

Paule Doyon

**L'histoire des trains
et de leurs chemins de fer...**



Éditions En Marge

ÉDITIONS EN MARGE
Trois-Rivières, Qc, Canada

Courriel : hb.poete@gmail.com

Diffusion version papier : www.lulu.com

Éditions En Marge et Paule Doyon
Dépôt légal / 2010
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada
ISBN 978-2-921818-59-9

Tous droits réservés

Paule Doyon

L'HISTOIRE DES TRAINS

et de leurs chemins de fer...

Éditions fn Marge

ÉDITIONS EN MARGE
Trois-Rivière, Qc, Canada

Courriel : hb.poete@gmail.com

Diffusion en version papier : www.lulu.com

Éditions En Marge et Paule Doyon
Dépôt légal / 2010
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada
ISBN 978-2-921818-59-9

Tous droits réservés

Avis

Il est impossible de raconter, dans si peu de pages, l'histoire complète des trains et l'aventure extraordinaire que fut la construction des chemins de fer au Canada. Le but ici est simplement de rappeler à la mémoire quelques-uns des héros discrets qui y ont contribué... et leurs fabuleux exploits.

Introduction

J'ai grandi dans un village de l'Abitibi où les trois quarts de la population étaient, soit des cheminots, soit des enfants de cheminots. La voie ferrée séparait le village en deux. L'un des côtés était surtout habité par les cheminots qui formaient une société à part. Où toutes les conversations tournaient autour des locomotives, des wagons, des opérations de triage, des assignations et des transferts. L'usine de réparation des locomotives et la cour de triage occupaient plus d'espace que toutes les maisons du village réunies. La vie des gens était rythmée par le passage des deux trains de voyageurs: celui de treize heures trente arrivant de Montréal et se dirigeant vers Cochrane, en Ontario, et celui de quinze heures trente venant de Cochrane et se dirigeant vers Montréal. Entre ces heures, sur une voie d'évitement, le petit train de Rouyn-Noranda, avec son unique wagon, attendait ses passagers venant de ces deux directions.

Pour aller d'un côté du village à l'autre, il nous fallait le plus souvent attendre au passage à niveau le défilé des interminables convois de marchandises. Au moment où, apercevant le fourgon de queue, on jubilait en croyant pouvoir enfin traverser la voie ferrée, une incroyable secousse faisait frémir tous les wagons qui s'immobilisaient... pour repartir dans un autre effroyable vacarme d'acier en sens inverse, nous bloquant le passage pour un autre bon quart d'heure.

Mais quelle joie pour nous les enfants, qui devons chaque jour traverser ce passage à niveau pour aller à l'école, de rendre leurs

saluts au mécanicien et aux serre-freins qui nous envoyaient la main. Nous les regardions disparaître à l'horizon comme des aventuriers qui s'en allaient vers un monde inconnu.

Aujourd'hui on ne voit plus guère passer les trains. On leur a bâti des tunnels, de sorte qu'ils entrent et sortent discrètement des grandes villes, par-dessous la terre. Mais quand il m'arrive encore d'en voir filer un dans la campagne, je ressens un petit frisson de bonheur. Le tacatac des roues sur les rails, le vacarme des accouplements des wagons dans les nuits de mon village, me reviennent en mémoire.

Aussi, c'est avec un vif intérêt que j'ai remonté le temps pour écrire l'histoire des cheminots et des trains dans notre pays, où ces trains n'ont pas fait que relier une ville à une autre, comme en Europe, mais ont permis la formation et le développement du Québec et du Canada.

*...et le sifflement de la vapeur... et le bruit
éternel des roues en folie dans les ornières du ciel ...
Blaise Cendrars*

Le monde des cheminots

Pendant quasi un siècle des jeunes garçons ont rêvé, en voyant passer les trains, d'être le mécanicien qui les saluait du hublot de sa locomotive avant de filer vers l'inconnu, ou le serre-freins qui courait comme un acrobate sur les toits des wagons et dessinait dans la nuit, avec son fanal, de mystérieux signaux lumineux. Les bleus de travail des cheminots, le foulard rouge et la casquette rayée leur semblaient un uniforme d'aventuriers. Le conducteur des trains de voyageurs, dans son costume à boutons d'or, qui criait: *All aboard !* au départ des trains dans chaque gare, éveillait lui aussi mille rêves. On le voyait comme le capitaine d'un fascinant vaisseau qui traversait des étendues infinies sur ses routes de fer.

En 1903, une partie du pont ferroviaire de Grand-Mère, en Mauricie, s'effondra sous le poids d'un convoi chargé de grains. Comme un capitaine de navire, le mécanicien sacrifia sa vie pour tenter de sauver sa locomotive et fut entraîné dans le précipice par la rame des wagons chargés.

Les locomotives dont les cheminées traçaient dans le ciel des chemins sinueux de fumée, et dont le roulement des roues les crachats de vapeur et les cris stridents effrayaient les chevaux, (auxquels il fallait mettre des oeillères pour ne pas qu'ils prennent le

mors aux dents) émerveillaient hommes, femmes et enfants qui, à leur passage, cessaient leurs travaux ou leurs jeux pour les regarder filer avec ravissement.

Les trains apportaient la nourriture, le courrier, rappelaient qu'ailleurs d'autres gens existaient. Dans les régions éloignées ils étaient le seul lien avec la civilisation. Si on habitait près de la voie ferrée, on agitait la main pour saluer les voyageurs au passage et les voyageurs nous rendaient notre salut. Deux mondes inconnus qui se croisaient un bref instant...

Un temps, les trains servirent même de bulletin météorologique. Une plaque accrochée aux wagons renseignait, au moyen de symboles, les villageois sur le temps qu'il ferait : une pleine lune pour du beau temps, un croissant pour des averses, et une étoile pour la pluie. Allez donc savoir si ces prévisions météorologiques n'étaient pas moins aléatoires que les prévisions des bulletins télévisés d'aujourd'hui !

Avec ses gares, son matériel roulant, ses rotondes, ses dépôts de charbon et ses hangars à marchandises, l'industrie des chemins de fer fut longtemps l'industrie la plus visible au Canada. Des ateliers comme celui du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles, et les shops Angus dans l'est de Montréal, étaient de véritables villes étendues sur plus de 30 acres. On y trouvait des fonderies, des laminoirs, des broyeurs et des forges où s'affairaient des milliers de travailleurs.

Au début du siècle, les compagnies ferroviaires avaient leurs propres règlements, rigides comme des lois, leur propre police, même leur propre temps ! En effet, vers 1880, les compagnies ferro-

viaires divisèrent le continent en 4 fuseaux horaires pour faciliter l'exploitation de leurs différents réseaux. À cette époque, les propos des hauts responsables des chemins de fer faisaient toujours la manchette des journaux. Dans toutes les villes du pays, le chef de gare, le chef de train et le mécanicien faisaient partie des travailleurs les mieux payés. Et leur rang social suivait de près celui du médecin et du notaire.

C'est dans mon village, qui était un terminal du Canadien National (CN), c'est-à-dire un lieu où les trains se divisaient et se reformaient pour aller dans des directions différentes, que les cheminots venaient pour la plupart faire leur apprentissage. Ils arrivaient à l'automne et repartaient au printemps. Mais certains, prévoyant y demeurer un an ou deux, y amenaient leur famille. Durant l'hiver, ceux qui étaient célibataires faisaient la tournée des restaurants et des hôtels à la recherche de divertissements, et fixaient aux jeunes filles des rendez-vous incertains à cause de leur travail sur appel. Ces grands nomades étaient les mécaniciens, les chauffeurs, les serre-freins et les chefs de trains, enfin ceux qui travaillaient sur les trains mêmes.

Les autres cheminots, qui travaillaient dans l'usine de réparation et d'entretien des locomotives, menaient une vie plus stable. De même que le chef de gare, qui après quelques déplacements, demeurait souvent le reste de sa vie au même endroit. Mais les jeunes télégraphistes eux, étaient souvent mutés à des rythmes effarants.

Pareils aux cow-boys et aux marins, ces cheminots aimaient évoquer leurs exploits. Leur langue de travail, à cette époque, étant uniquement l'anglais, ils utilisaient cette langue pour se raconter leurs mésaventures. De sorte que leurs conversations écartaient les

Francophones unilingues, qui les accusaient alors de former une sorte de caste.

Le travail des cheminots était pénible. Encore dans les années soixante-dix, ceux qui travaillaient sur les trains de marchandises pouvaient s'embarquer à toute heure du jour et de la nuit. Ils voyageaient souvent jusqu'à dix huit heures d'affilée. Rendus à destination, ils dormaient à peine quelques heures avant de repartir en sens inverse. Dans certaines gares secondaires, où il n'y avait pas d'équipe de triage pour former les trains, l'équipe de cheminots devait, en plus, préparer son train.

Les cheminots étaient appelés à travailler, aussi bien les week-ends que les jours de fêtes. Les jeunes cheminots se retrouvaient rarement avec leurs enfants à Noël. Aujourd'hui, les syndicats ont obtenu que les équipes ne travaillent que quelques jours par semaine et jamais plus que dix heures par jour. Cela rend la vie des cheminots infiniment plus facile, mais complique le transport ferroviaire.

La famille des cheminots

Les femmes n'ont pas souvent écrit à propos des trains, et pour cause. Jusqu'à nos jours elles ne pouvaient devenir ni mécanicien de locomotive, ni chef de train, ni serre-freins. Aucun de ces rudes métiers ne leur était accessible. Les femmes étaient à peine présentes dans les bureaux des compagnies ferroviaires. Par contre, elles étaient nombreuses à être épouses de cheminots ! Il leur fallait alors adopter la vie nomade de leur mari, devoir accepter de déménager d'un endroit à l'autre suivant les assignations de ceux-ci. Elles devaient s'adapter aux horaires de travail changeants des cheminots, prévoir la nourriture pour les repas de ces derniers au cours des voyages de plusieurs jours sur les trains.

À l'époque des locomotives à vapeur, alors que n'existaient pas encore les machines à laver automatiques, les femmes passaient beaucoup de temps à laver et relaver les salopettes noircies par la fumée. Même que les plus minutieuses allaient jusqu'à empeser, pour qu'elles soient plus jolies, les caquettes rayées !

Ces femmes, exilées de leur parenté et si souvent seules, avaient tendance à se regrouper pour reformer une sorte de famille, qui allait en s'élargissant d'un déménagement à l'autre. S'étant connues en Abitibi ou au lac Saint-Jean, ces familles de cheminots pouvaient se retrouver quelques années plus tard à Québec, en Mauricie, à Montréal ou en Gaspésie. De sorte que les relations des femmes des cheminots, comme des cheminots mêmes, s'étendaient bien au-delà du petit cercle ordinaire d'amis

Les enfants devaient s'habituer jeunes aux fréquents déménagements. Lors des assignations de l'automne et du printemps la question de savoir où chaque cheminot serait muté était de toutes les conversations. Tant que leurs enfants étaient très jeunes, les brusques changements de milieu ne causaient pas vraiment de problèmes aux cheminots. Mais il devenait plus difficile d'annoncer à des adolescents, qu'ils allaient devoir encore une fois changer de ville, d'école, d'amis. Malgré cela, les enfants des cheminots arbo-raient toujours une grande fierté d'avoir un père aventurier qui, lui, ne faisait pas de l'ennuyeux neuf à cinq ! De plus, ils bénéficiaient de laissez-passer sur les trains, ce qui leur permettait de voyager sans frais.

*...J'ai déchiffré tous les textes confus
des roues et j'ai rassemblé les éléments
épars d'une violente beauté... Blaise Cendrars*

Une journée dans la vie d'un cheminot

Pour découvrir la vie des cheminots qui travaillent sur les trains d'aujourd'hui, rien de tel que de faire un voyage en leur compagnie. Émile et Denis m'ont invitée aimablement à me joindre à eux. Suivez-moi donc dans cet intéressant voyage, à partir d'Arvida dans le Saguenay, jusqu'à Garneau en Mauricie.

Denis est mécanicien et conduit une locomotive depuis vingt - cinq ans. Émile, lui, est chef de train depuis plus longtemps encore, il aura sûrement de bonnes histoires à nous raconter.

7.10 h. le matin. Je rejoins mes deux cheminots au poste de triage d'Arvida où ils m'ont donné rendez-vous. Nous sommes au printemps et le temps est frais. Pendant que le chef de train se présente au poste pour y recevoir ses ordres de marche, Denis fait l'inspection de ses 4 locomotives diesels-électriques. Puis, il m'invite à monter dans la cabine de la première locomotive pour y attendre Émile.

J'enfile les gants de coton qu'il m'a remis, coiffe ma casquette rayée, achetée au musée ferroviaire, et monte derrière lui. L'échelle est haute et les barreaux très espacés. Je comprends vite que les gants sont nécessaires pour bien l'empoigner.

Pendant que nous attendons ensemble le retour du chef de train, Denis me parle un peu de son métier. Il a d'abord étudié le fonction-

nement des locomotives dans une école de la compagnie de chemin de fer. Puis, il a accompagné pendant plusieurs mois un mécanicien chevronné avant de conduire seul une locomotive. Aujourd'hui, à l'occasion, il sert à son tour d'instructeur aux commençants. Un bon mécanicien ou une bonne mécanicienne, car il y a maintenant des femmes dans ce métier, doit savoir freiner en douceur pour accoupler les wagons, me dit Denis, afin de ne pas casser les attelages, ni abîmer la marchandise. Il lui faut aussi, poursuit Denis, apprendre à arrêter sa locomotive au bon endroit : devant la gare... et non pas 15 mètres avant ou après !

Un mécanicien finit par connaître chaque pente, chaque courbe de son parcours et règle la vitesse de son train selon les conditions de la voie. Un train, c'est très lourd, dit Denis, ça réclame un bon 600 mètres pour arrêter. Le mécanicien est incapable, même s'il le voit, d'éviter l'automobiliste téméraire qui entreprend de traverser devant lui. De tels accidents sont très traumatisants pour un mécanicien, certains ont eu bien du mal à retourner retravailler après un tel choc.



mécanicien au travail

C'est à Gimli, une petite ville située à 96 kilomètres au nord de Winnipeg, que les aspirants mécaniciens du CN vont apprendre leur métier à l'aide de simulateurs de locomotives. Ces simulateurs permettent également aux vétérans mécaniciens de réviser leurs connaissances ou d'apprendre à conduire les longs trains ou les trains-blocs, dont le freinage est plus difficile à manier. Ces écoles servent également à l'entraînement des coordonnateurs et au recyclage d'autres employés.

Mais, nous apercevons Émile qui revient...

7.15 h. Émile monte dans la locomotive. Il apporte les ordres de marche, un indicateur, et plusieurs feuilles de libération qu'il devra remplir au cours du voyage. Des feuilles blanches et des jaunes. Les

blanches sont pour les parcours sans restrictions, explique-t-il, les jaunes pour les parcours avec restrictions.

Les deux hommes lisent ensemble leurs ordres de marche...

- Donne-moi mon bec ! demande Denis au chef de train.

