

GOSSELIN, Jean, *Portraits de cheminots*. Charny, Éditions Mikadoo, 1983. 178 p.

Jean-Guy Genest

Volume 38, Number 2, Fall 1984

Bourgeoisies et Petites Bourgeoisies

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304267ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304267ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Genest, J.-G. (1984). Review of [GOSSELIN, Jean, *Portraits de cheminots*. Charny, Éditions Mikadoo, 1983. 178 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38(2), 262–265. <https://doi.org/10.7202/304267ar>

GOSSELIN, Jean, *Portraits de cheminots*. Charny, Éditions Mikadoo, 1983. 178 p.

L'histoire des travailleurs s'écrit de plus en plus dans les pays industrialisés, tant au Canada anglais que dans le reste du monde. Au Canada français, on y est venu un peu plus tard, mais l'activité est intense et pleine de promesses. Ce sont généralement les universitaires qui écrivent cette histoire, autrement dit ceux qui ne l'ont pas vécue et pour qui le travailleur devient un sujet d'étude. Ils ont peut-être une meilleure perspective, mais il leur manquera toujours d'avoir porté le poids du jour et de la chaleur, d'avoir senti dans leur chair et leurs os la fatigue des rudes travaux, des situations inconfortables, la monotonie des tâches et l'insécurité de l'emploi.

Bien différente est cette histoire de travailleurs, plus précisément de cheminots, écrite par Jean Gosselin. Il l'a vécue de l'intérieur. Son enfance et sa jeunesse se sont écoulées dans un centre ferroviaire. Devenu télégraphiste au tournant de la vingtaine, il a passé quarante ans au service du Canadian National Railways. Sa carrière se déroule du début de la Seconde Guerre mondiale à aujourd'hui. Il puise sa documentation à trois sources principales: ses souve-

nirs personnels, les documents écrits et surtout les interviews de cheminots et de leurs proches. Au total, voilà une production historique qui tient des mémoires, de l'histoire orale et de l'histoire tout court, avec les limites et les avantages inhérents à ce genre de travaux.

Jean Gosselin nous dit pourquoi il écrit cette histoire: «Je voudrais, dans ce tableau, vous dépeindre quelques types dont les attitudes m'ont impressionné, car ils ont laissé une empreinte indéniable dans leur milieu. En général, ce sont des individus qui, par leur caractère, leur compétence ou leurs réalisations hors de l'ordinaire, ont su s'imposer et marquer leur environnement» (p. 21). Même s'ils l'ont impressionné et s'il les admire, J. Gosselin veut demeurer objectif. C'est pourquoi ses personnages, il les dépeindra tels qu'il les a «vus, soit avec leurs qualités et leurs faiblesses» (p. 1).

En fait, le récit de Gosselin porte sur quatre cheminots un peu hors de l'ordinaire, deux sont demeurés des travailleurs de la base, deux se sont hissés au niveau de cadres intermédiaires après avoir débuté au bas de l'échelle. Tous avaient des traits de personnalité, des qualités professionnelles et certaines faiblesses qui captaient l'attention, provoquaient l'admiration, parfois la sympathie ou la jalousie, voire la haine.

Pour décrire ses héros, l'auteur ne narre pas leur vie du berceau à la tombe. Il ne suit pas l'ordre chronologique. Il nous les présente en pleine action, alors qu'ils sont déjà cheminots, au coeur de leur carrière. Il nous dit leurs faits et gestes, il nous révèle leur personnalité, dont les traits varient avec les individus. Camille Chouinard, chef de train, était doué d'une force physique à la Jos. Montferrant, il était secourable à autrui et appliqué à son travail comme pas un. Adolphe Marier, contremaître de l'équipe de secours lors des déraillements, manifestait un sens de l'organisation, une faculté d'analyser rapidement une situation, une promptitude de décision remarquable. Ovide Théberge, télégraphiste puis chef de gare, était d'une volubilité toute méridionale non seulement en parole mais aussi par la plume. Il entretenait une correspondance abondante. L'instructeur Bégin était passé maître dans l'art de la communication, c'était un pédagogue né.

J. Gosselin raconte de multiples anecdotes qui peu à peu font ressortir les traits de ses personnages, comme les coups de pinceau successifs font émerger l'image. Ces anecdotes rapides intéressent par elles-mêmes et ne deviennent pas fastidieuses. Elles sont choisies selon le trait à faire ressortir.

