

Accidents ferroviaires au Québec

Jean-Paul Viaud

Number 54, Summer 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7948ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Viaud, J.-P. (1998). Accidents ferroviaires au Québec. *Cap-aux-Diamants*, (54), 28–32.

ACCIDENTS FERROVIAIRES AU QUÉBEC

PAR JEAN-PAUL VIAUD

Il n'existe pas d'ouvrage traitant spécifiquement des accidents ferroviaires au Québec, au contraire du Royaume-Uni ou des États-Unis. Plusieurs auteurs se sont intéressés au phénomène des accidents à une échelle plus large, en particulier Robert B. Shaw avec *A History of Railroad Accidents, Safety Precautions and Operating Practices*, qui fut plusieurs fois réédité.

Les causes et les effets étant presque universels, il n'est peut-être pas nécessaire de procéder à un tel travail de rédaction. L'Histoire retient cependant au moins un accident ayant eu lieu au Québec : la tragédie de Belœil, survenue le 29 juin 1864 et qui, à ce jour encore, reste la plus grande catastrophe ferroviaire au Canada et aux États-Unis.

CAUSES DES ACCIDENTS

Au tout début de l'histoire ferroviaire, la technologie n'en est qu'à ses balbutiements. Le principe du transport terrestre guidé, bien qu'il remonte en théorie aux Romains, n'est pas mature. Il est vrai que là où une ornière suffisait pour guider un char à bœuf allant à faible allure, il en va autrement d'un véhicule plus rapide. Les accidents seront donc souvent la résultante d'une découverte par essai et erreur, des principes nouveaux régissant l'organisation d'un transport de surface rapide. La vitesse augmentant et le trajet se complexifiant, les premiers types de rails causèrent beaucoup d'accidents. L'invention du rail vignole en I et de la roue de chemin de fer avec boudin (*flange* en anglais), allait permettre de résoudre une partie du problème.

Le reste sera résolu lorsque les ingénieurs finiront par comprendre la dynamique de la vitesse et pourront dessiner des trains de roulement adaptés au type de voies (c'est-à-dire permettant de s'engager dans des courbes serrées par exemple). L'œuvre de Kirkman au début du XX^e siècle ré-

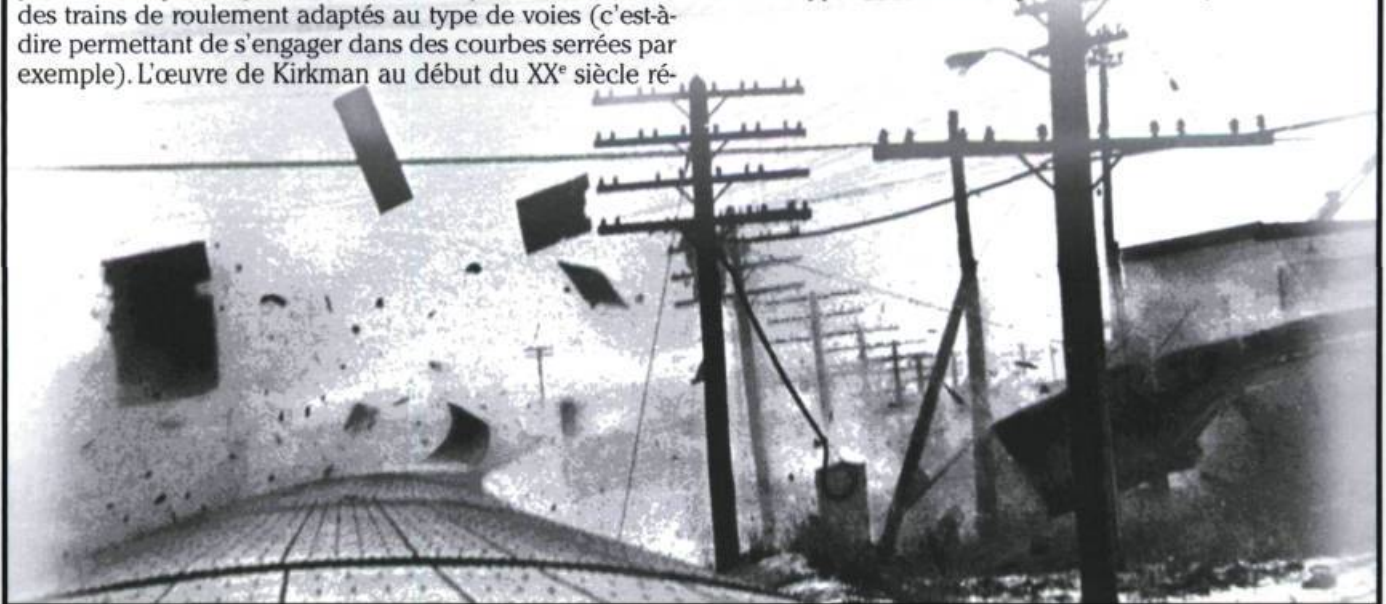
somme bien l'état de l'art de la voirie ferroviaire, un siècle après le premier train.

