LE CIRCUIT FERROVIAIRE

DANS GASPÉ-SUD

par Denis Cayouette

Le côté sud de la Péninsule a toujours beaucoup utilisé la voie ferrée, pour le transport des passagers et pour la marchandise.

Depuis le début du siècle et jusqu'après la deuxième guerre, le chemin de fer a été l'épine dorsale de notre économie.

Nous avons cependant peu d'études à ce sujet. Notre revue publiait dans son numéro d'octobre-décembre 1976 un texte de Monsieur Lionel J. Boudreau: "Les chefs de Gare en Gaspésie". Cette fois nous présentons un document rédigé par Monsieur Denis Cayouette, de New-Carlisle, comme travail académique durant son cours au Collège de la Gaspésie. En collaboration avec Monsieur Guy Dubé, il avait consulté documents et personnes. Notamment il avait interrogé Messieurs Jos Flowers, Ernest Cayouette, Edgar LeBlanc et Steven Doherty.

Monsieur Cayouette étudie présentement le Droit à l'Université Laval à Québec.

Nous avons fait un parallèle entre le réseau ferroviaire de l'avant-guerre, et celui de l'après-guerre. Nous essayons de montrer les principaux changements qui ont pu améliorer les conditions des travailleurs et celles des passagers.

Nous avons recours à des statistiques précises et aussi, à des renseignements nous ont été transmis par des employés du Canadien National.

Pour comprendre la répartition des fonctions sur le train, voici comment on les désignait:

- **Conducteur :** C'est lui qui est en charge du train, c'est aussi lui qui donne les ordres à effectuer.

- **Ingénieur :** C'est lui qui fait fonctionner la locomotive, qui arrête aux gares, change le convoi de direction etc.

- **Brakeman :** En français, serre-freins.
  Celui-ci doit ouvrir et refermer les jonctions, donner les signaux à l'ingénieur; il veille au bon fonctionnement du convoi.

- **Fireman :** Auparavant, avec les locomotives à vapeur, c'est lui qui devait remplir le fourneau de charbon, tout au long du trajet. De nos jours, le fireman est devenu l'assistant-ingénieur.

En 1913, le territoire entre Matapédia et Gaspé était divisé en deux zones différentes, appartenants à deux compagnies différentes qui étaient unies pour former le même réseau ferroviaire.

La compagnie ATLANTIC QUEBEC AND WESTERN détenait la partie du trajet de Matapédia à New-Carlisle.

De New-Carlisle à Gaspé, c'était la compagnie QUEBEC and ORIENTAL.

SALAIRE DES EMPLOYÉS

Le salaire était basé sur le travail journalier. Les employés étaient payés un dollar par jour et ce, six jours par semaine. Une journée pouvait compter huit, dix et même douze heures, car cela dépendait de la saison et du travail à exécuter.

PARCOURS

Le parcours de New-Carlisle à Gaspé. A New-Carlisle, les locomotives devaient faire provision d'eau et de charbon. Ils entreprenaient la route vers Gaspé, avec plusieurs wagons destinés aux passagers. Une fois rendu à Gaspé, et que les passagers étaient descendus de voiture, on faisait nouvelle provision d'eau et de charbon, car ces locomotives étaient à vapeur. Il fallait vérifier la mécanique et l'on repartait pour New-Carlisle. De retour à New-Carlisle, on changeait de main-d'oeuvre afin de continuer le trajet jusqu'à Matapédia. En cours de route, c'est-à-dire entre Maria et Carleton, le train effectuait un arrêt assez prolongé, permettant ainsi aux passagers d'aller manger quelque chose chez un particulier du nom de Monsieur Rioux, qui était engagé à plein temps, afin de servir à manger aux passagers. Durant ce temps, les employés vérifiaient le train au complet, afin de reprendre la route sans qu'aucune difficulté ne survienne durant le restant du voyage. Rendu à Matapédia, on changeait le convoi de direction pour revenir à New-Carlisle. Ce n'est qu'à Matapédia que les employés pouvaient se reposer et manger quelque chose. Durant ce trajet, le train ne s'arrêtait pas chez les Rioux. Les seuls arrêts effectués étaient afin de permettre aux passagers d'embarquer ou de débarquer.

PRÉ-REQUIS POUR ÊTRE ADMISSIBLES EN TANT QU'EMPLOYÉS POUR CES DEUX COMPAGNIES

Pour débuter, aucun pré-requis n'était exigé. On allait faire une demande d'emploi à celui qui était en charge du recrutement. S'il y avait des postes vacants, il référait au chef-mécanicien, qui travaillait dans le hangar (shop). C'est à cet endroit que l'on effectuait les réparations qui s'imposaient. C'est cette personne qui nous trouvait un travail quelconque à faire. Nous pouvions donc au tout début

M. Jos Flowers de New-Carlisle, servit comme ingénieur de locomotive de 1913 à 1957. Cette photo regroupait des amis à l'occasion de son dernier voyage officiel.

laver les locomotives, ou quelque chose du genre. Par la suite, si un poste était vacant sur le train en tant que fireman ou autre chose du genre, nous exécutions cet ouvrage à temps partiel jusqu'au jour où nous devenions stables.

Ce même procédé s'effectuait pour les différentes positions. Aucun examen écrit n'était exigé, c'était le chef-mécanicien qui qualifiait les employés.

SYNDICATS

Pour ces compagnies, les syndicats n'existaient pas. Le nombre d'années au service était le facteur principal; c'est ainsi que les employés étaient classés.