Il demeure un moment interloquée... mais vois aussitôt le chef de train remettre son BEQ (bulletin d'exploitation quoti-dienne) à Denis. Ce bulletin lui indique les vitesses à observer, l'état de la voie, enfin il contient toutes les instructions dont il devra tenir compte au cours du voyage

7.20.h. Départ ! Le CCF (contrôleur de la circulation ferroviaire) du Roberval-Saguenay) autorise notre train à quitter Arvida et à avancer entre le mille 203.5 et le mille 201. Le langage des chemins de fer n'utilise pas encore le système métrique, aussi les distances parcourues sont mesurées en milles. Toute la ligne est ainsi numérotée en milles, et même en fractions de mille, inscrits sur des poteaux le long de la voie.

Sur son BEQ, Denis lit qu'il doit observer une vitesse de 10 milles à l'heure entre Arvida et Jonquière, à cause de la mauvaise condition de la voie due au dégel du printemps... en effet, j'ai bientôt l'impression de voyager à cheval plutôt qu'en locomotive. Aussi, nous mettrons 25 minutes à couvrir la courte distance entre Arvida et Jonquière. À l'entrée de Jonquière, comme à l'entrée de chaque terminal, nous passons dans une zone de marche prudente. Denis y avance avec précaution en s'assurant que toutes les aiguilles sont bien orientées et qu'il n'y a pas de véhicules d'entretien sur la voie

- Nous ne pourrons pas quitter Jonquière avant d'avoir l'autorisation du contrôleur, me dit Denis.

J'entends Émile appeler le contrôleur.

Le contrôleur dirige la circulation ferroviaire. Il émet les ordres de marche, donne les autorisations de passage, indique le lieu où un train doit en croiser un autre, permet à l'un d'avancer, interdit à l'autre de bouger. Tout cela de façon à ce qu'il y ait moins de retard possible, et surtout pas de collisions ! J'écoute donc le chef de train communiquer par radio avec le contrôleur qui lui demande de remplir une nouvelle feuille de libération, une blanche : nous sommes donc autorisés à avancer de Jonquière à Chambord sans restriction.

7.45 h. Nous repartons de Jonquière. Notre train tire 38 wagons, 18 chargés et 20 vides. Nous avons un tonnage de 2900 tonnes. La longueur de notre train : 2501 pieds.

Chaque feuille de libération, doit comporter l'heure exacte de réception de l'ordre, le nom du contrôleur qui l'a émis, et la signature de celui qui l'a reçu : soit le chef de train ou le mécanicien. Et à chaque nouvel ordre, le précédent doit être annulé, avant qu'un autre train puisse circuler sur la portion de voie que cet ordre permettait d'occuper.

La ligne que nous quittons, du Roberval-Saguenay, est une ligne privée qui a son propre contrôleur. Pour le reste du voyage le chef de train contactera le contrôleur du CN à Montréal qui dirige tout le trafic suivant.

8.05 h. Nous passons Saguenay Power, au mille 182. Au mille 175, c'est Deschesne. Ici il y a une voie d'évitement qui sert aux ren-

contres des trains. Puis, on arrive au mille 165, à Desbien. Denis se prépare à monter la côte pour atteindre Chambord, qui est situé sur le flanc d'une montagne. Nous entrons dans la subdivision du Lac Saint-Jean.

Émile annonce déjà par radio :

- CN 416, subdivision du lac Saint-Jean, locomotive 9587 sud, on approche de la zone de marche prudente de Chambord, restriction aucune, terminé.

9h. À Chambord nous devons laisser deux wagons et en ramasser 26 dans la voie no 4. Le chef de train descend.

Aujourd'hui, les trains roulent avec seulement un chef de train et un mécanicien. Comme il n'y a pas, comme autrefois, de serre-freins à bord, le chef de train doit lui-même détacher et rattacher les wagons et indiquer à Denis toutes les manœuvres à accomplir par la locomotive pour ces opérations. Ils communiquent entre eux avec un walkie-talkie mais Émile utilise aussi les signaux manuels.

Quelques signaux de serre-freins:

Arrêter (jour) : Réunir les bras au-dessus de la tête et les rabattre de chaque côté du corps.

Arrêter(nuit) : Balancer le bras transversalement devant soi avec la lampe

Avancer: Abaisser et relever un seul bras

Reculer : Dessiner un cercle avec le bras

La vitesse d'exécution de ces mouvements indique au mécanicien la vitesse nécessaire à la locomotive pour exécuter ces manœuvres. Pour accoupler les wagons, le serre-frein (ou son remplaçant) indique au mécanicien le nombre de longueurs de wagons à franchir par le nombre de mouvements de son bras de haut en bas.

Enfin il existe une quantité d'autres signaux, qui constituent un véritable langage gestuel entre lui et le mécanicien.

Tantôt la voix d'Émile, tantôt les gestes de ses bras déclenchent les mouvements de la locomotive. Denis n'a pas le temps de s'occuper de moi. Il doit être attentif aux indications d'Émile. Le train subit toute une succession de secousses, s'étire ou se contracte, dans de brusques geignements de fer.

9.34 h Une fois la rame de wagon reconstituée, Denis teste les freins et appelle le contrôleur de Montréal :

- CN 416, nous sommes prêts à partir de Chambord. Notre train a maintenant 44 voitures chargées et 18 vides pour un total de 62 wagons. Tonnage : 5433 tonnes. Longueur du train en pieds : 4021 pieds. Terminé »

Le contrôleur nous autorise à avancer cette fois de Chambord jusqu'au mille 102. Avec une restriction : demander l'autorisation de passage au contremaître des cantonniers entre le mille 158 et le mille 148.

Comme c'est Denis qui reçoit l'ordre, c'est lui qui remplit et signe la feuille de libération. Une feuille jaune, à cause de la restriction.

Nous repartons. Aussitôt revenu dans la locomotive, Émile prépare le café sur son réchaud. Il m'en offre une tasse. Pendant que nous buvons, il me raconte comment travaillaient les cheminots comme lui il n'y a pas si longtemps :

- Dans le temps, raconte Émile, l'équipe d'un train se composait de cinq hommes : un chef de train, un mécanicien, un chauffeur et deux serre-freins. Il y avait alors un wagon de queue : la caboose. Le chef de train ne voyageait pas, comme aujourd'hui, dans la locomotive mais restait dans le wagon de queue avec l'un des serre-freins. L'autre serre-freins voyageait dans la locomotive avec le mécanicien et le chauffeur.

- Dans les régions éloignées le train était souvent le seul lien avec la civilisation. Quand les gens entendaient le sifflement, qui annonçait que le train approchait, ils écartaient leurs rideaux ou sortaient pour nous voir passer. Comme la même équipe travaillait des mois sur le même train, les gens nous reconnaissaient et nous saluaient au passage. Parfois, le mécanicien actionnait le sifflet de sa locomotive ailleurs qu'avant l'approche d'une gare... mentionne Émile, l'œil moqueur, à l'endroit où habitait une jolie fille par exemple...

La locomotive d'un train doit siffler en différents endroits sur son parcours. Un long cri à 1.6 kilomètre avant les gares. Deux longs cris, plus un court, et un long, à l'approche d'un passage à niveau ou d'un pont. Également deux longs, plus un court et un long dans les courbes où un W (pour whistle) indique qu'il pourrait y avoir des cantonniers au travail. De plus la locomotive fait tinter sa clochette à l'arrivée, au départ, au passage des gares et aux traverses à niveau.

- Le travail était agréable en été, poursuit Émile, mais en hiver,

ouf ! les aiguillages enneigés, les vents glacés, les bancs de neige à travers lesquels le pauvre serre-freins se frayait un chemin, en- touré des hurlements des loups... Un jour, un jeune serre-freins revint terrorisé vers ma caboose, disant qu'il ne pouvait pas tourner l'aiguillage parce qu'un loup rôdait autour ! Je le raccom-pagnai sur les lieux avec des fusées pour effrayer le loup et découvrit... le chien d'un fermier ! Ce chien avait l'habitude de venir jouer avec les serre-freins quand ils attendaient à cet aiguillage. Avant l'avènement des systèmes de roulement à billes, il y avait aussi le problème des essieux surchauffés, *boîtes chaudes*, en plus des attelages des wagons qui se cassaient en cours de route, des roues qui refusaient de tourner, figées par le froid, ou bien encore des freins défectueux. Et un tas d'autres cauchemars!

À mi-chemin du parcours, chacun des serre-freins profitait d'un arrêt du train pour descendre et marcher à la rencontre de l'autre, tout en inspectant les wagons. Celui qui était dans la locomotive venait dans le fourgon de queue prendre son repas, et celui qui l'avait déjà pris montait à sa place dans la locomotive pour le reste du voyage. Le mécanicien et le chauffeur n'avaient d'autre recours eux, que de manger dans la locomotive, et de réchauffer leurs aliments contre la chaudière à vapeur. Mais ils avaient l'avantage de demeurer toujours au chaud. Enfin jusqu'à un certain point... car ils avaient chaud devant, à cause de la chaudière, et froid dans le dos, à cause du hublot ouvert des locomotives à vapeur, parce que là, je parle du temps des locomotives à vapeur, dit Émile.

L'intérieur de la caboose était aménagé de façon très fonctionnelle. Les lits se rabattaient contre le mur le jour. Dévoilant des bancs qui servaient de compartiments pour ranger le matériel

nécessaire au fonctionnement, aux réparations, et à la sécurité du train : (fusées, crochet pour prendre les ordres du télégraphiste, pé-tards, signaux, attelages, pics, pelles etc) Il y avait un poêle, une glacière, un réservoir d'eau, une boîte à charbon qu'on utilisait par-fois comme table à manger, quand la table était occupée par le chef de train qui y remplissait ses papiers. S'y trouvait bien sûr la cafe-tière et tous les récipients pour cuisiner.



train avec caboose

Émile est tellement pris par ses souvenirs, qu'il en oublie de boire son café...

- Dans la caboose nous pouvions au moins préparer nos repas ! poursuit Émile, nous étions presque tous d'assez bons cuisiniers. Enfin... nous avons nos propres recettes ! Mais c'était surtout le café

qui faisait la réputation d'un wagon de queue. Pour nous, un bon café devait être aussi fort, qu'un bon potage devait être épais. (En buvant le café qu'il m'a offert, je constate que rien n'a changé !) Nous jetions trois énormes poignées de café dans la cafetière et la remplissions d'eau bouillante. Le café était donc plus ou moins fort selon la grosseur des mains du cuisinier. Ensuite, chaque fois que nous prenions une tasse de café, nous rajoutions une tasse d'eau. Cela atténuait l'âcreté du café et le faisait durer toute la journée. Comme font les Anglais pour le thé, il ne fallait surtout pas laver la cafetière ! Si un jeune serre-freins ignorait cette condition fondamentale à la préparation d'un bon café de cheminot, il subissait une inoubliable semonce de la part des autres...

Émile s'arrête de parler et sourit. Je devine qu'il a dû lui-même essayer cette semonce un jour. Puis, il reprend :

- Nous mangions quand nous pouvions. Nous profitions parfois d'un arrêt. Ou bien en attente sur la voie d'évitement pour croiser un train, nous prenions notre repas du midi... souvent le soir. Nous n'aimions pas trop manger dans le wagon en marche car les secousses du train nous causaient bien des problèmes. Ceux qui montaient dans notre wagon de queue s'étonnaient toujours de voir nos chaudrons et notre bouilloire solidement attachés au poêle, ils nous demandaient si on avait peur de se les faire voler... Mais après quelques kilomètres dans la caboose ils com- prenaient vite la nécessité de cette précaution.

Notre train traversait souvent des régions très isolées, poursuit Émile, cela nous amenait à outrepasser nos charges. Ainsi nous devions parfois faire monter avec nous la sage-femme, une vieille indienne qui devait parfois accoucher les épouses des cantonniers. Comme les prêtres, pas plus que les médecins, ne se rendaient dans

ces lieux isolés, elle baptisait alors l'enfant et lui servait de marraine. Nous l'appelions la mère Capuche, parce qu'elle était toujours coiffée d'un béret. Elle profitait du voyage pour fumer notre tabac, car elle fumait la pipe comme nous.

J'achetais toujours un journal en partant le matin, continue Émile, une fois ma lecture terminée, je le roulais et l'attachais avec un élastique. Puis, quand j'apercevais le groupe de camps isolés où je passais chaque jour, je lançais le journal qui dévalait le remblai d'une quinzaine de mètres et allait s'arrêter juste devant les camps. Ces gens-là pourraient au moins lire les dernières nouvelles ! que je me disais. Nous nous chargions aussi souvent des prescriptions de médicaments ou d'autres commissions pour ces gens si loin de tout.



serre-freins au repos dans la caboose

En hiver, quand le mécanicien apercevait des carcasses de lièvres sur la neige devant un camp de cantonnier, il immobilisait aussitôt son train, certain qu'il y aurait un lièvre pour notre prochain repas ! D'autres fois, on arrêtait pour réclamer quelques steaks de l'original que notre train avait heurté la veille. Tout ça était des petits écarts aux règlements, dit Émile, mais la plupart du temps c'était pour rendre service.

Le métier était beaucoup plus dangereux qu'aujourd'hui, poursuit Émile. Bien sûr le risque de faire un faux pas et de glisser sous le train est toujours présent. Mais avant l'invention des freins à air Westinghouse, le serre-freins devait grimper sur le toit des wagons dans les descentes pour serrer la roue du frein manuel à l'aide d'une barre de fer.



serre-freins au travail

Chaque wagon aujourd'hui est muni d'un système de freins, qui consiste en un réservoir rempli d'air comprimé à 70 livres (31,752 kilogrammes), placé sous les wagons et relié par un conduit (tout au long du train) à la locomotive. Avant le départ des trains, ces réservoirs sont remplis d'air à l'aide d'un compresseur. Grâce à ces freins à air, le mécanicien peut maintenant freiner le train avec seulement la locomotive. Les freins manuels sont surtout utilisés dans les voies de débord pour empêcher les wagons en attente de bouger.

Le serre-freins devait courir dangereusement d'un wagon à l'autre. Dans les courbes ou sur les ponts, il transmettait ses signaux debout sur les wagons pour être aperçu du mécanicien. Exécutées sur le pont de Cap Rouge près de Québec, par exemple, ces manœuvres étaient pleines de risques. Surtout en hiver, quand le toit des wagons était glacé. Un seul faux pas l'aurait précipité d'une hauteur de 60 mètres !

Mais encore aujourd'hui, il faut être agile, ajoute-t-il, quand la rame de wagons sort d'une voie d'évitement qu'il faut replacer l'aiguille la cadénasser et rattraper le train en mouvement ! Si s'agripper à un train qui roule n'est pas facile, s'y maintenir longtemps ne l'est pas moins. Et en sauter, sans rouler sur le sol, demande de l'apprentissage. Le serre-freins ou moi, puisque maintenant je le remplace souvent, devons aussi parfois attendre encore longuement - tout transi - à l'aiguillage... et comme si Émile ressentait encore ce froid, il s'empresse de réchauffer son café...

Mais voilà que le contrôleur nous rappelle et nous signale que notre train, de 62 wagons, est trop long... La voie d'évitement où nous devons rencontrer le 427 qui vient de Garneau est trop courte pour notre longueur de train. Je panique.

- Il n'y a pas de quoi ! me rassure Denis.

