
Les énigmes de Potton

1877 – Mesures de guerre à Potton

Par Jean-Louis Bertrand,
secrétaire de l'Association du
patrimoine de Potton

Introduction

Le Canton de Potton est davantage reconnu pour la beauté de ses paysages que pour ses prouesses guerrières. L'intervention des forces armées à Potton est rarissime. Au temps de la Rébellion de 1837-1838, il y a eu quelques escarmouches, dont nous vous parlerons dans un prochain numéro d'*Histoire Potton History*.

Mais en 1877, tout était calme, quand soudain, à l'automne, une guerre ferroviaire éclate. Les interventions militaires sont rapportées par Jean Pariseau, historien militaire décédé le 24 septembre 2006. Je remercie Édouard Cloutier, membre de l'Association, qui a porté cet épisode de notre histoire à notre attention.

« 1877 – Perturbation appréhendée
voie ferrée, Mansonville, Canton de Potton

Première intervention

Cause

La municipalité rurale de Mansonville, située dans les Cantons de l'Est à trois miles¹ de la frontière américaine et six miles à l'ouest du lac Memphrémagog, devint le centre d'activité d'un groupe de bandits, au cours de l'automne 1877. Ces hors-la-loi, engagés par le gérant de la société ferroviaire américaine Passumpsic Railroad, s'apprêtaient à "traverser les lignes"

¹ Note de la réviseure : L'auteur cité emploie la graphie anglaise du terme *mille*, plus courante en France qu'au Québec. Plus loin, il parle de *kilomètres*, au lieu d'utiliser la même unité de mesure.

dans le but de démanteler la voie ferrée de la South Eastern Railroad (S.E.R.R.), une société canadienne, construite près de Mansonville.

La population "loyaliste" se montra déterminée à résister à ce vandalisme. Aussi, trois juges de paix du comté de Potton, M.L. Elkins, jr, H.S. Scott et A.C. Perkins, apposèrent leur signature sur une requête d'aide au pouvoir civil dans le but de réprimer une émeute appréhendée.

Résultat

Le major Francis H. Perkins de Mansonville, commandant la compagnie n° 5 du 52^e bataillon de la Milice volontaire, reçut la requête et appela immédiatement en service un "détachement" de sa compagnie. Ce détachement, placé sous le commandement du capitaine Samuel C. Drew, marcha jusqu'à la gare de Mansonville, une distance de 4 kilomètres. Les miliciens armés y furent postés en guise de constables.

Le 10 novembre, n'ayant pas vu l'ombre des présumés bandits, les juges de paix signifièrent à Drew qu'il pouvait retirer sa troupe, ce qu'il fit.



Deuxième intervention

Cause

Le 30 novembre, les mêmes juges de paix signèrent à nouveau une réquisition pour les mêmes raisons.

Résultats

Le capitaine Drew, un sous-officier et dix hommes repartirent pour la gare de Mansonville, où des gardes furent formées. Le 4 décembre, la crainte d'une perturbation étant passée, le détachement retourna au hameau. Le gérant de la société ferroviaire S.E.R.R. défraya le coût du service du premier détachement, estimé à 135,00 \$, et promit au major Perkins de régler le compte du second groupe, estimé à 67,50 \$.

Analyse

Les deux réquisitions étaient légales. Les interventions sont-elles pour autant justifiées? Fallait-il attendre la destruction du chemin de fer par les bandits avant d'appeler à l'aide? La personne la plus intéressée dans cette affaire était sans doute le gérant de la S.E.R.R. Cette société n'avait pas d'agents de sécurité à sa solde, non plus que la municipalité où passait la voie ferroviaire. Il était donc logique de faire appel aux militaires et de défrayer les coûts de cette dépense, ce que fit la S.E.R.R.

L'intervention militaire, au dire des membres influents de la municipalité, avait prévenu de sérieux désordres, ce qui la justifie. »

Jean Pariseau, historien militaire

Mais ces archives ne nous parlent pas des racines de ce conflit ferroviaire ni de son déroulement. Que s'est-il passé? Le *Stanstead Journal* répond à nos questions. Dans son édition du 17 novembre 1977, il publie aux pages 5 et 6, sous le titre «Railroad War, in 1877», un compte rendu détaillé de cette guerre envoyé le 21 octobre 1877 de Newport,

au Vermont, au Boston Journal. Je traduis et résume ce reportage écrit il y a 137 ans. Soulignons que le *Railway World* fait aussi mention de ce conflit dans son édition de 1877, en citant des sources différentes.