CONDITIONS DE TRAVAIL

ETE: Les conditions étaient assez bonnes, le travail était très rustique et la chaleur dans la locomotive était quasi-insupportable. Le seul moyen de se rafraîchir dépendait de la vitesse du convoi. Les "brakemen" devaient parcourir toute la longueur de ce convoi pour exécuter les ordres donnés. Cela n'était pas trop pénible, excepté en temps de pluie. Un effort physique était demandé. Cela était le seul inconvénient.

HIVER: En hiver par contre, le travail devenait plus rude. Dans la locomotive, il n'y avait rien servant d'abri au "fireman". Celui-ci devait constamment remplir le fourneau de charbon. Sa tâche était devenue pénible, la neige pénétrait des deux côtés car il n'y avait rien pour le protéger.

Les "brakemen" avaient une tâche aussi difficile. Ceux-ci devaient marcher dans la neige afin d'exécuter les ordres, (changer de switch, accoupler et découpler des wagons etc...).

RELATIONS. EMPLOYÉS-EMPLOYEURS

Le contact est très restreint, on a des ordres à exécuter et on les remplit. Si jamais des troubles survenaient, ou encore un transfert, les employés se confiaient au chef-mécanicien qui lui, servait d'interlocuteur entre les employés et la direction.

MALADIES OU ACCIDENTS DE TRAVAIL

En cas de maladies ou d'accidents de travail, les employés n'étaient pas payés durant leur absence. C'est seulement à leur retour au travail qu'ils pouvaient bénéficier d'un chèque, comprenant le montant qui leur était dû.

STATUT

Comme un emploi stable était assez rare en ce temps, les employés de ces deux compagnies étaient assez bien vus de la population. Donc, le statut de ces personnes en était affecté favorablement. Il faut noter que le salaire était assez considérable pour ce temps.

LA VENUE DU CANADIEN NATIONAL

a) AVANT-GUERRE.

C'est en 1929 que le Canadien National acheta les parts de ces deux compagnies. Le système fut changé. On nous obligea à suivre des cours afin d'atteindre les différents postes.

Avec l'expérience acquise des deux autres compagnies, nous étions aptes à passer les tests écrits pour être éligibles à un poste. Ces examents étaient donnés à Moncton (Nouveau-Brunswick).

De nouveaux engins, un peu plus gros, furent emmenés dans le territoire (toujours à vapeur). Des règlements stricts furent imposés, pour une meilleure marche et un perfectionnement du réseau.

SALAIRES

Les salaires augmentèrent considérablement, et un nouveau système fut imposé. (Voir tableau). Ces salaires étaient basés sur le poids du convoi, sur le millage et la durée (jours).

PARCOURS

Le parcours resta le même, à l'exception de nouvelles gares qui furent inaugurées, et de quelques autres qui furent abolies. Seulement les centres où la population était assez élevée, eurent droit à

une gare, ou s'il y avait encore, une industrie commerciale assez active.

PRÉ-REQUIS

Comme nous l'avons déjà mentionné, des tests écrits obligatoires étaient imposés donc, une certaine sélection se faisait à partir de cela. Automatiquement, le statut de la personne s'élevait encore plus car seulement un nombre bien déterminé était choisi par cette compagnie. Cela emmenait une certaine perfection à cette dite compagnie.

SYNDICATS

Les syndicats apparurent avec la venue du Canadien National; ainsi les conditions de travail furent améliorées. Nous nous sentions plus à l'aise car nous étions protégés contre les malentendus entre les employés et les employeurs, qui auraient pu avoir des conséquences sur notre situation. En étant protégés, nous fournissions un travail plus efficace.

CONDITIONS DE TRAVAIL

Les conditions de travail furent affectés.

ETE: Les conditions restèrent à peu près les mêmes, mais une motivation personnelle basée sur les unions qui eurent comme effets d'avoir de meilleurs salaires, nous amenèrent à voir notre travail d'une optique différente.

HIVER: C'est là que les changements se firent sentir le plus. La locomotive fut protégée de chaque côté par de grosses toiles qui arrêtèrent le froid et la neige d'y pénétrer. A l'intérieur des autres wagons, de petits poêles furent aménagés afin d'accommoder les employés et les passagers.

Par contre, la tâche des "brakemen" resta à peu près semblable.

Les relations entre les employés et les employeurs restèrent à peu près les mêmes.

Le seul changement notable fut peut-être qu'au lieu de se confier au chef-mécanicien pour une raison ou une autre, une personne fut chargée de prendre cette responsabilité.

Il est à noter qu'à Matapédia et à Gaspé furent aménagés des maisons de pension (Rest House) par les employés du Canadien National; on pouvait y coucher et manger; le logement était gratuit, mais il fallait nous nourrir nous-mêmes.

b) APRES-GUERRE.

Comme nous le savons tous, après la guerre, les gens qui avaient combattus pour leur patrie eurent priorité sur les autres pour les emplois. Le Canadien National en fut grandement affecté. Plusieurs employés furent donc des vétérans de l'armée.

SALAIRE DES EMPLOYÉS

Les employés étaient payés au mille; ça prenait huit heures pour faire cent milles. Donc, le temps était primordial. Cela ressemblait fortement au système de l'avant-guerre. On ne travaillait plus six jours par semaison; c'était plutôt

basé sur la période durant laquelle pouvait se dérouler le "board", maquette sur laquelle est inscrit le nom des employés, le numéro de son train, sa destination, et le travail qu'il doit effectuer.

