



Groupe travaillant à la construction du chemin de fer, vers 1900.

Musée de la Gaspésie. Fonds Jean-Thimothée Lévesque. P84/28

LE SCANDALE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS : LES ACTEURS TÉMOIGNENT

Anne Bernard
Muséologue

Jean Pierre Bernard
Chroniqueur historique, résident de Barachois

Projet né dans la corruption et la controverse, le chemin de fer entre Matapédia et Gaspé connaît depuis près de 130 ans son lot de difficultés. Le premier train à entreprendre le périple en 1911 s'ouvre sur des décennies d'obstacles à son développement. L'histoire de cette ligne ferroviaire est étroitement liée au destin du premier ministre du Québec, Honoré Mercier. De nombreux textes relatent cet épisode de l'histoire du Québec connu sous l'appellation « Scandale du chemin de fer de la baie des Chaleurs » (CFBC), dont l'excellent article du journaliste Gilles Gagné, publié à l'automne 2005 dans la revue Cap-aux-Diamants. Pour sa part, le présent article vise à explorer les témoignages de la Commission Jetté et les conséquences sur les travailleurs gaspésiens qui ont construit pendant presque 40 ans ce lien important pour la région.

En nous penchant sur ce drame sociopolitique, nous sommes à même de comprendre toute la ténacité et la résilience du peuple gaspésien qui tenait à être relié au reste du Canada par

un lien sûr de transport pour les passagers et les marchandises. Alors qu'à peine un tiers des rails sont posés en 20 ans, et ce, malgré de nombreuses subventions, une commission est mise sur pied pour faire la lumière. En arpentant les 1 073 pages du rapport de la Commission d'enquête royale présidée par le juge Louis-Amable Jetté paru en 1892, nous découvrons les témoignages d'acteurs privilégiés qui ont été à même de constater les implications directes du scandale sur les travailleurs de Bonaventure et de Cascapédia, et sur leurs familles.

Des acteurs politiques, économiques et ecclésiastiques

Un des acteurs gaspésiens impliqués dans le scandale du CFBC est son député provincial et fédéral (dualité légale à l'époque) de Bonaventure, Théodore Robitaille. Médecin de formation, il s'installe en 1857 à New Carlisle, sorte de banlieue bourgeoise de Paspébiac, où il est avec son frère Louis l'un des principaux médecins de l'employeur omniprésent du comté, l'entreprise de pêche Charles Robin & Company. Il se lance alors dans une carrière politique où il est, en 1861 et à 27 ans, député conservateur de Bonaventure à l'Assemblée législative de la province du Canada, et ce, pendant 18 ans. Suivant la création de la Confédération canadienne, il est député fédéral et provincial entre 1871 et 1879, soit jusqu'à la fin de l'existence du double mandat. À l'époque de sa députation, il est le sujet d'une plainte de corruption électorale, accusé, comme c'est souvent la coutume à l'époque, d'avoir intimidé ou soudoyé certains électeurs.

Dans le Dictionnaire biographique du Canada en ligne, l'historien Marc Desjardins dresse un portrait sans équivoque de Robitaille : « Robitaille mène aussi un train de vie luxueux à New Carlisle, où il possède une somptueuse résidence estivale, appelée le château du lieutenant-gouverneur, et où il fait des promenades remarquées en carrosse avec cocher en livrée. Devenu sénateur de la division du Golfe le 29 janvier 1885, il poursuit ce style de vie aristocratique. »¹ Son rôle exact dans le scandale est nébuleux, car il ne témoigne pas lors de la Commission d'enquête.