Le contrôleur dit que notre train ne doit pas dépasser 3720 pieds pour pouvoir effectuer la rencontre. Émile décide donc que nous laisserons cinq wagons de copeaux à Lac Édouard. Ces wagons seront repris un autre jour. Et il en profite pour me soumettre un petit problème, le voici :

Deux trains comprenant chacun 125 wagons doivent se rencontrer à une gare où la voie d'évitement ne peut contenir que 100 wagons. Quelles seront les manœuvres à accomplir pour cette rencontre?

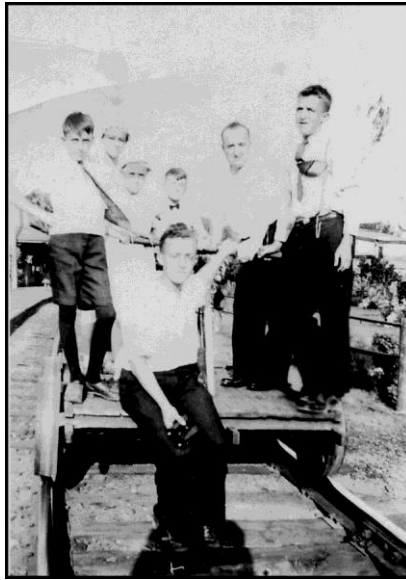
voie d'évitement

.....

.....train no 1.....voie principale.....train no 2.....

- La réponse est très facile ! me dit-il, pendant que je me creuse les méninges pour essayer de résoudre ce problème... (solution à la page 35)

Après avoir avisé les cantonniers, (ils ont aussi des walkies-talkies) de notre approche, nous traversons leur zone de travail. Ils se sont retirés de la voie pour nous laisser passer.



ancienne draisie

Les temps ont changé ! les cantonniers se déplacent aujourd'hui dans un camion spécial qui peut rouler sur la voie. Les cantonniers s'occupent de la surveillance, de la construction, et de la réparation des rails. Leurs radios leur permettent de communiquer avec les ser-vocentres et de savoir à la minute près l'heure du passage des trains.

Au mille 147, notre train traverse un premier détecteur. Il s'agit d'un dispositif électronique, muni d'une caméra au laser, reliée à un bureau de Montréal. Cet appareil vérifie la condition des wagons. C'est ce dispositif qui remplace l'inspection des wagons par les serre-freins, me souligne Émile. Tout va bien, un enregistrement vocal se déclenche et nous dit :

« Point mille 1.47. subdivision du Lac Saint-Jean. Aucun

problème. Terminé.»

S'il y avait eu un problème, l'automate aurait précisé par exemple : « Problème roue, essieu trente-cinq » Ces détecteurs sont de véritables détectives électroniques !

Le CN a introduit un système informatisé qui suit les déplacements des wagons vingt-quatre heures par jour. Grâce à un réseau de capteurs électroniques installés le long de la voie, et capables de lire au passage des trains les données d'identification inscrites sur les flancs des diverses unités du matériel roulant. Ce système permet de relier les trains, les postes de régulation, les bureaux de vente et de transport en un seul réseau, ce qui accélère la circulation des trains et réduit la paperasse.

Nous passons la gare de Saint-André au mille 142. Nous apercevons une voie d'évitement.

- Ici s'est déjà produit un terrible face à face entre deux trains, dit Émile. Je pense au train qui s'en vient et à nos cinq wagons en trop...

- Mais les trains déraillent rarement ! ajoute aussitôt Denis pour me rassurer. La preuve en est qu'un jour des moineaux ont eu le temps de faire leur nid contre le train de secours. Sauf, qu'un déraillement eut lieu... les parents oiseaux durent suivre le train de secours jusqu'au lieu du déraillement pour nourrir leurs petits !

Puis, Denis, comme inspiré par le sujet, se met à raconter un déraillement qu'il a lui-même vécu :

- On roulait comme d'habitude, commence-t-il, le train filait sans

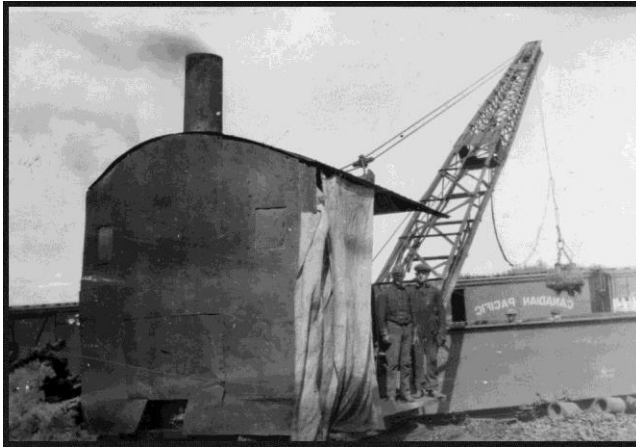
problèmes sur la voie, lorsque tout à coup j'ai eu comme l'impression que ma locomotive s'enfonçait légèrement... C'était justement Émile qui était chef de train ce jour-là ! (Émile, occupé à remplir ses papiers, approuve de la tête.) Il a mis quelques secondes lui aussi à réaliser que le train commençait à dérailler, poursuit Denis. J'ai appliqué aussitôt les freins d'urgence, on s'est couchés à même le sol de la locomotive en nous tenant fermement à la base fixe des sièges. Un moment interminable parut s'écouler avant que le train s'immobilise. On s'est relevés, heureux de constater qu'on était pas blessés ni l'un ni l'autre.

On est sortis ensuite pour constater les dégâts : les trois autres locomotives et une quinzaine de wagons se trouvaient renversés sur le côté le long des rails. On a remercié le ciel d'être encore en vie ! Émile remonta dans la locomotive pour appeler le contrôleur, l'avertir que notre train venait de dérailler, lui mentionnant la subdivision et le millage où l'accident s'était produit, le nombre de wagons renversés... Émile lui dit que le terrain sous les rails semblait avoir été emporté par l'eau.

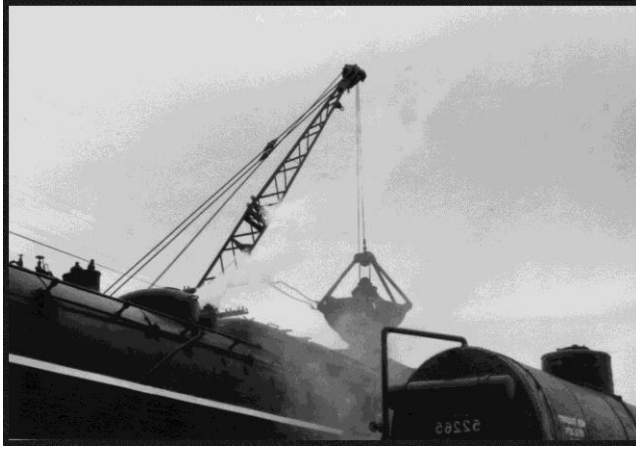
Le contrôleur interrompit aussitôt le trafic ferroviaire dans le secteur et avisa le surintendant du secteur, lequel appela le chef de triage, qui lui réquisitionna une locomotive et une équipe de travail pour le train de secours et informa le coordonnateur qui aurait à diriger l'équipe du train de secours. Le coordonnateur comprit tout de suite qu'ils auraient besoin de la grue et il avisa le chef de triage de voir à ce qu'elle se mette rapidement en route.

Un train de secours se compose d'une locomotive, d'un wagon-dortoir, d'un wagon-cuisine et parfois d'une grue. Ce train transporte aussi sur des wagons plateformes les matériaux nécessaires aux réparations: traverses, rails, boggies de rechange, attirail de

soudure et torches à acétylène servant à couper les rails et les wagons endommagés.



ancienne grue à vapeur



grue moderne

En arrivant le coordonnateur réalisa vite que ce serait assez long de remettre tous les wagons sur la voie, qu'il fallait aussi réparer les rails... La voie serait bloquée pendant plusieurs jours. L'eau avait dévalé la montagne et était venue miner la voie. Le coordonnateur avait déjà son idée sur les responsables du déraillement. Il alla tout de même vérifier dans la montagne. Il constata que c'était bien encore un barrage de castors qui avait cédé !



- Émile et moi n'étions en rien responsables ! dit Denis, un des petits camions des cantonniers nous ramena chez nous.

Les castors: coupables ou non-coupables ?

Il peut y avoir différentes causes à un déraillement: un rail brisé, un aiguillage oublié, un boggie cassé, un essieu surchauffé, une erreur humaine... et parfois les castors ! À moins que ce soit plutôt les trappeurs... En effet, les castors, même si on les accuse, ne sont pas les véritables responsables des déraillements. C'est que les castors construisent des barrages et les entretiennent. Mais si les trappeurs tuent les castors, ces barrages se détériorent, parce que les castors ne sont plus là pour les réparer. Alors leurs barrages cèdent. Et toute l'eau, qui arrive sur la voie d'un coup, lave le lit des rails qui

ne reposent plus alors sur un fond solide. Quand le train passe, les rails bougent et le fond dérailler.

10.50 h : Nous arrivons à Lac Long, annonce Émile qui appelle le contrôleur de Montréal. Le contrôleur nous autorise cette fois à avancer de Lac Long jusqu'au mille 125. Ce qui nous accorde un trajet de 65 milles... Je n'arrête pas de penser aux 5 wagons en trop...

À Partir de Lac Long, notre train passe devant divers camps de chasse et pêche.

- C'est ici, taquine Denis, qu'Émile arrêtaït parfois son train pour pêcher la truite dans le ruisseau...

- Il ne faut surtout pas le crier sur les toits ! dit Émile, bien que nous ne fassions plus jamais ça maintenant...

J'aperçois ensuite des petites gares abandonnées, et une voie de débord inutilisée... Trente minutes plus tard, nous atteignons Brooks.

- Ici se trouve la plus longue voie d'évitement de toute la subdivision du Lac Saint-Jean, me dit Denis.

Je réponds que c'est bien dommage que la rencontre ne puisse pas avoir lieu ici ! J'ai très hâte d'arriver à Lac Édouard moi... Denis rit de mon énervement. On roule encore trente minutes et notre train commence à descendre en direction de Lac Édouard. Je respire enfin.

12 h. Nous entrons à Lac Édouard. Le chef de train descend. J'essaie de me dégourdir les jambes et de grignoter un peu, pendant que lui et Denis exécutent les manœuvres nécessaires pour laisser nos cinq

wagons en trop dans la voie d'évitement. Ces manœuvres prennent 15 minutes.

12.15 h. Notre train est prêt. Émile remonte à bord de la locomotive et nous repartons. La rencontre est maintenant possible. Notre train a réduit sa longueur, il n'a plus que 57 wagons. Je peux relaxer et demander à Émile la solution que je n'ai pas encore trouvée au petit problème qu'il m'avait soumis.

- La voici, me dit Émile :

Solution du problème:

1. Le train no.1 pénètre dans la voie d'évitement avec 100 wagons. Il laisse 25 wagons sur la voie principale.
2. Le train no.2 avance, et repousse devant lui ces 25 wagons, assez loin pour libérer lui-même la sortie de la voie d'évitement à droite.
3. Le train no.1 peut alors sortir de la voie d'évitement par la droite et avancer assez loin pour permettre au train no 2 de revenir.
4. Le train no.2 revient en tirant devant lui les 25 wagons abandonnés par le train no.1, et il repousse ces 25 wagons dans la voie d'évitement par la droite. Ensuite il peut tranquillement s'en aller.
5. Le train no.1 recule alors jusqu'à la voie d'évitement, reprend ses 25 wagons et s'en va.

Puis, Émile sourit de satisfaction et finit de manger son sac de croustilles.

Denis appelle le contrôleur pour lui dire que nous partons de Lac Édouard à **12.15 h.**

Notre train traverse un autre détecteur. Encore une fois il ne signale aucun problème. Au mille 90, nous passons le club de pêche Triton. Au mille 84, Pearl Lake, que Denis traduit joliment par *lac des perles*.

- Anciennement, me dit Denis, des cantonniers habitaient cet endroit isolé toute l'année et ne retournaient chez eux qu'une fois par mois.

Puis apparaît le camp de pêche du club Sandford-Delage, que des écoliers occupent parfois en hiver durant la semaine de relâche, commente Denis...

À mon tour d'être inspirée, de me mettre à leur parler des trains-écoles qui ont parcouru le pays pendant une trentaine d'années. En 1926 le gouvernement avait fait transformer des voitures pour voyageurs en salles de classes ambulantes. Ces écoles sur roues desservaient l'Ouest du pays et le nord de l'Ontario. En 1958, il restait encore trois de ces voitures-écoles, la dernière cessa de circuler seulement en 1966. Il paraît que les enfants qui fréquentaient ces drôles de wagons-écoles ne faisaient jamais l'école buissonnière. Au contraire, les professeurs obtenaient leur obéissance, rien qu'en les menaçant de les retourner à la maison !

Dans les années quarante, sept voitures-écoles couvraient plus de 1,600 km de lignes et rejoignaient environ 250 élèves. Ces voitures étaient munies de pupitres d'écoliers, d'une table pour l'instituteur,

de cartes, d'un globe terrestre et d'un tableau noir. On y retrouvait même 300 livres !



wagon école

Les fenêtres s'ouvraient pour l'aération en été, et un poêle au bois y assurait le chauffage en hiver. Dans le même wagon se trouvait aussi un appartement pour le professeur.

Walter MCNally fut Le premier de ces professeurs itinérants. Sa voiture-école appartenait au Canadien Pacifique. Tandis que Fred Sloman et sa femme, Cela...

- Cela ? fait Denis.

- Oui, c'était bien son nom ! Et elle et son mari furent, pour leur part, les premiers enseignants de la première voiture-école du Canadien National. Il fallait un minimum de quatre enfants pour obtenir l'arrêt d'une voiture-école. Elles servaient aux enfants des familles

isolées, des familles d'immigrants, des familles de bûcherons et aux enfants des Indiens. Certains enfants devaient parfois marcher ou payer plusieurs kilomètres pour s'y rendre.

Pendant dix mois de l'année ces écoles mobiles desservait les points d'arrêt une fois par mois. Selon le nombre d'élèves, elles demeuraient sur place de trois à sept jours. Au départ le professeur remettait aux élèves des devoirs. De quoi les occuper jusqu'au retour de l'école sur rail !

Le soir, le professeur et sa femme dispensaient aussi des cours pratiques aux adultes. Ils leur apprenaient aussi bien à remplir un formulaire d'impôt, qu'à commander un article dans le catalogue Eaton !

L'arrivée de la voiture-école était une vraie fête, paraît-il, les adultes s'y réunissaient pour jouer aux cartes ou au bingo. Certains professeurs y projetaient des films à l'aide d'un projecteur à manivelle. Les gens y apprenaient les nouvelles d'ailleurs, tout en y dégustant café et gâteaux.

On peut encore visiter deux de ces écoles aujourd'hui. Il y en a une au musée ferroviaire de Saint-Constant, près de Montréal, une autre à Clinton en Ontario, le lieu de naissance des professeurs Sloman.

Au musée ferroviaire de Saint-Constant, on peut admirer une centaine de locomotives et de wagons depuis 1850 à nos jours.

