-parents prennent figure de géants. On les voit percer les forêts les plus denses, jeter des ponts sur les cours d'eau les moins hospitaliers, niveler des collines, combler des vallées, abattre des flancs de montagnes, ériger des emprises sur de nombreux et profonds marécages.

L'histoire des chemins de fer dans Bellechasse, un beau grand sujet. Souhaitons que cette lecture donne à certains le goût de pousser plus avant notre recherche.



Collision frontale survenue le, 19 janvier 1952 aux Abénakis. Un train était en attente, un autre en mouvement. On déplora quatre pertes de vie, tous employés du chemin de fer. Coll. : Adrien D'Astous

### Bibliographie

- CARETTE Marc-D. *L'Épopée du Québec Central, achevé d'imprimer, janvier 1985, Beauce Ltée, Ste-Marie, janvier 1985, 178 p.*
- CINQ-MARS, François. *L'avènement du premier chemin de fer au Canada, Saint-Jean - Laprairie 1836, Saint-Jean-sur-Richelieu, 1986, Éditions Mille Roches, 224 p.*
- CÔTÉ, Martine, Diane SAINT-PIERRE, Jacques SAINT-PIERRE, Yves HÉBERT, sous la direction de Alain LABERGE. *Histoire de la Côte-du-Sud*, Coll., Les régions du Québec, IQRC, 1979, Montmagny novembre 1993, 647 p.
- *De Mémoire, Saint-Vallier de Bellechasse*, comité de réalisation. : Janine Émond-Cadrin, Yolande Tanguay, Reynald Blouin, Jean-Louis Latulippe, Jules-André Corriveau,- Jean-Marc Corriveau, 1988, Ateliers Marquis, 1988, 230 pages.
- FREEMAN ALLEN, Geoffrey. *L'Épopée du train, de la vapeur au TGV*, Paris, Éditions Atlas, , 1984, 304 p.
- GOSSELIN, Jean. *Cheminots, qui êtes vous ?* L'Imprimerie des Chutes inc., Charny, Qué.
- Gosselin, Jean. O.S. Charny, *Le train au cœur du développement de Charny*, Les Éditions Mikado, Enr. 2000, 260 p.
- GRÉGOIRE, Jean-Guy. *Lac-Frontière, Lac-des-Anglais, 1919 - 1999, Scieries..., Commerces..., Sports...*Édition copie de la Capitale, juillet 1999, 395 p.
- Le Bercail, *Québec Central Railway*. Bulletin de la Société généalogique et d'histoire de la région de Thetford Mines, Thetford Mines, avril 2002, Vol 11, no 1, 80 p.
- MACKAY, Donald. *L'histoire du CN*, Traduction de *The People's railway*, par Claude Fafard et Normand Paiement, en collaboration avec Patricia Juste., Les Éditions de l'Homme, 1992, 478 p.

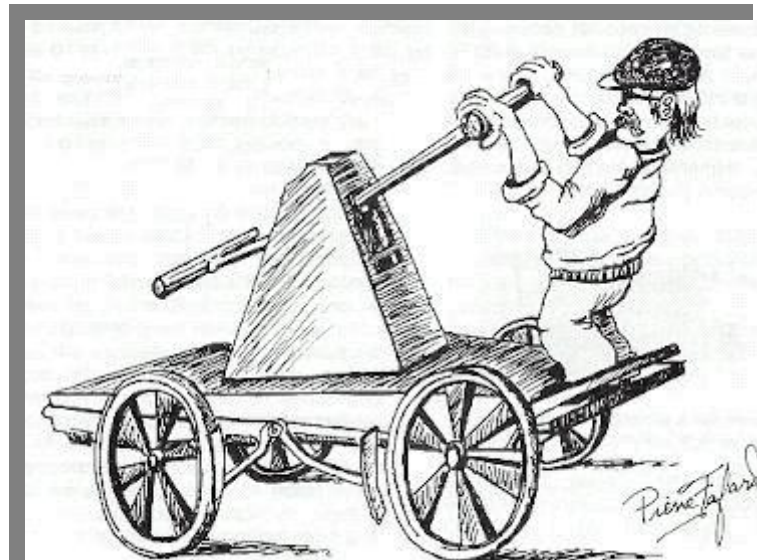


- REFORD, Alexander, *Au rythme du train, 1859 - 1970*, Les Publications du Québec, Ste-Foy, septembre 2002, 193 p.
- *Tant d'histoires à s'raconter..., 1713 Saint-Vallier 1988*, 275<sup>e</sup> anniversaire Saint-Vallier de Bellechasse, du 15 au 24 juillet 1988.
- *UN MONDE FASCINANT, LES CHEMINS DE FER*, Cap-aux-Diamants. La revue d'histoire du Québec, No 54, été 1998, 57 p.
- NADEAU, Jean-Benoît. *L'Actualité, Montréal-New-York à fond de Train, mars, 2003, pages 46-49*
- Sites Internet. : Chemin de fer, Canadien National, Canadien Pacifique, etc.

L'auteur tient à remercier Conrad Paré pour la documentation qu'il lui a généreusement prêtée. Les précisions apportées par Adrien D'Astous, qui avait travaillé pour les chemins de fer alors qu'il était étudiant et dont le grand-père, le père et les oncles ont été cheminots ont par ailleurs été très utiles.

## Ne manquez pas le train!

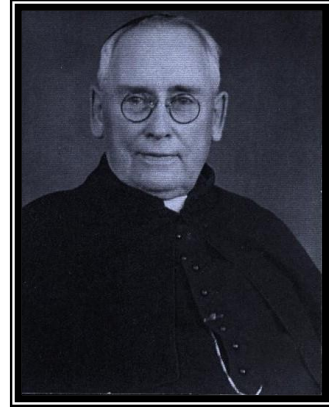
En 2004, *Au fil des ans* vous propose un itinéraire des plus intéressants.



