

Le chemin de fer sur la glace

Pierre Lefort

Volume 6, numéro 1, mai 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11292ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lefort, P. (2000). Le chemin de fer sur la glace. *Histoire Québec*, 6(1), 12–15.

Le chemin de fer sur la glace

PAR PIERRE LEFORT, SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU MARIGOT

Le chemin de fer sur la glace, un projet que plusieurs qualifièrent de farfelu, nécessitait la poigne et l'enthousiasme d'un homme qui n'en était pas à ses premières armes.

Louis-Adélarde Senécal, natif de Varennes, était cet homme. Prototype du capitaliste spéculateur moderne, celui que les Anglais surnommèrent le «roi sans couronne du Saint-Laurent» avait tous les atouts nécessaires, à la fois financiers et politiques, pour mener à bien un projet qui suscita étonnement et admiration, même dans les milieux scientifiques de l'époque.

Bref, c'était une entreprise démesurée taillée sur mesure pour un homme qui s'estimait lui-même hors mesure!

Le chemin de fer sur la glace témoigne bien d'une époque où la politique et l'argent s'entremêlaient allègrement et où la notion de «conflit d'intérêts» n'effleurait même pas les esprits.

L'entreprise se réalise dans un climat de magouilles politiques dont le scandale du Pacifique Canadien en 1875 n'est que la pointe de l'iceberg.

Mais les enjeux étaient de taille et Longueuil, dans ce nouvel avatar de la guerre des géants du rail, sut bénéficier pendant quelques courtes années des retombées économiques de cet exploit digne du cerveau fertile d'un homme qui suscita autant l'admiration que la haine.

Les chemins de fer

La genèse du chemin de fer sur la glace est intimement liée à la prolifération des compagnies de chemins de fer qui naissaient et disparaissaient aussi rapidement que l'avidité des promoteurs pouvait les faire inscrire au feuilleton des projets de loi des gouvernements fédéral et provinciaux.

C'est en 1836 que des capitalistes montréalais inaugurent la première ligne de chemin de fer en Amérique du Nord. Le premier convoi se rend de La Prairie à Saint-Jean le 21 juillet de cette année-là, et annonce ainsi une ère qui allait culminer avec l'avènement de la Confédération, acte qui consacra la mainmise sur le territoire canadien, de l'Atlantique au Pacifique, par les compagnies de chemins de fer et leurs agents, les députés et les ministres.

C'est en 1836 que naît la *Champlain & St. Lawrence Railroad* à l'initiative de capitalistes écossais de Montréal dont Peter McGill, maire de Montréal, et William Molson. Les profits de l'entreprise incitent les investisseurs à répéter l'expérience. De plus, des financiers américains qui désirent drainer vers la ville de Portland, dans l'État du Maine, les exportations canadiennes destinées à l'Europe, viennent à Montréal y chercher des appuis financiers pour construire une voie ferrée qui relierait les deux villes.

En 1849, l'Assemblée du Canada-Uni, le gouvernement fédéral donc, prend conscience du rôle crucial du chemin de fer dans le développement du pays. Pour favoriser l'expansion du cheval d'acier, à l'instigation de Francis Hincks, surintendant des finances dans le gouvernement Lafontaine-Baldwin, on adopte le *Guarantee Act* qui garantit les emprunts des sociétés ferroviaires qui possèdent plus de 120 km de voie ferrée.

C'est dans ce contexte qu'apparaît la compagnie *St. Lawrence & Atlantic Railway Company*, mise sur pied par Alexander Galt, ami intime de Francis Hincks. Cette société prévoit construire une ligne de chemin de fer qui rejoindra, via

Sherbrooke, le réseau de la compagnie *Atlantic & St. Lawrence Railway* et de là se rendra jusqu'à Portland. La St-Laurent et Atlantique, comme on l'appelle alors, inaugure son premier tronçon entre Longueuil et Saint-Hyacinthe, le 27 décembre 1848.

Longueuil devient donc, en raison de sa situation géographique sur la rive sud, face à Montréal, le lieu tout indiqué pour y installer un terminus ferroviaire.

