

À l'heure des trains

Alexander Reford

Numéro 96, printemps 2003

Un patrimoine du progrès

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/15555ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Reford, A. (2003). À l'heure des trains. *Continuité*, (96), 10–13.



À L'HEURE DES TRAINS

Après avoir rappelé à la mémoire des lecteurs les jardins anciens (Les jardins oubliés), Alexander Reford récidive en présentant dans la collection « Aux limites de la mémoire » l'histoire des trains au Québec. À travers quelque 160 photographies d'archives, il fait revivre ce temps où le chemin de fer était roi et maître des transports.

Il a bien voulu brosser ici les grands traits de cette époque.

par Alexander Reford

Pendant les 12 premières années de sa mise en service, le pont de Québec était un pont ferroviaire exclusivement.

Photo : William Notman & Son, vers 1915, Musée McCord, coll. Archives photographiques Notman. Tirée du livre *Au rythme des trains 1859-1970*

La préparation d'un ouvrage photographique sur les trains et le transport ferroviaire québécois est un pur plaisir. Il y a abondance de matériel, les archives sont parfaitement tenues et la qualité des photographies est exceptionnelle. Pourtant, les chemins de fer du Québec ne semblent pas avoir attisé la curiosité des historiens.

Le réseau ferroviaire québécois s'est tissé à partir de courts tronçons, généralement peu rentables, dont la plupart ont été construits pour des raisons politiques plutôt qu'économiques. Ni l'une ni l'autre des deux principales compagnies ferroviaires québécoises du XIX^e siècle, le Grand Tronc et le chemin de fer Intercolonial, n'ont remporté un franc succès commercial. La construction de

chemins de fer dans les plaines qui séparent Montréal et Ottawa, ou Montréal et Québec, a été relativement facile. Les historiens se sont donc plutôt intéressés à l'exploit extraordinaire de la construction du chemin de fer transcontinental traversant les Rocheuses. Ils en ont fait une véritable légende. Il va sans dire qu'un « rêve national » est plus intéressant qu'un chemin de fer gouvernemental...

DES DÉFIS DE TAILLE

Le réseau ferroviaire québécois présente pourtant un intérêt à plus d'un titre. L'intégration de Montréal et de Québec à la ligne de chemin de fer principale longeant la rive sud a posé des défis de taille aux ingénieurs et aux promoteurs. À l'époque, le pont Victoria et le pont de Québec ont été considérés, à juste titre, comme des prouesses d'ingénierie.

Dans les années 1860, de nombreux obstacles ont compliqué la pose des voies ferrées du chemin de fer

Intercolonial dans le Bas-Saint-Laurent, de Trois-Pistoles à Petit-Métis et jusqu'au Nouveau-Brunswick. Les berges de glaise, les grandes rivières, les montagnes du parc du Bic et les innombrables marécages et ruisseaux ont fait de ce tronçon l'un des plus coûteux de tout le chemin de fer. Le chemin de fer Intercolonial a donc servi d'école de formation pour les nombreux ingénieurs et constructeurs qui ont participé, 20 ans plus tard, à la construction du chemin de fer Canadien Pacifique.

L'histoire du réseau ferroviaire québécois ne se limite pas aux exploits d'ingénierie. Depuis des décennies, le triste traitement qu'on a réservé aux gares ferroviaires désaffectées dans des centaines, voire dans des milliers de villages et de villes accable les défenseurs du patrimoine. Les gares ferroviaires comptent parmi les premiers immeubles corporatifs et ont connu leur moment de gloire. Certaines de ces constructions, comme les monumentales gares Windsor de Montréal et du Palais de Québec, ont été pensées non seulement pour être fonctionnelles, mais aussi pour servir d'outils promotionnels. Bien que les gares plus modestes des villages aient été conçues sur des modèles architecturaux pré-établis, elles étaient rarement identiques et apportaient aux villages un caractère distinctif au même titre que l'église ou la banque.

Dans de nombreux villages, préserver la gare d'une démolition annoncée a constitué le premier enjeu patrimonial. La bataille a souvent été perdue, mais le sort de la gare du village a contribué à la mise sur pied de nombreux comités de sauvegarde du patrimoine.

UN VECTEUR D'ÉVOLUTION

L'impact des chemins de fer dans l'histoire du Québec ne peut être exagéré. Ce sont les trains qui ont permis l'introduction de la notion de temps dans la vie contemporaine. Les compagnies ferroviaires ont créé les horaires et les fuseaux horaires afin de mettre de l'ordre dans le chaos du XIX^e siècle. Les horaires ont imposé une structure au transport ferroviaire. Tandis que les bateaux à vapeur et les diligences partaient à des heures précises mais arrivaient à des heures irrégulières, les trains devaient partir et arriver à l'heure. Bien avant l'apparition des signaux horaires officiels, la montre du conducteur de locomotive et l'horloge de la gare ont été l'étalon pour le passage du temps.