Renouvelez votre adhésion le plus tôt possible.

## Les travailleurs du rail

Nous ne possédons que peu d'informations sur les bâtisseurs du rail en Bellechasse, qui progressivement, souvent au péril de leur vie, ont contribué à ériger un réseau de chemin de fer qui a grandement contribué à la prospérité économique de notre région. L'abbé Jules-Adrien Kirouac, dans sa remarquable monographie de Saint-Malachie, publiée en 1908, nous rappelle que de nombreux émigrants ont participé à cette entreprise gigantesque et la tragédie qui survint à Armagh vers la même époque témoigne également de leur sacrifice.



**D**epuis que les travaux du Transcontinental sont commencés, il nous est arrivé dans notre paroisse un grand nombre d'Italiens. Parmi eux, beaucoup n'avaient pas entendu la parole de Dieu dans leur langue depuis plusieurs années.

Sa Grandeur, Mgr Bégin, dans ses conférences aux prêtres pendant la retraite, encourage fortement les jeunes curés des paroisses où il y a des Italiens à étudier la langue de ces étrangers. Ayant eu l'occasion de parler cette langue il y a seize ans pendant notre séjour à Rome, comme élève de la Propagande, il nous a été assez facile en même temps qu'agréable de nous rendre au désir de Mgr l'Archevêque.

Nous leur avons donné de temps à autre un commentaire de l'évangile du dimanche et quelquefois un sermon en italien. Un grand nombre d'entre eux ont assez régulièrement assisté aux offices du dimanche, mais pour des raisons plus ou moins saisissables. Ils fréquentent rarement les sacrements. D'un autre côté, nous avons éprouvé bien des consolations chez les Italiens de Sainte-Claire.



Cette remarquable photographie, sans légende, est parue dans la monographie de Saint-Nérée, publiée en 1986, à l'occasion du centenaire de cette paroisse.

Le 16 avril 1908, durant la Semaine Sainte, sur l'invitation du curé de cette dernière paroisse, nous avons eu le bonheur de rencontrer bon nombre de ces étrangers. À la prière du carême, le rév. Père Allion, missionnaire du Sacré-Cœur, fit une instruction en français aux fidèles de la paroisse. Puis, immédiatement après la bénédiction du Saint-Sacrement, nous fîmes aux Italiens réunis au nombre de 25 à la chapelle de la Sainte Vierge, une allocution sur l'examen de conscience, la confession, la contrition et la sainte Communion. Dans le courant de la

veillée, nous avons entendu leurs confessions dans leur langue maternelle. Le lendemain, à cinq heures du matin, trente-deux Italiens étaient agenouillés à la Sainte-Table pour y faire la communion pascale.

Vers les neuf heures, la veille au soir, alors que nous étions occupés à causer dans le bureau du curé avec le rév. Père Allion et M. l'abbé Auger, curé de Saint-Nazaire, voici que l'on frappe à la porte de la cuisine. Deux Italiens demandent à se confesser. Ces braves gens nous annoncent qu'ils avaient fait six milles à pied par des mauvais chemins pour venir rencontrer un prêtre parlant leur langue.

Les moralistes, en pareil cas, n'auraient pas à dissenter longuement sur la constatation d'un signe évident des dispositions requises de la part du pénitent pour avoir droit à l'absolution.

Heureuse coïncidence : ces braves Italiens étaient romains et avaient vécu à Rome pendant notre séjour dans la Ville Éternelle. L'un d'eux était laitier et fournissait le lait aux locataires résidant sur la rue Quattro Fontane, ainsi qu'au Collège Canadien. Comme ils étaient heureux de pouvoir parler avec nous ce soir-là, de Rome, du Pape Léon XIII, et des changements opérés dans la ville depuis 1894.

*Saint-Cajetan d'Armagh, 19 avril 1908*

*A Sa Grandeur Monseigneur L.-N. Nazaire Bégin,  
Québec*

*Monseigneur,*

*Le terrible accident qui vient de nous arriver m' a mis tout à l'envers. Imaginez donc neuf morts dont six des miens et un Breton catholique et deux Anglais. On les enterrera les sept ensemble mardi matin. Ce sont tous des jeunes gens de seize à dix-neuf ans ; un seul est marié qui a vingt-huit ans. Un seul a été administré.*

*Les autres sont morts du coup. Imaginez une mine qui contenait cinquante à soixante tubes de dynamite et je ne sais combien de quarts de poudre. Cinq des victimes ont sauté avec la mine, lancés jusqu'à perte de vue pour retomber à deux cents pieds de la coupe; les quatre autres ont été ensevelis sous les décombres. On ne les a retirés que tard dans le soir. Notre paroisse est bien triste et ce matin nos Alleluia ( à la Grand-Messe) n'étaient pas joyeux. Je recommande ces braves enfants à vos prières. Heureusement qu'ils venaient tous de faire leur retraite. Mais ils sont partis si vite !*

*J.-Cyrille Samson, ptre.*

#### **Les victimes :**

Émile Charrette, 28 ans, époux de Lumina Turgeon.

Wilfrid Noël ( fils d'Onésime), 19 ans.

Adélard Morissette (fils de Joseph), 18 ans.

Joseph Roy ( fils de Cyrille ) 18 ans.

Onésime Gagnon ( fils de Pierre ) 16 ans.

Joseph Bernard, originaire de Irédion, Morbihan, France, 28 ans.

Alfred Pinkstone, originaire d'Angleterre.

Un autre Anglais qui ne fut pas inhumé à Armagh<sup>1</sup>.