Desjardins poursuit : « Il faut dire que pendant ce temps Robitaille s'est passablement enrichi à titre de promoteur et de directeur d'une compagnie intéressée à la construction de la première voie ferrée dans la péninsule gaspésienne. En 1871, alors qu'il était simultanément député fédéral et provincial, il avait regroupé quelques actionnaires, dont son frère Louis et son beau-frère Louis-Joseph Riopel, pour former la Compagnie du chemin de fer de la baie des Chaleurs. L'année suivante, une loi provinciale autorisait la construction d'une voie ferrée entre Matapédia, située sur le parcours de l'Intercolonial, et Paspébiac. Cependant, malgré plusieurs subventions, la compagnie n'avait pas encore commencé ses



travaux en 1877. Le projet renaît en 1882 sous l'impulsion principalement de Louis Robitaille et de Thomas McGreevy. En dépit de généreuses subventions provinciales et fédérales, d'une politique provinciale permettant le renouvellement des subventions et de l'octroi de grandes surfaces de terres publiques, la compagnie fait faillite en 1890. Elle ne possède alors en propre aucun fonds et a été accusée par des adversaires politiques d'avoir détourné plusieurs subsides. L'année suivante, afin de sauver le projet, le premier ministre Honoré Mercier, à l'encontre des promoteurs, fait passer l'entreprise entre de nouvelles mains. Par ailleurs, Robitaille aurait été aussi mêlé à d'autres affaires de spéculation foncière et financière. »²

WILLIAM LEBOUTHILLIER FAUVEL, de Paspébiac, âgé de 42 ans, député aux Communes pour le comté de Bonaventure, lequel étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

(Ce témoin est examiné à la demande spéciale de M. Béique.)

M. Béique :—

Q. M. Fauvel, vous demeurez à quel endroit ?

R. A Paspébiac.

Q. Depuis combien d'années ?

Extrait de la Commission Jetté - Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des

Des intervenants politiques, William Lebouthiller Fauvel, député de Bonaventure, fait partie des témoins à la Commission Jetté. Associé par le lien d'affaires de son père à la famille Robin, Lebouthiller est établi en 1854 à Pointe-Saint-Pierre où sa famille fonde sa propre entreprise commerciale, la John Fauvel & Company. En parallèle avec son travail pour l'entreprise familiale qui possède trois petits établissements de pêche, on forge également ses habiletés politiques. Il devient dans les années 1880 un résident à Paspébiac, où se trouve le siège social de ce qui est devenu la LeBoutillier Brothers Limited, rachetée par Fauvel qui en est le premier gérant général. Mais les intérêts politiques de William Fauvel le rattrapent et le portent à briguer la mairie de New Carlisle, puis en 1891, il est élu député libéral fédéral de Bonaventure grâce à l'appui du premier ministre Mercier, qui est aussi le

député provincial de Bonaventure et dont Fauvel deviendra vite l'homme de confiance.



Construction d'un tronçon du chemin de fer, 1905.

Musée de la Gaspésie. Fonds Joseph et Hermine Clarke. P276/38

De son témoignage devant la Commission Jetté, on apprend qu'entre 1887 et 1889, certains des travailleurs gaspésiens, payés par les entrepreneurs mandatés par la compagnie avec des bons

aux porteurs, les échantent à 50 % de leur valeur afin de pouvoir mettre du pain sur la table de leurs familles. L'ire de l'opinion publique du comté, selon lui, est alors à son comble alors qu'il considère lui-même que ces bons ne valent pas le papier sur lequel ils sont imprimés. C'est à ce moment-là que la compagnie CFBC est dissoute, afin de ne pas mettre plus d'huile sur le feu. Il souligne également que lors d'une visite récente, l'état de l'avancement des travaux a progressé en indiquant l'importance stratégique du pont ferroviaire de la Grande Cascapédia. On découvre également que les travailleurs sont maintenant payés en espèces soit une piastre et demie par la nouvelle compagnie. De plus, il authentifie plusieurs résolutions en provenance de Paspébiac, de L'Anse-au-Griffon et de Percé où la population demande au gouvernement de Mercier d'intervenir afin de faire débloquent les travaux à Cascapédia et de dénouer la crise sociale qui perdure dans ce dossier afin de diminuer la détresse des travailleurs et de leurs familles.

