

Filer le train

Louis-François Garceau

Number 140, Spring 2014

L'empreinte du train

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/71478ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Garceau, L.-F. (2014). Filer le train. *Continuité*, (140), 39–41.

Filer le train



Important moteur de croissance de l'Amérique, Québec inclus, le chemin de fer intrigue, captive, séduit. Nombreux sont ceux qui se passionnent pour son histoire.

Et le Groupe TRAQ leur fournit matière à alimenter leur flamme.

par Louis-François Garceau

C est connu, l'ouest du Canada et des États-Unis s'est peuplé grâce au chemin de fer. Or, peu de gens savent que le rail a également contribué à la colonisation du Saguenay–Lac-Saint-Jean, du Témiscamingue et de l'Abitibi. La région des Laurentides s'est aussi développée grâce à diverses lignes, dont le célèbre chemin de fer du curé Labelle. Au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e, d'autres lignes permettront de desservir les régions déjà peuplées de la vallée du Saint-Laurent, telles que Chaudière-Appalaches, la Beauce et le Bas-du-Fleuve.

Sur la Côte-Nord, la construction de lignes de chemin de fer par les compagnies minières, à partir de 1950, assure la mise en valeur des gisements de minerai de fer. Aujourd'hui encore, des lignes sont construites afin d'exploiter de nouvelles mines dans cette région.

Dans la grande région de Québec, la première voie ferrée est construite en 1854. Reliant Richmond à l'anse Tibbits de la Pointe-Lévy (dans l'actuelle Lévis), elle constitue une extension de la ligne Montréal-Portland inaugurée l'année précédente. Sur la rive nord, les villes de Québec et de Montréal ne seront reliées, via Trois-Rivières, qu'une vingtaine d'années plus tard. En 1854 naît déjà l'idée de bâtir un pont permettant aux trains de traverser le fleuve Saint-Laurent. Or, ce n'est

Des événements comme le Festirail, à Lévis, attisent l'intérêt des grands comme des petits pour le patrimoine ferroviaire.

Source : Corporation Charny revit



Avant la construction du pont de Québec, le traversier-rail S. S. Leonard transportait les trains d'une rive à l'autre.

Source: Groupe TRAQ

qu'au début du XX^e siècle que sont entamés les travaux de construction du pont de Québec. Comptant deux voies ferrées, il est terminé en 1917, après que deux accidents eurent coûté la vie à une centaine de travailleurs. Avant la mise en service du pont de Québec, des traversiers munis de rails, dont le célèbre *S. S. Leonard*, assuraient le transport du matériel roulant entre les deux rives.

AMATEURS TYPES

Compte tenu de son importance historique, pas étonnant que le train captivé des milliers d'amateurs. Ces passionnés sont des collectionneurs, des modélistes, des historiens, des conteurs, des amoureux du rail, des retraités du domaine ferro-

viaire, ou des «ferroviphiles» (*rail buffs* ou *railfans* en anglais) qui suivent les trains avec un balayeur d'ondes et une caméra afin de prendre la meilleure photo possible.

Les modélistes se consacrent à la construction de réseaux intérieurs ou extérieurs. Les échelles de ces représentations varient de la minuscule échelle Z, dont les wagons ne mesurent pas plus de 5,08 centimètres de longueur (proportion de 1/220), jusqu'à l'échelle G (pour *Garden Trains* ou trains de jardin), où ils peuvent dépasser 60,96 centimètres (proportion de 1/29). Ces modèles sont principalement conçus pour rouler sur des réseaux construits dans les parterres, où les fleurs et les graminées fournissent un décor naturel.

Avec des locomotives et des wagons mesurant entre 12,7 et 25,4 centimètres, l'échelle HO est la plus populaire. Elle représente une proportion de 1/87. Pour ceux qui aiment les plus gros modèles, il existe des échelles permettant au «mécanicien» et à des passagers de s'asseoir dans le train. Installée dans un vaste local près de la gare de VIA Rail, dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery à Québec, la Société de modélisme ferroviaire de Québec possède un réseau de chemin de fer extérieur de presque deux kilomètres de long, ainsi que des réseaux intérieurs aux échelles HO, O (1/48) et N (1/160).

DANS L'ACTION

Parmi les organisations rassemblant des passionnés de l'univers ferroviaire, le Groupe TRAQ (Transport sur rail au Québec) réunit plus de 400 membres: amateurs de trains miniatures, lecteurs assidus, employés de chemin de fer, retraités de divers horizons, chercheurs ferroviaires, agents des différents paliers de gouvernement, etc.



Les locaux du Groupe TRAQ recèlent une myriade de documents et autres artefacts sur le patrimoine ferroviaire.

Source: Groupe TRAQ



FÉDÉRATION
HISTOIRE
QUÉBEC

Réflexion en provenance de Lanaudière
Les Québécois sont-ils des Acadiens?
Parlons-en à Joliette les 16, 17 et 18 mai 2014
au 49^e Congrès de la Fédération Histoire Québec

Informations et programme au www.histoirequebec.qc.ca sous l'onglet congrès

S'employant à documenter et à mettre en valeur le patrimoine ferroviaire, l'organisme conserve des artefacts, des documents et des archives ferroviaires dans son musée et sa bibliothèque situés dans le quartier Charny de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est, à Lévis. Lieu de rencontre des amateurs, le musée est ouvert au public tous les premiers samedis du mois. Il contient des livres, des photos (dont une collection de 4000 photos de gares du Québec), des coupures de journaux, des documents traitant de tous les chemins de fer en Amérique du Nord, ainsi que des objets autrefois utilisés sur les chemins de fer comme des outils et du matériel de télécommunication. La bibliothèque, elle, compte plus de 2000 livres sur ses rayons.

TRAQ organise de nombreuses activités publiques, notamment des expositions de trains miniatures et le Colloque ferroviaire du Québec. Ce dernier réunit chaque année plus d'une centaine de participants provenant des ministères des Transports fédéral et provincial, de municipalités, de compagnies de chemin de fer de toutes tailles, de firmes de génie-conseil, d'entreprises desservant les compagnies de chemin de fer et de divers organismes. Le 18^e colloque, qui aura lieu à la fin de mars à Québec, abordera l'avenir du rail au Québec.

En raison des possibilités qu'il a créées pour de nombreuses régions, de la place qu'il occupe dans l'imaginaire collectif, de l'évolution technique qu'il a subie, le train



Trois réseaux de 15 mètres de longueur étaient présentés aux visiteurs au dernier Festirail.

Photo : Gilles Boutin, Le Journal de Lévis

continue d'attiser les passions. S'y intéresser permet de voyager sans jamais refaire le même trajet.

Louis-François Garceau est un ancien cheminot et le fondateur du Groupe TRAQ.

Arrêt lecture

Lancée en 1999, *TRAQ* est la seule revue ferroviaire francophone qui traite des chemins de fer d'ici. Chaque numéro comprend des nouvelles ferroviaires du Québec et d'ailleurs, des articles techniques ou historiques, des anecdotes ainsi que des photos anciennes et récentes.



**FOURNIER
GERSOVITZ
MOSS
DROLET
& ASSOCIÉS
ARCHITECTES**

Réhabilitation
de la Gare Jean-Talon
Montréal

Prix Cornerstone 2013
Fondation Héritage Canada