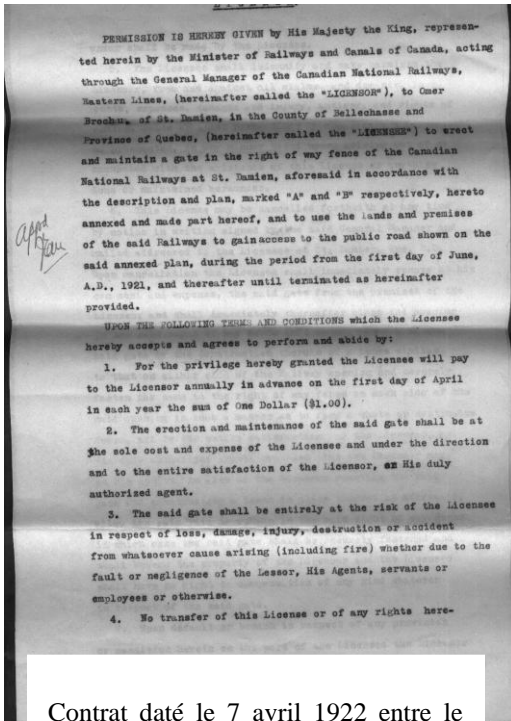
<sup>1</sup> Cent ans de vie paroissiale, Saint-Cajetan d'Armagh, p.95.

## Maurice Aubin et les «gros chars»

par André Beaudoin  
Collaboration : Réjean Bilodeau

**N**os lecteurs se souviendront que dans notre dernière parution, dans le cadre de la généalogie des Aubin de Bellechasse, nous avons consacré un article à M. Maurice Aubin, de Saint-Damien. Comme la mémoire de M. Aubin est excellente, il nous a paru intéressant de faire de nouveau appel à ses souvenirs autour du thème du train.

Maurice Aubin raconte d'abord que dans son enfance, le bruit du télégraphe l'impressionnait grandement. Monsieur Aubin se rappelle très bien des premiers trains, car comme ils fonctionnaient au charbon, on les voyait venir de loin. Monsieur Aubin situe également la construction de la ligne vers la même époque que l'inauguration du pont de Québec. Pour les gens de Saint-Damien et des paroisses environnantes, c'était la fête, car il n'était plus nécessaire de descendre à Saint-Charles pour prendre les «gros chars». Dans une entrevue téléphonique réalisée au début de novembre avec Réjean Bilodeau, M. Aubin témoigne également que le tracé initial de la voie ferrée qui avait été projeté était différent de celui qui fut finalement adopté, car le lac Vert constituait un défi trop important.



Contrat daté le 7 avril 1922 entre le Canadian National Railways et Omer Brochu de la station de Saint-Damien. Relatif à l'érection d'une barrière le document, rédigé en anglais, prévoit à la clause 1 une redevance annuelle de un dollar, versable annuellement le 1<sup>er</sup> avril.

La construction de la voie était effectuée par une équipe permanente constituée en bonne partie de nouveaux arrivants, mais on procédait également à l'embauche d'une main d'œuvre locale au fur et à mesure que la voie avançait. Parmi les travailleurs en provenance de l'Europe il y avait des Italiens et un résident de Saint-Damien racontait une anecdote qui résume bien leur extrême indigence. Josaphat Vallières se souvenait que ces travailleurs avaient acheté un veau de ses parents et, étrange habitude culinaire, ils lui siphonnaient littéralement le sang, qu'ils buvaient avec une paille, avant de l'abattre pour la boucherie quand il était devenu trop faible.

La nouvelle ligne de chemin de fer allait grandement contribuer au développement économique des municipalités environnantes. L'activité forestière s'en trouva considérablement modifiée. La drave sur les petits ruisseaux subit un déclin. Le bois d'une municipalité aussi éloignée que Saint-Luc était chargé à la station de Saint-Damien.

Parmi les souvenirs qui viennent à l'esprit de Maurice Aubin lorsque Réjean l'interroge sur le thème du train, celui-ci évoque les chevaux importés de l'Ouest canadien, les enclos de transition pour les nourrir.

Si la voie ferrée amenait une amélioration des conditions de vie, elle n'était pas sans inconvénient pour les agriculteurs qui perdirent au fil des années des animaux de ferme. Le train s'avérait également funeste pour la faune sauvage. Maurice Aubin raconte qu'un troupeau de chevreuils fut un jour décimé.

Il se produisit un jour un accident qui aurait pu avoir des conséquences tragiques, mais qui heureusement ne fit pas de victimes humaines. Un jour, deux joyeux fêtards de Saint-Damien, qui s'en allaient dans un chantier de Laval, furent frappés par un train à Saint-Anselme. Les deux chevaux de leur attelage furent cependant tués.

Collision survenue à la station de Saint-Damien vers 1925. Nous ignorons si elle fit des victimes. Coll. Donald Leblond, Buckland.



**Merci à nos principaux supporteurs  
financiers :**

*MRC de Bellechasse*

*Caisses populaires Desjardins de Bellechasse*

*Promutuel de Bellechasse*



## Far West en Bellechasse

par Roger Patry

**L**e 24 septembre 1919, Saint-Charles et les paroisses environnantes vécurent un moment qui resta longtemps dans les mémoires et qui pourrait être classé dans les annales du Far West. Ce mercredi-là, plusieurs personnes des environs prenaient L'Océan Limitée ( train qui reliait Montréal à Halifax) pour retourner dans leur famille sans se douter du drame qui se tramait dans l'ombre.

