

## St-Arnaud, Samuel-Georges (1878-1961)



Né à St-Narcisse en 1878, Samuel-Georges St-Arnaud marchait à peine sur ses quatorze ans quand il entra, comme commis, au service d'un marchand de l'endroit, qui devait s'illustrer parmi les plus actifs pionniers de Shawinigan, en attendant d'y remplir à deux reprises le rôle de maire en 1913-1915 et 1917-1918: M. Joseph-A Frigon.

Avant d'ouvrir un magasin général sur la 4e rue, cet habile homme d'affaires ne rata pas l'occasion, dès le printemps de 1900, de développer un des commerces les plus florissants pour l'heure, en s'improvisant briquetier. A proximité des fondations de la Pittsburg Reduction Co, son propre chantier alla jusqu'à fournir de l'ouvrage à une trentaine d'hommes; les 35,000 briques qu'il fabriquait journallement, un des matériaux de construction les plus en demande pour les murs des usines principalement, étaient, pour ainsi dire, aussitôt utilisées que cuites dans ses fours.

À mille lieues certes de deviner que ce petit amusement lui servirait un jour, c'est dans la boutique de ce J.-A. Frigon que notre jeune Samuel s'initia à la pratique de l'alphabet Morse, seul moyen de communication commerciale à longue distance pour l'époque, avant le téléphone qui ne tardait plus à supplanter le télégraphe.

Ayant suivi un « Business Course » à Batiscan, il venait d'atteindre ses vingt ans, quand Adolphe Crête, père de Jean, le futur « Roi de la Mauricie », de St-Jacques-des-Piles, apprit à son propre père qu'on avait besoin d'un jeune homme débrouillard à la jonction ferroviaire de Garneau ; cela fit l'affaire de Samuel, qui ne devait cependant passer que deux mois à Garneau, afin de prendre, sur le champ, la place du chef de gare de Grand-Mère, tombé subitement malade; c'est donc à Grand-Mère, avec son assistant, qu'il perfectionna son entraînement à la manipulation et à l'audition du « code morse ».

Pendant ce temps, un embranchement du chemin de fer « Le Grand Nord », à partir de la jonction d'Aldred, s'était construit jusqu'à Shawinigan, avec force tortillements de quatre milles et demi jusqu'au bord des Chutes, en épousant toutes les courbes du terrain montueux pour réduire au minimum, tranchées et remblais. Samuel St-Arnaud fut nommé une première fois comme agent dans notre localité, pour l'inauguration de ce tronçon ferroviaire, au mois de novembre 1899.

Sise sur l'emplacement des entrepôts de Robert Bourassa d'aujourd'hui, rue Cascade, la première gare de Shawinigan Falls n'était qu'une minuscule cabane en planches composée de deux pièces : un bureau de 7 pieds par 17 où Samuel prenait son sommeil sur un lit qui s'escamotait durant le jour à la façon des couchettes des wagons (il prenait ses repas chez un contremaitre qui logeait de l'autre côté de la voie); d'une salle de bagages de 15 pieds par 17. Le bureau était chauffé par un poêle à charbon, un luxe pour l'époque. Une deuxième gare spacieuse et plus décente, fut bâtie en

1902 ; elle subsista comme gare de marchandises jusqu'à sa démolition et son remplacement par l'édifice de ciment Bourassa, en 1952.

Indépendamment des arrivages de machinerie et de matériaux de plus en plus copieux en provenance de Montréal, pour les usines qui transformaient en ruche bourdonnante les hauteurs dominant l'embouchure gauche de la Petite Rivière Shawinigan, un train de voyageurs, toujours bondé, partait chaque matin vers Trois-Rivières avec correspondance à Garneau, où il se greffait sur la ligne du CPR. Le trajet demandait environ trois heures à l'aller, coûtant 30 sous jusqu'à Garneau, et 45 sous de là à Trois-Rivières; le retour s'effectuait dans la soirée.

L'hiver 1900 fut particulièrement rude; une tempête de neige interrompit tout arrivage de trains d'un samedi au mercredi suivant. Il convient de noter que l'équipement pour le déblayage de la neige sur les voies ferrées avait l'efficacité relative de cet âge du siècle expirant, où l'outillage moderne prenait juste son essor.