Malgré des difficultés financières, le réseau de la St-Laurent et Atlantique s'étend jusqu'à Sherbrooke en 1852, mais on est encore loin de Portland! D'autres compagnies surgissent dont *The Grand Trunk Railway System*, fondée par Francis Hincks et de richissimes Montréalais qui vont solliciter en Angleterre des fonds pour financer cette vaste entreprise. Le Grand-Tronc achète la St-Laurent et Atlantique en 1853.

Les installations ferroviaires de Longueuil prennent alors une ampleur sans précédent. Des ateliers, des quais, des hangars, bref, toute une série d'installations viennent ponctuer le sol longueuillois et deviennent une véritable manne pour les habitants de la région.

Plus de 300 habitants de Longueuil trouvent ainsi du travail aux ateliers du Grand-Tronc. Longueuil prend des allures de petite métropole sur la rive sud, face au géant économique montréalais.

Mais la traversée du fleuve par bateau a ses inconvénients. Et puis, il y a l'hiver qui met un terme aux activités de transbordement du fret et des passagers.

Aussi décide-t-on la construction du pont Victoria dont l'achèvement, en 1860, annonce la déchéance économique de Longueuil.

Ce pont sur le Saint-Laurent est d'ailleurs demandé, presque exigé, par John Young, grand maître d'un port de Montréal en plein développement. Young déclare à qui veut l'entendre qu'un terminus ferroviaire doit être établi à Montréal et non pas sur la rive sud. Un pont est vital pour Montréal, sinon tout ce qui a été fait jusqu'alors demeurera inutile.

La construction du pont Victoria entraîne le départ de la compagnie du Grand-Tronc pour Pointe-Saint-Charles.

Dès lors Longueuil est privé de chemin de fer. Cette situation durera de 1860 à 1873!

D'autre part, l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1871 vient modifier considérablement le paysage. Une des conditions de son adhésion, c'est la construction d'un chemin de fer qui la reliera aux autres provinces. Le gouvernement fédéral confie à l'entreprise privée le soin de réaliser cette voie ferrée. La compagnie, le Chemin de fer du Pacifique Canadien, sera largement subventionnée par l'État et ses visées expansionnistes la mettent rapidement en conflit avec cet autre géant du rail, le Grand Tronc.

Dans ce climat de spéculation furieuse, Louis-Adélarde Senécal, éminence grise de Joseph-Adolphe Chapleau, leader incontesté du Parti conservateur québécois, joue un rôle marquant. Financier avisé, il a fait fortune pendant la guerre de Sécession. On dit que son chiffre d'affaires, en 1867, est de plus de trois millions de dollars. Qualifié par beaucoup d'opportuniste, il est toujours à l'affût des occasions d'affaires. Pour beaucoup, il est le premier grand homme d'affaires canadien-français. On le compare très avantageusement à Hugh Allen, le dirigeant du Pacifique Canadien.