Avec un retard de plus de dix minutes, le train partit de Lévis à minuit 20 avec comme direction finale Halifax. Tout semblait normal, sauf le wagon-poste qui renfermait un contenu exceptionnel. Il était tellement rempli que les employés n'avaient pu fermer la porte du côté nord du wagon. Il y avait également un homme qui était monté frauduleusement et que le commis, Émile Rainy, n'avait pu faire descendre, vu que le train était en marche. Il avait bien pensé le jeter en bas du wagon, mais dans son grand cœur n'avait pu le faire. D'ailleurs, l'homme lui avait promis de descendre au prochain arrêt.

La gare Saint-Joseph fut dépassée assez rapidement et rien de louche ne se passa. À Harlaka, le train s'arrêta à la voie d'évitement Bégin. Cet arrêt permettait de désaccoupler la locomotive de l'avant du train (appelé pilote) qui avait servi de renfort pour remorquer le train de Lévis jusque là. À ce moment, le commis entrevit le voyageur qui était avec d'autres hommes et qu'il prit pour des employés. Cependant, il déchantait rapidement quand il les vit s'approcher armes aux poings et ordonner aux employés de lever les mains.

Un dénommé Dumont et un dénommé Gosselin furent ficelés ensemble dos à dos. Émile Rainy ainsi qu'un autre employé du nom de Veilleux, furent ficelés seul.

La Presse du lendemain titrait : **Acte de banditisme sur L'Océan Limitée, à Harlaka près de Lévis.**

*Quatre bandits masqués, qui s'étaient embarqués sur L'Océan Limitée de l'Intercolonial à Montréal, sont tout à coup entrés dans la voiture des messageries près de la petite gare de Harlaka, non loin de Lévis, et à la pointe du revolver, ont forcé les commis des malles à se rendre discrètement, les ont ligotés, puis se sont emparés de sacs contenant une somme de 71 000 \$ en or et en argent.*

*«Levez les mains.» À peine venait-on de quitter Harlaka, que cinq hommes masqués, selon le témoignage du commis des malles, enfoncèrent la porte de la voiture et aux employés stupéfaits de cette intrusion, lancèrent le cri familier : «Levez les mains.» Devant la menace des armes à feu, qui accompagnait ce commandement, les employés crurent bon de céder. Les bandits les lièrent promptement et fortement et s'élançèrent sur les sacs contenant l'argent.*

### Dans les bois

*À Saint-Thomas (Montmagny) comme le train ralentissait, ils sautèrent et disparurent dans les bois sans que personne ne s'en inquiéta. Le train repartit comme si de rien n'était et ce n'est qu'à Cap Saint-Ignace, la station suivante, que le conducteur du train, en passant vis-à-vis la voiture des messageries, trouva étrange que rien ne bougeait à l'intérieur. Il monta sur*

*le marche-pied et resta bouche bée en voyant la porte défoncée. Il n'était pas à bout de ses découvertes. Entrant, il vit les hommes ligotés et bâillonnés. Il s'empressa de les délivrer et les pauvres diables racontèrent leur pitoyable aventure. L'un des commis souffrait d'un choc nerveux.*

### **La chasse aux brigands**

*Des équipes d'hommes ont été organisées pour faire la chasse aux bandits. La distance entre Lévis et Cap Saint-Ignace est d'environ 25 milles et à cause du terrain qui s'élève peu à peu, cela prend trois quarts d'heure pour la parcourir. Le train atteint Lévis vers minuit, de sorte que les bandits ont pu accomplir leur audacieux exploit et disparaître en pleine nuit. L'argent volé était destiné à payer le salaire des soldats qui étaient débarqués à Halifax la semaine précédente. Le fait que les bandits aient demandé aux commis de malle où se trouvaient les sacs de malle de Québec indique qu'ils savaient que des sommes considérables étaient renfermées dans ces sacs.*

### **Rapport officiel du C.N.R.**

*Le wagon-poste 2642, qui a quitté Montréal pour Halifax faisant partie du train des chemins de fer Nationaux n° 200 à 7 heures mardi et Lévis, à 12 heures 40, mercredi matin, fut envahi par deux bandits masqués à un point situé à environ 15 milles à l'est de Lévis. Ce train était accompagné d'une autre locomotive de Lévis à un point situé à 4 milles de Harlaka. À Saint-Joseph, l'un des commis de malle découvrit un homme assis sur le marche-pied du wagon-poste. Au commis de malle lui demandant ce qu'il faisait là, l'individu répondit qu'il se trouvait bien là et de le laisser tranquille.*



*Un peu plus tard, un revolver fut dirigé sur le commis de malle à travers la fenêtre et deux hommes masqués entrèrent dans le wagon par une porte de côté. Ils lièrent et bâillonnèrent les cinq commis qui étaient dans le wagon, leur ordonnèrent de se coucher sur le plancher et procédèrent au transport des sacs d'argent et de valeurs au nombre de neuf. Ils ouvrirent nombre de sacs remplis de colis postaux et s'emparèrent de quelques lettres. Les commis furent maltraités pendant que les bandits procédaient à leur œuvre de pillage, on leur marchait quelquefois sur le corps, pendant qu'ils étaient impuissants à se défendre.*

*Le vol fut commis pendant que le train se trouvait entre Ville-Marie et Montmagny, où les voleurs quittèrent le train emportant leur butin.*

*Selon un des commis de malle, ces hommes parlaient anglais et français et paraissaient mieux parler l'anglais. Il déclare aussi que d'autres individus les rencontrèrent à Montmagny. L'inspecteur des postes Green, de Québec, dit qu'environ 50 000 \$ peuvent avoir été enlevés. Le vol fut d'abord découvert par le conducteur du train, après l'arrivée à Montmagny. Les détectives du département des postes et ceux du chemin de fer sont à faire une enquête.*

# Au bout de ma rue

par Conrad Paré

**M**a rue, c'était jadis la route de la station. C'est donc la ligne qui sépare les seigneuries de Beaumont et Livaudière et où se trouvait le chemin que les premiers habitants du rang Nord de la rivière Boyer empruntaient pour se rendre à Beaumont, rencontrer le médecin, le notaire et pour assister aux services religieux.