On peut y voir la locomotive à vapeur Hudson 5702 et la voiture de fonction Canada, une rotonde et une ancienne petite gare de chemin de fer. De même que la voiture-école du Canadien Pacifique qui assurait le service scolaire entre Chapleau et White River.

Émile et Denis m'ont écoutée, surpris, et vivement intéressés.

Je suis encore plus surprise qu'eux, qu'ils n'aient pas même lu leur revue *Au fil du rail* où j'ai glané ces renseignements.

Au mille 83, le contrôleur appelle et nous permet d'avancer, sans restrictions, jusqu'à Talbot.

Au mille 59, j'aperçois d'autres camps de chasse et pêche. Une trentaine de petits chalets. Le paysage est magnifique, entouré de montagnes au pied desquelles coule la rivière Batiscan. Notre train suit un long moment les canots pneumatiques d'un groupe de joyeux lurons venus jusqu'ici en hélicoptère pour descendre les rapides de la rivière. Ils ont l'air de follement s'amuser !

Nous nous rapprochons de Talbot. Déjà la voix du contrôleur, à la radio, émet des ordres de marche. Je comprends que notre train ne doit pas quitter la voie d'évitement de Talbot avant que le **427** y arrive.

Une fois que nous aurons rencontré ce train, nous serons autorisés à avancer jusqu'à Hervey-Jonction. Le contrôleur nous avertie, qu'à Talbot nous pourrions trouver l'aiguillage sud cadencé en position renversée... ?

Encore la panique ! Mais Denis m'explique que maintenant qu'il n'y a plus de serre-freins arrière sur les trains pour remettre l'aiguillage en bonne position, cette responsabilité repose sur l'équipe de la locomotive de chaque train, qui est avertie par le contrôleur de la position des aiguillages. Et le chef de train s'occupe, à chaque fois que c'est nécessaire, de remettre l'aiguillage dans la

bonne position pour laisser passer son train. Il avise ensuite le contrôleur de la position dans laquelle il a cadencé l'aiguillage. Personne ne peut, sans une clé spéciale, bouger l'aiguillage.

Nous entrons dans la voie d'évitement et laissons passer le **427...** Puis, nous continuons vers Rivière-à Pierre. Au passage, un autre détecteur inspecte notre train. À Rivière-à-Pierre nous apercevons quelques voies d'évitement et quelques voies de débord. Et, à ma surprise: un triangle de virage pour changer la direction des locomotives !!!

- Eh oui ! dit Denis, les locomotives diesels fonctionnent dans les deux sens, mais seulement quand elles sont accouplées dos à dos. Quand il y a une seule locomotive, il faut encore la retourner pour qu'elle aille dans la direction inverse.

On continue de rouler... **Au mille 35**, on aborde la grande côte de Rousseau.

- Ici il faut surtout savoir contrôler le freinage, dit Denis. Avec les locomotives à vapeur, c'était tout un problème ! Aujourd'hui avec les diesels-électriques, on n'éprouve pas vraiment de difficultés à descendre cette côte. Je devine que Denis n'a jamais subi le charme des locomotives à vapeur... **Au mil 28**, à Montauban, on a une restriction de vitesse de 10 milles à l'heure à cause de la condition du pont. Pendant qu'on longe la rivière, Denis rappelle le contrôleur, qui nous autorise à avancer de Hervey-Jonction, jusqu'au Triage de Garneau...

À Hervey-Jonction nous apercevons un système centralisé de signalisation avec des signaux lumineux. Nous passons ce système

pour arriver bientôt à Sainte-Thèque. À Sainte-Tite, Denis s'annonce déjà pour notre rentrée dans la zone de marche prudente de Garneau.

15.35 h. Nous commençons à entrer dans le triage de Garneau. Notre train entier fini d'y entrer à **15.50 h.**

Nous garons les locomotives à l'usine à **16.15 h.**

À **16.30 h.** Je quitte Denis et Émile qui ont rempli leur bon de travail de 251 milles, et rentrent chez eux.

Les cheminots roulants sont payés, comme au temps des locomotives à vapeur, d'après la distance parcourue et non à l'heure.

Je remercie Denis et Émile pour le merveilleux voyage qu'ils m'ont permis de faire. C'est en retournant chez moi, à courte distance de la gare de triage de Garneau, que j'aperçois avec tristesse la petite gare abandonnée des trains de voyageurs...

La gare

Dans chaque terminal de chemin de fer la gare avait son parterre de fleurs où apparaissait le nom de la localité écrit avec des pierres blanchies à la chaux. C'était un lieu très animé. Les gens s'y amenaient à chaque train de voyageurs. Car dans ces villages, l'arrivée et le départ des trains était l'événement de la journée. Dans mon village les religieuses récompensaient leurs meilleures élèves, en les envoyant accueillir ou reconduire leurs visiteuses au train.

Mais c'était surtout dans le temps des fêtes de Noël et du Jour de l'An que la gare de mon village devenait un lieu débordant d'intérêt avec ses nombreux voyageurs, qui devaient attendre de longues heures entre deux trains. Épier ces étrangers, essayer de deviner leurs occupations, écouter leurs conversations, imaginer leur vie, où ils allaient, d'où ils venaient, observer tous ces visages inconnus représentait pour tous un divertissement captivant.

Avec son restaurant, sa pension de cheminots, sa grande salle d'attente pour les hommes et sa plus petite pour les femmes (interdite aux hommes !) la gare devenait un lieu de rassemblement. Les gens venaient y échanger les dernières nouvelles. Les mécaniciens, les chefs de train et les serre-freins y attendaient leurs ordres de marche. Les wagonniers erraient sur le quai leur crochet en main ou inspectaient les roues des wagons. On pouvait y écouter les crépitements du télégraphe, les altercations des serre-freins avec les

télégraphistes et des conversations où s'entremêlaient l'anglais et le français.

C'était un lieu plein de nouveaux visages. On y entendait le tintement des clochettes des locomotives des trains en gare et le bruit formidable des accouplements de wagons. Entre leurs heures de travail, les nouveaux cheminots y donnaient rendez-vous aux jeunes filles. Les enfants venaient dérober dans la glacière du quai les morceaux de glace pour l'eau des fontaines des wagons de voyageurs, et les suçotaient comme des bonbons. Au début du siècle, la gare des villages était même, paraît-il, le seul endroit où il y avait un téléphone!



gare disparue de Taschereau en Abitibi

Dans les gares des terminaux des chemins de fer il y avait toujours un chef de gare. Il s'occupait de toutes les transactions: fret, messagerie, télégrammes, vente de billets. Il était responsable de la gare où il vivait parfois avec sa famille. À la gare de mon vil-

lage, le chef de gare s'appelait monsieur K. C'était un homme silencieux et très lent dont le divertissement, semblait-il, consistait à faire languir ses clients qui attendaient un colis par l'*express*. Le visage impassible, il tournait très lentement autour des colis en paraissant chercher minutieusement... mais sachant déjà très bien si votre colis s'y trouvait ou non. Monsieur K adorait allonger le suspens, faire durer l'incertitude avant de décliner son verdict, accompagné - que le colis fut arrivé ou non - d'un malicieux sourire.

La patience de monsieur K était sans limite, il expliquait sans la moindre exaspération les horaires, les transferts de trains et les prix des voyages les plus compliqués et les plus coûteux... même aux personnes qu'il savait pertinemment n'avoir pas un sous pour voyager. Sans doute voulait-il permettre à ces pauvres gens, d'au moins rêver. Est-ce que la gare n'était pas précisément le carrefour des rêves ?

Dans les anciennes gares, il y avait aussi un télégraphiste. Le travail du télégraphiste, métier disparu aujourd'hui, consistait à rapporter au régulateur le passage des trains.

Alphabet morse

A . _	J . _ _ _	S . . .	2 . . _ _ _
B _ . . .	K _ _ _	T _	3 . . . _ _
C _ _ . .	L . . .	U . . _	4 . . . _
D _ . .	M _ _	V	5
E .	N _ .	W . _ _	6 _
F	O _ _ _	X _ . . .	7 _
G _ _ .	P . _ . .	Y _ . _ _	8 _ _ . . .
H	Q _ _ . .	Z _ _ . .	9 _ _ . . .
I . .	R . . .	1 . . _ _ _ _	0 _ _ _ _ _

début de la transmission plusieurs: . _ . . . _ _

erreur

fin de la transmission plusieurs: . _

C'est le télégraphiste qui remettait les ordres de marche au chef de train. Souvent il accrochait simplement le message à un crochet, qui avait la forme d'un 9, et le tendait à bout de bras à un membre de l'équipe du train, qui l'attrapait au passage avec un crochet semblable, sans que le train ait besoin d'arrêter. Le télégraphiste était le lien entre les cheminots et le régulateur. Avant le téléphone, la radio et les ordinateurs, le télégraphiste transmettait ses messages en utilisant les signaux du code morse, du nom de Samuel Morse, inventeur du télégraphe électrique (breveté en 1840) Un alphabet utilisant des sons longs représentés par un trait et des sons courts représentés par un point.

J'ai tenté quand j'étais jeune d'apprendre le code morse. Je m'appliquais surtout à répéter: ... _ _ _ ... au cas où j'aurais besoin de ce message un jour!

Le télégraphiste vivait souvent seul pendant de longs mois dans de très petites gares isolées en forêt où la plupart des trains passaient sans s'arrêter. Certains, pour noyer leur ennui ou se donner du courage, comptaient le nombre de jours, d'heures, de minutes et de secondes qu'ils leur restaient avant leur retraite. Il y avait bien quelques fois quelques cantonniers dans les alentours mais alors...

Les cantonniers, isolés eux aussi, s'essayaient toujours à effrayer les nouveaux télégraphistes pendant la nuit. Ils grognaient et griffaient les murs de la gare pour leur faire croire qu'un ours voulait y pénétrer. Ils observaient ensuite par la fenêtre le nouveau télégraphiste s'affoler et appeler les autres télégraphistes pour s'informer s'il y avait des ours dans ce secteur. Le télégraphiste à l'autre bout du fil, au courant de l'esprit malicieux des cantonniers, répondait qu'en effet il y avait bien des ours là où il se trouvait... et qu'il connaissait même leurs noms !

Les chevaliers de la hache

Les cantonniers en effet étaient fort malicieux. Appelés à demeurer de longues semaines en forêt, ils s'inventaient divers tours pour se distraire après leur travail. Le plus souvent les étudiants, engagés durant l'été comme travailleurs temporaires, devenaient leurs victimes préférées...

Prétendant vouloir les faire entrer dans leur confrèrerie des *chevaliers de la hache*, ils les invitaient, comme les Chevaliers de Colomb, à subir d'abord une initiation. Ces étudiants voulant s'attacher l'amitié des vieux cantonniers, qui autrement ne leur auraient pas rendu la vie facile, se prêtaient donc à cette initiation. Les cantonniers plantaient un clou au centre d'une planche et remettaient une hache à l'étudiant. Le candidat devait, les yeux bandés et pieds nus, réussir à frapper le clou avec le tranchant de la hache pour être reçu dans *l'Ordre des Chevaliers de la hache*. Pour ne pas éveiller les soupçons de l'étudiant tous se mettaient pieds nus aussi.

Une fois que l'étudiant avait les yeux bandés, on s'empressait de placer ses deux bas sur la planche près du clou. De sorte que chaque fois que le candidat manquait le clou avec la hache, il coupait ses bas. Quand il réussissait enfin à atteindre le clou, on lui retirait le bandeau et il découvrait ses bas en bien piteux état.

Mais il arrivait parfois aux cantonniers d'être eux aussi pris dans des pièges. Comme le jour où l'un d'eux revint en courant et en hurlant de la pêche: il avait enfilé dans une branche tous les poissons qu'il avait pris et attaché malencontreusement la branche à sa ceinture... un ours le poursuivait pour lui voler sa prise !

*...et cette nuit est pareille à cent mille autres quand
un train file dans la nuit.*

Blaise Cendrars

Les trains disparus

Les Pullmans

Dès 1886, aux États-Unis, Georges Mortimer Pullman commença à construire des wagons-restaurants et des wagons-couchettes qui introduisirent le confort dans les voyages en train. Pendant longtemps, le nom de Pullman servit à désigner ces wagons luxueux, qui étaient attachés à la queue des trains de voyageurs.

Dans les villages, où on en était encore à l'éclairage à la lampe à l'huile, on s'émerveillait de voir défiler le soir ces Pullmans tout illuminés. On imaginait leurs salons, leurs bars, leurs restaurants, des repas fins servis sur des nappes blanches par des serveurs noirs, les scintillements de l'argent des couverts. Une atmosphère de luxe. Aussi, le sifflet du train qui déchirait la nuit éveillait chaque fois dans les maisons des images de vies fastueuses et inaccessibles...

Au Canada le CN offrait même des casques à écouteurs, pour écouter les émissions de radio dans ses voitures salons, et un service de téléphone.

Les trains de soie

Dans les années vingt, les gens étaient fascinés par les trains de soie qui fonçaient à travers le pays, et auxquels tous les autres trains devaient céder le passage. La soie brute, acheminée depuis Hong Kong par navires vers le port de Vancouver, était transportée à toute vitesse à travers le continent par des convois spéciaux, qui avaient la priorité sur tous les autres trains. Même les trains de voyageurs devaient attendre sur les voies d'évitement que les trains de soie soient passés. La fragilité de la soie, les risques de vol, les incertitudes de ce marché capricieux et les primes d'assurances, calculées d'après le nombre d'heures de transport, justifiaient une telle priorité.

Le premier train de soie du CN quitta Vancouver le premier juillet 1925. Il comprenait huit wagons scellés. Sous la protection de gardes armés, il entreprenait un voyage d'environ 4500 kilomètres vers l'entrepôt de Hoboken en face de Manhattan. Le précieux chargement valait deux millions de dollars, l'équivalent de 18 millions aujourd'hui. Les ballots de soie pesaient chacun 60 kilogrammes. Ils étaient débarqués des navires et rechargés sur les trains à une rapidité affolante.

Huit wagons couverts étaient déjà prêts à partir 2 heures et 20 minutes après l'arrivée d'un navire de soie. En six ans le CN (le Pacifique Canadien transportait la soie lui aussi) envoya à lui seul cent trains de soie, qui comportaient parfois jusqu'à vingt wagons. Ces trains mettaient un jour de moins qu'un train de voyageurs pour atteindre leur destination.

À poids égal, la soie rapporta aux chemins de fer plus d'argent que n'importe quelle autre marchandise... jusqu'à l'invention du nylon, qui remplaça la soie dans la fabrication des bas et autres vêtements.

Les trains de guerre et les trains d'or

Durant les deux grandes guerres mondiales, le rôle des trains devint aussi important que celui de l'armée. Les trains transportaient des tonnes d'équipements et des milliers de soldats d'un bout à l'autre du pays. Parfois ils s'étendaient sur 16 kilomètres de long. La locomotive de chaque train, collée au fourgon de queue du train suivant. Au moment du transport des troupes, la circulation devenait si dense que les trains de marchandises devaient attendre de nombreuses heures sur des voies d'évitement.

On transportait aussi par trains des tanks, et des cheminées de navires si hautes, qu'on devait démonter des viaducs et enlever des appareils de manœuvres d'aiguillages pour les laisser passer.