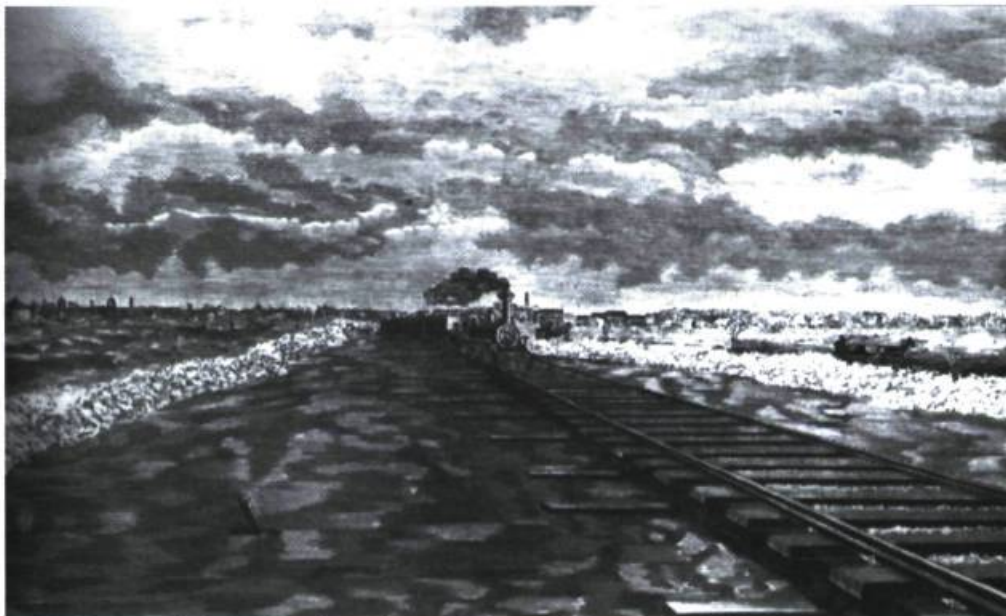
Une de ces occasions d'affaires est offerte par la compagnie de chemin de fer mise sur pied en 1875 par le premier ministre conservateur Boucher de Boucherville. Cette compagnie avait acheté la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord et la compagnie du chemin de fer Montréal, Ottawa & Occidental. La nouvelle compagnie, la *Québec, Montréal, Ottawa & Occidental* (Q. M. M. & O.) inaugure bientôt le chemin de fer du Nord, le fameux p'tit train du Nord du curé Labelle.

Louis-Adélarde Senécal devient le surintendant général de la Q. M. M. & O., nommé à ce poste par son bon ami Chapleau élu premier ministre du Québec en 1879. Sa mission est simple : la Q. M. M. & O. est déficitaire, il s'agit de la faire acheter par le Pacifique Canadien, c'est-à-dire par le gouvernement fédéral. En effet, le gouvernement provincial a englouti douze ou treize millions de dollars dans

cette aventure. Mais, quand le gouvernement décide de le vendre, en 1882, on crie au scandale, car la partie ouest du réseau est vendue pour seulement 4 millions au Pacifique Canadien et la partie est, elle, est vendue pour la même somme à un syndicat de financiers dont Senécal.

Ce chemin de fer est devenu la grande artère de la rive nord du Saint-Laurent. La rive sud, et surtout Longueuil, se

pour Senécal, à relier la rive nord et la rive sud, c'est-à-dire Hochelaga et Longueuil. Unir ainsi le réseau de la rive nord au réseau de la compagnie du Sud-Est, qui a acheté le Montréal, Portland & Boston, ouvrirait toute grande la porte vers les ports américains. Cette compagnie du Sud-Est ou *South Eastern*, est la Compagnie de Jonction des Comtés du Sud-Est, autrefois



Le chemin de fer sur glace. Dessin de C. Roppel inspiré d'une photo de William Notman. Société historique du Marigot, n° 1978.

plaint d'être abandonnée, bien qu'une compagnie, la *Montréal, Portland & Boston*, qui a remplacé la *Montréal, Chambly & Sorel*, fondée en 1871, part de Longueuil et aboutit à Newport, au Vermont par où la communication se fait facilement avec Boston et New York.

C'est que Longueuil regrette les temps infiniment meilleurs où les installations du Grand-Tronc permettaient d'injecter énormément d'argent dans l'économie de la région. Longueuil végète depuis ce temps et aimerait bien retrouver son statut de terminus ferroviaire dont elle était jadis si fière et dont seules les maisons de briques du *Brick Row* témoignent encore de sa situation économique alors florissante.

Senécal estime qu'il serait bien sûr avantageux d'améliorer le réseau, ce qui le rendrait plus intéressant aux yeux du gouvernement fédéral et donc, du Pacifique Canadien. Cette amélioration consiste,

le Chemin de fer de Drummond et Arthabaska, également une propriété de Louis-Adélarde Senécal!

