

Les Chefs de Gare en Gaspésie

par Lionel-J. Boudreau



Au début du siècle, le chemin de fer constituait l'épine dorsale de la communication, apportant courrier, marchandise, voyageurs, d'un village à l'autre. Et même voir passer les gros chars était fascinant pour les jeunes, qui saluaient ces trains de passagers le long de la voie ferrée.

Les "anges gardiens" de ce lien d'acier qui serpentait le long de la côte, c'étaient évidemment les agents de gare et les "sectionnaires", personnel chargé de la surveillance et de l'entretien de la route ferrée. M. Lionel Boudreau rappelle ici le souvenir des premiers. Peut-être quelqu'un voudra-t-il, un jour, parler des autres.

Il est un groupe de Gaspésiens dont les noms ne devraient pas tomber dans l'oubli et c'est pourquoi j'ai décidé d'écrire cet article sur les "agents de station" comme on les nommait dans le temps, spécialement ceux qui ont travaillé sur le chemin de fer de la Gaspésie entre Matapédia et Gaspé. Tout comme les curés dans "Les Insolences d'un vieux rentier", de Mgr Bourdages, il y en avait un dans chaque paroisse; mais en écrivant ces lignes, c'est comme si un chapitre commencé en 1893 était sur le point de se fermer, car les chefs de gares tels que nous les avons connus, sont en voie de disparition, victimes qu'ils auront été, de l'automation et de bien d'autres facteurs; mais avant de vous les faire connaître, je me dois d'informer mes lecteurs de quelques étapes de la construction du chemin de fer.

Le tout premier chemin de fer de la Gaspésie reçut sa charte en 1872; il fut construit par la cie CN Armstrong Ry qui en assumait la direction pendant la construction. Puis ce fut le "Baie des Chaleurs Ry". En 1893, la ligne fut ouverte au trafic jusqu'à Caplan, une distance de 78 milles et quatre ans plus tard la ligne était prolongée jusqu'à Paspébiac. Entre temps la compagnie avait été réorganisée avec nouveau nom: "Atlantic & Lake Superior". Le 28 mars 1901, une nouvelle compagnie, "l'Atlantic Quebec & Western Ry" fut autorisée à construire une ligne de Causapsca à Gaspé en passant par l'intérieur de la Péninsule, mais le projet ne se réalisera pas. En 1903, la cie "Quebec Oriental Ry" fut incorporée avec mission d'acquiescer les autres lignes mentionnées plus haut et au printemps de 1910, cinquante milles étaient ouverts au trafic et les 50 autres milles étaient assez avancés.

Le 17 juillet 1912, le premier train arriva à Gaspé; la distance de Matapédia était de 202.3 milles et la compagnie se nommait "Quebec Oriental Railway" de Matapédia à New Carlisle, et l'"Atlantic Quebec & Western Ry" de New Carlisle à Gaspé.

MATAPÉDIA

Mais revenons à nos agents. Ainsi en 1893, il y avait deux agents à Matapédia; l'un pour l'"Intercolonial", qui était M. D'Anjou, l'autre, pour le chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Il m'a été difficile de savoir qui a été le premier chef de gare pour la vieille compagnie à Matapédia. Il semble qu'un J.P. McCarthy, qui était surintendant pendant la construction ait assumé ces fonctions en même temps; mais un des tout premiers fut Léo Bourget, originaire de Cap d'Espoir, ensuite ce fut Alexis LeBlanc qui venait de Carleton, de même que Willie Landry, puis Frank J. Scott qui était de New-Carlisle. Lors de l'achat de la compagnie par le CN, le 1er octobre 1929, sa position fut abolie et il retourna à New-Carlisle travailler dans un autre département du CN. J.-E. Chamard, qui avait remplacé A. D'Anjou demeura à Matapédia jusqu'à sa retraite; je lui rendis visite il y a quelques années à sa demeure de St-Jean-Port-Joli. Il est maintenant âgé de 94 ans. Je souligne ce trait car il était bien connu du public voyageur. Il fut remplacé par Alphée D'amours et le chef de gare actuel est Roger Thibault.

CROSS-POINT

La gare voisine de Matapédia était Cross-Point et le premier agent fut un nommé Fraser qui fut remplacé par Peter Gareaghty; il laissa

Cross-Point pour aller s'établir à Cleveland, Ohio où il continua de travailler pour un chemin de fer Américain, Leonard Dea y travailla quelque temps, puis ce fut Rainsford Downs qui était originaire de Flatland, N.B. et un vétéran de la guerre 14-18 où il avait perdu une jambe. Il ne voulut pas travailler pour le CN et démissionna le 30 septembre 1929. Puis ce fut successivement Austin McNeil, Ben Watters, Elmer Scott, Wilfrid Rioux, Ben Wallace et moi-même au mois d'août 1940 jusqu'en juillet 1951. Mon remplaçant fut Lloyd Ramier, originaire de Port-Daniel Il fut remplacé par un nommé Chouinard puis l'agence fut abandonnée et la gare démolie, remplacée par une petite bâtisse où les trains arrêtent.

Les Pères Capucins, qui avaient charge de la mission de Restigouche, étaient de fréquents voyageurs sur les trains de la ligne de Gaspé; un jour un de ces bons Pères revenait de Carleton; le train étant bondé de voyageurs, il dût s'asseoir avec un homme qui était un peu en état d'ébriété; le bon Père qui détestait l'alcool fut scandalisé lorsque le type sortit sa bouteille et offrit un "coup" au Père; celui-ci refusa poliment mais lorsque pour la deuxième fois notre homme lui offrit à boire, il eut une idée: je vais boire, dit-il, mais pas devant tout le monde; et il alla dans la toilette, cassa la bouteille, envoya bouteille et alcool par le trou de la toilette et revint s'asseoir; au bout d'un certain temps notre type se rappelant soudain qu'il avait donné sa bouteille au Père, lui demanda ce qu'il en avait fait. "Je l'ai cassée" lui dit-il avec indignation; l'autre en colère et lui montrant son poing lui dit: "Ah mon vieux c..."