Bon au porteur de la Baie des Chaleurs Railway, 1889. On y voit sur celui-ci que John (Jean-Baptiste) Duguay de Paspébiac a été payé pour 8 jours de travail à 2 \$ par jour et a dépensé 4,08 \$ au magasin qui a été soustrait de sa paie.

ANQ Gaspé, E105 Fonds Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs : Commission Jetté

ANTOINE-PHILIPPE BÉRUBÉ, prêtre, curé de St-François-Xavier et de St-Hubert, âgé de trente-cinq ans, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

(Ce témoin est examiné sur demande spéciale de M. Béique.)

Par M. Béique :—

Q. Monsieur le curé, où demeurez-vous ?

R. Je demeure actuellement à St-François-Xavier; j'ai laissé Cascapédiac, comté de Bonaventure, le premier octobre mil huit cent quatre-vingt-dix (1890).

Extrait de la Commission Jetté - Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs

Épicentre de la crise du CFBC, Cascapédia s'en ressent si intensément que son curé de 1883 à 1890, Antoine-Philippe Bérubé, se donne le mandat d'intervenir directement auprès des instances politiques. Lors de son passage à la Commission, il présente la lettre envoyée à Mercier où il décrit la misère dans laquelle se trouvent ses ouailles avec des dettes accumulées envers eux qui dépassent les 20 000 « piastres » depuis l'abandon des travaux en 1889. Il est également questionné par Frédéric-Ligori Béique qui est le procureur d'Honoré Mercier et un des fondateurs du Parti national sur les grèves qui ont eu lieu des deux côtés des rivières qui forment la Cascapédia, soit la section K du parcours. Le curé qualifie alors l'atmosphère de mécontentement généralisé et d'une « agitation

considérable »³ qui caractérise l'état d'esprit des quelque 75 familles nombreuses qui composent sa paroisse. Il parle également de famine appréhendée chez ses paroissiens à la suite de mauvaises récoltes durant 1889, qui a probablement touché nos arrière-grands-parents de Saint-Jules. Dans sa lettre, le curé Bérubé condamne également l'usure du magasin Gervais (probablement un magasin de la compagnie) où les travailleurs

magasin du fournisseur, monsieur M. Gervais, où tout se vendait à un prix exorbitant, par exemple : farine très commune, \$7.50 le quart, lard (quand il y en avait) 14 cts. à 15 cts. la lb.

Extrait de la lettre de A.P. Bérubé à Honoré Mercier, 31 octobre 1889.

s'approvisionnent.

Vers la fin de sa comparution, le curé Bérubé est questionné par L-J. Riopel, ancien actionnaire du CFBC et beau-frère de Théodore Robitaille, qui demande au curé s'il est vrai qu'il a en sa possession des bons des travailleurs échangés en provisions, ce que le bon curé acquiesce pour se faire demander par la suite pourquoi il ne s'est pas adressé directement à la compagnie plutôt qu'à ses sous-traitants. Bérubé tente alors de sauver sa réputation, car on l'accuse également de libelle à l'endroit de Robitaille. Comme toutes bonnes commissions d'enquête, quelques règlements de compte sont enregistrés par le greffier.

D'autres témoignages d'ecclésiastiques sont soumis à la Commission Jetté dont ceux de Cyprien Larrivée, curé de Paspébiac, qui estime à 400 hommes recrutés à Maria et Caplan pour travailler au chemin de fer. Il recueille quelque 160 signatures pour dénoncer l'interruption des travaux. Napoléon Thivierge, curé de Bonaventure, récolte autant de signatures, mais on le soupçonne d'être associé au pouvoir politique par l'entremise du député du comté, soit le premier ministre Honoré Mercier.