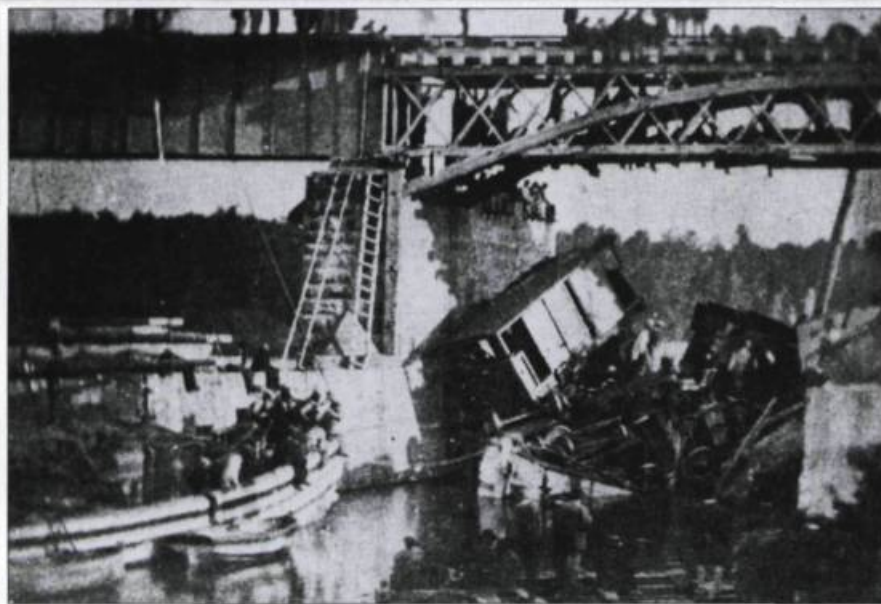
Une à une, toutes les causes d'accidents seront connues et étudiées et l'on peut dire que les chemins de fer, surtout par la pression des gouvernements, du public et des employés, deviendront des modèles de sécurité. L'invention de systèmes de freinage pneumatique par Westinghouse, l'amélioration des systèmes d'attelage, l'instauration du télégraphe, puis du téléphone et de la radio seront autant d'éléments qui accroîtront la sécurité générale. Cependant, surtout à l'époque héroïque du chemin de fer, le côté pratique et l'appât du gain ont toujours primé sur la sécurité.

Les accidents les plus spectaculaires vont donc se répéter, parfois en raison d'un écart entre les mesures de sécurité prévues et l'avancée technologique (vitesse, masse, etc.), parfois en raison de causes multiples allant de l'erreur humaine à la défectuosité d'une pièce de matériel, et plus rarement au sabotage.

Toute cause nouvelle d'accidents, entraîne rapidement une série de mesures à la fois matérielles et procédurières. Ainsi les accidents provoqués par des erreurs d'horaire (et donc par la présence au même endroit de deux trains, avec pour conséquence des collisions) seront diminués par l'intégration de meilleures horloges et montres, par l'usage de la télégraphie (puis du téléphone et de la radio) pour la répartition et finalement, par la rédaction de procédures élaborées. Bien entendu, erreur humaine oblige, il existera toujours une possibilité qu'un accident découle soit de la mauvaise compréhension des tables horaires et des procédures, soit du non-respect volontaire de celles-ci.

Les quelques photographies qui suivent illustrent quelques-uns des types d'accidents ayant eu lieu au Québec.





**CHUTE PROVOQUÉE PAR
OUVERTURE D'UN PONT ET
NON-RESPECT DES SIGNAUX**

29 juin 1864, Belœil.