Il n'y eut jamais de stations où on tenait les livres entre Cross-Point

et Nouvelle, une distance de 23 milles, mais les trains arrêtaient pendant quelques années à Oak Bay, Pointe-à-la-Garde, Escuminac et Nouvelle Ouest.

NOUVELLE

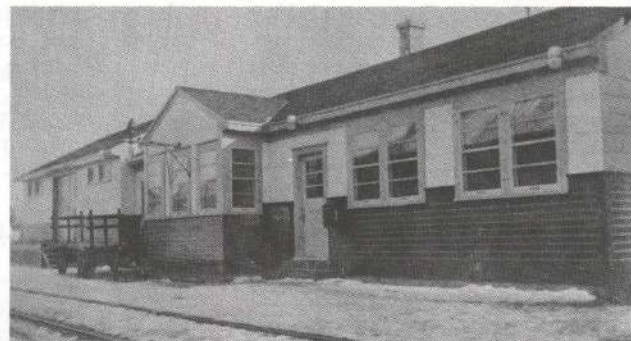
Le premier agent à Nouvelle fut un nommé Allard et la gare avait été construite à un endroit que l'on appelait "Le Faubourg" maintenant Drapeau; elle fut ramenée au site actuel dans le temps de M. Doucet, qui fut remplacé par Jos, C. Berthelot, qui y demeura de nombreuses années avec sa famille; il avait sept fils dont six firent carrière avec le chemin de fer; l'un d'entre eux est présentement surintendant du Transport à Campbellton. M. Berthelot décéda en 1959 après avoir été à sa retraite pendant près de 25 ans. J'ai eu le privilège d'avoir été un de ses nombreux amis.

Beaucoup d'agents se succédèrent à Nouvelle après le départ de Jos. Berthelot; Ben Watters, Wilfrid Rioux, Gérard Chamberland, le Major Ls-de-G. Méthot, Ben Wallace, Bertrand Berthelot, fils de Jos C., Mlle Yvonne St-Laurent, Emery Francoeur et présentement C. Santerre.

CARLETON

Carleton, la station suivante a la distinction de n'avoir eu que quatre chefs de gare de 1893 à nos jours. Il faut dire que Carleton est une des belles paroisses de la Gaspésie et qu'au début du siècle il y avait beaucoup de touristes d'Ottawa, Montréal et Québec qui y passaient la belle saison; toujours est-il que le premier agent fut un nommé Martinou, de 1893 à 1900. La maison était située au coin de la route de la station et fut achetée par le Capt. Frank Allard. Lui succéda Albert

La gare
actuelle
de
Carleton.



Allard, de 1900 à 1923. Albert Allard qui était de la paroisse, était populaire avec la population et les touristes. Il avait aménagé dans la vieille gare une petite salle d'attente qu'il réservait pour les touristes de classe. C'était la seule gare où il y avait le télégraphe; les autres postes de télégraphe étaient dans des maisons privées le long du chemin du roi. Albert Allard avait le télégraphe dans sa maison privée mais comme il était aussi à l'emploi du chemin de fer, on avait installé les instruments à la gare. Quand le vent soufflait de l'est, les fils de télégraphe et de téléphone faisaient entendre un bruit pas du tout désagréable, comme un hmmm musical que j'aimais écouter; ce sont des souvenirs de mon enfance. Al-

bert Allard enseigna la télégraphie à quatre jeunes gens de Carleton; Alexis LeBlanc, Willie Landry et Pamphile et Auguste Leclerc, qui tous travaillèrent pour le chemin de fer mais qui n'eurent pas à se servir du télégraphe.

Lors de l'apprentissage de Pamphile et d'Auguste Leclerc, Albert s'absentait quelques fois pour aller voir des clients au village, laissant nos deux jeunes apprentis télégraphistes en charge de la station; et quand le bureau de Campbellton relayait les messages, Pamphile et Auguste se risquaient de les copier en morse; mais après quelques efforts, ils n'en pouvaient plus; alors le télégraphiste de Campbellton se mettait en colère et écrivait en mor-



Le 20 avril 1959
M. Pamphile Leclerc
espédie le rapport de
"son" dernier train.

se: "Allez chercher l'opérateur". Mais l'opérateur n'était pas là pour mettre les choses au point et nos deux jeunes passaient de mauvais quarts d'heure.

Ce fut Pamphile Leclerc qui, en 1923, fut appelé à remplacer Albert Allard; il y passa trente-six ans et servit fidèlement le public, il fit plus que sa part car lors de la construction et de l'opération du moulin Lacroix, il travailla sans aide pendant plusieurs années, faisant le travail de deux hommes. Il vit maintenant à sa retraite avec son épouse. Nous sommes de grands amis et nous les visitons chaque année. Le quatrième chef de gare de Carleton est présentement Gérard Bernard; il venait de la région de Québec mais semble se plaire en Gaspésie.

