

Un patrimoine sur les rails

Jean-Paul Viaud

Number 140, Spring 2014

L'empreinte du train

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/71476ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Viaud, J.-P. (2014). Un patrimoine sur les rails. *Continuité*, (140), 30–32.

Un patrimoine sur le



Malgré l'apport majeur du train au développement du pays, aucun gouvernement n'a créé de collection ferroviaire nationale. L'Association canadienne d'histoire ferroviaire a comblé cette lacune dans les années 1950. Terminus au musée Exporail, où on peut découvrir son imposante collection privée.

par Jean-Paul Viaud

La disparition des tramways, le passage de la locomotive à vapeur au diesel-électrique (au lendemain de la Seconde Guerre mondiale), mais surtout l'absence d'initiative gouvernementale pour préserver ce patrimoine ont grandement inquiété l'Association canadienne d'histoire ferroviaire dans les années 1950. La société savante, créée en 1932 et installée dans les locaux du Château Ramezay, à Montréal, prend alors une décision audacieuse : mettre la main sur ces importants témoins destinés au ferrailleur. Le hic, c'est que les dimensions de ces artefacts posent un défi logistique et financier presque insurmontable. Heureusement, l'Association trouve

un endroit pour entreposer ses trésors : un bâtiment de Saint-Constant, en Montérégie, à une vingtaine de minutes de Montréal. L'édifice deviendra le Musée ferroviaire canadien en 1961 (renommé Exporail en 2003). Poursuivant ses efforts de préservation, l'Association constitue une collection unique au Canada, reconnue d'intérêt public par les gouvernements provincial et fédéral. Son mandat : réunir les objets les plus représentatifs des chemins de fer canadiens, tant sur le plan historique que technologique. Exporail possède aujourd'hui une collection de plus de 10 000 objets, tels des véhicules, des affiches, des jouets, des costumes, des œuvres d'art, des instruments scientifiques et

Les progrès technologiques accomplis pendant la Seconde Guerre mondiale permettent la mise en service des premières locomotives diesels-électriques, comme ce véhicule du Canadien National.

Photo : Jean-Paul Viaud



es rails

des équipements de télécommunication. En outre, il conserve plus d'un million de documents d'archives : photographies (200 000), plans, dessins, correspondance... Principale attraction pour les visiteurs, le matériel roulant comporte 160 véhicules qui représentent les grands fabricants, les différentes technologies, les divers chemins de fer, tout en illustrant le transport de passagers, de marchandises et le transport en commun. Le complexe muséal couvre une superficie de 40 acres et compte 7 bâtiments, une table tournante et plus de 10 kilomètres de voies ferrées. Pour trouver une collection d'envergure similaire, il faut se rendre en Angleterre (le National Railway Museum, à York), en France (la Cité du train, en Alsace) ou aux États-Unis (l'Illinois Railway Museum, à Union).

PLUS QUE DES WAGONS

La collection présentée à Exporail permet de mieux comprendre l'évolution des systèmes de transport ferroviaire au Canada, mais aussi leurs répercussions sociales, économiques et politiques. Car c'est par son influence dans ces domaines que le chemin de fer a fourni un apport indispensable au développement du pays.

Des exemples ? Les industries hôtelière et touristique ainsi que les parcs nationaux découlent d'initiatives commerciales entreprises par les compagnies de chemin de fer entre 1880 et 1950, avant que l'aviation et l'automobile changent les habitudes de déplacement. Le Canadien Pacifique et le Grand Tronc (puis son successeur, le Canadien National) ont été les principaux promoteurs du voyage d'agrément en emmenant les touristes à travers des paysages à couper le souffle, à la suggestion de

*Uniforme de contrôleur de la
Montreal Tramways Company*
Photo : Marie-Paule Partikian



William Cornelius Van Horne, pionnier du transport ferroviaire en Amérique du Nord qui deviendra président du Canadien Pacifique en 1888. La découverte, par des employés du Canadien Pacifique, d'une source thermale dans la région de Banff a incité ce même Van Horne à créer le premier parc national canadien – une initiative audacieuse pour l'époque. En outre, la compagnie de chemin de fer Canadien National a créé, en 1936, Trans-Canada Airlines (aujourd'hui Air Canada). Elle a aussi fondé l'ancêtre de Radio-Canada en 1923, afin que ses usagers aient accès à une diffusion radiophonique transcontinentale.

La collection de miniatures et de jouets d'Exporail comporte plus de 2400 éléments, dont ces modèles du train Flying Yankee.

Photo: Jean-Paul Viaud

La locomotive 2850 du Canadien Pacifique est un bel exemple d'aérodynamisme.

Photo: Kevin Robinson





De 1926 à 1967, deux voitures du Canadien Pacifique et trois du Canadien National ont été mises à la disposition du ministère de l'Éducation de l'Ontario. Ces écoles mobiles étaient destinées aux enfants des régions éloignées.

Photo : Josée Vallerand

Étonnamment, ce sont aussi les compagnies de chemin de fer qui ont été les premières à développer la livraison à domicile par camion.

Les Canadiens qui se mettraient à fouiller leur arbre généalogique trouveraient aisément à travers les branches un aïeul qui

fut cheminot. À moins que ce ne fût l'un de ces milliers de colons ayant bénéficié d'une ferme gratuite sur les terres de l'Ouest appartenant au Canadien Pacifique, au Grand Tronc ou au Canadien Northern Railway. Ce sont également les chemins de fer nord-américains qui ont introduit le concept d'heure normalisée sur 24 heures, afin de régler l'épineux problème de la coexistence de plus de 274 heures officielles différentes en Amérique du Nord. Arpenteur du Canadien Pacifique et ingénieur-concepteur du chemin de fer Intercolonial, Sandford Fleming est considéré comme le père de ce système universel, longtemps nommé « heure des chemins de fer ».

Plus qu'un patrimoine, c'est l'histoire d'un pays, de son peuplement, de ses aspirations, de ses réussites et de ses drames qui est soigneusement étudiée, préservée, mise en valeur et révélée à Exporail.

Jean-Paul Viaud est conservateur à Exporail.





**ACTION
PATRIMOINE**
Architecture et paysages du Québec

FORMATIONS EN PATRIMOINE

Pour transformer le milieu de manière harmonieuse
tout en respectant l'identité des lieux

Patrimoine et territoire : une nouvelle approche

- Analyser l'organisation des tissus urbains, villageois et territoriaux
- Déterminer le caractère identitaire du patrimoine bâti
- Saisir le milieu bâti dans son ensemble et dans son processus d'évolution

Paysages culturels : enjeux des milieux ruraux

- Déterminer les composantes du territoire et leur évolution
- Analyser les forces et les faiblesses du territoire et cerner son potentiel
- Guider les transformations futures pour assurer la pérennité des paysages au profit des collectivités

Information : www.actionpatrimoine.ca/formation
ou education@actionpatrimoine.ca
Tél. : 418 647-4347, poste 207 ou 1 800 494-4347
Durée : 1 journée - Formations offertes également sur demande (groupes)



Formations conçues par des professionnels du patrimoine pour répondre aux besoins des décideurs et des intervenants municipaux et gouvernementaux, des associations et des ordres professionnels impliqués dans la protection du patrimoine et l'aménagement du territoire.