Samuel devait s'absenter à deux reprises de Shawinigan pour occuper différents postes de chef de gare, de 1902 à 1904 et de 1905 à 1907, pour prendre alors définitivement racine parmi nous. Il épousa, en 1902, Marie-Denise Cossette de St-Narcisse, qui lui donna six garçons et trois filles, tous vivants; elle-même décéda en 1931.

Le 1er novembre 1901, la compagnie ferroviaire « Le Grand Nord / The Great Northern » avait obtenu par contrat la ligne Garneau-St-Boniface, qui s'allongea jusqu'à Hawkesbury. Sans même tenter de décrire l'écheveau assez embrouillé des tronçons ferroviaires que possédèrent différentes compagnies privées et qu'unifièrent, par la suite, en les sauvant d'une exploitation déficitaire, les deux compagnies Nationales du CNR et du CPR, le « Grand Nord » comprit en premier lieu, la ligne des Basses Laurentides qui reliait Rivière-à-Pierre, Roberval et Chicoutimi, avant d'établir lui-même une liaison par Joliette et St-Jérôme, entre Québec et Ottawa.

En 1898, le rail s'avancait de Québec à Ste-Flore, à deux milles du village de Glenada, jusqu'à cette importante scierie à vapeur de Burrill's Siding qu'avait mise sur pied Vivian Burrill avec qui nous allons bientôt faire plus ample connaissance. A Burrill's Siding, une plaque tournante permettait aux locomotives de faire demi-tour.

Dès 1899, à Shawinigan, la voie ferrée se prolongeait jusque derrière la butte, alors surmontée d'une croix, où la SW & P a récemment érigé son édifice en rotonde pour la coordination de son réseau, au bout de la tréfilerie de l'Alcan.

Le CPR construisit sa première gare en bois, rue de la Station, en 1907; la gare actuelle du CNR, au flanc de la côte St-Marc, fut érigée en 1930.

On connaît trop peu le rôle prépondérant que joua Samuel St-Arnaud dans la construction de la ligne de chemin de fer qui franchit la Petite Rivière Shawinigan, au-delà du cimetière et de l'usine de la Du Pont, avant de s'enfoncer un peu plus loin dans un tunnel d'une longueur de 600 pieds, couteusement creusé dans le roc.

Une résolution ayant été passée au Conseil municipal pour demander au CNR de placer Shawinigan sur le parcours de la ligne principale Québec-Montréal, M. J.-Henri Valiquette premier

gérant de notre Cité, et quelques-uns de nos édiles se rendirent à Montréal pour faire valoir leurs propres arguments; ils en revinrent bredouilles, faute d'avoir produit trop peu de détails techniques pour convaincre les manitous de la Compagnie ferroviaire. Ils se souvinrent alors qu'ils avaient négligé de consulter le seul expert et bon juge en la matière : Samuel St-Arnaud, qu'ils pressèrent d'intervenir en leur faveur.

C'est un mémoire de Samuel St-Arnaud qui fut, mot pour mot, écouté à Ottawa et qui remporta l'affaire en démontrant que le nouveau tracé de cette nouvelle voie ferrée, en dépit de ses gros premiers frais de construction, permettrait aux locomotives de tirer des attelages de quarante wagons et plus au lieu de dix-huit.

Quant aux qualifications de courtier en douanes de notre vigoureux octogénaire, dument certifiés par des parchemins qui ornent son bureau de l'Avenue des Érables, ajoutons que durant longtemps ses fonctions de chef de gare l'obligèrent pratiquement à dédouaner lui-même bien des marchandises importées de Shawinigan des États-Unis et d'ailleurs.

Un dernier détail: la coquette maison de M. St-Arnaud a été acquise de Vivian Burrell en 1914. C'était une des premières résidences de M. Burrill, une maison de style « alsacien », qui s'encastre encore aujourd'hui, dans le pignon de l'Hôpital Joyce tout proche.

Note: Au moment où ces pages allaient sous presse, Samuel-Georges St-Arnaud s'éteignait très paisiblement, le dimanche 19 mars 1961, à l'Hôpital Joyce voisin de sa demeure; son trépas refléta la sérénité qui caractérisa toute sa vie.

**Sources :** « L'an 1 de Shawinigan » écrit par José Caden (pages 23 à 27),  
Éditions du Bien Public, Trois-Rivières 1961  
L'Association des Descendants de Paul Bertrand dit Saint-Arnaud

Date de création : **07/12/2015 @ 20:11**

Catégorie : - **En hommage à ...**