PARCOURS

Le parcours change: le train en direction de Matapédia s'y rend, rebrousse chemin et revient à Campbellton (Nouveau-Brunswick). A cet endroit, il y a renouvellement de wagons et aussi on y laisse une partie du convoi qui est destiné aux Maritimes (train de marchandises). Par contre, le train-passager ne se rend pas au Nouveau-Brunswick, il fait demi-tour et revient à Gaspé. Les passagers doivent réembarquer dans un train venant des Maritimes pour se rendre à Montréal.

Notons que depuis quelques années, le train passager quitte Gaspé et va directement à Montréal, à l'exception des employés qui se remplacent à Matapédia.

PRÉ-REQUIS

Les examents et entrevues sont devenus obligatoires. Suivant la période de la guerre, le bilinguisme n'était pas obligatoire. C'est depuis quelques années seulement que les employés doivent l'être.

SYNDICATS

Comme nous l'avons dit, les syndicats existaient avant la guerre. Donc, ils existent encore aujourd'hui.

Ils s'occupent de renouvellement de contrats, et c'est à eux que l'on s'adresse pour avoir un changement de travail.

Ils sécurisent les travailleurs à leur tâche. Tout employé doit être syndiqué.

CONDITIONS DE TRAVAIL

La venue des locomotives diésels vers les années cinquante changea la tâche de plusieurs employés. Un de ces changements est que les convois s'allongèrent, car les diésels avaient une plus grande force. Le travail des "brakemen" fut augmenté, il dut donc travailler un peu plus fort. La venue des radios émetteurs et transmetteurs portatifs (Walkie-Talkie) allait faciliter sa tâche, car la communication entre les ingénieurs et les "brakemen" devint plus efficace et rapide et aussi plus précise. Cela accélérait le pas du convoi.

Avec la venue des diésels, les "firemen" se virent perdre leur position. Ils devinrent assistants-ingénieurs. Tout était beaucoup plus propre pour les employés, ils n'avaient plus à travailler dans le charbon.

Sur les trains passagers, de nouveaux wagons firent leur apparition. Ils étaient munis d'un système de chauffage qui accommode et les passagers et les employés.

Pour les employés des trains d'ouvrage, de nouvelles cabousses (cab houses), c'est-à-dire le dernier wagon que l'on voit à l'arrière

de ces trains, permettaient aux employés de s'y réfugier au cours du voyage.

Tout d'abord, elles fonctionnaient au charbon, ensuite, à l'huile et maintenant, elles sont à l'électricité. Elles sont munies d'essuie-glace, de réflecteurs et de lampes à l'arrière, permettant de voir si quelque chose accroche durant le trajet (déraillement - fuite).

REST-HOUSE

A Gaspé et Campbellton, des maisons assez modernes furent aménagées pour le comfort des employés du Canadien National, qui doivent y passer la nuit. Le logement est gratuit, mais il faut se nourrir à ses propres frais.

LA PENSION

Normalement, elle s'effectue à soixante-cinq ans (65), mais si un individu désire la prendre quelques années auparavant, le montant qu'il recevra sera moindre.

Ce montant dépend également du salaire gagné. Elle peut varier de cinq (5), cinq point cinq (5.5), et même sept pour cent (7%).

QUELQUES FAITS

1 - J'ai conduit des trains passagers durant toute la guerre, de New-Carlisle à Gaspé, dans la noirceur. Pas de lumière du tout, parce que les sous-marins et l'armée étaient dans la baie. Nous avions onze (11) milles de ponts

Il arrivait des déraillements. Hommes et grues opéraient la remise sur rails avec d'énormes efforts.

à parcourir dans le bois. Notre coeur arrêtait de battre en partant de New-Carlisle et recommençait à Gaspé, parce que nous ne savions jamais à quel moment nous nous ferions tirer dessus. Les lumières en-dedans de la locomotive et les cadrans étaient tous bouchés. Pour le cadran à vapeur, nous avions seulement une petite fente afin de voir, le restant était caché avec du papier collant. C'était la même chose pour celui de l'air. J'ai fait cela à partir de 1941, jusqu'à la fin de la guerre.

2 - En 1913, j'ai été voir Monsieur Cowl (general manager), je lui ai dit que je me cherchais un emploi. Il m'a demandé mon nom et mon âge. Après cela, il m'a dit d'aller voir le "master mechanic" à l'entrepôt (shop) en ce temps, c'était Monsieur Rawley. Je lui ai dit que c'était M. Cowl qui m'envoyait ici, et qu'il fallait me donner du travail. Il m'a dit de revenir le lendemain. Donc le lendemain matin, j'étais là. Il m'a dit: "Garçon, suis-moi et je vais te montrer quoi faire." Je l'ai suivi à l'engin, et rendu là, il m'a donné un gallon d'huile de charbon et un linge et m'a dit de nettoyer le dehors de la locomotive. Cela fut donc ma première journée de travail. Le lendemain, ce fut la même chose, mais sur une autre locomotive. Cela dura quelques semaines jusqu'au jour où Monsieur Rawley me demanda si j'aimerais devenir "fireman" sur les locomotives. Je lui ai dit que c'était lui qui décidait, et qu'il pouvait me faire faire ce qu'il voulait. Il me dit: "Demain, tu essaieras un premier voyage."

Le lendemain matin, j'ai sorti avec Joe Corbet, qui était ingénieur. C'était seulement afin d'étudier le fonctionnement. A mon arrivée, Monsieur Cowl m'a demandé si j'avais aimé cela; je lui ai dit que oui. Il m'a donc dit que j'étais maintenant sur la liste des "firemen". J'ai dit: "c'est correct". J'ai fait quelques voyages en compagnie d'un autre "fireman" et ensuite, j'étais seul avec l'ingénieur. J'étais alors qualifié comme "fireman". Il n'y avait aucun examen écrit à passer.