Cette route débutant au chemin Royal se terminait à une gare de chemin de fer. Construite en 1880, elle se présentait en style victorien : toit en mansarde, murs en briques rouge, deux galeries, trois perrons, dix-sept fenêtres, sept lucarnes ; elle mesurait 22 pieds par 55 pieds.



Photographie extraite de la monographie paroissiale de Saint-Charles parue en 1999. De gauche à droite : Édouard Lachapelle, artiste-peintre. Charlotte et Eugène Frenette (1978) Coll. : Monique Frenette

La gare était le centre d'attraction à plus de 20 kilomètres à la ronde. Elle desservait les paroisses situées plus au sud. Presque toutes les marchandises destinées aux commerçants de Saint-Gervais, de Saint-Lazare et même de Saint-Damien arrivaient par le chemin de terre.

Le train du matin était attendu par les charretiers qui transportaient le courrier vers les paroisses environnantes. Mon grand-père paternel était l'un d'eux. La salle d'attente de la gare était souvent remplie de passagers qui se rendaient à Lévis en passant par la gare d'Harlaka et, de là, prenaient le traversier pour Québec. Pour ma part, je prenais un train spécial mis à la disposition des étudiants qui se rendaient au Collège de La Pocatière



ST-CHARLES DE BELLECHASSE

---

SOIREE  
**Dramatique et Musicale**

DONNÉE PAR  
**“LES ETUDIANTS”**  
Sous le Patronage du  
Révd. C.-E. PAGÉ, Curé  
AU PROFIT D'UNE BONNE ŒUVRE  
**JEUDI et VENDREDI, 12 et 13 Août 1909**

---

**PROGRAMME**

1. Solo de piano . . . . . Mlle ALICE NADEAU
2. “LE DOCTEUR OSCAR”  
Comédie en un acte par A. Mars
3. Chanson comique par . . . . . M. ALPH. NADEAU
4. Déclamation par . . . . . M. J.-M. LACROIX
5. “PEINTRE ET MUSICIEN”  
Comédie en un acte par Landrien
6. Solo de violon par . . . . . M. ALEX. TURGEON  
Accompagnement de piano par Mlle A. Nadeau
7. Déclamation par . . . . . M. C. RHÉAUME
8. “UN JEUNE HOMME PRESSE”  
Comédie en un acte par E. Labiche
9. Déclamation par . . . . . M. J.-M. LACROIX
10. Solo de piano par . . . . . Mlle A. NADEAU
11. “SOUFFLEZ-MOI DANS L'ŒIL”  
Comédie en un acte par E. Labiche.
12. Solo de Piano . . . . . par Melle A. NADEAU
13. O Canada. « Tableau vivant ».

---

**“LE DOCTEUR OSCAR”**

PERSONNAGES

Oscar Morisseau, 25 ans . . . . . M. J.-B. LACROIX  
Morisseau, père d'Oscar, 50 ans . . . . . M. JOS. ROUTHIER  
Briquet, domestique d'Oscar . . . . . M. J.-A. NADEAU  
Gros-lait, paysan . . . . . M. C. RHÉAUME  
Narcisse, domestique de Morisseau . . . . . M. J.-M. LACROIX  
Jolibois, amateur . . . . . \* \* \* \* \*

La scène est à Paris. De nos jours.

---

**“PEINTRE ET MUSICIEN”**

PERSONNAGES

Famisol, musicien . . . . . M. M. BROWN  
Larantic, peintre . . . . . M. A. ROULÉAU  
Albert, domestique . . . . . M. ALB. GAGNON  
Randouille, propriétaire d'hôtel . . . . . M. J.-B. LACROIX  
Pompier, gendarme

La scène se passe dans la banlieue de Paris, de nos jours.

---

**UN JEUNE HOMME PRESSE**

PERSONNAGES

Dardard . . . . . M. J.-B. LACROIX  
Pontbichet . . . . . M. J.-A. NADEAU  
Colardeau . . . . . M. JOS. ROUTHIER

---

**“SOUFFLEZ-MOI DANS L'ŒIL”**

PERSONNAGES

Mouillebouche . . . . . M. J.-M. LACROIX  
Tropical . . . . . C.-E. RHÉAUME

La scène se passe dans un pavillon isolé, au milieu d'un  
bois, à 15 lieues de Paris.  
God save the King. O Canada !

---

**Sièges réservés : 35cts.**  
**Admission : 25cts. Enfants : 15cts.**  
Les dames sont priées d'ôter leurs chapeaux.

Les fermiers recevaient marchandises et machinerie et expédiaient lait, crème, beurre, sucre d'érable et souvent des animaux vivants.

L'ensemble du centre ferroviaire était imposant. On y apercevait un réservoir à eau flanqué d'un énorme amoncellement de charbon, voisinant les sept voies d'évitement et le mécanisme «white» servant à tourner les engins.

Ma gare fut témoin d'un événement spécial en juin 1939. Le train de la suite royale fit un arrêt à Saint-Charles. Georges VI et son épouse furent reçus par une foule venue de toute la région. Heureuses les jeunes filles qui remirent des fleurs à la reine.

Trente ans auparavant, les 12 et 13 août 1909, une soirée musicale fut donnée par des étudiants au profit d'une bonne œuvre. Cette soirée eut lieu dans le hangar d'une longueur de 300 pieds qui servait normalement à l'entreposage des marchandises en transit. Les Lacroix, les Nadeau et les Turgeon étaient les artistes de cette activité. Sur le programme de la soirée, sans doute pour ne pas gêner la vue des spectateurs, nous notons avec amusement que «les dames sont priées d'ôter leur chapeau».