Un obstacle se dresse sur la route de Senécal: la compagnie du Grand-Tronc. Celle-ci est en effet propriétaire du pont Victoria et semble peu pressée d'ouvrir la route à un réseau compétiteur. Mais pour un tarif «raisonnable(!)», elle acceptera. Ce tarif raisonnable est de 10 \$ à 12 \$ du wagon. Tarif prohibitif, estime Senécal. Quant à construire un autre pont, inutile d'y penser, les investissements nécessaires devraient être astronomiques.

Pour Senécal, le problème est simple: une entente a été signée entre la Q. M. M. & O. et la compagnie du Sud-Est pour établir un lien entre Longueuil et Hochelaga. Ce lien est donc offert à la *Hochelaga Ice Bridge Company*. Celle-ci donne le contrat du transport estival à la Compagnie de navigation de Longueuil, dirigée par Isidore

Hurteau, beau-père d'Arthur Dansereau, rédacteur en chef de *La Minerve*. Arthur Dansereau forme, avec Louis-Adélar Senécal, et le premier ministre Adolphe Chapleau ce que leurs adversaires appellent le «triumvirat», l'État dans l'État. Bref, on est entre amis! Les traversiers se chargent donc du transport d'été. En hiver, le problème reste entier.

La solution de Senécal aura, comme le personnage, du panache : construire un chemin de fer sur la glace.

Il s'y attaque en 1880!

Le chemin de fer sur la glace

Dans cette entreprise hasardeuse, rien n'est laissé au hasard!

Lors de la construction du pont Victoria, des relevés avaient été faits montrant que la glace hivernale pouvait supporter des poids considérables. Par ailleurs, des ingénieurs rassurent Senécal: la glace, au plus fort de l'hiver, n'a jamais moins de 60 cm d'épaisseur.

On sait qu'à de telles épaisseurs, la glace peut supporter des poids stupéfiants. En effet, la glace d'une épaisseur de 35 cm peut supporter 10 tonnes. À 45 cm, c'est 25 tonnes que peut supporter sans problèmes la surface glacée du fleuve Saint-Laurent. À 75 cm, on parle de 70 tonnes! Et à 90 cm, on atteint les 110 tonnes!

Bref, il ne manque qu'un allié à Senécal pour réaliser son œuvre, c'est Dame Nature. Et parfois Dame Nature se fait tirer l'oreille, comme le 2 janvier 1878. On lisait dans le numéro du journal *Le Nouveau Monde* de cette date : «*Il est tombé cette nuit un peu de neige, mais il n'y en a pas assez pour les voitures d'hiver. Les charretiers voyagent encore en carrosse*». ⁽¹⁾

Par ailleurs, les Longueillois se souvenaient encore fort bien de l'exploit du capitaine Bourdon. Le journal *La Minerve* donna un compte rendu dithyrambique de l'excursion du 1^{er} janvier 1878 sur le Saint-Laurent à bord du vapeur *Longueuil*, piloté par les capitaines Bourdon et Jodoin. Le capitaine Bourdon répétera d'ailleurs cet exploit le 1^{er} janvier 1882!

Aux aléas de la température s'ajoute une autre difficulté telle que décrite par l'ingénieur français Émile Deniel :

«*En face et en aval de Montréal, la glace du fleuve n'est pas unie, comme elle l'est en beaucoup d'autres endroits, comme elle l'est sur les lacs et sur les rivières où l'eau coule librement. En effet, Montréal se trouve située au pied des rapides de Lachine, et le courant est encore fort entre les quais et les îles Sainte-Hélène et Ronde. Le pont de glace ne prend donc qu'après de très grands froids. Le fleuve cependant charrie constamment des glaçons pendant les premiers mois de l'hiver; ces glaçons arrivés dans une eau plus calme en aval de la ville, sont arrêtés par la glace déjà prise; ils s'entassent alors les uns par-dessus les autres et forment ces amoncellements connus sous le nom de bourguignons*». ⁽²⁾

Les travaux qui commencent le 13 janvier 1880 consistent donc d'abord à niveler la glace, ce que l'on fait sur une largeur de 20 mètres environ. Puis on procède à l'installation même, telle que décrite par Robert Rumilly dans son *Histoire de Longueuil* :