Pendant la dernière guerre, les trains prirent aussi en charge des titres et des lingots d'or, que la Banque d'Angleterre expédiait sur des navires de guerre jusqu'à Halifax, où ils étaient chargés sur les trains. Chaque fourgon à bagages, gardé et verrouillé, contenait deux cent coffrets, à raison de quatre lingots d'or par coffret.

On s'arrangeait pour que ces trains arrivent à Montréal entre minuit et le lever du soleil, afin que les rues soient désertes et faciles à surveiller pour le transport de l'or vers la chambre forte de la Banque du Canada.

À cause du rationnement de l'essence pendant la guerre, beaucoup de gens voyageaient en train plutôt qu'avec leur automobile. À Montréal, huit trains de banlieue transportaient quotidiennement vingt mille travailleurs vers des usines de guerre.

Les trains approvisionnaient aussi, à partir des mines de Rouyn-Noranda, le reste du monde en divers métaux. Ils transportaient le fer, le charbon, la bauxite et les autres produits, dont l'Alcan avait besoin pour fabriquer l'aluminium utilisé pour la construction des avions de guerre. C'est pourquoi les cheminots étaient exemptés de l'armée, ils participaient à la guerre à leur façon en faisant rouler les trains.

Les trains célèbres

Parmi les trains célèbres dans le monde, le plus célèbre fut certainement : *L'Orient Express*, en Europe. Il entra en circulation le 5 juin 1883 et accomplit son dernier trajet, de Paris à Istanbul, en 1976. Plusieurs écrivains, dont Agatha Christie, Graham Greene, Ian Flemming, y situèrent l'action de leurs romans. *L'Orient Express* vit sa mémoire magnifiée par le cinéma dans des adaptations de romans classiques et d'aventures, on le retrouve même dans un James Bonds. Des peintres, entre autres Monet, s'y intéressèrent. Strauss et Berlioz s'en inspirèrent. Les musiciens, les peintres, les cinéastes ont ainsi contribué par leurs oeuvres à créer sa légende.

À La tête de *L'Orient Express* se trouvaient les luxueuses voitures des wagons-lits, suivies des wagons plus modestes où était inscrit le nom de chaque ville de son itinéraire : Paris, Dijon, Valloire, Lausanne, Milan... jusqu'en Russie.

De sorte que, le seul fait de regarder défiler ces noms de villes faisait rêver de voyages ceux qui regardaient passer ce train. Tolstoï mourut dans l'une de ses gares. Émile Verhaeren, l'un des premiers poètes à s'inspirer des chemins de fer, fut écrasé par ce train dans la gare de Rouen. Zola l'emprunta souvent et aimait à y écrire.

L'Orient Express apportait la mode et la culture de Paris dans toutes les villes qu'il traversait. À cause de lui on ne parlait plus que de l'Europe. Dans ses couloirs circulaient des pachas et des femmes mystérieuses et voilées. On y rencontrait des maharadjahs indiens et des aristocrates anglaises. On a dit que ce train de 1900 était un train pour touristes riches et névrosés. Des poètes, Valéry, Larbaud, Cendrars, s'en inspirèrent. Whitman écrivit ces vers pour ce train :

*Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
O train de luxe ! et l'angoissante musique
qui bruit le long de tes couloirs de cuir doré...*

Mais *L'Orient Express* était un train rêveur, plutôt qu'un train rapide. Il prenait deux jours et demie pour aller de Paris à Istanbul. Entre la capitale turque et l'Italie il n'avait plus d'horaire. À partir de Vienne, *L'Orient Express* devenait un train perdu dans des terres mystérieuses.

Un ami de Marcel Proust, pour se vanter de l'étendue de ses terres, racontait que *L'Orient Express* mettait trois heures à les traverser...

Mais *L'Orient Express* n'était pas qu'un train de luxe, il avait aussi ses fourgons de la classe économique appelés, tiroirs aux cochons, c'était le train des pauvres, des immigrants avec leurs énormes valises. Ses couloirs étaient remplis de paniers, de bergers et de gitans.

Ce fut la Reine Victoria d'Angleterre qui inaugura le premier train avec toilettes. Jusque-là il avait été impossible de satisfaire un besoin dans le train. Même la reine devait attendre les gares pour se soulager...

Après les toilettes, la folie du luxe s'amplifia, il y eut des compartiments avec chambre de bains. Paraît-il qu'un jour la porte de l'un de ces compartiments étant demeurée ouverte, des voyageurs y entrèrent par curiosité et découvrirent une princesse en train de faire ses besoins... Le garde-corps de la princesse, loin de perdre son sang froid, se mit calmement à présenter à la princesse chacun de ces trop curieux voyageurs qui, gênés, répétaient, : Enchanté ! Avec plaisir ! Très heureux !

Mais les toilettes de *L'Orient Express* étaient pour les voyageurs de la première classe seulement. Aussi les autres devaient, pour leurs besoins, profiter de la campagne pendant un arrêt technique.

Le dernier survivant des trains de luxe, avec des compartiments et salles de bains privées, est *le Train Bleu* autre train célèbre de la République Sud Africaine.

Un autre train, *le Transsibérien* en Russie, a lui aussi inspiré beaucoup de romanciers. Au Japon, le train éclair, *Hikari*, entre Tokyo et Osaka, et le train écho, *Kodama*, sont eux célèbres dans le monde pour leur rapidité.

L'Impérial Limited de la ligne du Pacifique Canadien fut, en 1900, un des trains les plus célèbres du monde. Il mettait cinq jours pour parcourir les 4827 kilomètres de Montréal à Vancouver. Avant sa construction il fallait cinq mois pour traverser le Canada.

L'Indian Pacific, en Australie du Sud, tiré par une locomotive diesel-électrique est un véritable hôtel roulant. Il renferme des chambres avec douche et toilette privée. Le jour les lits se transforment en fauteuils. Il comporte en plus une salle de musique et une salle à manger. Ce train reprend la formule de luxe et de confort des

trains du début du siècle et s'attirent de plus en plus de voyageurs. Il réussit même à concurrencer les lignes aériennes.

L'Eurostar, le train à grande vitesse qui relie la France à l'Angleterre, construit par la compagnie canadienne Bombardier, est sûrement lui aussi destiné à devenir célèbre. Cet immense train transporte des passagers, mais aussi des automobiles et des camions poids-lourds entre Londres et Paris, jusqu'à Bruxelles, en traversant d'abord un long tunnel sous la Manche.

Au Québec, quelques petits trains régionaux, sans atteindre une célébrité mondiale, connurent eux aussi une grande popularité. Entre autres :

Le train de L'Abitibi, à bord duquel un voyageur, pas vraiment pressé, pouvait se rendre en moins que 24 heures de Québec à Cochrane en Ontario.

Le Déchaillons. Dans les années 40 ce train faisait la navette entre Lévis et Fortierville dans le comté de Lotbinière. Comme il s'était déjà rendu à Déchaillons, de là lui venait son nom.

Le Market. Il desservait le secteur Lévis, Rivière-du Loup.

Le Sub de Lévis. Il allait de Charny à Lévis.

Le Grand Trunk. Il reliait quotidiennement Richmond et Québec.

Le N.T. Il faisait le trajet entre Québec et Edmundston, au Nouveau-Brunswick

Le petit train de Sainte-Anne. Il voyageait, lui, entre Sainte-Anne de Beupré et Québec. Raccordé plus tard au circuit du CN, de Québec à la Malbaie, il devint *le petit train de la Malbaie.*

Et comment ne pas leur ajouter le train pour Sainte-Adèle :
le petit train du nord rendu célèbre par Félix Leclerc :

"Oh! le train du Nord!
Tchou, tchou, tchou, tchou,
Le train du Nord
Au bord des lacs, des p'tites maisons,
Ça vire en rond...
Le train du Nord..."

*...Fébrile et regardant les moteurs ainsi qu'une Nature tropicale
Grands tropiques humains de fer, de feu et d'énergie,
Fernando Pessoa*

La guerre et les femmes

La guerre de 1939 redonna de la vitalité aux chemins de fer. Comme elle se poursuivait, quatorze mille cheminots canadiens, en 1943, furent réquisitionnés par l'armée pour faire fonctionner les trains anglais. Au Canada, les compagnies de chemin de fer durent avoir recours aux femmes pour les remplacer : dans les wagons-restaurants, comme préposées aux billets, télégraphistes, opératrices de grue, soudeuses, aides-forgerons, manœuvres, partout ! Sauf comme chef de train poste réservé aux hommes.

Avant la guerre les femmes qui y travaillaient étaient rares et occupaient seulement des postes de sténographe, de commis ou de télégraphiste... ou étaient affectées au nettoyage des wagons.

Annabelle Cooper, au service du Grand Tronc, est la première femme de la compagnie à avoir manœuvré une grue.

En 1944 le Canadien National et ses filiales employaient neuf cent trois ouvrières. La plupart de ces femmes quittèrent leur emploi quand les hommes revinrent de la guerre. Sauf Alice Gordon, de Sarnia en Ontario ! Cette femme aimait trop son poste, elle le garda jusqu'à l'âge de sa retraite à soixante-cinq ans. Ce qu'elle faisait ? elle pelletait du charbon !

Pendant les années de guerre les chemins de fer dépassèrent toutes les autres industries au pays par leurs revenus et par les salaires que

ces industries versaient à leurs milliers de travail-leurs. Pour la première fois, le rendement du Canadien National fut égal au rendement du chemin de fer privé du Pacifique Canadien. Pendant la guerre le Canadien National, à lui seul, transporta cent trente-deux millions de voyageurs. Soit dix fois la population du pays. Il faut compter parmi eux quatre millions trois cent quatre-vingt-un soldats, qui ont nécessité à eux seuls cent seize mille neuf cent quarante voitures et six mille cinq cent quarante trains spéciaux.

Une fois la guerre terminée, les trains servirent encore à ramener tous les soldats au pays. Les navires remplis de soldats arrivaient à Montréal à une heure d'intervalle, et les trains ramenaient ces soldats jusque chez eux. Pendant la guerre les trains transportèrent deux fois plus de marchandises et quatre fois plus de voyageurs qu'en temps de paix. Ce rôle si important fit oublier les critiques proférées jusque-là à leur endroit.

L'après guerre

Après la guerre les marchandises commencèrent lentement à être transportées par camion. Et les gens à voyager en automobile ou en avion. Tout leur matériel roulant étant en très mauvais état, les compagnies commencèrent à envisager l'idée de remplacer leurs vieilles locomotives à vapeur par les nouvelles locomotives diesels qui commençaient timidement à faire leur apparition. Une nouvelle concurrence s'annonçait. Cette fois non pas entre compagnies, mais avec les camions. Même si les trains conservaient encore leur trafic pour le transport des céréales, de l'acier, du bois, du charbon. Enfin des marchandises ayant à être déplacées sur de longues distances.

Les poétiques trains qui filaient comme des météores, avant l'apparition des fibres synthétiques, avec leur précieuse cargaison de soie, filèrent plus lentement avec leurs plus prosaïques, mais plus essentiels à l'homme, chargements de blé.

Cent mille nouveaux immigrants arrivaient chaque année au Canada. Et les compagnies ferroviaires continuèrent à les installer comme elles l'avaient fait avant la guerre.

Au cours des années les cheminots commencèrent à revendiquer de meilleurs salaires. Le coût de la main d'œuvre, l'achat de nouvelles locomotives, qui coûtaient sept fois plus cher que les anciennes, le remplacement du matériel délabré, couvrit bientôt la moitié des charges des chemins de fer, les obligeant à hausser sans cesse leurs tarifs. Les revenus avaient beau augmenter, les dépenses grimpaient d'autant. Le Canadien National devint de nouveau déficitaire. Le Pacifique Canadien se portait mieux. Étant un chemin de fer privé, il pouvait abandonner les lignes qui n'étaient pas rentables. Ce que ne pouvait faire le Canadien National subventionné par le gouvernement.

Le CN est la seule compagnie ferroviaire dont le réseau s'étend dans les dix provinces canadiennes et dans onze États américains. Depuis 1850 Montréal et le chemin de fer du Canadien national ont grandi ensemble. En 1960, la gare Bonaventure effectuait au-delà de deux millions de chargements par an et quelques deux millions de wagons se déplaçaient chaque année sur les voies qui parcourent Montréal. Annuellement cinquante mille trains accueillaient ou déposaient les voyageurs à la Gare Centrale. Trente-quatre milles tous les jours, dont vingt et un mille banlieusards.

L'industrie ferroviaire au Canada a été uniquement anglo-phone, jusque dans les années soixante-dix. Le CN commença alors à opérer une révolution et devint la première société du gouvernement à employer le français comme langue de travail. Les horaires, les panneaux de signalisations, la publicité, furent traduits en français. On dut opérer ces changements lentement, les employés étaient habitués depuis trop longtemps à utiliser les termes anglais dans leur travail. Ce nouveau bilinguisme permit aux francophones d'accéder aux postes de direction.

Le symbole du Canadien National fut d'abord une feuille d'érable, contenant un rectangle dans lequel étaient inscrites les lettres CNR, un mélange des emblèmes du Grand Tronc et du Canadian Northern, qui étaient à l'origine de la formation de la compagnie. Aujourd'hui son nouveau logo, dessiné par James Walkus et Allan R. Fleming, est formé de seulement deux lettres CN stylisées en une seule ligne symbolisant le déplacement.

*Le monde s'étire s'allonge et se retire comme
un accordéon qu'une main sadique tourmente*

Blaise Cendrars

Les trains de marchandises

Malgré la désaffectation des voyageurs, les trains roulent toujours leur tacatac nostalgique sur les routes de fer à travers le pays. Que transportent-ils que les camions, qui encombrant les routes et font jurer les automobilistes, ne leur ont pas encore enlevé ?

Eh bien ! paradoxalement, ils transportent les véhicules qui leur volent les marchandises qu'ils transportaient autrefois. Ils desservent aussi les compagnies minières en se chargeant du minerai trop lourd pour les camions. Ils transportent des céréales, du papier journal, de l'aluminium, du fer, de l'acier, etc. Ils se chargent aussi efficacement des conteneurs qu'une grue fait passer directement d'un camion ou d'un bateau au wagon, ou l'inverse sans qu'il soit nécessaire de manipuler leurs contenus. Et c'est sans doute dans le transport des conteneurs que réside une partie de l'avenir des trains.



chargement de blé en Colombie Britannique

À mesure que les locomotives diesels-électriques deviennent plus puissantes, les trains s'allongent. Des trains de plus en plus longs serpentent maintenant le pays comme d'immenses tapis roulants. Ce sont parfois des trains-blocs composés de plus de cent wagons identiques qui transportent une seule marchandise, soit des produits pétroliers, du blé ou tout autre produit.



train de blé en Colombie-Britannique

Dans l'Ouest canadien, on voit défiler ces trains interminables aux wagons décorés d'une gerbe de blé ou affichant les noms des différentes provinces de l'Ouest.

*... et je percevais dans le grincement perpétuel des roues
les accents fous et les sanglots d'une éternelle liturgie...*

Blaise Cendrars

L'avenir des trains au Canada

À cause de la dispersion d'une trop faible population sur un trop vaste territoire, les compagnies ferroviaires au Canada ont à surmonter les problèmes causés par les nombreux trajets déficitaires de leurs trains de voyageurs. Sur certains trains, les voyageurs déboursent à peine la moitié de ce qu'il en coûte pour les transporter. Et même si les trains de marchandises semblent plus rentables, contrairement aux camionneurs, qui n'ont pas à entretenir le système routier, les compagnies de chemin de fer doivent, elles, réparer leurs voies à même leurs profits.