Personnellement, je me souviens d'avoir fait le trajet de La Durantaye – Saint-Charles à la sortie du collège en draine avec Jean Turgeon dont le père était agent de la station voisine. On rapporte que la première messe dite à La Durantaye le fut dans la gare de cette localité.

Les événements relatifs à la gare de Saint-Charles ne furent pas tous heureux. Pour n'en citer qu'un rappelons que le virus de la grippe espagnole fut apporté à Saint-Charles par les passagers du train. Au cours de l'automne on dénombra 47 inhumations dans ma paroisse suite à cette épidémie. À

elle seule, la maison que j'habite actuellement, située à une centaine de pieds de la gare, fut le théâtre de quatre décès. Mes souvenirs s'arrêtent en 1987 lors de la démolition de ce monument patrimonial.

# Les archives photographiques de Bellechasse

## Train, exil et romantisme



Originnaire de Saint-Nazaire, Florida Fillion, comme des centaines de milliers de compatriotes québécois, fut contrainte de s'exiler en Nouvelle-Angleterre pour améliorer son sort. Le train s'avéra pendant longtemps l'unique moyen de locomotion pour ces milliers d'exilés. La tradition raconte que son futur époux, John Richards, en voyant descendre la jeune femme du train, aurait dit à un ami : «C'est elle que je vais épouser.»



## Les expressions relatives au train

Recherche : Charles-Henri Bélanger

- ⇒ *Aller bon train : aller à vive allure*
- ⇒ *Train de sénateur : allure lente et majestueuse*
- ⇒ *Aller son train : continuer, l'affaire va son train*
- ⇒ *Regarder passer le train: ne pas s'impliquer*
- ⇒ *Mener quelqu'un bon train : ne pas le ménager*
- ⇒ *Être en train de : être occupé à faire une chose*
- ⇒ *Être en train : être dispos, de bonne humeur*
- ⇒ *Être mal en train : être indisposé , souffrant, incommodé*
- ⇒ *L'affaire est en train : elle est en bonne voie*
- ⇒ *Mettre une affaire en train : la commencer*
- ⇒ *Train de vie : manière relative de vivre*
- ⇒ *Le train des événements : se dit de la marche, de l'allure des affaires, des événements*
- ⇒ *Être dans le train : être dans le mouvement, de son temps*
- ⇒ *Mener grand train : faire de grandes dépenses, vivre dans le luxe.*
- ⇒ *Faire du train : bruit, tapage*
- ⇒ *Avant-train, arrière-train : partie de devant, de derrière du corps d'un quadrupède*
- ⇒ *Un train de décrets-lois : série de projets de lois votés par le parlement*
- ⇒ *À fond de train : à toute vitesse*
- ⇒ *Se mettre en train : commencer à exécuter*
- ⇒ *Montrer dans le train en marche : s'associer à une action déjà en cours*
- ⇒ *Suivre le train : laisser celui qui mène décider*
- ⇒ *Bout-en-train : personne qui met de la gaieté*
- ⇒ *Faire le train : traire les vaches, leur donner de la nourriture, etc.*
- ⇒ *Le train train quotidien : la routine*
- ⇒ *Botter le train à quelqu'un : coup de pied au derrière*

## Et il y a aussi les chansons relatives au train ...

*«On prend toujours un train pour quelque part... »  
On prend parfois le petit train...de Bellechasse.*

## *Le petit train*

**Nous concluons notre numéro thématique sur le train avec cet amusant petit texte extrait d'un livre du père Benoît Lacroix, *Trilogie en Bellechasse*, paru en 1986, aux Éditions du Noroît.**

**V**ie très extraordinaire et aventures très vraies d'un honnête petit train qui, à travers Bellechasse, trois cent soixante-cinq jours par année, une fois le matin, une fois le soir, automne et printemps, été comme hiver, traverse en diagonale les premières concessions du Troisième Rang de Saint-Michel de La Durantaye : il s'en vient, il s'en va, revient, re-s'en va, de Saint-Vallier à Saint-Charles, tous les matins, tous les soirs, timpin-timpant, houlouhoulou-houloulouant, pétaradant, cascadant, tarataquant et hoquetant, chuchotant et tcheutchotant à tout propos, à tout venant :

-Pout! Pout! Pout!

Tangué-tanguant, cahotant, comme charrette sur mottes :

-Teuf! Teuf !

Par intervalles, des appels essoufflés, incisifs, hargneux, presque douloureux :

- Hou... ou...ou..ou !

Avec sa cloche mi-fêlée qui tinte comme une obstinée :

- Ding! Ding! Ding!

Tous les jours que le ciel amène, il est là, à gauche, à droite, pareil à un boa apprivoisé qui de tout son long glisserait sur l'étang du paysage. Comme sa route, il est infailible : tous les jours...

De loin, il ressemble à un petit lézard : l'ichtyosaure de nos vieux manuels de géographie!

De profil ? Une mouche noire qui grimpe et monte paresseusement à l'horizon.

Grimpé sur la côte, au-dessus de l'horizon, on dirait une tortue sur sa roche.

Plus près : tête énorme, carrée, taillée en bûche d'érable. Gros nez mal ajusté.

Vu de face : toujours en grimace. Un bouledogue !

Au premier coup d'œil, il n' a rien d'attirant. Comme toujours il a été, comme toujours il est, comme toujours il sera : sale puant, fuligineux et poussiéreux. De la race des pauvres, à force de les servir, il a pris des habitudes : il a du cœur, il est hospitalier, il est généreux. Propre? Pas une miette !