MARIA

Maria, située à huit milles à l'est de Carleton, est la gare où je fis mon apprentissage. En juin 1921, je sortais du collège et je voulais travailler pour le chemin de fer; j'étais de la paroisse de Carleton mais demeurant à l'est de la paroisse nous étions plus rapprochés de Maria. L'agent du temps, Alexis Babin, s'offrit de m'enseigner gratuitement; en retour je lui aidais. Comme il m'était difficile de voyager quatre milles, je descendais le matin avec la voiture qui allait à la buanderie et le soir, je revenais sur le train et je scutais, c'est le cas de le dire, en bas du train; celui-ci montait une pente assez raide vis-à-vis de chez nous et je pouvais débarquer sans trop de danger au sommet de cette pente. On nommait cela "Thibodeau" parce qu'il y avait déjà eu une voie d'évitement en arrière de la maison de Francis Thibodeau. J'avais un laissez-passer qui se lisait comme suit (traduction):

"Au conducteur train No. 1, Laissez passer Lionel Boudreau sur votre train. Il débarque à Thibodeau à ses propres risques; c'était signé J.S. Gordon". Je suis probablement le seul employé à avoir reçu ce genre de laissez-passer.

Pour revenir à la gare de Maria, disons qu'à l'ouverture du chemin de fer il y avait deux gares: l'une, à deux milles à l'ouest de l'église, se nommait Giroux; il y avait là un hôtelier de ce nom et comme il avait de l'influence il obtint une gare à l'arrière de son hôtel et les trains y arrêtaient pour les repas. Il fut un temps où les deux trains se croisaient à cet endroit et les équipages de trains devaient surveiller les voyageurs qui avaient trop levé le coude pour qu'ils ne se trompent pas de trains. Le premier à cette gare fut Alex. Brotherton; cette gare fut bientôt abandonnée mais les trains continuèrent de s'y arrêter jusqu'en 1923 ou '24; l'autre gare, près de l'église, eut comme premier agent Hector Cyr; il était le fils de M. Solomon Cyr, qui avait le contrat pour le transport du courrier entre Campbellton et Paspébiac ainsi que le bureau de poste. Clovis Martin et Norbert Couillard lui succédèrent, ensuite vint Alex Babin qui fut chef de gare jusqu'à ce que la maladie le force à se retirer au début des années '30. Alex Babin venait de Bonaventure et était manchot, ayant perdu le bras gauche dans un accident. Il était très fort de son seul bras et les gens disaient qu'il avait la force de deux bras dans un seul.

Ici je voudrais souligner la lutte que dut faire la compagnie du chemin de fer contre les intempéries des saisons; l'automne, au temps des grandes marées, la mer brisait la voie ferrée sur les bancs de sable de Chandler, Ste-Adélaïde et

Barachois, mais c'était surtout l'hiver que la neige et la poudrière bloquaient la voie; il y avait les fameuses 'coupes' qui s'emplissaient et les pires étaient les coupes Thibodeau, Madigan et Mill entre Carleton et Maria; et dans le comté de Gaspé, celles de la Brèche-à-Manon et Sheehan, à l'est de Grande-Rivière. En 1911, la coupe Thibodeau était bloquée avant les fêtes à cause d'un hiver particulièrement dur; et après Noël, il y avait une centaine d'hommes qui travaillaient au déblaiement de la voie; il y avait une épaisseur de 32 pieds bien mesurés de neige poudrée dure; les trains furent bloqués pendant plusieurs semaines. Le désespoir des dirigeants de la compagnie faisait le bonheur des habitants, qui y trouvaient du travail durant la période tranquille de l'hiver; les salaires étaient d'une piastre pour une journée de dix heures.

Lors de mon apprentissage, c'était aussi le temps où la plupart des voyageurs de commerce utilisaient le train et certains d'entre eux avaient de grosses et lourdes malles d'échantillons; c'était tous des bons garçons, mais nous qui avions à manipuler leurs malles nous préférons ceux qui n'avaient pas ou peu d'échantillons. Il y avait aussi un gros trafic de laine qui venait d'un peu partout, car il y avait un moulin à carder qui appartenait à M. Zacharie Gagné et plus tard à son fils Fidèle. Alex Babin fut remplacé par Emile Doucet, originaire de Petit-Rocher, comme agent temporaire et la position d'agent fut ensuite abolie. Un des fils d'Alex Babin, Claude assura un bon service comme gardien et il avait l'express et la vente des billets à commission. Il est maintenant assistant à Carleton. La gare fut de nouveau ouverte durant la dernière guerre et il y

eut un nommé Lévesque et finalement Honoré Leclerc, neveu de Pamphile.

CASCAPEDIA

En novembre 1921, l'agent de Cascapédia, Leonard Dea, demanda à l'agent de Maria si j'étais capable de le remplacer pour une couple de jours. Sur la recommandation de M. Babin, j'allai à Cascapédia pour deux jours et c'est ainsi que je devins agent-remplaçant. Le premier chef de gare de cet endroit fut probablement Emile Nadeau; ensuite il y eut Willie Landry, Gérard Laterreur, Chester Coull, un conducteur qui y alla à titre d'essai pour quelques mois, ensuite Leonard Dea, qui y demeura plusieurs années et qui fut remplacé par Bertram Seale, qui était originaire de Paspébiac mais dont les parents venaient de l'île Jersey; la gare fut fermée au départ à la retraite de celui-ci.

On a vu comment j'étais entré au service du chemin de fer; le recrutement se faisait de cette manière: si un jeune homme désirait devenir chef de gare il pouvait, avec la permission de l'agent de l'endroit, faire son apprentissage dans son village mais il fallait parfois attendre longtemps. Les salaires variaient selon l'importance des gares mais la moyenne des salaires était de \$75.00 par mois. Il y avait quelques exceptions comme St-Siméon, Marcil et Douglstown, qui recevaient \$65.00, je crois. Cascapédia avait \$80.00, mais il devait faire l'inspection du viaduc en bois avant de rentrer chez lui après sa journée. Comme remplaçant, j'avais un salaire fixe de \$3.00 par jour sept jours par semaine; la compagnie ne le contesta jamais car je devais payer pension le dimanche comme les autres jours.