3 - Pour dégager la voie ferrée lorsqu'il y avait beaucoup de neige, nous engagions une centaine d'hommes munis de pelles. Leur travail consistait à creuser des fausses d'à peu près huit (8) par trois pieds (3), et qui étaient espacées d'environ une vingtaine de pieds (20). Une fois ce travail terminé, le convoi se donnait un élan, et fonçait sur ces genres d'écluses qui s'ouvraient sur le passage de la charrue, et du convoi tout entier. Parfois, ça pouvait nous prendre trois jours (3) à passer au travers.

4 - Une fois, en direction de Gaspé, il faisait une tempête. Rendu près de Gaspé, la tempête devint vraiment plus forte. Dans cette région spécialement, de chaque côté de la voie ferrée les rochers pouvaient atteindre jusqu'à vingt pieds (20) de hauteur. Cette journée-là, tout était bouché.

Nous nous sommes donnés un élan; nous avions trois locomotives et ainsi, avons pénétré complètement sous cette masse de neige. Nous étions ensevelis, et plus moyen

de s'en sortir. Une soixantaine d'hommes vinrent à notre rescousse avec des pelles. Ils n'ont pu nous dégager, car ils enlevaient une pelletée de neige, et il en venait deux autres. C'était très froid, à quinze (15) sous zéro. Un coup sortis de là, nous n'allions pas plus loin que deux ou trois milles, que la même chose arrivait. J'ai déjà vécu une expérience de ce genre, où nous sommes restés pris sous la neige durant trois (3) jours.

CONCLUSION

Pour ce qui est des vieilles compagnies, nous pouvons dire qu'à cette époque, un emploi stable était réservé à une petite partie de la population. Donc, une personne qui pouvait se placer au service de ces deux compagnies était bien vue du reste de la population. Son statut en était affecté.

Même si le salaire de un dollar par jour nous semble aujourd'hui très minime, à l'époque il était considérable.

Lorsque le Canadien National s'empara de ces deux compagnies, en 1929, un examen était alors exigé pour ceux qui voulaient se placer au service de cette compagnie. Il en résultat donc une certaine sélection. Ce qui rendit le prestige des membres du C.N. plus élevé. Le nombre d'employés fut réduit, mais la qualité en fut meilleure. Ce qui entraîna un meilleur service à la population, et un meilleur rendement.

Le statut des membres de cette compagnie fut amplifié considérablement, de même que leurs salaires. Donc, les employés devinrent des membres respectables des petites localités Gaspésiennes.

L'APRÈS-GUERRE

Le travail à cette époque était assez rare, nous voulons dire un travail stable. Par contre, lorsque des compagnies furent implantées dans notre région, telles que les moulins de Chandler et New-Richmond, la voirie, la mine de Murdochville etc, il fut plus facile aux gens de la région de se trouver du travail permanent sans être obligé de se rendre dans les grands centres tels que Montréal, Toronto etc.

Le résultat de cet éveil industriel amena les employés du Canadien National à un refoulement. Ils ne furent plus les seuls à avoir des emplois stables, et furent même dépassés par les employés de plusieurs compagnies, qui offrent de meilleures conditions de travail et de meilleurs salaires. Ils ne furent plus regardés du reste de la population comme une classe choyée de notre société. On est porté à croire, de nos jours, que les nouveaux employés, qui débutent au chemin de fer sont ceux qui, pour la plupart ne peuvent poursuivre leurs études, ou encore ceux qui n'ont pas les qualités requises pour travailler ailleurs.

INTERVIEW 1

Q: En quelle année avez-vous commencé à travailler pour le Canadien National?

R: Le 6 septembre 1946.

Q: Au début, quel était votre travail?

R: J'étais serre-freins.

Q: Ceci consiste en quoi?

R: Ceci consiste, lorsque nous travaillons sur un train de marchandises, à laisser des wagons au moulin, dans les voies d'évitement pour le chargement et le déchargement.

Q: Est-ce qu'il y a eu des changements au point de vue salaire?

R: Nous sommes payés au mille, ça prend huit heures pour cent milles.

Q: Combien pouvez-vous travailler d'heures par semaine?

R: On ne se trouve pas à faire partie de la semaine de quarante heures. On peut travailler 50 heures, 60 heures, on n'a pas de limite d'heures.

Q: Conditions de travail (hiver-été)?

R: C'est plus dur l'hiver; les voies d'évitement sont remplies de neige et nous ne sommes pas capable d'y pénétrer, il faut donc attendre les chasse-neige. Depuis un bout de temps, ce sont des contracteurs qui s'occupent de cela.

Q: Est-ce qu'il y avait des syndicats qui existaient au début?

R: Oui, le syndicat existait en 1946.

Q: Qu'est-ce que le syndicat fait pour vous?

R: Il nous aide; on fait nos demandes pour avoir un autre travail. Lorsque notre contrat de travail est fini et que l'on veut avoir un nouveau contrat, c'est "eux" qui s'occupent de cela.

Q: Quel genre de travail faites-vous présentement?

R: Je travaille sur le "fast freight" entre New-Carlisle et Gaspé.

Q: Votre travail vous amène à des déplacements. Devez-vous vous payer pour vous loger et vous nourrir?

R: On emmène notre nourriture nous autres-mêmes, on loge à Gaspé au "Motel Plante" et à Campbellton à un "rest-house" qui appartient à un particulier et qui est loué par le Canadien National.