Brave noiraud, tout de même !

Un statisticien de l'Université Laval de Montréal a évalué pour moi, l'autre midi, que mon train devait mesurer en tout quinze cent soixante-cinq pieds sept pouces et onze lignes. Que c'est long!

Ah! bien sûr, il est beaucoup moins célèbre que le Transcontinental ; mais ce n'est pas mon P'tit train qui irait se cacher sous les hangars de Charny pour dormir à l'abri deux jours d'affilée! Bien entendu, il n'est pas aussi long que le Freight Lévis-Montréal, mais lui n'admettrait jamais de pousser des wagons vides toute une nuit en se donnant des airs de grand Express.

Je concède : ses habits ne reluisent pas comme l'aluminium du Rapide de New York. Mais quand il s'agit de rendre service, n'importe quand, pour n'importe quoi, vous pouvez compter sur lui. Il n'a pas peur de la suie, ni du froid, ni du brouillard ; de la neige, encore moins. Il a tout appris, compris, sans école, sans diplôme : il sait comment vivre naturellement, trôler-rouler, travailler beaucoup, se reposer aussi, séparer la lumière de la noirceur. Le jour, il besogne ; la nuit, il dort. Comme les oiseaux, les renards, les castors...

Certes, il n'a pas inventé la poudre à canon. Il n'est pas Einstein non plus. Tout le monde le sait. Lui aussi. Mais l'important : il arrive, il ré-arrive, ré-repart, ré-ré...

Fiez-vous à sa ponctualité. Si par malheur et par très rare exception, un bon matin ou un certain soir, le P'tit Train était en retard, ça ne dépendrait sûrement pas de lui, je vous assure. D'Ottawa, du Bureau-chef-central-Head-Office, sera venu sans doute l'ordre de ralentir, de ne pas partir, ou bien un ministre arrivé de loin aura oublié qu'il n'est pas poli de faire attendre les gens, même pour des raisons d'élection.

Le P'tit Train doit parfois renoncer à ses volontés pour faire celles des grands. Que voulez-vous ? Tout le monde ne peut être grand. Pour qu'il y ait des grands, il faut bien qu'il y ait des petits. Que feraient les grands sans les petits ? Sans les *petits trains*, surtout ?

5 h 50 ou 9 h 03

Soir ou matin, il s'en vient trottant-trottin-trottant. Il fait doux ? On l'entend à peine, rouli-roulant comme sur ouate et caoutchouc. Mais qu'il pleuve un peu, qu'il brumasse, il sonne la ferraille.

Le P'tit Train passe au bout du Canton, à quelques centaines de pagées près, là où tourne la route qui monte à l'Hêtrière. La maison de bois, le hangar à droite, le poulailler à gauche et cinquante pieds plus loin, la grange constituent, avec trois arpents de terre bien cadastrés, ce qu'on appelle le bien paternel. Cet univers, plus papa, plus maman, plus les sept enfants, plus les poules, plus les trois chevaux, plus les quatorze vaches, plus les lapins, plus le chien, tout ceci fait «chez nous». Lui! Il arrive en surplus : un vrai cadeau !

### Une année s'achève ...

Comme résolution pour la nouvelle année pourquoi ne pas renouveler promptement son adhésion comme membre de la Société historique de Bellechasse. Votre équipe de bénévoles vous en sera grandement reconnaissant.

M O T S

C O D É S

- 1) Maire de Saint-Michel en 1978.
- 2) Directrice musicale de L'Air du Temps.
- 3) Rang de Saint-Magloire et c'est aussi un village de Bellechasse.
- 4) Rang pittoresque de Saint-Léon.
- 5) Prénom d'une femme importante dans l'histoire religieuse de Bellechasse, mais c'est aussi un téléroman québécois très populaire.
- 6) Rue de Saint-Malachie.
- 7) Lieu de naissance d'Émile Bolduc ( *Au fil des ans*, été 2003)
- 8) Décéda lors du grand incendie de Saint-Nérée.
- 9) Prénom de la mère du père Benoît Lacroix.
- 10) Municipalité de Bellechasse desservie par la route 281.

**Par André Beaudoin**

Chaque chiffre correspond toujours à la même lettre. Commencer par les réponses les plus faciles. Compléter par déduction. Réponses disponibles lors de notre prochaine parution.

- 1) 13 03 20 11      20 11 02 08 05 23 04
- 2) 20 17 18 11 19 23 03      16 03 24 03 22 19 23 03
- 3) 22 05 11 18 21      05 18 22 03 16 20 03
- 4) 22 05 11 18 21 03      20 05 13 11 03
- 5) 24 11 13 14 11 18 11 03
- 6) 04 03      16 05      02 17 16 16 11 18 03
- 7) 22 05 11 18 21      13 05 25 08 05 03 16
- 8) 15 17 22 03 25 08      16 05 25 13 11 22 03
- 9) 13 17 22 03      05 18 18 05
- 10) 22 05 11 18 21      25 08 11 16 03 20 17 18

**Réponses de la parution précédente**

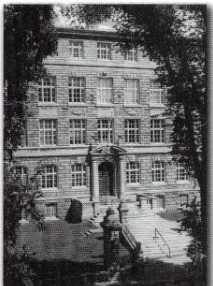
- 1) Natif de Saint-Camille, curé de Saint-Gervais de 1954 à 1965 : **Horace Labrecque**
- 2) Médecin à Saint-Malachie au début du XX<sup>e</sup> siècle : **Joseph Leblond**
- 3) Rue de Saint-Charles : **de la Gare**
- 4) Le 1<sup>er</sup> février 1858, il prend pour épouse, à Armagh, Marie-Adèle Langlois : **Nazaire Labbé**
- 5) Chante en chœur : Air du temps
6. A beaucoup d'assurance : **Promutuel**
- 7) Généalogiste de Bellechasse : **Napoléon Goulet**
- 8) Prénom d'un maire de Saint-Léon-de-Standon de 1973 à 1975 : **Alexandre**
- 9) Député de Bellechasse au XIX<sup>e</sup> siècle : **Pierre Boutin**
- 10) Rue de Saint-Anselme, également nom de famille d'un grand Bellechassois : **Morin**

