

Pouvoir d'aiguillage

Josiane Ouellet

Number 140, Spring 2014

L'empreinte du train

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/71473ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Ouellet, J. (2014). Pouvoir d'aiguillage. *Continuité*, (140), 22–23.



Pouvoir d'aiguillage

Dans notre monde globalisé, on tend à oublier que les échanges et les déplacements n'ont pas toujours été aussi aisés. Et que lorsque le train est arrivé, le Québec a radicalement changé, voyant son développement passer à la vitesse grand V.

par Josiane Ouellet



Le train transforma la mentalité de la population québécoise. Il apportait avec lui progrès et produits. Des villages jusque-là isolés des courants de la vie et de la culture nord-américaines se trouvèrent brusquement englobés dans un vaste réseau de communication et de transport. Le courrier, les commandes de produits, la réception d'équipements, l'acheminement des denrées sur le marché, bref la vie, prirent un rythme nouveau, accéléré. [...] [L]es locomotives [...] crachent vapeur et fumée noire pour gravir les collines mais amènent une myriade de nouveautés, de voyageurs, de touristes, de représentants

de commerce et de pionniers», raconte Alexander Reford dans *Au rythme du train 1859-1970* (Les Publications du Québec, 2002).

Nul doute, l'invention de la locomotive à vapeur, au XIX^e siècle, a eu d'importantes répercussions. Des chemins de fer ont d'abord été construits en quantité, nécessitant matières premières (bois, fer, acier, mazout, etc.), force de travail et génie. La construction de tunnels et de ponts, comme le pont Victoria à Montréal (le plus long pont de fer d'Amérique du Nord à son inauguration en 1859), a requis des prouesses d'ingénierie. Cette phase d'implantation a entraîné croissance économique et progrès techniques.

Au Canada, le premier chemin de fer est québécois. C'est celui de la Champlain and St. Lawrence Railroad. Inauguré le 21 juillet 1836, il relie La Prairie à Saint-Jean-sur-Richelieu. Comme plusieurs petites compagnies de l'Ontario et du Québec, la Champlain and St. Lawrence Railroad est ensuite rachetée par le chemin de fer du Grand Tronc. En 1867, celui-ci possède le plus grand réseau ferroviaire au monde.

Puis commence l'aventure du chemin de fer Intercolonial, qui doit relier l'Ontario et

Dans la construction d'un chemin de fer, l'étape du nivellement n'est pas de tout repos: il faut couper les arbres, essoucher le sol et retirer les roches au pic et à la pelle.

Source: Musée McCord

le Québec au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse. Sa construction constitue d'ailleurs une condition à l'entrée des deux provinces maritimes dans la Constitution canadienne. La Colombie-Britannique exige aussi d'avoir accès au chemin de fer pour se joindre au Canada en 1871. C'est le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) qui rendra cela possible en traversant le Canada d'un océan à l'autre en 1885. Deux autres chemins de fer transcontinentaux s'ajouteront au chemin de fer du CP: celui du Grand Tronc, terminé en 1914, ainsi que le chemin de fer canadien du Nord, achevé en 1915. Ce dernier s'est d'abord étendu du Manitoba à la baie d'Hudson avant de desservir l'ensemble du Canada.

Suivant l'effervescence de la construction, c'est l'opération de ce nouveau moyen de transport qui amène une croissance extraordinaire. Le train entraîne le développement de l'agriculture: comme les denrées voyagent plus facilement, on peut cultiver des terres éloignées et cultiver en plus grande quantité puisqu'on a accès à un plus vaste marché. De même, les entreprises profitent de la circulation aisée des ressources naturelles et de la multiplication des partenaires et clients potentiels. Ces conditions favorisent aussi la colonisation de territoires reculés (Laurentides, Cantons-de-l'Est, Saguenay, Abitibi, etc.). L'industrie touristique naît également dans le sillage du chemin de fer.

Galvanisées par l'essor de ces secteurs d'activité, les villes profitent elles aussi d'un boum économique. Mais ce n'est pas tout: le passage du train influence leur pay-



sage urbain, qui se dessine autour de la gare. Sans compter que diverses installations ferroviaires composent à présent une bonne partie du décor, comme les ateliers ferroviaires de Pointe-Saint-Charles et les usines Angus à Montréal.

Si le train a aujourd'hui perdu sa place de choix au profit de l'automobile et de l'avion, les marques qu'il a laissées dans notre histoire, notre identité et le développement de notre société sont indélébiles. À nous de les garder visibles en préservant le patrimoine qui témoigne de cet âge d'or.

■
Josiane Ouellet est rédactrice en chef de Continuité.

Comme l'illustre cette gare de triage du quartier Hochelaga-Maisonneuve à Montréal (1970), les installations ferroviaires laissent une empreinte notable dans le paysage urbain.

Photo: Réal Filion

Grâce au train, les ressources naturelles circulent plus aisément.

Source: BAnQ, P19S1SS1P667