Q: Relations "employés-employeurs".

R: Le patron, on le voit souvent, mais il n'a rien à faire avec notre trajet et nos nombres d'heures.

INTERVIEW 2

Q: Nombre d'années au service du Canadien National?

R: 28 ans.

Q: Quel est votre emploi?

R: Je suis serre-freins dans le moment.

Q: Quelle est la signification de serre-freins?

R: C'est celui qui s'occupe de faire le désaccordement des wagons, les placer dans les voies d'évitement comme les voies d'évitements privées pour les compagnies de bière.

Q: Est-ce que vous m'énumériez quelques changements que vous avez pu remarquer sur le Canadien National?

R: L'arrivée des diésels sur les années (45-50), cela augmenta la longueur des convois.

Q: Le salaire au Canadien National?

R: Nous sommes payés à l'heure et au mille.

Nous sommes payés sur une base de 12 milles à l'heure sur le temps simple et 18¼ milles sur le temps et demi.

Q: Auparavant y avait-il des syndicats qui existaient au Canadien National, et présentement êtes-vous syndiqués?

R: Je suis syndiqué depuis mon arrivée au Canadien National, ça fait 28 ans.

Q: Relations employeur-employé?

R: La relation est très bonne, on s'entend très bien.

Q: Quelles sont les heures de travail par jour?

R: Tout dépend du train; moi dans le moment, je travaille à peu près six (6) heures par jour. D'autres peuvent travailler 18-20 heures. Le work-train travaille 10 - 12 heures par jour.

Q: Conditions de travail (hiver-été)?

R: C'est plus dur l'hiver que l'été.

Q: Améliorations sur les trains?

R: La venue de la radio, ça sauve de la misère; c'est plus pratique que faire des signaux à la main et nous sommes munis de lampes électriques.

Q: Costumes d'ouvrage?

R: Les costumes sont payés par la compagnie (passagers) excepté sur les trains d'ouvrage.

Q: Les dépenses, lorsque vous allez à l'extérieur, (logement-nourriture)?

R: La compagnie paie seulement le logement.
Resthouse: Gaspé, Motel Plante.
Campbellton: Bâtisse d'un particulier.

Q: Conditions de passagers (train-passager)?

R: Le train-passager est muni de wagons - lits, chars - à - dîner, coach, bar.

Q: Qui est en charge d'un train?

R: C'est toujours le conducteur.

Q: Sur les trains d'ouvrage, en route où demeurez-vous?

R: Sur les trains de freight, nous avons des "cabousses" neuves, depuis quelques années, qui sont toutes à l'électricité, car avant ça chauffait au charbon et ensuite à l'huile, il y a des lampes en arrière afin de surveiller s'il y a des déraillements.

Q: Point de vue sécurité dans les nouvelles "cabousses"?

R: La sécurité est meilleure pour les employés et la compagnie avec les lumières que nous avons en arrière nous pouvons surveiller la voie. Si un char déraille, nous voyons les marques et nous appliquons les freins d'urgence.

Q: Le train ne ralentit pas à un passage à niveau?

R: Le train ne ralentit pas; c'est la responsabilité de l'ingénieur en avant, il actionne son sifflet, de même que la cloche.

Q: En cas de blessures sur le train, avez-vous une assurance, êtes-vous payés chez-vous, ou est-ce qu'on vous paie au retour?

R: Nous sommes payés par la compensation et l'assurance qu'on a par l'entremise de notre syndicat.

INTERVIEW 3

Q: En quelle année avez-vous commencé à travailler?

R: En 1913, alors que c'était deux compagnies c'est-à-dire Atlantic Quebec and Western et Quebec and Oriental, cela était deux divisions séparées. J'ai travaillé pour les deux, c'est-à-dire de New-Carlisle à Matapédia et de New-Carlisle à Gaspé. Moi et Jack Allard nous fûmes les premiers à amener le train-passagers à Gaspé en 1913.

En 1929, quand le Canadien National a acheté cela, j'ai resté "Fireman" jusqu'au temps où je me qualifiai comme ingénieur.

Q: Quelle était la paie?

R: Pour la vieille compagnie, un dollar par jour. Le travail d'un jour comprenait le voyage New-Carlisle - Matapédia. Même si nous étions 12 ou 15 heures, c'était une journée. Pour le Canadien National, le

salaire a augmenté (je ne sais pas précisément, mais pour ce temps, c'étaient de très bons salaires). Je travaillais 6 jours par semaine. Je demeurais à Matapédia le dimanche et recommençais le lundi, pour descendre le train à New-Carlisle. Pour Gaspé - New-Carlisle, c'était la même chose.

Q: Conditions de travail (été)?

R: Elles étaient bonnes. Pour la vieille compagnie, c'étaient des petites locomotives qui tiraient peut-être quatre à cinq wagons. Lorsque le Canadien National a acheté cela, les nouvelles locomotives apparurent (plus grosses et fortes).

Q: Conditions de travail (hiver)?

R: Sur les petits engins, le "fireman" n'avait pas de toît pardessus lui, il y avait seulement des petites couvertures de chaque côté de lui. De cette façon, dans le froid, la neige entrait et c'était dur.

Lorsque le Canadien National a pris l'affaire, les engins étaient plus gros et ils étaient mieux protégés du froid et de la neige. De chaque côté de l'engin, il y avait de grosses couvertures épaisses, un toît aussi qui les protégeaient.