«*On pose, à intervalles de 7 pieds, des poutres qui répartiront la pression sur une plus grande surface et empêcheront, au passage des trains, la transmission directe des vibrations à la glace. Sur ces poutres, on pose des longrines (c.-à-d. des pièces placées au-dessous et tout au long des rails) et sur les longrines des traverses, espacées de 3 pieds*». ⁽³⁾

Le principal problème cependant n'est pas sur le fleuve même, mais bien en arrivant aux rivages. En effet, la dénivellation est source de grands dangers. Pour éviter cet écueil, les ingénieurs décident d'aborder, du côté de Longueuil, sur la rive même et non au quai de la Compagnie de navigation.

Lorsqu'elle est terminée, le 30 janvier 1880, la voie ferrée est d'une longueur totale de plus de 3000 mètres (9 125 pieds), dont 800 sur les quais de Montréal et d'Hochelaga et 70 sur la rive longueilloise. Deux aiguillages, à chaque extrémité du chemin de fer sur la glace, font communiquer la voie ferrée avec les lignes principales.

C'est en grande pompe que Louis-Adélar Senécal préside à son triomphe.

Son ami, le premier ministre du Québec, J.-Adolphe Chapleau, est évidemment de la fête, de même que les sommités montréalaises et gouvernementales.

«*Les trains de cinq wagons circulent dès le lendemain. Des chevaux les tirent aux jours de faible trafic; une locomotive les jours de presse. La vitesse prévue est de quinze milles à l'heure. La locomotive roule sur la glace à cette vitesse en sifflant de toute la force de ses poumons d'acier. Quel spectacle impressionnant!*». ⁽⁴⁾

Le journaliste de *La Minerve*, journal conservateur par excellence, propriétaire d'Isidore Hurteau dont le gendre Arthur Dansereau, membre du fameux «triumvirat», est rédacteur en chef, n'a évidemment que des éloges à faire :

«*Ce chemin de fer ouvre de nouveaux horizons au commerce et à l'industrie*».

Les sceptiques sont confondus et Senécal savoure son triomphe, verre de champagne à la main!

Dès l'inauguration, des marchands américains sont sur place et signent des contrats pour le transport de cinq à six cents wagons de foin à Boston.

Cet exploit suscite des commentaires élogieux non seulement de la part de la presse partisane, mais également d'organismes scientifiques renommés. L'ingénieur Émile Deniel présente une excellente étude sur le chemin de fer sur la glace dans les *Mémoires et comptes rendus de la Société des ingénieurs civils* publiés à Paris en 1889. La prestigieuse revue scientifique américaine, *Scientific American*, relate également l'expérience dans son édition du 22 janvier 1881.

S'il n'est pas unique au monde, on en trouve des exemples aux États-Unis et en Finlande, le chemin de fer sur la glace longueillois est cependant celui qui demeure le plus longtemps en service.

Les trains, cette première année-là, roulèrent jusqu'au 1^{er} avril quand on commença à enlever les rails et dès le 5 avril, la glace commençait à céder.

L'année suivante, le service reprit du 5 janvier jusqu'au 8 avril suivant alors que 1200 wagons avaient franchi le fleuve.

L'année 1882 fut moins fructueuse, les convois ne purent traverser que durant un mois, du 4 février au 4 mars, Mais 1883 fut une bonne année avec une période d'activités qui dura du 15 janvier au 3 avril.

C'est en avril 1883 que le chemin de fer sur la glace fut abandonné.

Pendant plus de 8 mois et demi, ce service fut de plus en plus apprécié par les voyageurs et les marchands. Si l'appréhension était palpable au début de l'entreprise, elle se dissipa rapidement car pendant toute son existence, cette entreprise ne connut qu'un seul accident d'importance et encore eut-il peu de conséquences.