1877 – Guerre du rail Frontière du Vermont

Tôt ce matin, une locomotive et deux wagons de passagers sont arrivés à North Troy. Le Col. A.B. Foster, Jas. O. Halloran, E. Foster, le Col. Dunsworth, le surintendant de la Chambly Railroad, E.H. Goff, et les membres de son conseil d'administration sont débarqués avec un groupe de travailleurs. Leur objectif, démanteler la voie de chemin de fer à environ un mille de North Troy.

Le motif invoqué, une réparation de la voie ferrée. En réalité, il s'agit de reprendre possession de la South Eastern Railroad qui est contrôlée par la Passumpsic Railroad en vertu d'un bail maintenant expiré. La cause de cet imbroglio juridique remonte à la construction de la voie ferrée, trois ans auparavant. Le bail constituait un arrangement financier pour rembourser un prêt de la S.E.R.R. à la Passumpsic. Un pourcentage des revenus de la Passumpsic devait être versé au Col. A.B. Foster, qui avait défrayé le coût de construction de la voie ferrée. Or, la Passumpsic refusait d'ouvrir ses livres à l'examen du Col. Foster et de présenter un état des revenus. Une rencontre, le vendredi 12 octobre 1877, entre le président Raymond de la Passumpsic et le Col. Foster pour ajuster les comptes tourne mal.

Le Col. Foster est arrêté pour non-paiement d'une dette civile de la S.E.R.R. évaluée à vingt-sept dollars US et incarcéré à Irasburg, au Vermont. Des amis de North Troy déposent une caution et le Col. Foster est relâché. De retour à Montréal, le Col. Foster, très irrité et indigné de son emprisonnement, monte une opération de représailles. Soulignons que le

Col. Asa Belknap Foster est un politicien très respecté du Canada-Uni (1840-1867), nommé sénateur en 1867 (Confédération canadienne). Chef d'entreprise, il possède de nombreuses compagnies ferroviaires au Vermont et au Canada.

Donc, le Col. Foster, avec son équipe, prend possession de la voie ferrée à North Troy. Ce geste bloque toute circulation ferroviaire entre Boston et Montréal à la hauteur de Newport, tout en permettant la libre circulation des trains de North Troy à Montréal. Des messageries par route entre Newport et North Troy permettent tout de même au courrier de poursuivre sa route vers Montréal, sur les trains de la S.E.R.R.



Col. Asa Belknap Foster

Les rails enlevés de la voie sont entreposés à Richford et le Col. Foster obtient qu'un policier, sous le commandement du shérif Pickle de Sweetsburg, surveille les lieux.

Une rencontre est organisée entre les deux compagnies pour régler leur différend. La Central Vermont Railways, qui contrôle plusieurs lignes ferroviaires, appuie les prétentions de la S.E.R.R.

La Passumpsic, selon le journaliste, a investi 350 000 \$ dans la construction de sa partie de la voie ferrée et le bail avec la South Eastern est déficitaire. Les parties conviennent de

soumettre le conflit à l'attention des cours de justice canadiennes.

Une crise cardiaque terrasse le Colonel Asa Belknap Foster à Montréal, le 1^{er} novembre 1877. Les vives émotions de ses démêlés avec la Passumpsic en seraient la cause. Il est enterré à Knowlton.

Le 29 novembre 1877, un ordre du juge Royce permet de rétablir la ligne ferroviaire de la S.E.R.R., avec interdiction à la Passumpsic d'interférer.

Peu après, six cheminots de la S.E.R.R. sont arrêtés à Newport pour avoir empiété avec leur train sur les voies de la Passumpsic, et amenés à Barton. Ils doivent déposer chacun une caution de 500 \$ pour retrouver leur liberté avec promesse de comparaître à la County Court dès sa prochaine séance. Le juge Power de St. Johnsbury, au Vermont, émet une injonction interdisant à la S.E.R.R. et à la Missisquoi & Clyde Rivers de pirater les lignes de la Passumpsic! Une audience est fixée au 3 décembre 1877.