Au début, il n'y avait aucun syndicat. Le nombre d'années au service était le facteur par lequel les gens étaient classés. Un homme avec plus d'années de service allait travailler avant celui qui avait moins d'années. Les moins expérimentés sortaient seulement lorsqu'il manquait des hommes. Lorsqu'il manquait des hommes pour travailler dans la shop, ils demandaient des débutants (soir).

Q: Lorsque vous deviez monter à Matapédia ou Gaspé où restiez-vous le soir?

R: Au "Resthouse".

Q: Relations employés-employeurs

R: Nous ne le voyions pas beaucoup. Le boss ne nous "bâdrait" jamais. Les employés se confiaient au mécanicien en chef, qui lui, allait le dire au boss.

Q: Combien y avait-il d'employés sur un même convoi?

R: Il y en avait cinq (5): un "fireman", deux "Brakeman", un conducteur, un ingénieur.
Les deux Brakemen devaient surveiller les deux extrémités du train, car il y avait plusieurs trains sur la même voie.
Il y avait deux trains-passagers, l'un montait et l'autre descendait (ils se rencontraient entre Carleton et Maria dans un "siding", ils attendaient vingt minutes et pendant ce temps, les passagers allaient prendre un lunch dans un petit restaurant. Pendant ce temps les employés devaient nettoyer le train, vérifier etc.

Q: Etait-ce difficile d'avoir un emploi?

R: Quand le Canadien National a pris la relève, c'était assez difficile d'avoir un emploi, les syndicats ont commencé avec le Canadien National et ainsi cela devenait plus difficile d'avoir une job et ainsi nous sommes tous entrés dans le syndicat.

Q: Que deviez-vous faire pour passer des tests comme ingénieur?

R: Lorsque le Canadien National a acheté les deux Compagnies, j'ai été passer les tests à Moncton afin de devenir ingénieur et je me suis qualifié en tant qu'ingénieur pour les engins à vapeur. Et ensuite, à notre arrivée à New-Carlisle, nous n'étions plus "firemen" que quelques fois, nous avions gradué comme ingénieur et avons continué dans cette ligne. Lorsque les diésels sont arrivés j'ai été qualifié pour m'en servir, ici à New-Carlisle. Les hommes m'ont montré comment m'en servir et ensuite ça allait bien. Dans ce temps, ils m'ont qualifié d'ingénieur de diésel.

Q: Avez-vous remarqué beaucoup de changements depuis que vous avez commencé à travailler jusqu'à votre retraite?

R: Il y a eu un tas de changements. Les conditions étaient meilleures qu'avec la vieille compagnie.
Avec les engins à vapeur, travaillant pour le Canadien National, nous avions de bons abris au-dessus des "tenders". Avec les diésels, nous étions comme dans une maison. Nous n'avions pas de job trop sales à faire.

Q: Combien y avait-il de stations de Campbellton à Gaspé?

R: Il y en avait à peu près 17 ou 18.
Avec la vieille compagnie, nous avions beaucoup de stations. Lorsque le Canadien National est venu, il en a abandonné beaucoup.
Ainsi entre Matapédia et Cross-Point, il y avait une plateforme et les gens nous faisaient signe d'arrêter si nécessaire.

Q: Si vous étiez malades ou blessés, étiez-vous payés durant ce temps, ou seulement au retour au travail?

R: Lorsque nous étions malades ou blessés, nous n'avions notre argent qu'au retour au travail; ils nous donnaient un chèque.

ANNEXE

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

STEAM LINES

All Lines East of Armstrong, Port Arthur, Detroit and St. Clair Rivers, including St. Clair Tunnel and Lines in New England

---

Rates of Pay and Rules

GOVERNING SERVICE OF

Engineers, Firemen, Helpers and Hostlers

Effective

December 1, 1925

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

STEAM LINES

All Lines East of Armstrong, Port Arthur, Detroit and St. Clair Rivers, including St. Clair Tunnel and Lines in New England.

Rates of Pay and Rules Governing Service of Engineers, Firemen, Helpers and Hostlers

EFFECTIVE DECEMBER 1, 1925

PASSENGER SERVICE

ARTICLE I

A.- Rates of Pay:

Weight on Drivers	Engineers		Firemen Coal		Firemen Oil		Helpers Electric	
	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $
Less than 80,000 lbs.	5.92	5.92	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32
80,000 to 100,000 lbs	5.92	5.92	4.40	4.40	4.32	4.32	4.32	4.32
100,000 to 140,000 "	6.00	6.00	4.48	4.48	4.32	4.32	4.32	4.32
140,000 to 170,000 "	6.08	6.08	4.64	4.64	4.48	4.48	4.32	4.32
170,000 to 200,000 "	6.16	6.16	4.72	4.72	4.56	4.56	4.32	4.32
200,000 to 250,000 "	6.24	6.24	4.80	4.80	4.64	4.64	4.48	4.48
250,000 to 300,000 "	6.32	6.32	4.80	4.80	4.64	4.64	4.48	4.48
300,000 to 350,000 "	6.40	6.40	4.88	4.88	4.72	4.72	4.48	4.48
350,000 to 400,000 "	6.48	6.48	4.96	4.96	4.80	4.80	4.48	4.48
400,000 to 450,000 "	6.56	6.56	5.04	5.04	4.88	4.88	4.64	4.64
450,000 to 500,000 "	6.64	6.64	5.12	5.12	4.96	4.96	4.64	4.64
500,000 lbs and over	6.72	6.72	5.20	5.20	5.04	5.04	4.64	4.64
Mallets regardless of weight	6.92	6.92	5.52	5.52	5.32	5.32		

Differential of two (2) cents per one hundred miles or per day in addition to above rate applies to coal firemen on engines 250,000 to 300,000 lbs, on drivers in the following territory: Quebec District — O'Brien to Quebec, St. Joachim to Nairn Falls, Levis Division. Atlantic Region — All lines except Lunenburg, Chester, Yarmouth, Middleton and Caledonia Sub-divisions.

sign appearance book. Engineers, firemen or helpers will be paid thirty (30) minutes at the rate of class of engine and service for getting engine ready before going out on run, which shall be an arbitrary allowance.