Le travail d'un chef de gare était très varié et souvent ardu; la première chose que l'on faisait le matin, c'était de relever les numéros de tous les wagons; il fallait livrer la marchandise aux marchands, expédier les colis, faire le "billing" des wagons complets, la vente des billets, rapporter le passage de tous les trains au "dispatcher", prendre les ordres de celui-ci pour la rencontre des mêmes trains et rédiger les gros rapports à la fin du mois. New-Richmond eut pour premier agent, Jos. C. Berthelot, qui fut plus tard nommé à Nouvelle. Il fut remplacé par Hugh M. Johnston, qui y demeura jusqu'à sa retraite; il était de Caps-Noirs (Black Capes) et il voyageait matin et soir. Lors des grosses tempêtes d'hiver il devait coucher à New-Richmond, incapable de se rendre chez lui. C'était un homme paisible, toujours prêt à rendre service. Il fut remplacé par George J. Brake, aussi de Caps-Noirs et qui travailla à New-Richmond jusqu'à sa mort. Lloyd Ramier lui succéda et lui-même fut remplacé par D. Thibault, l'agent actuel. Il y a trois ou quatre ans, la vieille gare fut démolie pour passer la route qui contourne la ville de New-Richmond et on amena la gare de Paspébiac pour la remplacer, mais à un mille plus à l'est à proximité de l'usine de la Consolidated-Bathurst.

Contrairement à ce que je pensais, il y eut un agent à Caps-Noirs pendant quelque temps et ce fut Hugh M. Johnston mentionné plus haut. Ensuite ce fut Robin Brake pendant de nombreuses années.

CAPLAN

La paroisse de Caplan tout comme celle de Maria eut deux gares; celle de Rivière-Caplan ne fut en opération que quelques années et

les agents suivants s'y succédèrent: François, Régina et Albert Dion, qui étaient probablement les enfants d'une même famille. La gare de Caplan eut comme premier agent Edmond Brink; puis ce fut Charles Bugeaud qui était apparenté au juge Fabien Bugeaud; ensuite vinrent Emile Gauvreau, George Brake et un nommé Hicks, qui vint déplacer George Brake pendant la crise; il venait du Nouveau-Brunswick et retourna aussitôt qu'il put décrocher une position dans son milieu. Eugène Brochu le remplaça; il venait de St-Pierre-de-Montmagny et retourna à Montmagny après quelques années; il fut remplacé par Gérard Boulet; son successeur fut Harry Young, qui y demeura jusqu'à sa retraite en 1954; son remplaçant fut Bertrand Berthelot qui prit sa retraite en 1975 après 51 ans de service; Sarto Jean le remplace temporairement.

Lors d'un séjour à Caplan comme remplaçant en 1929, je demeurais chez M. William Brière et il me racontait que son père tournait les locomotives sur une table tournante; c'était dans le temps où le terminus était à Caplan. La première fois que j'allai remplacer à Caplan c'était durant l'hiver de 1925 et je pensionnais chez Adolphe Boudreau. Je me rappelle les belles veillées que l'on passait: les plus âgés jouaient au 500 tandis que nous, les jeunes faisons de la musique et du chant.

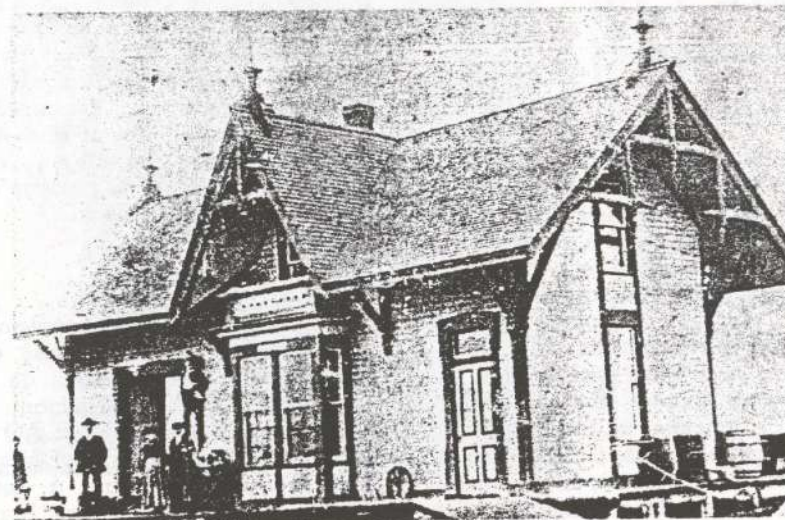
ST-SIMEON

La gare suivante, St-Siméon fut ouverte bien après les autres et le premier agent fut Aimé Henry; il décéda subitement lors des fêtes de Gaspé en 1934. Roger Thibault fut un de ceux qui y travaillèrent; maintenant il n'y a plus d'agent et les trains ne s'y arrêtent plus.

NOT TRANSFERABLE	QUEBEC ORIENTAL RAILWAY	
	Good for One First Class Passage	
	From.....
	To.....
	Not Valid after.....19.....
NO STOP-OVER ALLOWED		
Form 1 S	741	J. S. GORDON, GENERAL MANAGER

Formule de billet
avant 1929.

installé des bandes de fer en forme de charrue à l'avant d'un camion plateforme. Au tout début, le chemin de fer porta le nom de "Chemin de fer Baie des Chaleurs". En 1910, on changea son nom pour celui de "Quebec Oriental Railway", nom qu'il conserva jusqu'au 1er octobre 1929, date à laquelle le C.N. en fit l'acquisition. C'est en 1893 que le premier train voyageur arriva à Caplan en provenance de Matapédia. Pendant plusieurs années, Caplan fut le terminus du chemin de fer; les trains voyageaient entre Matapédia et Caplan; on avait construit un large hangar qui abritait les locomotives durant la nuit.