Les deux curés, comme tout bon pasteur, montent en chaire pour agiter leurs commettants, solliciter leurs appuis et signatures (de nombreux X à l'époque) et surtout, pour fendre la compagnie de CFBC et leurs hommes de main. On les accuse d'être à la solde de Mercier et de faire taire les agitateurs opposés au projet. Ce n'est que pendant l'automne de 1891, en pleins travaux de la Commission, que l'embellie gaspésienne concernant le CFBC semble se concrétiser selon le témoignage d'un autre prélat dévoué à son député :

Ces informations sont confirmées par une lettre du révérend M. Gagné, curé de Maria, qui se lit comme suit :

QUÉBEC, 9 septembre 1891.

A L'HONORABLE HONORÉ MERCIER,
Premier-Ministre,
P. Q.

Monsieur,

“ Je suis allé aujourd’hui à votre bureau pour vous parler, mais il m’a été impossible de vous voir, vu que vous vous trouviez au conseil.

“ J’ai de très-bonnes nouvelles à vous donner de notre comté ; la récolte est magnifique, il y a bien des années que je n’en ai pas vu une pareille !

“ Quand je suis parti de Maria, le 24 ultimo, on m’a dit que les travaux du chemin de fer étaient poussés avec activité ; qu’il y a quatre ou cinq cents hommes en ouvrage. J’ai vu le contracteur, M. Hogan, qui m’a assuré que l’engin se rendrait au bout des vingt milles en construction cet automne. J’ai aussi appris que les travailleurs étaient payés régulièrement. Je n’ai entendu aucune plainte.....

“ J’ai l’honneur, etc.

(Signé) “ J. GAGNÉ, P^{TR}E. ”

Extrait de la Commission Jetté - Commission royale d’enquête sur l’affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs

Louis Crépault, de son côté, médecin et maire de New Richmond, se plaint auprès des commissaires des difficultés à rejoindre les sous-traitants de la compagnie quand c’est le temps pour les ouvriers de se faire payer, mais souligne en même temps l’avancement des travaux depuis l’été 1891. Les ex-propriétaires de la compagnie tentent de discréditer en vain le témoin en le questionnant sur la présence des entrepreneurs et sur la distinction à faire avec la compagnie du CFBC en Gaspésie. Cette tentative de discrédit pourrait être en lien avec le fait que le D^r Louis Crépault (Crépeau) agit comme agent des terres ou « forestier » pendant l’année financière de 1891 et qu’il a dû expliquer, lors d’une étude précédente des comptes publics dans l’industrie forestière, la somme de 250 \$ qui lui a été payée alors qu’il est surintendant des gardes forestiers, dans le règlement d’un compte pour les frais de voyage.

Et puis, également du côté des élites politiques, témoignera également François Dion, fermier et maire de Caplan, sur les conditions dans lesquelles se sont déroulés les travaux sur la ligne Matapédia-Port-Daniel. Il caractérise les travaux de « languissants » sous la responsabilité de l’ancienne compagnie, soit depuis 1886 et ce, jusqu’en 1891 et mentionne la grève près de Cascapédia. « À ce moment, les voitures ont été arrêtées et les rails ont été pris pour rendre le moteur prisonnier parce que les hommes n’étaient pas payés, je connais même des personnes qui ont démantelé les voitures qui étaient là à l’époque quelques jours après »⁴. Le moteur a été détenu « prisonnier » affirme même le témoin, parlant de l’une des premières hypothèques légales par des travailleurs au Québec. Questionné sur l’humeur actuelle, il précise alors que « l’opinion publique est maintenant satisfaite ».

Du côté des élites économiques, deux marchands de la Gaspésie sont entendus par les commissaires soit Jean-François Guité et Henry Clapperton, marchands de Maria. Guité

témoigne que la société du CFBC paie très mal et que tout ce que les travailleurs de Grande Cascapédia veulent, c'est d'être payés alors qu'ils ne le sont pas. Il mentionne également les représentations faites aux deux gouvernements de manière à faire annuler la charte de l'ancienne société. Des négociations auraient eu lieu avec des commissaires d'école pour des droits de passage sans en préciser plus.