Incapables d'assurer à la fois leur rentabilité et un service de trains de voyageurs à la grandeur du pays, les compagnies ferroviaires (subventionnées) réclament chaque année du gouvernement la permission d'abandonner certaines lignes.

Les trains sont-ils pour autant appelés à disparaître ? Ce n'est pas sûr. Car pendant que les systèmes routiers s'engorgent jusqu'à l'étouffement, que tout le monde se plaint de la désuétude des trains, de leur manque de ponctualité, accuse les compagnies ferroviaires de négliger leurs méthodes de mise en marché, celles-ci essaient de surmonter leurs difficultés. Elles utilisent les plus récentes technologies pour tenter de moderniser et de rentabiliser le transport ferroviaire.

Déjà, avec une lococomande, à peine plus grosse que la commande d'un train jouet, un seul homme peut déplacer des locomotives de 1800 chevaux-vapeur dans les cours de triage. À l'aide d'un microprocesseur placé dans la locomotive, il manie celle-ci du sol sans l'aide d'un mécanicien. Cette invention est le plus important développement de l'industrie ferroviaire depuis le diesel.

Dans la région de Toronto, le réseau GO (Gouvernement de l'Ontario) opérait quelques deux cent trains de banlieue en 1995, et prévoyait déjà doubler ce nombre. Ces trains transportaient 95,000 passagers par jour, soit 25 millions par année ! Le succès du réseau GO repose sur la création de gares intermodales où se rencontrent les utilisateurs des différents modes de transport: métro, autobus, taxis et autres services routiers.

La ville de Montréal songe à se doter elle aussi d'un tel système de trains de banlieue. Car elle prévoit une augmentation de près d'un tiers de la circulation vers le centre ville d'ici vingt ans. Il faudrait construire au moins dix nouvelles voies d'autoroutes pour permettre une telle circulation ! Tandis qu'un réseau étendu de trains de banlieue n'aura qu'à augmenter la fréquence de ses trains pour accommoder le nombre croissant de voyageurs. On prévoit que les trains de banlieue à Montréal attireraient environ 65,000 passagers par jour, qui verraient leur temps de déplacement vers le centre ville réduit de la moitié. Cela se traduirait par 20,000 autos de moins sur les routes !

Les sociétés de chemin de fer au Canada ont d'autres projets fabuleux en tête. Par exemple la création, comme en Europe, de TGV (trains à très grande vitesse) capables de concurrencer l'avion, sur les distances de moins de 800 kilomètres, tout en offrant aux voyageurs un confort bien supérieur. En effet, en éliminant le temps perdu pour se rendre aux aéroports, et les longues attentes avant de prendre un

avion, ces trains deviendraient très compétitifs pour les trajets de moins de trois heures.

Un TGV entre Québec et Windsor en Ontario, en passant par Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, desservirait presque la moitié de la population canadienne, soit dix millions de personnes. Ce train, dont la venue se profile sur l'avenir franchira la distance de 556 kilomètres entre Montréal et Toronto en deux heures et demie. Il mettra une heure et 28 minutes entre Montréal et Québec et à peine 45 minutes entre Montréal et Ottawa.

Pour que ce train, qui devrait atteindre une vitesse de 300 km à l'heure puisse entrer en service, il faudra d'abord établir un chantier de construction sur 1200 kilomètres de long. Mais le défi de construire de très longues voies ferrées, notre pays l'a déjà relevé plusieurs fois au début du siècle. Non, les trains n'ont pas fini de nous faire rêver. Ils sont simplement à refaire leur toilette, à s'habiller pour le XXI^{ème} siècle.

Aux États-Unis, on reconstruit des réseaux abandonnés. En Europe, au Japon, en Russie, le transport par chemin de fer se perfectionne sans cesse et les trains deviennent de plus en plus rapides. Les trains de l'avenir seront à coussins d'air, à guidage par suspension électromagnétique, des trains qui lévitent... qui voleront presque. Des trains aux lignes aérodynamiques qui fileront à des vitesses de 500km à 1000 km h. Les trains de l'avenir deviendront, probablement, une façon fantastique de voyager.

Un partenariat rail-route s'instaure pour faire des camions et des trains, plutôt que des concurrents, des associés pour une plus grande efficacité du transport à travers le pays. Et cela rend presque prophétique la parole d'un ancien président des chemins de fer qui affirmait

que, si on abandonnait ce moyen de transport, il faudrait un jour où l'autre le réinventer ! C'est précisé-ment ce que les sociétés ferroviaires sont en train de faire...

Deuxième partie

La construction des chemins de fer

Des chemins de fer...

Les premiers hommes dans notre pays allèrent d'abord d'un endroit à l'autre en canots en empruntant les chemins d'eau des rivières et des lacs. Ensuite ils défrichèrent les forêts et tracèrent des chemins de terre pour voyager en voitures tirées par des chevaux. C'est bien après qu'ils construisirent des chemins... **en fer !** dont les rails, comme des veines, relient les différentes provinces entre elles pour former le Canada actuel.

L'histoire des chemins de fer au Canada est à la fois l'histoire de la colonisation, du transport du blé, et du Canada même. Aujourd'hui considérés souvent comme un moyen de transport désuet, les trains au début du siècle représentaient le transport ultramoderne. Les chemins de fer permettaient de pénétrer jusqu'au plus profond du pays en avançant toujours en avant de la population, là où encore aucune route n'était tracée. Sans eux le développement de vastes territoires comme ceux de l'Abitibi, du lac Saint-Jean et de l'Ouest du pays aurait été impossible.

Grâce aux trains, les produits pouvaient désormais être expédiés facilement des grandes villes vers les régions éloignées. On pouvait manger des pommes et des oranges en Abitibi ! Plus besoin, si on manquait de farine en Gaspésie, d'atteler un cheval à une voiture en été ou à un traîneau en hiver, et de voyager pendant des jours jusqu'à Québec pour aller s'en procurer un sac. Le train apportait tout, presque à votre porte, en abondance.

Les trains ont transformé la vie de l'homme. Ils lui ont permis de voyager beaucoup plus rapidement d'un lieu à un autre, de visiter les villes, de voir plus souvent les parents ou les amis éloignés.

Dès leur entrée en service ils ont suscité l'enthousiasme de tous. Seules les compagnies de transport routier dans l'Ouest du pays les virent d'un mauvais œil. Avec raison, car ils allaient mettre fin au transport par diligences.

Le cinéma utilisa rapidement le prestige des trains dans ses productions de westerns, de scènes de guerres, exploitant la rivalité entre le train et la diligence pour créer l'intrigue d'un grand nombre de films. Les gares servirent de lieux de tournage. Les scènes de trains roulant dans la nuit, ou le jour à travers des paysages grandioses, devinrent des images familières dans un grand nombre de films. Le XIX siècle fut le siècle du chemin de fer.

C'est durant ce siècle que se joignirent le rail et la machine à vapeur pour créer ce moyen de transport révolutionnaire que furent les premiers trains dans le monde. Jusque là, le cheval avait été le roi du transport. Mais la locomotive allait le détrôner. Elle pouvait, à elle seule, dès ses débuts, tirer la même charge que cent chevaux. De plus, elle n'était jamais fatiguée !

Aujourd'hui les locomotives électriques, dans certains pays, peuvent tirer 8000 tonnes de marchandises à plus de 200 km h. Elles font plusieurs centaines de kilomètres sans révision. Et leur vie dure jusqu'à cinquante ans. 150 chevaux ne pourraient tirer qu'une tonne de marchandises, très lentement. De plus, ils seraient incapables de le faire durant des heures sans s'arrêter pour se reposer. Encore qu'ils ne vivraient pas très longtemps !

De nos jours les trains sont devenus un moyen de transport si commun dans le monde que l'on oublie le long effort d'imagination et le pénible travail qu'a demandé l'invention des trains et la construction de ces chemins de fer. La lente émergence des rails à travers les siècles...

Les rails

En effet, même si les Grecs creusaient déjà dans le roc deux ornières et les Romains alignaient deux rangées de dalles de pierres pour faire rouler leurs chariots, l'idée de ces rails primitifs fut par la suite oubliée. Et les rails ne refirent leur apparition que bien plus tard dans les premières mines, où ils empêchaient les bennes remplies de charbon de se heurter aux murs étroits des galeries. Dès 1530, dans les livres consacrés à l'industrie minière, on trouve des illustrations de chemins à rails dont les plus anciens se trouvaient en Allemagne



premiers rails dans les mines de charbon

Ces chemins à rails sortirent ensuite des mines pour servir au transport du minerai vers les voies navigables. Au milieu du XVIII^e siècle il y avait déjà une vingtaine de lignes distinctes en Europe... Leurs premières descriptions détaillées remontent à 1765.

On dit que ces premiers rails faits de bois de chêne récupéré sur les vieux bateaux, mesuraient environ 18 c.m. de haut par 13 cm de large. Ils reposaient sur des traverses séparées par des intervalles de 60 à 90 c.m. Bien sûr il n'y avait pas encore de locomotives, mais sur ces rails un cheval était déjà capable de tirer une bien plus forte charge que sur la route ordinaire. Puis, comme les roues des chariots étaient en bois et s'usaient rapidement sur les rails, on remplaça les roues de bois par des roues en fonte, qu'on entourait d'abord d'une bande de bois, puis de sangle en cuir pour empêcher la fonte de ronger le bois des rails... et on finit par fabriquer des rails en fer !

On dit que c'est le forgeron, Richard Reynolds, qui inventa les premiers rails de fer. Un jour qu'il n'avait pas de commande, plutôt que d'éteindre ses fours il eut l'idée, en attendant les clients, d'essayer de fabriquer des rails de fer pour ses propres wagonnets. Ce fut un succès, car ces rails de fer duraient seize ans au lieu de trois mois pour les rails de bois. Et, en plus d'être plus durables, ces rails permettaient au cheval de tirer un poids double.

Aujourd'hui les rails sont en acier auquel on ajoute du manganèse pour en augmenter encore leur durée.

Les rails de velours

Les premières voies ferrées au Canada étaient formées de tronçons de rails de diverses longueurs, raccordés par des éclisses boulonnées, et fixés par des crampons. Aujourd'hui on utilise des rails soudés. Les rails modernes sont reliés par tronçons d'une centaine de mètres avant d'être transportés jusqu'à leur destination, où ils sont assemblés pour constituer les longues sections. Les rails sont aujourd'hui si finement ajustés les uns aux autres qu'ils assurent un roulement uniforme aux trains. Leurs joints presque parfaits ne pro-

duisent plus le monotone tacatac des roues. Mais ces rails sont encore fixés aux traverses par des crampons.

Au Canada le CN fut le premier chemin de fer à poser ces longs rails soudés qualifiés de rails de velours en raison de la douceur de leur roulement.

La mesure intérieure des rails se nomme écartement. L'écartement international est de 1,435 m. Il est appliqué en Grande-Bretagne, au Canada, aux États-Unis et dans plusieurs pays d'Europe. Dans certains autres pays les écartements peuvent être plus grands ou plus petits. L'écartement international a été choisi d'après la distance moyenne séparant les roues des diligences à l'époque des premiers chemins de fer.

D'abord utilisées avec méfiance par les compagnies de transports, les voies ferrées ne tardèrent pas à s'imposer. Les ingénieurs commencèrent à s'y intéresser et à inventer différents systèmes de roues, de rails, et finalement de locomotives pour améliorer ce transport. Et c'est ainsi que les chemins de fer devinrent le moyen de locomotion qui allait transformer le monde, et plus encore que partout ailleurs, le Canada.

les premiers trains dans le monde

Les premiers trains étaient tirés par des chevaux. Ils furent employés en Angleterre vers 1760. Ils ne transportèrent pas de passagers avant 1804. L'année de l'apparition des premières locomotives à vapeur.

Comme l'histoire de presque toutes les inventions, l'invention de la machine à vapeur n'appartient pas à un seul homme. Le premier qui fut fasciné par la force de la vapeur fut Héron d'Alexandrie, qui construisit le premier dispositif connu mû par la vapeur: **l'éolipide**, sorte de boule creuse de métal remplie d'eau qui, chauffée, s'échappe en vapeur par deux becs opposés, ce qui la fait tourner.

On oublia ensuite cette découverte pour un bon millénaire. Jusqu'en 1685 où Sir Samuel Morland, maître mécanicien du roi Charles II, s'intéressa à son tour au phénomène étrange de la vapeur, prédisant que si on apprenait à la dominer, elle pourrait devenir d'une grande utilité pour l'humanité.

Au XVII^e siècle, d'autres savants, De Gaus, Galilée et Torricelli, évaluèrent à leur tour les caractéristiques de la vapeur, ce qui éveilla l'imagination de plusieurs inventeurs.

Comme pour les rails, ce fut pour les mines qu'on inventa les premières machines à vapeur. Les mines étant des sortes de puits, elles sont vite inondées par les eaux souterraines si on n'en retire pas l'eau. Avant l'invention des machines à vapeur cette opération se faisait péniblement au moyen de pompes actionnées par des che-

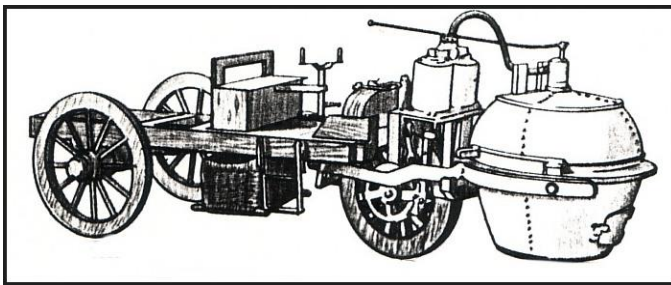
vaux. La première pompe à vapeur utilisable dans les mines, et appelée pour cette raison *l'ami du mineur*, fut construite par Thomas Savery, un ingénieur militaire, en 1698.

Pas très efficace au début, elle fut améliorée par un physicien français, Denis Papin, puis par Thomas Newcomen en 1712. Perfectionnée par la suite par James Watts, elle permit enfin la construction des premières locomotives à vapeur.

Un cheval vapeur représente une unité de travail équivalant à 75 kg/m/seconde. Ayant calculé qu'un cheval de trait pouvait effectuer un travail de 4560 kg/m en une minute, on mesura et qualifia ainsi la puissance de la vapeur.

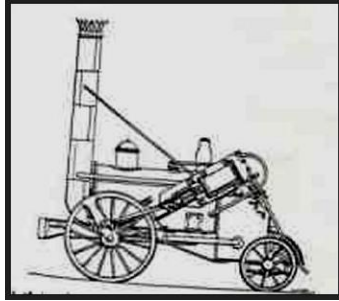
Les premières machines mobiles à vapeur.