Première gare située à Rivière Caplan près de la route Dion.

BONAVENTURE

Bonaventure est la gare suivante et il y passa plusieurs agents; un des premiers fut Jos. Soucy; il habitait avec sa famille dans le haut de la gare; un soir d'hiver par une terrible tempête, il perdit son chemin en revenant du village et mourut gelé; sa veuve épousa plus tard Martial Gauvreau, frère d'Emile; celui-ci fut agent pendant quelques années et fut remplacé par Sonny Kerr que tout le monde connaissait dans ce temps-là; il fut remplacé par un nommé Coulombe qui venait de la région de Kamouraska. Son successeur fut Hector Routhier, puis Faber Gauvreau, qui y demeura plusieurs années et qui est maintenant agent à Trois-Pistoles. Faber est le dernier de ceux embauchés par le "Quebec Oriental Ry" qui travaille encore. Il est aussi à noter que la gare de Bonaventure est la dernière qui tient encore debout entre Matapédia et New-Carlisle. Le présent chef de gare est Jean Bergeron.

NEW-CARLISLE

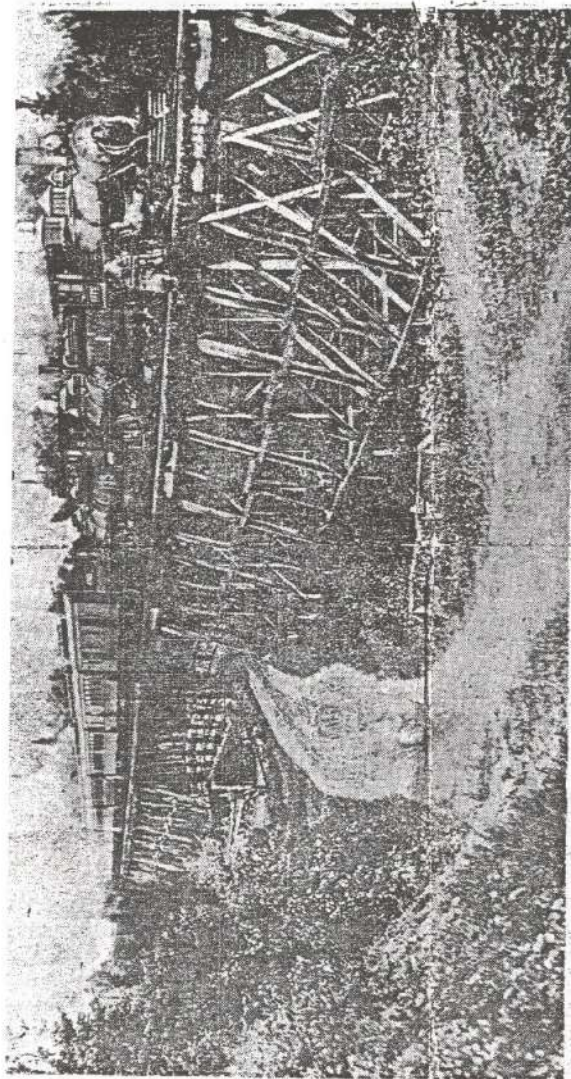
Il était tout naturel que le bureau chef du Quebec Oriental et du Atlantic Quebec Ry fût à New-Carlisle; les nouveaux propriétaires étaient de Londres. New-Carlisle était le chef-lieu du comté de Bonaventure et anglophone et se trouvait à mi-chemin entre Matapédia et Gaspé. Ceux qui se souviennent du premier gérant-général C.R. Scoles, savent qu'il était quelque fois de mauvaise humeur mais il n'avait pas de rancune; un jour, pour une raison quelconque il congédia un homme de Paspébiac; le lendemain, notre homme, devenu chômeur, s'en alla faire un tour à New-Carlisle et rencontra par hasard M. Scoles sur la rue; celui-ci ne le reconnaissant

pas tout de suite, lui demande pourquoi il ne travaillait pas. C'est que vous m'avez congédié hier, de lui dire notre homme de Paspébiac. Va t'en travailler, lui répliqua M. Scoles et que je ne voie plus flâner autour d'ici...

Le premier chef de gare de New-Carlisle fut Joseph Lebel; il fut remplacé par Harry Scott, qui laissa le chemin de fer après quelques années et fut remplacé par Dewey Smollett, qui avait son frère Phil comme assistant. Il était nécessaire d'avoir deux agents parce que les trains partaient tôt le matin dans les deux directions et revenaient tard le soir. Avant l'acquisition du chemin de fer par le CN, l'agent de New-Carlisle était payé par les deux compagnies, la moitié du salaire par le QORy et l'autre moitié par le AQ & WRy. Les salaires des agents dans les années 24-25 n'étaient pas les mêmes partout, mais la moyenne était de \$75. par mois. Il y avait quelques exceptions, dont Matapédia, New-Carlisle, Chandler et Gaspé qui avaient un salaire un peu plus élevé; Cross-Point avait \$90. parce qu'il n'y avait pas d'express à commission, Cascapédia avait \$80. mais il devait aller sur le viaduc en bois vérifier s'il y avait du feu ou non après le passage du dernier train de l'après-midi.