Maria, dont les habitants sont surnommés les Bouts-de-Ligne, démontre comment la construction du chemin de fer est difficile en Gaspésie. Celle-ci est interrompue par une grève des employés non payés et la faillite de la compagnie. Pendant quelques années, le chemin de fer ne va pas plus loin que Maria, d'où l'expression « bout de la ligne ». « Lors de la reprise des travaux et afin de toucher une subvention pour permettre la continuité de sa construction, le contrat stipulait que la locomotive devait être à New Carlisle avant le 1er décembre 1896. Les entrepreneurs sachant que la construction du chemin de fer ne pourrait être achevée décident d'utiliser les ressources naturelles dans le but d'arriver à leurs fins. On construit un bout de ligne de la voie ferrée principale jusqu'à la mer. De là, la locomotive bien installée sur un chaland et après une dure traversée de la baie des Chaleurs, on réussit à livrer la précieuse cargaison avant la date promise. Ce bout de ligne improvisé est demeuré plusieurs mois en plein centre du village de Maria, ce qui renforçait le sobriquet " bout de ligne ". On raconte même que les gens, pour se situer, disaient qu'ils demeuraient soit à l'est soit à l'ouest du bout de ligne. »⁵



Henry Clapperton.

<http://www.mariaquebec.com/collecti-on-de-photographies-patrimoniales#>

Quant à Henry Clapperton, député de Bonaventure à l'Assemblée législative du Québec de 1897 à 1904, à qui on demande, lorsque les travaux sont interrompus, s'il a lui-même des réclamations en souffrance contre l'entreprise, le contractant ou les sous-traitants et à combien il établit le nombre de personnes qui travaillent, il répond qu'il a des réclamations envers les entrepreneurs et qu'une moyenne de 300 à 600 sont employés sur le chantier. Né à Carleton, le 27 janvier 1839, Clapperton a fait ses études à Fochabers, en Écosse. Revenu au Canada après ses études, il est devenu marchand de poisson et a commercé avec l'Angleterre et l'Écosse. Il sera également agent des Terres de la couronne dans le comté de Bonaventure de 1891 à 1921.

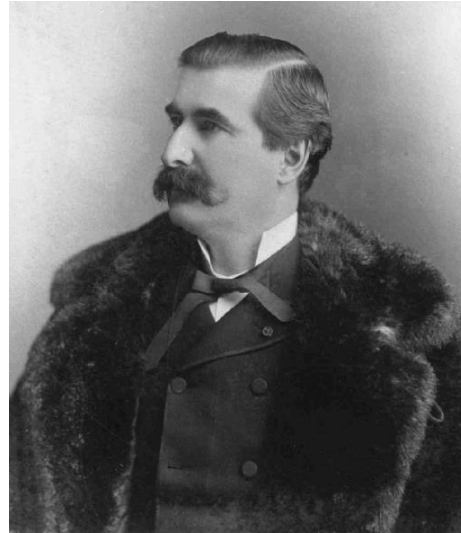
Lever de rideau

Lors de l'arrêt des travaux en 1889, Honoré Mercier demande une enquête sur les subventions versées à la CFBC. Il est alors premier ministre depuis 1887, et sera élu dans le comté de Bonaventure en 1890. C'est en 1891 que le comité des chemins de fer du Sénat canadien découvre que 175 000 \$, provenant du provincial, ont été détournés. « Charles Newhouse Armstrong [actionnaire de la CFBC] avoue avoir remis 100 000 \$ à Ernest Pacaud [secrétaire du parti libéral provincial]. L'étude des comptes révèle par la suite que l'argent a

servi à rembourser des dettes du parti, des dettes de politiciens et que 5 000 \$ ont été envoyés pour couvrir des dépenses de luxe de Mercier en Europe. »⁶

Au début du scandale, Mercier est lent à se défendre devant le lieutenant-gouverneur Auguste-Réal Angers. Avant le rapport final de la Commission, n'ayant plus confiance envers son premier ministre, Angers le renvoie. Lorsque le rapport est rendu public, Jetté déclare clairement : « qu'en désaccord avec ses collègues qui soumettent un rapport accablant pour le gouvernement, il conclut qu'à son avis aucun ministre ne connaissait l'existence de la malversation. »⁷.