Un train comprenant une locomotive du Grand Tronc et treize voitures en bois transportant essentiellement 500 immigrants allemands et norvégiens, plonge dans la rivière Richelieu

au passage d'un pont-levis ouvert pour laisser passer un convoi de barges. L'enquête a clairement démontré que le mécanicien n'a pas respecté la signalisation qui indiquait que le pont était ouvert. N'ayant pas ralenti et ne disposant pas encore du fameux système de freinage qu'inventera un peu plus tard l'américain Westinghouse, il fonce à vive allure, puis tente de s'arrêter mais trop tard. Bien qu'il ne su-

Seule photographie connue de l'accident, prise environ 48 heures plus tard. La barge qui passait sous le pont a été écrasée par le convoi, mais miraculeusement le capitaine put sauver sa femme et ses enfants avant de se lancer à la rescousse des victimes du train. (Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

bit lui-même que des blessures mineures, 99 personnes périrent dans l'enchevêtrement des voitures, empilées les unes sur les autres, la plupart par noyade. Cet accident, qui est le plus meurtrier à être survenu au Canada, n'a fait l'objet de d'une faible publicité à l'époque. Les raisons en étaient multiples : la guerre de sécession américaine relativisait les pertes de vies humaines, les victimes étaient des inconnus fraîchement débarqués (un peu à l'instar des passagers de troisième classe sur le *Titanic*), et finalement, c'était l'époque du capitalisme sauvage, n'ayant que peu ou pas d'intérêt pour la sécurité et la santé du public. Le bilan final de la tragédie sera augmenté à 100 lorsqu'un passager d'un train passant près du lieu de l'accident quelque temps plus tard sera décapité alors qu'il sortait sa tête pour examiner les débris encore présents.

**COLLISION CAUSÉE
PAR NON-RESPECT
DES CONSIGNES**

9 Juillet 1895 ; Craig Road,
près de Lévis.

Une collision par l'arrière, deux sections d'un même train du Grand Tronc, provoque la mort de treize personnes, dont le mécanicien et le chauffeur. L'enquête démontrera que l'équipe de conduite n'avait pas respecté les consignes et les signaux, et on lui attribuera la responsabilité de l'accident. Les onze autres victimes sont des pèlerins allant à Sainte-Anne-de-Beaupré. Lévis sera le théâtre de plusieurs accidents ferroviaires d'importance, en particulier celui de juillet 1905, dix ans plus tard, lorsqu'un gigantesque déraillement d'un train de marchandises du Grand Tronc occasionna la mort des deux hommes de l'équipe de conduite.



Accident de 1905 ; vue des voitures de marchandises détruites dans le fossé. On notera la position du chauffeur dont le corps est identifié sur la photographie d'époque. (Fonds B. Wilkinson. Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

(En médaillon) Accident de 1895 ; les curieux s'assemblent pour examiner la locomotive renversée dans la rue. (Photographie tirée de : *A Railwayman Scrapbook*, prêté par A. Leeson ; parue dans *The Railway Game* de J. Lukasiewicz, p. 190).

COLLISION À UN PASSAGE À NIVEAU

10 décembre 1968 : ligne CN
turbotrain Montréal/Toronto.

Le lendemain de son entrée en service, le fameux turbotrain du CN, loué de Pratt & Whitney, percute un fardier à un passage à niveau. Accident classique qui ne fit heureusement pas de victimes à bord du train. Le turbotrain, tentative du CN de relancer le service passager à haute vitesse sur l'un des couloirs les plus achalandés du Canada, sera la source d'un grand nombre de problèmes qui aboutiront à trois retraits de service, le dernier étant définitif, en 1979. Signalons qu'il s'agit de la seule tentative de Pratt & Whitney sur le marché du matériel ferroviaire.

Photo à droite : Juillet 1973, un autre turbotrain testé pour Amtrack, sur la ligne du CN : collision et incendie. Une erreur humaine, plus précisément un non-respect de la table horaire, provoque la collision. Le turbotrain est complètement détruit par le feu. (Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

En bas : Cette étonnante photographie a été prise par Ernie Lee alors qu'il voyageait à bord du turbotrain dans la voiture dôme. (Ernie Lee, London Free Press).



**FACE À FACE MORTEL:
NON-RESPECT DE LA RÈGLE
DE PRÉSÉANCE**

Juillet 1908, Richmond.

Deux trains du Grand Tronc se frappent face à face parce qu'un des deux trains, qui devait se ranger sur la voie d'attente pour laisser passer le train ayant préséance est resté sur la voie principale. Les équipes de conduite sont tuées ainsi qu'un grand nombre de passagers. Les voitures en bois poursuivent leur lancée et se télescopent.

Cette photo remarquable présente clairement le danger des voitures en bois. Lors d'un freinage brusque, et en particulier lors d'une collision, les voitures ne se plient pas en accordéon comme elles le feraient aujourd'hui. La dernière voiture percute les précédentes et, comme ici, les traverse de part en part, tuant tous les passagers.