PASPEBIAC

Paspébiac fut pendant longtemps une gare importante à cause du bureau-chef et de l'entrepôt de la Cie Robin, Jones & Whitman et c'était la première gare du AQ & WRy. Le premier agent fut Harry Scott qui alla plus tard à New-Carlisle; il fut remplacé par Harry Young, qui y travailla à deux reprises; ayant travaillé sur les trains pendant un certain temps il fut rem-



Un train de passagers en Gaspésie, il y a cinquante ans

En ce temps-là, le siècle de la vitesse venait à peine de naître, la Gaspésie commençait à connaître des jours heureux. En effet, cette brave population avait depuis longtemps la construction d'un chemin de fer. Leur désir fut réalisé après de nombreux sacrifices et de longs mois d'attente. D'après les informations reçues, le premier train entre Matapédia et Gaspé circula le 2 juillet 1912. Cette photo, qui date d'un demi-siècle, nous montre le train passager tiré par trois petites locomotives portant le numéro 1, 2 et 3. Il semble de plus en plus que le train ait été arrêté à l'embranchement de la rivière Cascapédia, pour permettre au passager d'obtenir un autre chemin de fer.

La construction d'un chemin de fer en Gaspésie n'était pas une chose facile, il y a un demi-siècle

placé par B.F. Seale, revint et fut déplacé durant la crise par un nommé Francis, qui venait de Coal Branch, N.B. Harry Young ne revint plus à Paspébiac mais alla à Caplan. Le successeur de Francis fut Elmer Scott, qui était expéditeur de trains (Dispatcher) au temps de la vieille compagnie et qui exerça sa seniorité d'agent lorsque sa position fut abolie; il fut remplacé par Phil Smollett; au départ de celui-ci la gare fut fermée et il y a quelques années fut transportée à New-Richmond.

ST-GODEFROI

St-Godefroi est la gare suivante et Emile Gauvreau y fut un des premiers agents; remplacé par Arthur Skeene qui demeurait à Shigawake. Il n'avait qu'une jambe et ne porta jamais de prothèse mais cela ne l'empêchait pas de faire son ouvrage. Comme bien des handicapés, il développa une souplesse étonnante. Plusieurs agents se succédèrent, dont Raoul et Réal Berthelot, Raymond Côté, J.-A. Godin:

La station suivante desservait les localités de Port-Daniel Ouest et Shigawake et fut nommée Marciel en l'honneur du député de Bonaventure; James Dea y fut le seul agent; il avait un salaire au-dessous de la moyenne car la gare n'était pas très importante et fut fermée aussitôt qu'elle passa au CN; James Dea était aussi cultivateur et aussi émetteur de permis d'automobiles.

PORT-DANIEL

Port-Daniel ce joli village gaspésien n'eut que peu d'agents; le terminus y fut de 1905 à 1907, pendant que l'on creusait le tunnel. Le premier chef de gare dont j'ai souvenir, fut C.W. Dow qui y demeura plus

longtemps que tous les autres agents; il fut remplacé par Lloyd Ramier et l'agent actuel est J.A. Nadeau.

Le premier chef de gare de Gascens fut Alex. Brotherton. Son fils Wilfrid lui succéda et au départ de celui-ci pour la région de Lévis, la gare fut abandonnée et est aujourd'hui disparue.

NEWPORT

New-Port est la première gare du comté de Gaspé et son premier agent fut William Munroe; si ma mémoire est bonne, il était originaire de la ville d'Aberdeen en Ecosse et vint au Canada avec un groupe d'Anglais pour travailler sur le chemin de fer; c'est lui qui avait charge de tout le matériel lors du percement du tunnel de Port-Daniel; il fut remplacé par James Jessop, un homme de l'endroit qui y demeura jusqu'à ce que la maladie le force à se retirer en 1930; c'est moi qui le remplaçai jusqu'à l'automne de la même année où j'allai à Grande-Rivière; je fus remplacé par Leslie Ramier, de Shigawake; il fut déplacé par C.H. Forbes qui fut déplacé par James Dea. Au départ de ce dernier se succédèrent C. Bonenfant, Wilfrid Rioux, Emery Francoeur, Charles Rouleau et présentement E.P. Trites.

CHANDLER

Chandler eut comme premier chef de gare Laurent Laterreur; tant que l'usine de pulpe ne fut pas construite, il y avait seulement un gardien et Laurent Laterreur assumait cette fonction; il demeurait à Ste-Adélaïde et voyageait sur le train, matin et soir; il fut par la suite nommé agent. Un an ou deux après, un nommé Pelletier lui succéda et au printemps de 1915, Willie Lan-

dry fut nommé agent; il eut comme assistant Willie Ross et plus tard Gérard Laterreur. Au printemps de 1929, alors que Willie Landry et Gérard Laterreur étaient en congé et occupés à d'autres activités, Leslie Ramier et moi-même assumâmes la charge de la gare jusqu'au premier octobre; nous étions tout fiers d'être en charge de la gare la plus payante de la Gaspésie. Je me souviens très bien que le soir du 30 septembre, alors que nous allions passer sous l'administration des chemins de fer nationaux le lendemain, on nous demanda de balancer les livres de la station pour le mois de septembre; nous avions ordinairement deux ou trois jours pour faire ces rapports; on se mit à la tâche et compléta ce travail un peu après minuit.

Il y avait alors deux équipes de train à Chandler; l'une avec l'engin 40, qui transportait le charbon et le soufre de Sandy Beach, l'autre avec le vieil engin 20 qui était un train de bois de pulpe de Port-Daniel. Comme c'était la fin de la compagnie du chemin de fer et pour nous la fin d'une époque, nous demandâmes aux deux équipes d'actionner le sifflet des locomotives sur le coup de minuit, ce qui eut pour résultat de réveiller la population de Chandler, qui se demandait ce qui se passait.

LE C.N.