Le premier véhicule mobile, actionné par la vapeur, fut inventé par le Français, Nicolas Cugnot, en 1769. Il s'agissait d'une sorte de tracteur, pas très bien réussi, si difficile à diriger qu'à sa première sortie il percuta un mur

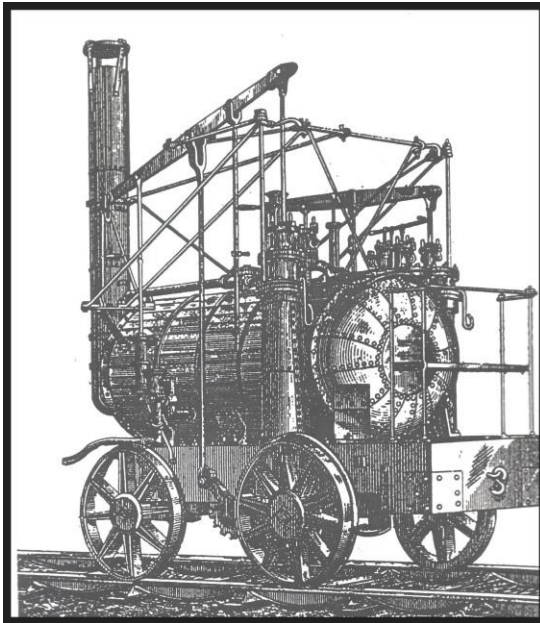


tracteur à vapeur de Ncolas Cugnot 1769

Et puis



Et puis



la fusée 1825

En 1785, William Murdoch, en Angleterre, construisit à son tour une machine mobile à vapeur qui terrorisa le curé de Reddruth qui courait devant elle en se croyant poursuivi par le diable.

En 1804 l'Anglais Richard Trevithick, qui avait déjà inventé des véhicules à vapeur pouvant rouler sur la route, construisit la première locomotive à vapeur qui tira un train sur une voie ferrée. Ce train transportait 10 tonnes de fer et 70 passagers. Hélas ! il parcourut seulement 14 kilomètres. Car la locomotive pesait cinq tonnes. Elle était beaucoup trop lourde et écrasa les rails de fonte en plusieurs endroits

En 1816, un autre Anglais, William Brunton, essaya de construire une locomotive plus légère. Elle se mouvait sur des pattes, ressemblant aux pattes des sauterelles. Elle avança un peu et explosa. Sa seule célébrité fut de provoquer le premier accident de chemin de fer du monde.

Richard Trevithick avait lui construit une voie circulaire entourée d'une palissade. Il faisait payer un prix d'entrée pour voir marcher sa locomotive. Prix qui équivalait à la moitié d'une semaine de salaire d'un travailleur moyen. Avant que sa locomotive écrase les rails, il avait déjà proposé en vain une compétition entre sa locomotive et n'importe lequel cheval de course. À savoir qui couvrirait la meilleure distance sur 24 heures.

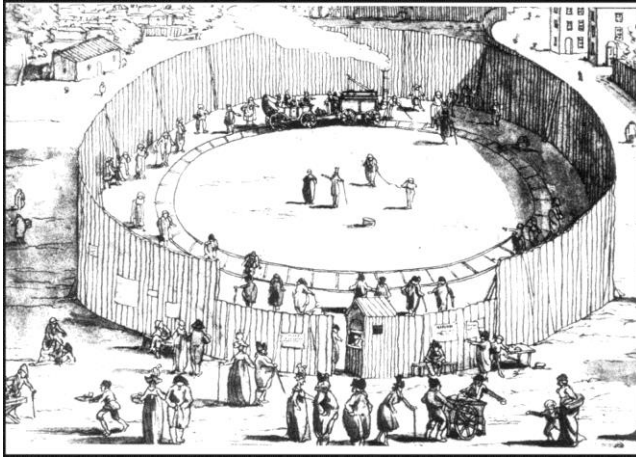


image British transport muséum

D'autres constructeurs suivirent, dont le plus célèbre fut Georges Stephenson. Chargé de construire une voie ferrée pour transporter le charbon de Darlington à Stockton en Angleterre, Stephenson convainquit les propriétaires des mines de lui fournir des fonds pour construire une locomotive, qui remplacerait les chevaux à la tête des convois. Avec son fils âgé de dix-huit ans, Robert, il construisit la Locomotion.

La première sortie de cette locomotive eut lieu le 25 septembre 1825 et fut tout un événement. La compagnie de chemin de fer avait remis 300 billets à ses actionnaires. Mais 600 personnes se présentèrent et s'entassèrent dans les 20 wagons destinés aux voyageurs. En plus, dix bennes à charbon étaient rattachées à ce train. Des gens à cheval, en chariots, en carrioles, suivaient le train le long de la voie ferrée. Un cavalier portant un drapeau galopait devant la locomotive. Mais à un moment du parcours Stephenson ordonna au cavalier de s'écarter, et on découvrit pour la première fois qu'une machine pou-

vait aller plus vite qu'un homme à cheval ! À son arrivée à Stockton, la locomotive fut saluée par une salve de 21 coups de canon devant une assistance de 40,000 personnes !

Georges Stephenson naquit en 1781 d'un père mineur et commença très jeune à travailler dans les mines. Il ne savait ni lire, ni écrire, mais était un ingénieur mécanicien autodidacte. Il est considéré comme le père des chemins de fer anglais. Il mourut en 1848, à l'âge de 67 ans et son corps repose à Wesminster à côté des rois d'Angleterre. À sa mort le Times magazine écrivit qu'il n'était qu'un simple ouvrier, mais qu'il était de la noblesse des dieux et que ses armoiries étaient inscrites à la surface du globe en parallèles de fer.

Pourtant, même après ce voyage historique, les trains furent encore pendant quelques années réservés au transport du charbon ou au fret. Les gens continuaient à se déplacer en diligence. Georges Stephenson n'avait pas réussi à prouver que la locomotive était supérieure aux chevaux pour tirer les wagons. Les nombreuses ruptures des rails, les dislocations de roues, les explosions des chaudières mettaient même l'avenir des locomotives en péril.

Mais on alla de progrès en progrès. Et en 1825, toujours en Angleterre, le jeune fils de Stephenson, Robert, parvint à établir une ligne de chemin de fer où les wagons étaient tirés uniquement par des locomotives à vapeur. Ce fut la première ligne de chemin de fer moderne: la ligne Manchester-Liverpool. Cette ligne était même équipée d'une voie double sur toute sa longueur et offrait pour la première fois des horaires fixes aux voyageurs.

L'inauguration de cette ligne fut marquée par le premier accident mortel du monde ferroviaire. William Huskisson, député de Liver-

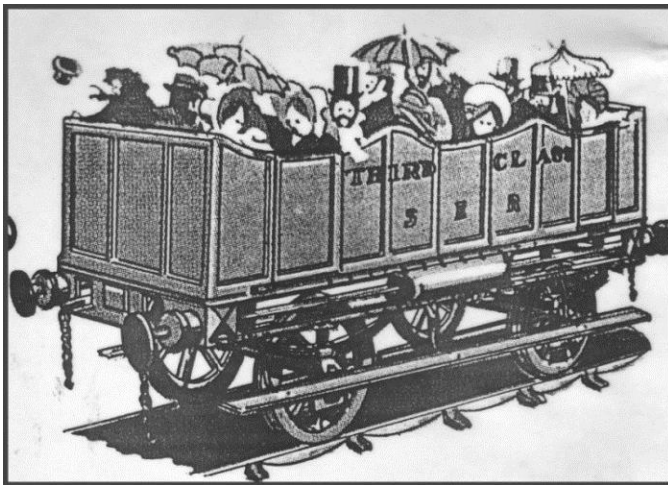
pool et défenseur des chemins de fer, fut écrasé en descendant du train par une locomotive qui venait en sens inverse. Les effets déplorables de cet accident furent atténués par la nouvelle, que le mourant avait été transporté chez un médecin à une vitesse de 58 km

*"Quand on voyage
on devrait fermer les yeux" Blaise Cendrars*

Les trains forment des voyageurs

Les premiers wagons à marchandises, appelés chaudrons, é-taient utilisés dans les régions minières.

Trevithick et Stephenson les employèrent pour transporter les voyageurs dans leurs premiers trains. En 1835, les animaux étaient transportés dans des wagons ouverts et les voitures des passagers de troisième classe étaient attachées à ces trains sans toit.



voiture troisième classe 1835

Les passagers devaient apporter leur parapluie. Les wagons de premières classes, eux, furent munis d'un toit dès 1839. Ils étaient

construits sur le modèle des diligences et portaient le nom de leur destination.

Les trains permettaient déjà de se déplacer plus vite et d'une façon plus sécuritaire qu'en diligences, si souvent attaquées par les voleurs. Cependant les passagers étaient assis sur des sièges étroits et durs. En hiver, un poêle à chacune des extrémités des wagons chauffait chaque voiture. Mais les passagers assis près des poêles avaient trop chaud, tandis que ceux assis plus loin gelaient.

Souvent, à cause de l'oxyde de carbone dégagé par les poêles, les gens arrivaient à destination barbouillés de suie. De plus, pour éviter les passagers clandestins, on enfermait les voyageurs dans leur wagon, - sans se soucier du danger de cette mesure en cas d'incendie. Les accidents des trains étaient fréquents et plus impressionnants que ceux des diligences. Mais il s'y tuait peu de monde.

Avec l'utilisation du télégraphe, à partir de 1840, on put savoir si le train précédent avait atteint la prochaine gare et si la voie derrière lui était vraiment libre. Pourtant la locomotive dut porter encore très longtemps des petits drapeaux verts ou blancs qui étaient placés, en cas d'arrêt imprévu, assez loin derrière le train pour éviter un tamponnement. Les rencontres étaient fixées par un horaire strict et les trains de marchandises devaient attendre longuement sur une voie de garage le passage d'un train de voyageurs.

Puis les compagnies commencèrent à se préoccuper davantage de leurs clients. Elles construisirent des wagons plus confortables, chauffés par la vapeur des locomotives. Les lampes au gaz, puis à l'électricité, remplacèrent les lampes à l'huile.

Des wagons-lits furent offerts aux voyageurs et l'on commença à y annexer des wagons-restaurants. En 1900, les trains de grandes lignes en Europe étaient déjà très luxueux. Entre 1900 et 1914, on mit au point un nouveau modèle de locomotive à vapeur qui fut adopté dans le monde entier.

Puis, on continua constamment d'améliorer ces locomotives. Mais déjà leurs rivales s'annonçaient. En 1842 Robert Davidson présenta sa première locomotive électrique. Elle tirait une charge de 6 tonnes à une vitesse de 6km.h. La compagnie Baltimore-Ohio électrifia aussitôt une voie de 5600 kilomètres. Puis ce fut l'Allemagne en 1901. Suivie de l'Italie en 1906. Mais ce ne fut qu'en 1930 que l'on commença à imaginer comment l'électrification des chemins de fer allait révolutionner ce moyen de transport. Les Japonais furent les premiers à construire un chemin de fer de banlieue destiné à la traction électrique. Rudolph Diesel avait commencé ses travaux mais sa première locomotive, construite en 1897, était encore trop lourde et trop lente.

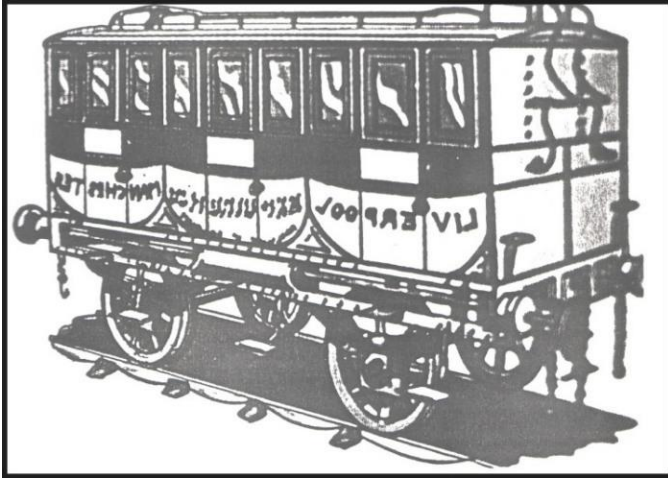
En 1870 on trouvait déjà en Europe des lignes à quatre voies. On peut dire que dès 1914 le chemin de fer moderne existait, vu les vitesses que ces trains atteignaient. Il restait encore cependant à améliorer le matériel roulant, à remplacer les wagons de bois par des wagons d'acier et à perfectionner le système de signalisation.

Les trains - un peu comme l'internet aujourd'hui - étendirent la communication à la grandeur du monde. Désormais les hommes

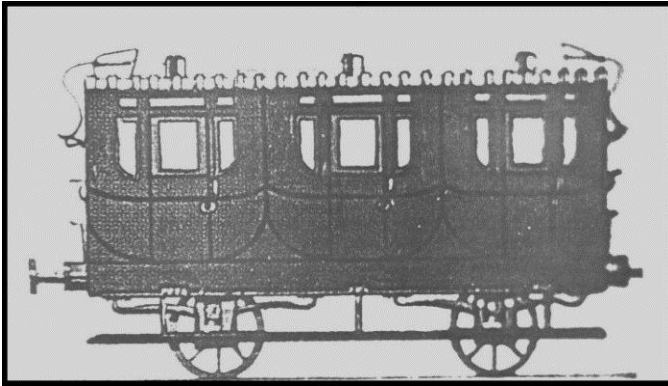
n'étaient plus isolés. Voyager devenait accessible à tous. En Europe il y eut dès les débuts trois classes de voyageurs :

1. Première classe: voyageurs confortables
2. Deuxième classe: voyageurs assis et un toit sur la tête.
3. Troisième classe: voyageurs hissés dans un wagon à ciel ouvert accroché à un train de marchandises.

En Amérique il n'existait pas de classes jusqu'en 1860 où Pullman en établit une en créant les wagons-lits.



voiture vers 1834



première classe 1839

*Je me souviens des trains verts, du train qui attend, du train qui part et
demain revient, des halètements des locomotives au bout de la nuit...*

Paule Doyon

Des chevaux infatigables

La locomotive à vapeur fut la plus fantastique machine jamais construite par l'homme. Contrairement aux autres véhicules comme l'automobile, l'avion, ou même les locomotives diesels-électriques ou électriques, la locomotive à vapeur, elle, paraissait vivante. D'abord, elle fumait. De longs panaches de fumée marquaient partout son passage. Puis, elle faisait "tchou tchou"...