No arbitrary allowances will be made to enginemen in service covered by Article I, Clauses E, F and G.

Initial terminal time for electric and motor car services covered by Article I, Clauses E, F and G, will be paid from time required to report for duty until departure of train. Such time to be used in making up a minimum day. This will cover any preparatory time necessary before departure of train.

B.- **Time Allowance for Engines Operated Trough Terminals:-**

Engineers, firemen or helpers who operate engines running through terminals where engine crews change off will be paid for all time required to be on duty at change-off point on the minute basis, with a minimum of five miles, such allowance to be paid for as an arbitrary allowance. This applies to both incoming and outgoing crews.

ARTICLE 4

A.- **Initial Terminal Delay:-**

Initial terminal delay will be paid for on the minute basis, computed from time of leaving shop track until departure of train. Such time to be used in making up a minimum day.

B.- **Final Terminal Delay:-**

Final terminal delay will be paid for the full delay at the end of the trip at the rate of the class of engine and service on the minute basis, except as provided for in the next paragraph. Time shall be computed from the time train reaches the terminal station until engine is placed on designated shop track or is turned over to hostler or inspector. No mileage will be paid for between terminal station and designated shop track.

Engineers, firemen or helpers making less than one hundred (100) miles will be paid for one hundred miles, but will be liable for further service (except in switching service at yards where regular yard engines are employed, or in the case of engineers, firemen or helpers coming in from snow plow service) to the extent of five consecutive hours at the rate of one hour for each twenty miles, or eight consecutive hours at the rate of one hour for each twelve and one-half miles (according to class of service).

Inspection Time

Engineers, firemen or helpers will be allowed twenty minutes after arrival on shop track for inspection, etc., at pro rata rates, as an arbitrary allowance.

C.- **Switching at Terminals and Turn-around Points:-**

Engineers, firemen or helpers in passenger service will be paid on the minute basis for switching at terminals and turn-around points, except as otherwise provided for, time to count from time engine is ordered for until switching is completed, each three minutes to count as one mile.

ARTICLE 5

Definition of Separate Run:-

Should engineers, firemen or helpers be used out of or at initial or distant terminal after completing their regular assignment, a new day or trip will commence, except in cases where special duties, such as watching engines, etc., are required in connection with run.

FREIGHT SERVICE

ARTICLE 6

A.- **Rates of Pay per Mile or per Day:**

Rates of pay for engineers, firemen or helpers in:- Through and irregular freight, mixed, pusher, helper, mine run or roustabout, work, wreck, belt line or transfer, construction, circus trains, light engines, trains established for the exclusive purpose of handling milk, and all other unclassified service, shall be as follows:

Weight on Drivers	Engineers		Firemen Coal		Firemen Oil		Helpers Electric	
	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $	per mile ¢	per day $
Less than 80,000 lbs.	6.48	6.48	4.64	4.64	4.64	4.64	4.64	4.64
80,000 to 100,000 lbs	6.56	6.56	4.72	4.72	4.64	4.64	4.64	4.64
100,000 to 140,000 "	6.64	6.64	4.88	4.88	4.72	4.72	4.64	4.64
140,000 to 170,000 "	6.88	6.88	5.04	5.04	4.88	4.88	4.64	4.64
170,000 to 200,000 "	7.04	7.04	5.20	5.20	5.04	5.04	4.64	4.64
200,000 to 250,000 "	7.20	7.20	5.36	5.36	* 5.20	* 5.20	4.80	4.80
250,000 to 300,000 "	7.34	7.34	5.52	5.52	5.52	5.52	4.80	4.80
300,000 to 350,000 "	7.48	7.48	5.68	5.68	5.68	5.68	4.80	4.80
350,00 lbs and over	7.68	7.68	5.84	5.84	5.84	5.84	4.80	4.80
Mallets less than 275,000 lbs	8.18	8.18	5.84	5.84	5.84	5.84		
Mallets 275,000 lbs. and over	8.40	8.40	6.15	6.15	6.15	6.15		

* Oil differential not to apply on engines weighing over 215,000 lbs. on drivers.

Differential of thirteen (13) cents per one hundred miles or per day in addition to above rates applies to coal firemen West of Foleyet, on engines 140,000 to 170,000 lbs. on drivers, and seven (7) cents on engines 200,000 to 250,000 lbs. on drivers.

Differential of thirteen (13) cents per one hundred miles or per day in addition to above rates applies to coal firemen on the territory O'Brien, Ont., to Armstrong, Ont., on engines 140,000 to 170,000 lbs. on rivers; fourteen (14) cents on engines 200,000 to 250,000 lbs. on drivers and nine (9) cents on engines 300,000 to 350,000 lbs. on drivers.

B.- **Electric Power in Freight Service, etc.**

Engineers and helpers employed on electric locomotives in freight service, etc., to be paid the rates shown in Article 6, Clause A, based upon weight on drivers. In the application of the rates for various driver weights in electric locomotive service, the total weight on drivers of

all units operated by one engine crew shall be the basis for establishing the rates.