Il faut dire ici que la transition de la vieille compagnie au CN était vue avec une certaine appréhension de la part des agents; du côté salaire il y avait une grande amélioration; il y avait aussi le fait que l'on tombait avec quelques cinq cents employés syndiqués, avec un district de promotion qui s'étendait jusqu'à Ste-Rosalie sur la rive-sud du

St-Laurent, et jusqu'à Joliette sur la rive-nord, et qui englobait le nord-ouest de la province jusqu'à Cochrane, Ont., et tout le Saguenay et le lac St-Jean. Nous, de la vieille compagnie de chemin de fer, n'étions pas syndiqués mais au moins nos positions étaient assurées; nous ne le savions pas mais la crise s'en venait nous causer du trouble; mais nous ne pouvions pas arrêter le progrès...

Willie Landry resta agent encore quelques années et fut remplacé par Gérard Laterreur, qui y travailla jusqu'à sa retraite; il fut remplacé par Raoul Berthelot, qui lui-même fut remplacé par son frère Henri.

STE-ADELAIDE

La gare de Ste-Adélaïde fut ouverte au public avant celle de Chandler et eut comme premier agent Edouard Laterreur, père de Laurent et Gérard. Son fils Laurent le remplaça jusqu'en 1931, date où la gare fut fermée. Elle fut réouverte au cours de la deuxième guerre, puis abandonnée et démolie.

GRANDE-RIVIERE

Nous arrivons à Grande-Rivière, l'une des grandes paroisses du diocèse et avec Wm Munro comme premier agent; on s'en souvient, il venait de New-Port en prendre charge, durant les années que Grande-Rivière fut le terminus, pendant que l'on construisait le dernier tronçon de Gaspé à Grande-Rivière. Le premier train venant de New-Carlisle arriva en 1910, et deux ans plus tard, Wm Munro s'en alla à Gaspé. Il fut remplacé par Rupert Carberry, qui démissionna quelque temps après et fut remplacé par Jos. Bourget; celui-ci fut remplacé par son gendre R.M. Levers, qui était origi-

naire de la ville de Québec et vé-
térain de la guerre 14-18, d'où il
était revenu avec le grade de capi-
taine. C'était une des rares stations
où il y avait un logement. Levers
y travailla jusqu'en 1930; Leslie Ra-
mier y resta quelques mois et je
le remplaçai en octobre de la mê-
me année jusqu'à novembre 1932
quand je fus déplacé par Phil Smol-
lett dont la position à New-Carlisle
avait été abolie et qui exerça sa
séniorité à Grande-Rivière où j'étais
le plus jeune. Lorsque Smollett alla
à Paspébiac, Gérard Langis le rem-
plaça et y est encore.

CAP D'ESPOIR

Cap d'Espoir (ou l'Anse-du-Cap)
eut sa gare mais le nom était **Cape
Cove** et le premier agent fut Léo
Bourget, qui fut remplacé par Au-
guste Leclerc. Percy Degruchy y
demeura plusieurs années; ses suc-
cesseurs furent nombreux, entre au-
tres Jos Gagnon, Harry Young, Do-
nat Roy, Marcus Tapp, Gérard Lan-
gis et le dernier, Gérald Cain.

PERCE

Il fut impossible d'avoir une gare
à Percé même, à cause de la mon-
tagne. De l'Anse-à-Beaufils, la voie
ferrée contournait la montagne et
rejoignait la mer à Coin-du-Banc
et le trafic pour Percé se faisait de
la gare de l'Anse-du-Cap; beaucoup
plus tard, on érigea une gare à
l'Anse-à-Beaufils et elle prit le nom
de Percé; je crois que le premier
agent fut Fred Gaillie, ensuite il y
eut plusieurs remplaçants qui ne
restèrent pas assez longtemps pour
en tenir compte; J.N. Trottier y tra-
vailla plusieurs années; l'agent ac-
tuel est M. Adrien Plourde.

La gare de Barachois, 14 milles
plus loin, eut comme premier agent

un nommé Lawrence, qui fut rem-
placé par Anselm Tapp; lorsqu'il
tomba malade il fut remplacé par
son frère Marcus; il y travailla jus-
qu'en 1931 et il fut déplacé par
Laurent Laterreur. Tapp y retourna
après le départ de Laurent Later-
reur, jusqu'en 1959, quand il laissa
Barachois pour aller à Noranda où
il mourut quelques années plus tard;
présentement l'agent est J.-A. Lebel.

DOUGLASTOWN

La gare de Douglastown fut cons-
truite sur le banc de sable, à en-
viron un quart de mille de son site
actuel, et le premier agent fut James
Morris qui était dans le commerce
du bois; il passa sa position à son
frère Tom, qui y travailla jusqu'en
1929; il fut remplacé par C.H. For-
bes, qui n'y resta pas très long-
temps. La gare est aujourd'hui fer-
mée mais les trains y arrêtent en-
core.

GASPE

Enfin nous arrivons à Gaspé, où
le premier train de voyageurs arri-
va au mois d'août 1912, si on fait
exception d'un train spécial orga-
nisé par l'Hon. Rodolphe Lemieux,
en 1911. Wm Munro vint de Grande-
Rivière prendre charge de la gare
de Gaspé; il avait un tempérament
belliqueux et eut souvent des dé-
mêlés avec le public, mais comme
il était apparenté au gérant-général
à New-Carlisle; il était simplement
réprimandé et ça recommençait à
la première occasion; il n'en fut pas
de même après qu'il travailla pour
le CN, et il s'attira vite des ennuis.
Pour mettre un peu d'ordre et parer
à des actions réprimandables pos-
sibles, son fils Tom, qui était assis-
tant le remplaça. Il avait bon ca-
ractère et était bilingue, ayant été
à l'école à New-Port et à Grande-

No. 2

SUMMER TIME TABLE
Effective June 7th, 1926
Expires September 4th (inc.), 1926

The
**QUEBEC
ORIENTAL
RAILWAY**
and the
**ATLANTIC QUEBEC
&
WESTERN
RAILWAY**
TIME TABLES

GENERAL OFFICES
NEW CARLISLE,
BONAVENTURE COUNTY
QUE.

