

Quand le train devient une passion

Jean-Paul Viaud

Number 54, Summer 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7950ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Viaud, J.-P. (1998). Quand le train devient une passion. *Cap-aux-Diamants*, (54), 38–40.

QUAND LE TRAIN DEVIENT UNE PASSION

PAR JEAN-PAUL VIAUD

Le Québec, ou plus précisément la grande région de Montréal, a été le berceau de l'histoire ferroviaire au Canada. Il n'est donc pas étonnant que la passion pour ce qui allait permettre à l'Amérique d'être réellement conquise ait produit un univers parallèle fait de collectionneurs de tout acabit, d'employés fiers de



«Vue intérieure d'un des hangars illustrant la préservation du patrimoine roulant». Actuellement, deux hangars abritent une partie de la collection. Dans un avenir proche un pavillon complémentaire permettra de protéger l'ensemble des véhicules.

(Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

leur position dans la société moderne, d'artistes, sans oublier les historiens et les archivistes. L'univers des *ferrovipathes*, que certains autres nomment *railfans* ou *cidérodromophiles*, est aussi varié que les personnes qui le constituent. Il est cependant possible d'identifier plusieurs champs d'activités parmi ces passionnés. Le lecteur est invité à découvrir plus à fond ces diverses activités. À cette fin, et comme les *ferrovipathes* de tout acabit sont présents sur Internet, une liste de sites pertinents est proposée en annexe.

LE MODÉLISME

La plus ancienne forme, c'est bien sûr le modélisme. Le désir de reproduire, ou plus précisément de posséder en reproduction à l'échelle, un quelconque produit de l'activité humaine remonte aux premiers jours de l'homme sur Terre. Les figurines que les Égyptiens plaçaient dans leurs tombeaux, bien que d'origine religieuse, en sont un bon exemple. Il n'est donc pas étonnant que la reproduction à l'échelle de locomotives existantes (plus rarement de machines inventées de toutes pièces) soit aussi ancienne que l'histoire ferroviaire elle-même. De modèles

uniques, réalisés pour les besoins des compagnies, ou pour le plaisir, on passe rapidement à une production en série de modèles jouets plus ou moins détaillés. Les Radiguet de Paris, Glyde d'Angleterre, seront parmi les premiers fabricants.

Curieusement, ce sont souvent des facteurs d'instruments scientifiques qui se lancent dans la production de modèles réduits fonctionnels (à la vapeur, grâce à un brûleur à alcool). Vers la fin du XIX^e siècle apparaissent des fabricants anglais, allemands et français plus avancés techniquement qui permettent le passage des modèles jouets primitifs et des trains de jardin très coûteux, au modèle de table que nous connaissons aujourd'hui. Parmi les plus importantes firmes notons : les allemandes Bing (1863), Marklin (1859), Bub (1851) ; les anglaises Bassett-Lowke (1899), Hornby-Dublo (1901, sous le nom Meccano, ou Mechanics Made Easy) ; la française Rossignol (1890) et les américaines Ives (1868) et Lionel (1901). Une pléthore de nouvelles firmes sont apparues au XX^e siècle et avec elles la passion s'est élargie pour englober toutes les couches de la société, tous les âges et toutes les cultures. Le Québec n'y échappe pas et aujourd'hui il existe plusieurs clubs de modélistes ferroviaires qui sont pour la plupart intégrés à des associations internationales d'envergure dont la plus célèbre et la plus importante pour l'Amérique du Nord est la National Model Railroad Association (NMRA) des États-Unis. Cette dernière est en fait une réelle « locomotive » pour tous les passionnés. Elle encadre et canalise les efforts de recherche et de préservation, de construction et de documentation de réseaux miniatures complets, divisés par échelle. Ses publications sont dignes des plus grandes institutions de recherche.

Parmi les clubs les plus actifs au Québec notons : Les Modélistes ferroviaires de Gatineau, club fondé en 1996 qui a pour objectif de regrouper les passionnés de la région intéressés à bâtir et à développer un réseau baptisé « Réseau du patrimoine ferroviaire canadien ».

Le club des Modélistes de la Mauricie, qui a été fondé en 1978, au cégep de Trois-Rivières, regroupe plus de 25 membres. Il est situé actuellement dans un sous-sol d'église, ce qui prouve qu'il n'y a pas de lieu particulier pour exercer ce passe-temps!

Le club Modu-rail de la Capitale, fondé en 1981 à Québec. Il regroupe quelques passionnés qui utilisent l'intéressante technique modulaire normalisée sous le nom Modu-rail. Celle-ci permet à chaque membre de fabriquer un élément d'un réseau modulaire qui, une fois assemblé par réunion des divers ensembles, permet de présenter et d'opérer un réseau complet presque n'importe où.