Un autre scandale amène Mercier en 1892 devant les tribunaux pour une accusation de fraude envers le trésor public de 60 000 \$ dans l'attribution d'un contrat au libraire Joseph-Alfred Langlais. En octobre, Mercier comparaît devant la cour criminelle de Québec et est acquitté.



Honoré Mercier (1840-1894), vers 1880.

J.E. Livernois
ANQ Québec, P560,S2,D1,P1717

Dans toute cette saga, Mercier est ruiné financièrement et physiquement par le diabète. Il est finalement emporté par la maladie en octobre 1894, clamant toujours son innocence. Qu'il soit associé dans cette affaire au rôle de victime ou de martyr pour certains, et pour d'autres, d'un leader inutile qui détournait les fonds publics, le projet de chemin de fer restera à tout jamais relié à ce politicien.

Pour en savoir plus :

Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs; *Enquête dans l'affaire du Chemin de fer de la baie des Chaleurs : rapports des commissaires, procédés de la Commission, déposition des témoins, etc.*, Québec, Imprimerie Israel Turcot, 1892. clxxviii p. A11D6 A28 C441 1892

Le Scandale du Chemin de fer de la baie des Chaleurs 1892, Conservative Party (Québec) -- Canadiana 1867-1900, Montréal?, 20 pages.

Notes

1-2. Marc Desjardins, « Théodore Robitaille », Dictionnaire biographique du Canada

3-4. Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs; *Enquête dans l'affaire du Chemin de fer de la baie des Chaleurs : rapports des commissaires, procédés de la Commission, déposition des témoins, etc.*, Québec : Imprimerie Israel Turcot, 1892. clxxviii p., A11D6 A28 C441.

5. Bout-de-ligne de Maria, « Histoire »
6. Gilles Gagné, « Le scandale de la Baie des Chaleurs », *Cap-aux-Diamants*, n° 83, 2005, p. 20-23.
7. Dictionnaire biographique du Canada, « Louis-Amable Jetté »

Pay Roll for Month of December 1888

No.	NAME.	Time.	Rate.	Amount.	DEDUCTIONS.		BALANCE.	SIGNATURE.
					Board Bills.	Orders.		
<i>Edgar Shirley Line</i>								
3	May	1 m	30 ⁰⁰	30 00	13 29	75	15 96	
10	June	1 m	30 ⁰⁰	30 00	11 67	.	18 43	
139	July	1 m	30 ⁰⁰	30 00	10 28	75	18 99	
195	August	1 m	30 ⁰⁰	30 00	10 71		19 29	
139	Sept	2/30	30 ⁰⁰	21 00	3 00	80	17 10	
55	Oct	1 m	30 ⁰⁰	30 00	11 21		25 79	
71	Nov	1 m	30 ⁰⁰	30 00	9 10		20 60	
80	Dec						30 00	
139	Sept Line omitted	9/26	30 ⁰⁰	18 85			18 85	
							\$ 179 99	
							40 00	
							\$ 139 99	
							2 23	
							\$ 142 22	

Registre de paie et tickets de la Baie des Chaleurs Railway ayant servi de pièces à conviction lors de la Commission Jetté, 1889. Les numéros attribués aux employés sur le registre de paie se retrouvent sur les tickets. Nous ne savons pas à quoi servaient ces derniers, mais il est permis de penser que les travailleurs, principalement des journaliers, devaient présenter leur ticket pour être rémunérés par le sous-traitant Macfarlane & Son.

ANQ Gaspé, E105 Fonds Commission royale d'enquête sur l'affaire du chemin de fer de la baie des Chaleurs : Commission Jetté