J. Gosselin ne flatte pas ses personnages même s'il les admire. Tel contremaître était un peu rude avec ses subalternes. Cet instructeur manquait de souplesse et avait tendance à allonger ses exposés. Ce télégraphiste, au demeurant bien équilibré, mais teinté de jansénisme, exerçait une surveillance tatillonne sur ses jeunes filles; il dépassait même les usages de ses contemporains...

Le livre de Gosselin nous renseigne en même temps sur plusieurs domaines reliés à l'activité de ses héros. On connaît les industries employées par ces chefs de familles nombreuses pour ajouter à leur salaire et mieux faire vivre leurs dépendants. Les allocations familiales n'existaient pas encore ou si peu. Tel chef de gare entretient poules et vaches dans les environs de son lieu de travail. Un chef de train profite de ses loisirs ou de périodes de chômage pour

extraire du bois de pulpe perdu dans les eaux de la rivière Chaudière; bien que résidant à Charny, dans la région de Québec, il a acheté un lopin de terre qu'il cultive à Monk, à des dizaines de milles de chez lui, quand son travail l'oblige à y séjourner temporairement.

Non moins intéressante est la description du fonctionnement du système ferroviaire, de l'atmosphère de ce milieu de travail et des relations qui unissent les cheminots aux populations locales. Cheminot lui-même et ayant interrogé de nombreux vétérans, l'auteur réussit à recréer l'atmosphère de l'époque avec beaucoup de relief. L'occasion s'y prêtant ou le requérant, il présente des descriptions du matériel ferroviaire qui ne déparent pas son texte. Le lecteur apprend ce qu'est une boîte chaude, un train de secours, un indicateur de circulation...

L'auteur prête une attention spéciale à nommer les choses par leur nom juste et français. Ce n'est pas un mince mérite. Au Canadian National Railways, selon l'appellation unilingue du temps, comme dans beaucoup de grandes entreprises jusqu'aux années 1960, la langue de travail était l'anglais. Les cheminots se parlaient bien en français, mais les directives du régulateur de trains, les textes des règlements de circulation, les lettres du surintendant francophone à l'employé francophone étaient rédigées en anglais, même dans les régions entièrement francophones. Il en résultait que les outils et appareils mis à la disposition des cheminots étaient désignés par des termes anglais, dont les travailleurs ignoraient l'équivalent français. En lisant ce livre, les anciens cheminots apprendront que les cantonniers se déplacent et transportent leurs matériaux en draisienne, que les rails reposent sur des traverses et non des «tails», que le chef de train et les serre-freins ont remplacé le conducteur (conductor) et les «brakemen» et qu'ils ne logent plus dans la «van» mais dans le wagon de queue.

Au total, voici un petit livre écrit dans une langue un peu scolaire, mais claire, correcte et agréable à lire. Il restitue sans prétention l'atmosphère où ont évolué les cheminots pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Est-ce un trait propre à l'époque ou aux cheminots, mais il se dégage de ce livre que plusieurs employés de l'entreprise ferroviaire étaient fiers de leur travail et se faisaient un point d'honneur de bien l'accomplir. D'autre part, les conditions de vie et de travail semblent avoir été convenables. Bien entendu, il n'y a pas de roses sans épines. Les accidents de circulation étaient fréquents. Trois des personnages sont des itinérants qui ont passé une bonne partie de leur carrière dans les wagons de chemin de fer et éloignés de leurs familles. Le quatrième, qui était télégraphiste, a dû changer de lieu de travail à plusieurs reprises, les raisons économiques amenant le patron à fermer telle ou telle gare. Ces servitudes inhérentes au métier de cheminot semblent avoir été acceptées comme allant de soi, du moins on ne s'en plaint pas comme d'un esclavage.

Voilà qui nous change des histoires caractérisées par l'exploitation des travailleurs, sous la férule de patrons inhumains. Il n'était peut-être pas inutile qu'un travailleur vienne rappeler aux historiens patentés que si le monde du

travail a ses «servitudes» il a aussi ses «grandeurs» et ses gratifications, au moins chez certaines catégories de travailleurs.

*Module d'histoire*  
*Université du Québec à Chicoutimi*

JEAN-GUY GENEST