C.- **Booster Equipped Locomotives:-**

Weight on wheels of trailers or tender trucks of engines equipped with booster will be added to weight on drivers to define rate for such class of power.

D.- **Rates for Way Freight and Snow Plow Service:-**

For way freight and snow plow service, fifty-two cents per one hundred miles or less for engineers, and forty cents per one hundred miles or less for firemen or helpers, shall be added to the through freight rates, according to class of engine or other power used; miles over one hundred. to be paid pro rata.

E.- **Definition of Helper:**

The term "helper" as used in this Article will be understood to mean the second man employed on electric locomotives or other than steam power.

ARTICLE 7

A.- **Basic Day:**

In all classes of service covered by Article 6, one hundred (100) miles or less, eight (8) hours or less(straight away or turn-around) shall constitute a day's work; miles in excess of miles required for a minimum day will be paid for at the mileage rates provided, according to class of engine or other power used.

Engineers, firemen or helpers in pool or irregular freight service may be called to make short trips and turn-arounds, with the understanding that one or more turn-around trips may be started out of the same terminal and paid actual miles, with a minimum of one hundred (100) miles a day, provided:-

First—That the mileage of all trips does not exceed one hundred.

Second—That the distance run from the terminal to the turning point does not exceed twenty-five (25) miles, and

Third—That engineers, firemen or helpers shall not be required to begin work on a succeeding trip out of the initial terminal after having been on duty eight (8) consecutive hours, except as a new day, subject to the first in first out rule.

Crews to be notified when called whether for a turn-around or a straight away trip.

B.- **Overtime:**

On runs of one hundred (100) miles or less overtime will begin at the expiration of eight (8) hours; on runs of over one hundred (100) miles overtime will begin when the time on duty exceeds the miles run divided by twelve and one-

Switching en route does not include switching at terminals before departure or after arrival of train.

H.- **Wayfreight Service:**

Enginemen assigned to wayfreight service will be paid wayfreight rates.

YARD SERVICE

ARTICLE 8

A.- **Rates of Pay:**

Weight on Drivers	Engineers per day	Firemen per day	Helpers per day
Less than 140,000 lbs	$ 6.40	$ 4.96	$ 4.96
140,000 to 200,000 lbs	6.56	5.08	4.96
200,000 to 300,000 lbs	6.72	5.20	4.96
300,000 lbs and over	6.88	5.36	5.12
Mallets under 275,000 lbs	7.48	6.08	
Mallets 275,000 lbs and over	7.72	6.32	

B.- **Booster Equipped Locomotives:**

Weight on wheels of trailers or tender trucks of engines equipped with booster will be added to weight on drivers to define rate for such class of power.

C.- **Basic Day:**

Eight hours or less constitute a day's work, overtime at time and one-half.

D.- **Time Required to Report for Duty:**

The time for starting day's work for engineers, firemen or helpers will be the time at which they are required to begin work as a unit. It is understood that the practice of yard engineers and firemen changing off at shop tracks and other points as now in effect will continue, unless more convenient points are mutually agreed upon between the Company and the representatives of the men.

E.- **Overtime:**

Except when changing off, where it is the practice to work alternate days and nights for certain periods, working through two shifts to change off; or where exercising seniority rights from one assignment to another, or when extra men are required by schedule rules to be used, all time worked in excess of eight (8) hours continuous service in a twenty-four (24) hour period shall be paid for as overtime on the minute basis at one and one-half times the hourly rate, according to class of engine. This rule applies only to service paid on mileage or road basis.

F.- **Preparatory and Inspection:**

Engineers, firemen or helpers will report for duty twenty (20) minutes before time required to commence work as a unit with yard crew, and will sign appearance book; such time to be an arbitrary allowance and paid for at pro rata rate per hour.

Engineers, firemen or helpers will be allowed twenty (20) minutes inspection time at end of day, such time to be an arbitrary allowance and paid for at pro rata rate per hour.

G.- **Assignments:**

Engineers, firemen or helpers shall be assigned for a fixed period of time, which shall be for the same hours daily for all regular members of a crew. So far as is practicable, assignments shall be restricted to eight (8) hours work.

H.- **Rest in Yard Service:**

Engineers and firemen on switch engines may have rest after being twelve (12) hours on duty upon advice to proper officer.

I.- **Starting Time:**

1. Regular assigned yard crews shall each have a fixed starting time, and the starting time of a crew will not be changed without at least forty-eight (48) hours advance notice. Practice as to handling of transfer crews is not affected by this section.

2. Where three eight-hour shifts are worked in continuous service, the time for the first shift to begin work will be between 6.30 a.m. and 8.00 a.m. the second 2.30 p.m. and 4.00 p.m., and the third 10.30 p.m. and 12.00 midnight.

3. Where two shifts are worked in continuous service, the first shift may be started during any one of the periods named in section 2.

4. Where two shifts are worked, not in continuous service, the time for the first shift to begin work will be between the hours of 6.30 a.m. and 10.00 a.m., and the second not later than 10.30 p.m.

Après son premier volume, **Val d'Espoir à fleur de souvenance**, Réal Bujold publie **Val d'Espoir, la huche au farfouilleux.**

On peut se procurer ce volume, au prix de $7.00, chez l'auteur à:

B. P. 174, Succ. Duvernay,
LAVAL, Qué. H7E 4P5

En Gaspésie:

Val d'Espoir:	Robert et Mme Théophile Beaudry	
Chandler:	Ghislain Groleau	689-2790
Gaspé:	Hermond Duguay	368-2822
New-Richmond:	Edmond LeBlanc	392-5217