# Au fil des mois Au fil des mois

## Nouveaux membres

- 632 : Maurice Aubin, Saint-Damien, membre individuel
- 633 : Thérèse Prévost, Québec, membre individuel
- 634 : Cécile Guay-Jenkins, Lévis, membre individuel
- 635 : Jean-Claude Tardif, Beaumont, membre individuel
- 636 : Simon Lemelin, La Durantaye, membre individuel
- 637 : Jocelyn Gonthier, Alma, membre individuel
- 638 : Pierre Beaudet, Montréal, membre individuel

*Le Collège de Lévis  
150 ans d'éducation*



1853-2003

Sous la direction de  
Pierre Bélanger, Roger Beaumont et Alphonse Tardif

**Parution récente :** *Le Collège de Lévis, 150 ans d'éducation, 1853 -2003*, sous la direction de Pierre Bélanger, Roger Beaumont et Alphonse Tardif, responsable de la production : Bernard Royer (Impression promo- concept) Québec, 2003, 440 p. Signalons que trois membres honoraires de la SHB soit Fernand Breton, Roger Patry et Claude Lachance ont étudié à ce collège. Autre heureux hasard : tous trois ont été président de la Société historique de Bellechasse.

## Autre parution récente susceptible d'intéresser nos lecteurs

**LE CADEAU IDÉAL  
POUR LA PÉRIODE DES FÊTES**

Seulement  
29,95 \$  
taxes  
incluses



**LA CÔTE-DU-SUD**  
Eugen Kedi

Voici un tout nouveau volume de 104 pages magnifiquement illustré par une centaine de photographies de Eugen Kedi qui nous invite à découvrir des reflets de cette belle région qu'est la Côte-du-Sud.

Pour désigner le territoire compris entre Beaumont et Saint-André de Kamouraska, des explorateurs, des navigateurs et des notaires ont très tôt utilisé les noms de « terres du sud », « Côte du Sud » et « Côte-du-Sud ». Avec les années, cette dernière dénomination s'est imposée dans l'usage, mais le surnom ne s'est fait plus discret après les années 1960. Plus récemment, des écrivains, des historiens et des professionnels du tourisme redécouvraient les dimensions culturelle et historique de cette région.

Du nord au sud, la Côte-du-Sud s'étend jusqu'à la frontière américaine et elle offre un paysage contrasté, une plaine fertile bordée au nord par le Saint-Laurent et par les premières collines des Appalaches au sud. Ce paysage, rythmé par les saisons, les gestes du quotidien et le fleuve Saint-Laurent, possède les marques d'une histoire étonnante caractérisée par une étroite relation à la nature, mais aussi par une vie de proximité entre les villages, les rangs, les concessions.

Pour vous procurer une copie, contactez Claude Lepage au (418) 883-3347

## Nous vous suggérons également

ROY, Paul-Émile. « *Tâcheron de Plume* » Louis Philippe Roy, M.D., Commandeur de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand, Éditeur : P.-É. Roy, parrainé par la Société historique de Saint-Vallier de Bellechasse, 2003, Québec, 275 p. (description bibliographique donnée par Jeannine Émond).

ROULEAU-PARIZEAU, Monique. *La fiancée du vent*, éditions : Libre Expression, Québec, 2003, 395 p. (roman ayant La Corriveau comme personnage principal).

**Saint-Nazaire :** L'importante campagne de financement qui avait pour but de recueillir des fonds en vue de travaux majeurs à l'église de Saint-Nazaire a atteint son objectif (50,000 \$). La souscription a été favorisée par la liste des adresses des ex-résidants, disponible depuis le 100<sup>e</sup> anniversaire de la paroisse (2002). Les organisateurs ont été agréablement surpris par la réponse de ces ex-paroissiens, qui ont ainsi manifesté de façon tangible leur attachement à leur paroisse natale. Le slogan de la campagne *Mon église me tient à cœur* a ainsi confirmé sa pertinence et le choix de l'ex-député de Bellechasse, Claude Lachance, comme président de la campagne, s'est avéré très judicieux. Son épouse, Jacynthe Bruneau, a également joué un rôle majeur dans cette réussite.

**Disparition d'un grand Bellechassois :** Le 3 septembre dernier, Gérard Thibault nous quittait. Bellechasse perdait ainsi un de ses fils les plus éminents. Récipiendaire des plus grands honneurs au Québec et au Canada, Gérard Thibault avait également été honoré comme grand Bellechassois au printemps de 2002. Fidèle membre de la Société historique de Bellechasse, Gérard Thibault résumait ainsi en quelques phrases son appréciation d'*Au fil des ans* : « De la première à la dernière page, c'est la ressource culturelle de Bellechasse : facile à lire, excellents articles, bravo aux auteurs... »

## En terminant

*Merci à Charles-Henri Bélanger pour son apport indéfectible tout au long de cette année et plus particulièrement pour son importante contribution à ce bulletin thématique sur les trains.*

*Merci également à tous les membres du conseil d'administration de la Société historique de Bellechasse qui, encore cette année, ont contribué à écrire quelques-unes des plus belles pages de l'histoire de Bellechasse.*





**Il y a Noël...**



*Et il y a Noël en Bellechasse!*