L'efficacité des chemins de fer était également un indicateur de progrès et de développement de la société « moderne ». Les pays étaient évalués en fonction de la ponctualité de leurs trains.

Au Québec, comme dans le reste de l'Amérique du Nord, les gouvernements et les promoteurs se ruiaient pour construire des chemins de fer, un engouement tout simplement insensé aux yeux des historiens de l'économie. Des kilomètres de voies ferrées étaient posés dans des campagnes désertes, sans aucun espoir de jamais les rentabiliser. Tous les ordres de gouvernement offraient de généreuses mesures incitatives, généralement sous forme de subventions et de concessions de terre. Ces « primes » encourageaient les compagnies ferroviaires et les promoteurs à construire des lignes de chemin de fer pour relier les villes et les villages, même dans l'arrière-pays.

Les changements apportés par les chemins de fer ont été



De 1904 à 1992, c'est dans les immenses ateliers Angus (Angus shops) à Montréal que sont construits et entretenus le matériel roulant et les locomotives du Canadian Pacific Railway.

Photo : auteur inconnu, Archives du Chemin de fer Canadien Pacifique. Tirée du livre *Au rythme des trains 1859-1970*

ressentis dans de nombreuses agglomérations du Québec. Des villages isolés jusqu'alors ont ainsi été intégrés à un vaste réseau de transport et de communication. Les déplacements, l'envoi de courrier, les commandes de produits, le transport des produits agricoles vers les marchés, tout prenait moins de temps. Pendant plus d'un siècle, le train a été le seul moyen de transport fiable durant l'hiver, les routes n'étant pas entretenues de façon régulière avant les années 1950.

Les chemins de fer ont changé le mode de vie des Québécois de diverses façons. Les gares ont constitué le principal centre d'activité du village, le chef de gare est devenu un personnage aussi important que le curé, les locomotives à vapeur, qui traversaient les collines ou les champs à toute allure, ont apporté un vaste éventail de ressources, de voyageurs, de touristes, de vendeurs et de pionniers.

Les trains ont également influencé notre langue. *Track* (voie ferrée), *foreman* (contremaître), *brakeman* (serre-frein), *caboose* (fourgon de queue), la langue des chemins de fer était l'anglais, bien que la plupart des ouvriers aient été francophones. Le système ferro-

viaire symbolisait la domination du milieu d'affaires anglophone sur l'économie québécoise. Les gens d'affaires canadiens français n'étaient toutefois pas exclus du marché de la promotion et de la construction ferroviaires. Bon nombre des lignes de chemin de fer sont nées à l'Assemblée nationale, dans les salles de conseil des villages ou dans l'esprit de promoteurs avisés et ambitieux. Même les investisseurs les plus prudents ont contribué au financement des chemins de fer. Les Sulpiciens ont compté parmi les premiers investisseurs du réseau ferroviaire québécois: leur portefeuille de placements comprenait une bonne part d'actions de chemin de fer.

Les chemins de fer ont constitué un phénomène économique qui a eu une incidence marquée sur la vie de tous les Québécois. D'ailleurs, des milliers d'entre eux y ont trouvé un gagne-pain. Le CP et le CN, qui employaient quelque 100 000 personnes à leur apogée, ont été les principaux employeurs du Québec pendant la majeure partie du XX^e siècle.

Les chemins de fer étaient autrefois l'épine dorsale de tout le système de transport. Aujourd'hui, à peu près tout le



monde décrie l'hégémonie du transport de marchandise par camion qui semble néanmoins ancrée dans notre mode de vie. N'est-ce pas ironique que Bombardier fabrique ici des trains à grande vitesse dont aucun n'est en usage dans cette province? Les propositions de construction d'un nouveau réseau de trains de voyageurs circulent depuis des décennies, mais les faits laissent entrevoir un avenir moins glorieux que le passé pour les chemins de fer.

■
Alexander Reford est directeur des Jardins de Métis.

La gare de village a longtemps été un centre d'activité important pour les petites communautés.

Photo : J.W. Heckman, 1914, Archives du Chemin de fer Canadien Pacifique. Tirée du livre *Au rythme des trains 1859-1970*



Le Festival International du 21 juin au 24 août 2003

Venez célébrer les 25 ans du Domaine!

**Le Domaine Forget
vous offre
plus
d'une
soixantaine
d'événements**

Des concerts de musique classique, de jazz, de musique contemporaine, des spectacles de danse, des concerts de l'Académie... dans l'ambiance unique de la Salle François-Bernier. De plus, des brunches-musique sur une terrasse surplombant le fleuve St-Laurent.

Information et réservations: (418) 452-8111 ou (888) 336-7438
www.domaineforget.com