Trouble le 5 décembre à la section Sutton de la S.E.R.R. : deux sous-traitants disparaissent sans payer leurs employés. Deux autres sont emprisonnés pour les mêmes motifs! Les salariés prennent possession des rails et refusent de quitter les lieux sans avoir été payés.

Le 11 janvier 1878, une accalmie : les trains de la Passumpsic circulent entre Boston et North Troy et ceux de la S.E.R.R., de Troy à Montréal. Aucun lien entre les deux!

En avril 1878, un accord intervient : la S.E.R.R. met en service un lien Portland, Boston, Montréal via la nouvelle voie ferrée West Farnham-Montréal. Les lignes ferroviaires de la S.E.R.R. au Vermont sont cédées à la Passumpsic. Grâce à cette entente, les deux

compagnies se libèrent du paiement des droits de passage sur les lignes de la Central Vermont et de la Grand Trunk.

Conclusion

À cette époque, les voies de chemin de fer se multiplient. Seulement dans notre canton, à la voie de la S.E.R.R. datant de 1873 s'ajoutent, en 1877, celle de la Missisquoi and Black Rivers Valley Railway et, en 1888, celle de la Orford Mountain Railway construite par Samuel W. Foster, frère d'Asa Belknap Foster.

Les entrepreneurs prennent de gros risques financiers et, comme nous l'avons constaté, les démêlés judiciaires sont nombreux. La tentation de se faire justice soi-même est forte et les compagnies n'hésitent pas à demander l'intervention des forces policières et militaires pour faire valoir leurs droits.

Constituée en 1855, la municipalité du Canton de Potton compte 2178 habitants en 1871. Mark L. Elkins, maire en 1877, est l'un des signataires de la demande d'intervention militaire. Tout compte fait, la crainte du maire que la situation se dégrade nous paraît justifiée quand nous constatons comment la S.E.R.R. est intervenue au Vermont. Des repréailles de la Passumpsic à Potton sont donc prévisibles. Mais force est aussi de constater que les hors-la-loi, à cette époque, sont bien présents des deux côtés de la frontière.

Notes

Wikipedia – South Eastern Railroad (Québec)
In 1866 the South Eastern Counties Junction Railway was incorporated to build from a point on the Stanstead, Shefford and Chambly Railroad to a point on the province line in the township of Potton, Quebec, which was completed in 1873. Soon afterwards, the railway amalgamated with the Richelieu, Drummond and Arthabaska Counties Railway,

the combined lines being known as the South Eastern Railroad.

After many years of haphazard running and accumulated deficits, it was eventually taken over by the Canadian Pacific Railway, which had leased the South Eastern in 1887 and which subsequently continued to operate the line.

Wikipedia – Passumpsic Railroad

The Connecticut and Passumpsic was incorporated under a special act of Vermont of November 10, 1835, for the purpose of constructing a railroad to extend from the southern boundary of Vermont to the northern boundary. Its principal office is at St. Johnsbury, Vt.

Sources

- Pariseau, Jean. *Forces armées et maintien de l'ordre au Canada 1867 - 1967 : Un siècle d'aide au pouvoir civil.* Tome 2, Annexe A – Première partie

Sources manuscrites de première main

- APC, RG 9 II A 1 (123) 04066.
- Requête en date du 1^{er} novembre 1877.
- Lettre du major F.H. Perkins au lieutenant-colonel C.L. Hall (commandant du 22^e bataillon) en date du 15 novembre 1877.
- Rapport du lieutenant-colonel Aylmer, major de brigade, au lieutenant-colonel Fletcher, commandant le district militaire n° 5 (Montréal), en date du 19 décembre 1877.
- Télégramme Selby-Smyth à Fletcher en date du 3 décembre 1877.
- *Stanstead Journal*, «Railroad War», Thursday, November 17, 1977, pp. 5-6.
- *Railway World*, volume 21, pages 1029, 1051 et 1147.