En effet, le 5 janvier 1881, lors de l'ouverture du service, la locomotive s'approcha de la rive de Longueuil pour y aller chercher 17 wagons. Le poids de la locomotive fit céder une glace affaiblie et il s'en fallut de peu pour qu'Adélarde Senécal et les autres passagers de la locomotive ne prennent un bain forcé quand la locomotive disparut sous plus de 10 m d'eau glacée. Mais dès le lendemain, une locomotive plus légère rétablissait le service pendant que l'on repêchait l'engin disparu sous les eaux. Ce fut le seul incident marquant de toute l'histoire du chemin de fer sur la glace!

Ce chemin de fer fut de moins en moins nécessaire car, depuis le 1^{er} avril 1882, une autre compagnie de chemin de fer reliait Longueuil à Montréal en toute saison, via le pont Victoria. En effet, des Montréalais de langue anglaise avaient mis sur pied la *Montréal & Sorel*. Le circuit de cette compagnie partait de la gare Bonaventure et se rendait jusqu'à Sorel en passant par Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Varennes et Verchères.

Lorsque, finalement, Senécal et ses associés réussissent à vendre, au milieu des années 1880, la section est de la Q. M. M. & O. de même que la Compagnie du Sud-Est, au gouvernement fédéral qui refile le réseau au Pacifique Canadien, ils sont largement remboursés de leurs investissements.

Mais déjà, le rôle de Longueuil dans le vaste projet pan-canadien du chemin de fer s'estompait. Le Pacifique Canadien choisissait le pont de Lachine (le pont Mer-

cier) pour traverser le fleuve. Les maigres installations qui restaient du terminus du Sud-Est étaient abandonnées comme l'avaient été celles du Grand-Tronc vingt ans auparavant.

La saga longueuilloise du chemin de fer s'achevait. Désormais, la ville ne serait desservie que par des voies secondaires.

Louis-Adélarde Senécal, quant à lui, se retirait du jeu. Sa mission était remplie: la Q. M. M. & O. était vendue au Pacifique Canadien. Sans doute était-il également un peu fatigué de ces exploits? Chapleau, qui demandait depuis longtemps une telle faveur pour son ami, réussit à le faire nommer sénateur en 1887. Senécal ne put jouir longtemps de sa nouvelle situation puisqu'il décédait en 1887, à Montréal.

Pendant le chemin de fer sur la glace a pris place dans l'imaginaire québécois. Digne du financier hors du commun qu'était Louis-Adélarde Senécal, ce projet extraordinaire avait enflammé les esprits et fait croire, un temps, que Longueuil pouvait aspirer au grand rôle de métropole de la rive sud que son statut de grand terminus ferroviaire lui avait fait, un temps, entrevoir.

Déçue dans ses attentes économiques, Longueuil le sera encore plus quand viendra le temps de choisir le siège de l'évêché. Saint-Jean-sur-Richelieu héritera du siège épiscopal... trompant encore une fois les attentes longueuilloises.

Doublement déçue, sur le plan économique et sur le plan religieux, Longueuil devra at-

tendre près de cent ans avant qu'elle ne redresse la tête et n'aspire à nouveau au rôle de premier plan auquel les Longueuillois et les Longueuilloises se sont toujours cru destinés. ■

(1) Cité par Paul Traversy, *Le chemin de fer sur la glace*, SHL, XIII, p. 6.

(2) in Paul Traversy, *ibid.*

(3) Rumilly, *Histoire de Longueuil*, p. 200.

(4) Rumilly, *ibid.*

MUSÉE STEWART AU FORT DE L'ÎLE SAINTÉ-HÉLÈNE

Un lieu unique à Montréal qui fait revivre l'histoire de la passionnante aventure de l'exploration du Nouveau Monde.

Tout l'été, animation d'époque et manœuvres militaires authentiques du XVIII^e siècle par La Compagnie franche de la Marine et les *Olde 78th Fraser Highlanders*.

Ouï! La Terre est ronde

Globes, cartes et instruments scientifiques anciens
Se poursuit jusqu'en mars 2001

Mai à septembre:
tous les jours, de 10h à 18h
Septembre à mai:
du mercredi au lundi, de 10h à 17h
Stationnement à rabais (P7)

Info: (514) 861-6701



www.stewart-museum.org