(Fonds B. Wilkinson. Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

Carcasses des locomotives 879 et 541.

(Fonds B. Wilkinson. Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).



INONDATION

Montréal, 1886.

Les inondations sont une cause souvent ignorée d'accidents ferroviaires. L'eau affaiblit les voies et les structures ce qui, dans certains cas, entraîne un déraillement ou une chute. L'inondation de Montréal en 1886, qui noya tout le matériel se trouvant à la gare Bonaventure, n'a pas fait de victimes puisque les véhicules étaient à l'arrêt, mais elle nous rappelle que l'eau peut détruire tout autant que le feu ou une collision.

BRIS MÉCANIQUE

Montréal, 1946.

Cette locomotive du Canadien National vient de se briser au niveau du châssis du tender et de la cabine de conduite. L'usure et la fatigue du métal est, et reste, une des causes importantes d'accidents ferroviaires. Dans ce cas-ci, les conséquences sont limitées, étant donné qu'il s'agit d'une locomotive de manœuvre utilisée au triage Turcot. Le même bris, à haute vitesse sur une ligne principale aurait pu provoquer une catastrophe majeure.



(Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

EXPLOSION DE CHAUDIÈRE

Montréal, 1955.

Cette locomotive du Delaware & Hudson vient de connaître une fin qui attend toute machine dont la chaudière est défectueuse. Dans une telle chaudière, 60 livres de pression équivalent à un kilo d'explosif. Tant que les parois sont en bon état, aucun problème. La chaudière qui pèse plus de 100 tonnes a été projetée à plus de 100 pieds. L'équipe de conduite a été décapitée par l'explosion. On notera que le tender a survécu, ainsi que le châssis de la locomotive. C'est pour servir de tampon que, dès les débuts du chemin de fer, on place une voiture à bagage entre la locomotive et la première voiture passager.



La chaudière retombée 100 pieds plus loin.
(Fonds Toohy, Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).



(Photos par P. Wilson)

SABOTAGE

20 novembre 1994,
près de Vaudreuil.

Le sabotage reste hélas une des causes importantes d'accidents. Un aiguillage bloqué, ou une barre de fer placée obliquement sur la voie, comme ce fut le cas ici, suffit pour provoquer une tragédie. Le train rapide reliant Montréal à Toronto a été presque entièrement détruit par le feu lorsque le réservoir de carburant, qui se trouve sous la locomotive, a été perforé. Par miracle, personne ne fut tué mais les blessés furent nombreux. Cet accident mit également en lumière le manque chronique d'équipement de secours et de premiers soins à bord des trains de Via Rail Canada. Cet accident rappelle la tragédie du 28 septembre 1875, à Yamaska, où les deux jeunes frères Pépin furent accusés d'avoir obstrué la voie pour s'amuser, provoquant un déraillement et la mort de 10 personnes. Parmi les passagers, figurait celui qui allait écrire le *O Canada!*, Calixa Lavallée.



(Archives de l'Association d'histoire ferroviaire canadienne)

ANIMAL SUR LA VOIE

Richmond, vers 1930.

Les animaux de grande taille – bisons, vaches ou orignaux – sont un problème majeur pour les lignes de chemins de fer. Leur taille suffit à provoquer un déraillement. L'ajout d'un chasse-bœuf à l'avant de la locomotive, si caractéristique des machines du Far West de légende, sera rapidement adopté comme solution. Celle-ci ne fonctionnera pas toujours à l'entière satisfaction des équipes de conduite. Ici, une vache endormie est la cause d'un déraillement qui provoque la mort des membres d'équipage.



Voilà qui achève un survol rapide de quelques-unes des causes les plus classiques d'accidents. Le Québec n'en a pas connu un nombre élevé bien qu'il ait été le théâtre de quelques tragédies mémorables. ♦

Pour en savoir plus :

J. Derek Booth, *Railways of Southern Quebec*, Vol. I et II, Railfare, 1982 et 1985, 160 et 168 p.

Hugh A. Halliday, *Canada Worst Railway Accident*, Robin Brass, Toronto, 1997, 224 p.

Robert Shaw, *A History of Railroad Accidents, Safety Precautions and Operating Rules*, 1978, 473 p.

Robert C. Reed, *Train Wreck : a Pictorial History of Accidents on the Main Line*, Superior Publishing Co., Seattle, 1968, 183 p.

Peter Semmens, *Railway Disaster of the World*, Patrick Stephens Ltd. 1994, 264 p.

Jean-Paul Viaud est conservateur au Musée ferroviaire canadien à Saint-Constant.