Le club N-Track de Montréal, créé en 1985 par quatre modélistes à l'échelle N. Ils ont rapidement adopté la norme N-Track développée en 1973 par Ben Davis en Californie. Ici aussi, il s'agit d'un système modulaire permettant la conception, la réalisation et l'assemblage de divers éléments en un réseau sans cesse renouvelé par le jeu des modules. Ce club de plus d'une trentaine de membres aujourd'hui, dispose de plus de 80 modules. Il fait partie des clubs N-Tracks de la NMRA mentionnés plus haut.

Le lecteur notera que ces clubs se spécialisent fréquemment dans une échelle particulière. La raison en est surtout pratique et économique. Il est en effet difficile de monter et d'entretenir un réseau différent pour plusieurs échelles et écartements de voies. La spécialisation, bien plus qu'une passion pour une échelle en particulier, est donc surtout le fruit de la nécessité. Les clubs mentionnés ici ne reflètent donc pas l'ensemble des réseaux existants. Bien au contraire. Il y en a une pléthore. Pour mieux connaître les réseaux en activité dans votre localité, il vaut mieux consulter un magasin spécialisé en fournitures de trains miniatures. Nul doute qu'il les connaît.

LA VAPEUR VIVE... UNE PASSION VÉCUE À FOND DE TRAIN!

Dès les premiers balbutiements de la machine à vapeur, la passion s'est emparée de ceux qui l'ont approchée. Il en va ainsi pour les chemins de fer qui universellement sont associés dans l'inconscient collectif à l'épopée de la vapeur.

Avant l'introduction du moteur à explosion et de l'électricité dans les transports, la vapeur régnait en maîtresse sur l'univers du train. Les premiers réseaux de jardins fonctionnaient à la vapeur vive, selon les idées de Sir Heywood et de ceux qui l'ont suivi. Paraphrasant les premiers amateurs d'aviation, on pourrait qualifier de «fous de la vapeur» ceux et celles qui investissent temps et argent dans la conception d'un réseau de jardin avec un matériel roulant dont le poids peut aller de quelques dizaines de kilos à plusieurs tonnes!

Le Québec compte plusieurs amateurs de vapeur vive et le club des Montreal Live Steamers (en français «les vaporistes de Montréal») les regroupe pour la plupart. C'est en 1934 que la sec-

tion «locomotive à vapeur» de la Montreal Society of Model Engineers, réunie à la caserne des Grenadiers Guards, débute ses activités. Un réseau sera d'abord construit sur la propriété de l'Association du Canadien National, à Lachine



«Préparation aux opérations du réseau de jardin de messieurs Voliver et Lebas, 1983». Les réseaux privés à vapeur vive nécessitent de gros investissements. Il n'est pas étonnant que plusieurs personnes soient obligées de se regrouper pour y faire face. Photographie Landgraf. (Collection La vie du rail, 21175-1).

(où les activités ludiques de la compagnie étaient tenues). Ayant pris le nom Montreal Live Steamers en 1946, le club y restera jusqu'en 1964 avant d'être transféré sur une propriété acquise au Cèdres, près de Vaudreuil, où il a été plusieurs fois amélioré et reconstruit. Aujourd'hui encore, ce club réunit ses membres tout au long de l'été et tient même une fin de semaine «portes ouvertes» pour le grand public au mois de juillet.

UNE VOCATION PASSIONNANTE!

La préservation du patrimoine ferroviaire comprend plusieurs aspects dont les principaux sont le patrimoine documentaire (archives), le patrimoine bâti (gares, ateliers, ponts, etc.), le patrimoine technologique (machinerie, instruments scientifiques, matériel roulant, télégraphie, téléphonie, etc.), le patrimoine artistique et le patrimoine ethnologique.

En 1932, année du centenaire de l'incorporation de la Champlain & St-Lawrence Railroad, un groupe d'amateurs d'histoire se réunissent au château Ramezay pour discuter de la meilleure manière de célébrer cet événement. Ils fondent la Canadian Railroad Historical Association (CRHA), connue également aujourd'hui sous



«Ramassage de l'eau d'érable à Ann Arbor, aux États-Unis, 1978». La passion des amateurs de vapeur vive ne les empêche pas de joindre l'utile à l'agréable. Nul doute que cet acériculteur prend plaisir à son ouvrage. (Fonds Plomer, Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

son appellation française d'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF). Le D^r Robert V.V. Nicholls, un des membres fondateurs, est aujourd'hui encore actif au sein de l'Association. Ceci en dit long sur la passion qui peut animer certaines personnes!



«Commencement des travaux sur le site original, juillet 1961». En 1961, le musée commence à sortir de terre au milieu des champs et des bois. Trente-sept ans plus tard, il compte deux hangars, un centre d'archives, un atelier, et plus de 75 acres de terrain.

(Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).



«Gare Hays, centre d'archives, illustrant la préservation du patrimoine documentaire». La gare Hays, actuellement centre d'archives et de documentation, sert également de lieu d'accueil et d'exposition. Elle commémore la mémoire de Charles M. Hays, président du Grand Tronc, décédé sur le *Titanic* en 1912.

(Archives de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire).

Entre 1932 et 1953, l'ACHF s'intéresse surtout à préserver les documents qui deviennent disponibles. La modernisation du parc de matériel roulant après la Seconde Guerre mondiale aura un double effet sur l'Association. En premier lieu, des milliers de documents techniques jusqu'ici utilisés par les compagnies ferroviaires deviennent caduques et risquent de disparaître comme tant d'autres auparavant. De plus, l'introduction de matériel roulant nouveau (locomotives diesel, voitures de passagers modernes, etc.) force l'ACHF à se poser la question du patrimoine ferroviaire technologique. Le retrait des tramways de Montréal en 1959 (un premier tramway avait été acquis par l'Association en 1953) coïncide avec le désir des membres de se lancer dans une grande aventure qui dure toujours : la création d'un musée ferroviaire, ou plus exactement, comme on

l'espérait alors, d'un musée national du transport ferroviaire.

Le musée est fondé en 1961 sur des terrains acquis à Saint-Constant et à Delson (dont le nom est l'abréviation de Delaware-Hudson, la compagnie américaine qui passait par là). Aujourd'hui, ce musée comprend plus de 75 acres de terrains, plus de 15 kilomètres de voies ferrées, deux hangars d'exposition, une gare centenaire (anciennement à Barrington), un atelier d'entretien et de restauration et une collection de plus de 120 véhicules et 12 000 objets divers. Un centre d'archives et de documentation complète le

tout avec ses 100 000 plans, 27 000 photographies, 6 000 livres et autant de périodiques. De nouvelles acquisitions enrichissent tant le musée que le centre de documentation, selon un plan rigoureux. Le Musée ferroviaire canadien, aujourd'hui le plus important musée de sa catégorie au Canada, développe des partenariats avec des institutions européennes et américaines tout autant que canadiennes. Par ses actions, le Musée remplit un mandat de préservation qui touche à tous les aspects mentionnés plus haut, à quoi il faut ajouter un rôle rassembleur par ses activités éducatives et l'action volontaire des bénévoles qui complètent l'équipe permanente. ♦

Pour en savoir plus :

Ressources Internet

Montreal Live Steamer

<http://www.total.net:8080/~jleggett/mlshome.html>

Club N-Track de Montréal

<http://trainweb.com/montreal/n-trak>

Association canadienne d'histoire ferroviaire

<http://www.microtec.net/~jpviaud/tests.html>

Insulator Web Page

<http://www.insulators.com/index.htm>

National Model Railroad Association (NMRA)

<http://www.nmra.org/>

<http://www.cite.net/~capaigle/fnerhome.html> (division Nord-Est de l'Association)

NMRA Achievement Program (*page en français*)

<http://www.cite.net/~capaigle/fwelcome.html>

Canadian Railway Modeller Magazine

<http://www.cdnrwymod.com/>

Canadian S Scale Quarterly

<http://www.netrover.com/~sparent/cssq.html>

La page du rail de Denis Fortier

<http://www.netrover.com/~capaigle/DFRAIL.HTMI>

Le rail miniature (site Internet de Pierre-Luc Beaudoin)

<http://www accurail.com/tm.ht>

Le rail miniature (site Internet de Mathieu Lachance)

<http://www.megabec.com/users/plbeaudoin/train/homepage.htm>

La page du rail de Marc Dufour,

<http://www.emdx.qc.ca/rail/index.html>

Il existe également une excellente petite revue sur les trains miniatures, publiée en français et la seule de son espèce en Amérique du Nord. C'est le *Rail Miniature*. Elle couvre des sujets généraux, bien sûr, mais aussi et surtout des sujets ayant un rapport direct avec la passion ferroviaire au Québec. Elle est offerte dans certains kiosques ou par abonnement. Les personnes intéressées peuvent toujours contacter l'éditeur à l'adresse suivante : Guy Meilleur, Les Éditions LRM enr., C.P.5088, Sainte-Adèle (Québec) J0R 1L0. Téléphone : (514) 229-9154, télécopieur : (514) 229-2971.

Il existe bien sûr une quantité de publications en anglais d'excellente qualité, et des publications en français en provenance de Suisse, de Belgique et de France. Il serait trop long de les énumérer ici. Le lecteur pourra en consulter quelques-unes à sa bibliothèque locale.

Jean-Paul Viaud est conservateur au Musée ferroviaire canadien à Saint-Constant.