JAS. S. GORDON,
General Manager

May 4th, 1926

Quebec Oriental Railway Co.
AND
Atlantic Quebec and Western Railway Co.

Going East	* No. 2 PAS'R TIME	Miles	STATIONS	* No. 1 PAS'R TIME
A.M.				P.M.
10.35	0.00	Dp.	MATAPEDIA Ar.	6.55
11.15	12.75		Cross Point	6.05
11.25	15.30		f Oak Bay	5.50
11.40	22.30		f Pte a la Garde	5.35
11.50	25.70		f Escuminac	5.15
12.15	35.50		Nouvelle	4.40
13.30	41.00		f St. Omer	4.20
0	44.45		Carleton	4.00
05	52.70		Maria	3.30
1.30	60.70		Caspedia	3.05
2.00	67.65		New Richmond	2.35
2.15	71.80		Black Capes	2.15
2.40			Caplin	1.50
2.55	84.15		f St. Siméon	1.35
3.05	89.25		Bonaventure	1.20
3.25		Ar.		Dp.
	98.15		NEW CARLISLE	12.50
3.45		Dp.		Ar.
4.00	101.55		Paspébiac	12.05
4.20	108.95		St. Godfroi	11.45
4.35	114.15		Marcil	11.30
4.55	120.45		Port Daniel	11.05
5.10	126.40		Gascons	10.30
5.40	135.05		Newport	9.55
6.00	142.00		Chandler	9.25
6.15	146.26		St. Adélaïde	9.05
6.30	152.10		Grand River	8.45
55	156.90		f Little River East	8.15
05	160.37		Cape Cove	8.05
05	163.16		Percé	7.20
7.45	173.50		f Corner of the Beach	6.20
05	177.36		Barachois	6.00
8.35	181.82		f St. Georges	A.M.
8.55	195.05		Douglastown	Read Up
05	202.32	Ar.	GASPE	Read Down

* Daily except Sunday.
f FLAG STATIONS.—Trains stop only when signalled to pick up or set down passengers.
All Trains run on Atlantic Standard Time.
Light face figures denote A.M. time.
Dark face figures denote P.M. time.

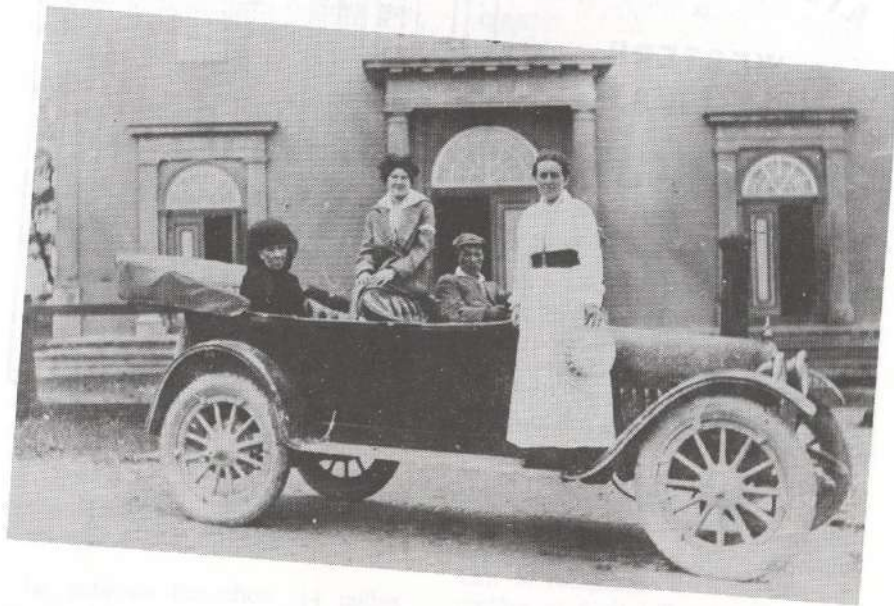
Rivière. Les chefs de gare de Gaspé n'eurent pas la tâche facile; le trafic était considérable car on desservait jusqu'à Rivière-Madeleine, à 82 milles au nord. La première grande guerre apporta un trafic intense; ensuite ce fut la construction du séminaire et des couvents. Les fêtes de Gaspé en 1934 et la deuxième grande guerre, avec la base de Sandy Beach et le camp militaire de Prével. Tom Munro mourut subitement avant de prendre sa retraite; son remplaçant fut un nommé Iona, qui venait de Danville, Qué., Alfred Assells le remplaça jusqu'à ce que la maladie le force à prendre sa retraite; Raoul Berthelot le remplaça et Roger Dufour est le chef de gare actuel.

Il y eut beaucoup de changements dans l'administration des chemins de fer en ce qui concerne les gares et leurs agents et il y en aura en-

core, c'est certain. Quant à moi, je quittai la Gaspésie en 1951 pour aller à St-Justin, comté de Maskinongé à mi-chemin entre Joliette et Shawinigan, sur la ligne Montréal-Chicoutimi, et en 1957 je déménageai avec ma famille à Ste-Foy, tout près du pont de Québec, gare très achalandée où je pris ma retraite après 47 ans de service.

J'ai de bons souvenirs de mes premières années avec le Quebec Oriental du temps, quand je remplaçais les agents, je me souviens des maisons où je pensionnais, des gens que j'ai connus, des liens d'amitié qui sont encore solides après tant d'années.

Et c'est ainsi que je dois m'arrêter à Gaspé, faute de... chemin de fer. Mais Gaspé est toujours et pour longtemps encore, le terminus du chemin de fer de la Gaspésie.



Voiture de luxe vers 1915.