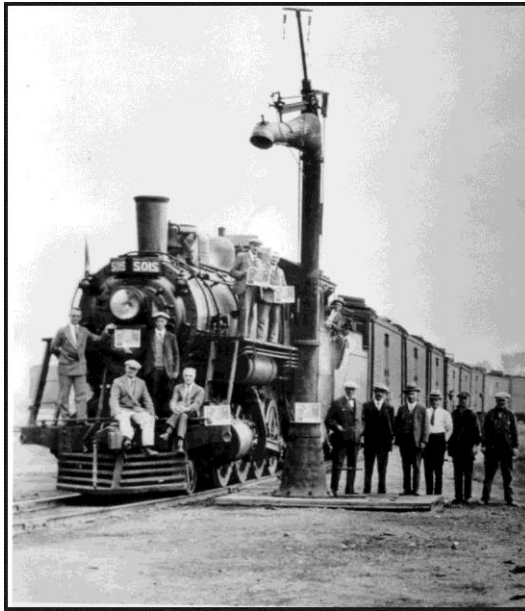
Les dernières locomotives à vapeur

Ensuite, quand elle était en attente dans les gares, la vapeur d'échappement produisait une sorte d'halètement créant l'impression qu'elle respirait. On aurait dit même, qu'elle s'amusait à faire sursau-

ter les passants, en émettant soudain un bruyant nuage de cette vapeur blanche ! Enfin elle sifflait, ronronnait comme un gros animal. Selon certains cheminots elle pouvait produire jusqu'à quarante sons différents, allant du léger chuintement jusqu'au bruit de tonnerre quand elle roulait à pleine vitesse. En Europe et aux États-Unis, les locomotives à vapeur portaient des noms comme: Locomotion, Rocket, Planet, Tom puce, Outrance, Atlantic, Catch me who can (m'attrape qui peut) etc. Au Canada elles étaient simplement identifiées par des numéros. Mais dans la bouche des mécaniciens et des chauffeurs ces numéros résonnaient comme le nom d'une personne chère.

Quand les locomotives électriques et diesel-électriques remplacèrent les vivantes locomotives à vapeur, les cheminots eurent la triste impression de voyager désormais sur des trains morts.

Au début, la chaudière des locomotives était alimentée manuellement en charbon par le chauffeur. Le chauffeur répartissait le charbon dans le foyer de manière à produire le maximum de vapeur avec le minimum de combustible. Sa compétence était démontrée par le degré de blancheur de la fumée de sa locomotive.



Locomotive à vapeur près d'un réservoir d'eau
Photo musée de Kélowna

Quand les locomotives devinrent plus puissantes, une pelle à vapeur fut inventée pour aider le chauffeur à distribuer le charbon dans la chaudière. On reconnaissait facilement le chauffeur au milieu des autres cheminots, à ce qu'une fine poussière de charbon ombrait continuellement ses cils, lui conférant le regard alangui des acteurs de cinéma.

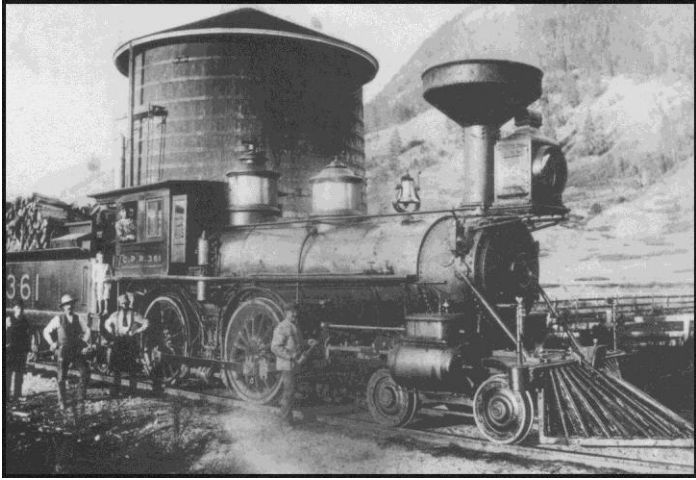


photo Wayside press ltd Vernon / Kalona

Au Canada, les chaudières des premières locomotives à vapeur, qui avaient des cheminées en forme de pomme d'arrosoir, furent d'abord chauffées au bois, qu'on cueillait aux différentes gares étalées sur leurs parcours. Mais les locomotives à vapeur, malgré la fascination qu'elles exerçaient ne pouvaient guère tirer plus qu'une trentaine de wagons chargés. On devait les rentrer à l'usine régulièrement, éteindre leur foyer, les nettoyer, les graisser, les remplir d'eau et de combustible. On devait aussi les retourner sur une rotonde. Enfin, c'était de grosses machines lourdes et exigeantes, qui allaient progressivement être remplacées par les locomotives électriques ou diesel-électriques, plus légères, plus puissantes, moins capricieuses, qui demandaient moins d'entretien et pouvaient rouler, quand accouplées dos à dos, dans un sens comme dans l'autre, sans avoir à être retournées toutes les fois qu'elles changeaient de direction. À Hamilton en Ontario, où les premières locomotives à vapeur furent fabriquées, on réparait jusqu'à trente locomotives par jour.

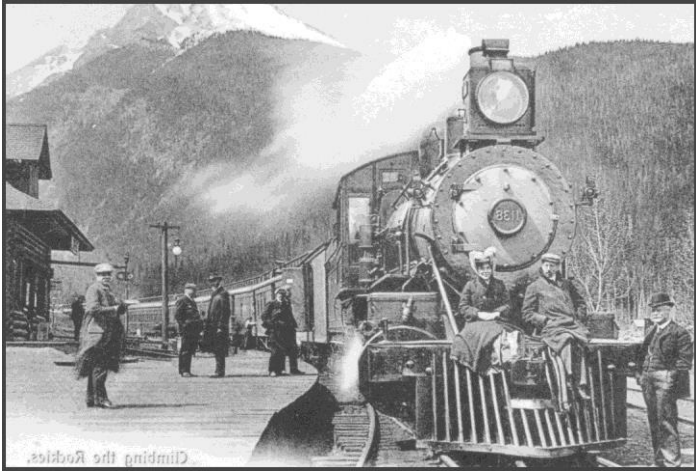


photo Wayside press ltd Vernon / Kalona

Les locomotives à vapeur sont encore utilisées dans quelques pays pauvres d'Afrique, d'Amérique du Sud, et même en Pennsylvanie où le charbon est abondant. Aux États-Unis on organise des voyages en trains, actionnés à la vapeur, pour les touristes. Excursions très populaires auprès de ceux qui ont la nostalgie de ces trains.

Les locomotives électriques

Aujourd'hui, les trains les plus rapides du monde sont propulsés par traction électrique. Les locomotives électriques existaient dès le début de la grande aventure des trains. Mais elles n'étaient pas encore assez perfectionnées pour détrôner les grosses locomotives à vapeur alimentées par le charbon, qui était alors le combustible par excellence. Les locomotives électriques fonctionnent sur le courant

fourni par le réseau électrique du pays. Soit par un troisième ou quatrième rail mis en contact avec un patin ou, le plus souvent, par l'intermédiaire d'un câble suspendu au-dessus de la voie: la caténaire. Elles captent alors l'énergie électrique à l'aide de frotteurs extensibles placés sur leur toit, et appelés pantographes.

Les locomotives électriques demandent peu d'entretien. Leur consommation d'énergie est économique. Sauf que le coût de l'installation du système électrique pour leur fonctionnement est très élevé. Les réseaux électrifiés sont contrôlés par ordinateur. Posté dans un centre de commande, un signaleur voit sur un diagramme lumineux la position de chaque train. La tâche du signaleur consiste à appuyer sur deux boutons au début et à la fin de chaque route pour faire fonctionner les aiguillages et les signaux. Ces ordinateurs peuvent mémoriser les routes à l'avance, et les aiguillages et les signaux changent automatiquement au passage des trains.

La Suisse a un réseau électrifié presque à 100%. Le sud de l'Angleterre également. Les locomotives électriques voyagent jour et nuit sans être obligées d'arrêter pour le carburant ou l'entretien. De plus elles démarrent tout de suite. Au Canada et aux États-Unis, où la population est moins dense et les distances à parcourir très importantes, la locomotive électrique n'est utilisée, jusqu'à présent, que pour quelques trains aux alentours des grandes villes. On lui préfère la locomotive diesel-électrique qui ne nécessite pas d'installations coûteuses.



Une locomotive diesel-électrique

Le moteur des premières locomotives diesels fut inventé en 1892 par l'ingénieur allemand Rudolf Diesel, d'où leur nom. Mais ces premières locomotives s'avèrent un échec. Leurs moteurs étaient faibles et le nombre de vitesses de leur transmission mécanique insuffisant. On dut attendre l'arrivée de la locomotive diesel-électrique.

La locomotive diesel-électrique, elle, est munie d'un gros moteur qui, en tournant, entraîne un alternateur qui fournit du courant à plusieurs moteurs électriques de traction. En somme, cette locomotive fabrique sa propre électricité. Ces locomotives ont le désavantage de devoir constamment rester en marche, du moins en hiver, si elles veulent, au moment du démarrage, pouvoir entraîner leur charge. Par contre, elles peuvent tirer beaucoup plus de wagons que les locomotives à vapeur, car on peut les grouper par trois ou quatre et augmenter d'autant leur capacité de tirage. De plus, leur entretien est minime.

La cabine de conduite des locomotives diesels-électriques ressemble à une cabine de pilotage d'avion. On y trouve une toilette, un réfrigérateur, un réchaud, et trois confortables fauteuils pivotants.

Différentes sortes de mécanismes dans les locomotives arrêtent le train en cas d'un malaise soudain du mécanicien, dont : *la pédale de l'homme mort* qui arrête le train dès que le mécanicien cesse d'appuyer dessus. Plus récemment un instrument capte les mouvements du mécanicien et arrête le train si après quelques minutes ce dernier n'a touché à aucun contrôle.

Quand ces locomotives entrèrent en service dans les années soixante au Canada, les mécaniciens les regardèrent avec mépris. Ils prétendaient qu'elles ne sauraient pas affronter les terribles hivers canadiens. Ils restaient attachés à leurs dinosaures à vapeur. Quand une locomotive diesel tombait en panne (ce qui se produisait souvent au début) les mécaniciens s'enorgueillissaient de ce qu'une locomotive à vapeur doit prendre la relève.

Mais aujourd'hui les jeunes mécaniciens, qui n'ont pas connu la vapeur, sont tout aussi férus de leur locomotive diesel-électrique. Ils ont même réussi à lui trouver une âme : ils prétendent que leur machine a son caractère. La preuve, disent-ils, c'est que dans les grosses côtes elle gronde...

C'est avant tout sa puissance qui fait la supériorité de la locomotive diesel-électrique sur la locomotive à vapeur. Car pas plus que la locomotive à vapeur, elle ne peut aller plus vite que ne le lui permettent les conditions de la voie. C'est-à-dire entre 105 km et 160 km.

En régions montagneuses, il faut quatre locomotives diesels - électriques pour tirer environ 63 wagons chargés. Par contre, sur les

lignes où le terrain est plat deux de ces locomotives suffisent pour tirer environ 90 wagons. Pour un trajet d'environ 650 kilomètres, chaque locomotive dépense aux alentours de 2700 litres de carburant.

*Dans les nuits sans lune j'entends encore rouler des trains...
dans l'épaisse noirceur danse l'étoile d'un fanal... Paule Doyon*

Les premiers chemins de fer en Amérique du Nord

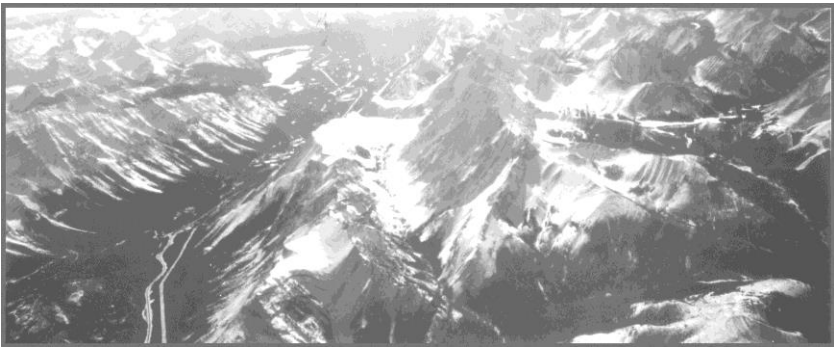
Un pays aussi vaste que le Canada avait besoin d'un réseau de communication efficace pour assurer le développement de toutes ses régions. Aussi, dès leur invention en Angleterre, les chemins de fer apparurent comme le moyen de transport idéal pour le Canada. Aussitôt, on commença à construire, dans l'est du pays, des sections de voies ferrées pour le transport local ou régional. Des bouts de lignes qui, le plus souvent, ne se raccordaient même pas entres-elles. Puis, le gouvernement apporta sa collaboration aux entreprises privées pour la construction de lignes qui finirent, en se réunissant, par former des réseaux.

Alors que les voies ferrées servaient en Europe à relier les villes, les chemins de fer chez nous s'enfoncèrent dans les forêts profondes pour ouvrir la route à la colonisation et à l'émigration. Ils permirent de développer l'agriculture, puis d'assurer le transport de nos céréales vers les autres pays. Les rails, en s'étendant, allaient souder, par leurs artères de fer, les différentes provinces entre elles et former un grand pays.

Car aux alentours de 1871, le Canada était un vague territoire, immense, et presque pas peuplé. La Confédération de 1867 ne réunissait encore que cinq provinces: l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Nouvelle-Écosse.

Aussi, John A. Macdonald, alors Premier ministre du pays, voulut-il construire le plus long chemin de fer au monde, une très longue route de rails, pour rattacher Vancouver et les provinces de l'Ouest au reste du Canada.

Un chemin de fer encore plus long que celui que les Américains avaient terminé, avec d'immenses difficultés, vers l'océan Pacifique. De plus, ce chemin de fer canadien allait, lui, devoir franchir la barrière des Rocheuses. On aurait à lui tailler un chemin à la dynamite à travers un désert de roc de onze cent kilomètres. Puis, poser ses rails sur encore cinq cent kilomètres de marécage capables d'engloutir un train d'un seul coup. On lui ferait traverser les immenses territoires du Nord-Ouest, vaste pâturage des bisons, où vivaient à peine quelques blancs au milieu de tribus indiennes. Il allait falloir transporter tous les matériaux pour sa construction à travers ces immenses territoires désolés. Le chemin de fer aurait ensuite à traverser un autre mur de roc de deux mille quatre cent mètres, puis un autre, et derrière cet autre un troisième ! Et c'est seulement après avoir traversé cet océan de pics glacés que cette route de fer atteindrait la côte du Pacifique...



Il faut dire que peu de gens alors croyait à la possibilité de sa réalisation. Pourtant, pendant dix ans des arpenteurs, au péril de leur vie, fouillèrent ce territoire de glaciers et trouvèrent la route que le chemin de fer Pacifique Canadien allait emprunter.

Ensuite des milliers d'hommes travaillèrent à sa construction. Isolés pendant des mois, mal logés, mal nourris et peu payés. Au moins vingt deux milles d'entre eux périrent au cours des dynamitages ou en manipulant la dangereuse nitroglycérine. Un homme par mille de rail ! dit-on. Des hommes de toutes les races, et plus encore les Chinois venus ici essayer de se construire une vie meilleure !!!

Comme le Canada frôlait de partout les frontières américaines, le gouvernement avait besoin de ce chemin de fer pour construire un pays assez fort pour résister à l'aimant du pays voisin. Notre pays n'était encore défriché que sur les bords de son chemin d'eau : le fleuve Saint-Laurent. Beaucoup de Canadiens s'exilèrent déjà aux États-Unis, peu attachés au Canada qui n'existait presque pas encore.

À la construction de ce grand chemin de fer sont associés des noms d'ingénieurs, d'arpenteurs, de constructeurs. Noms immortalisés dans les appellations de villes, rues, montagnes, et sites géographiques de l'Ouest du Canada: Stanford Fleming, Marcus Smith, Walter Moberly, le major Rogers, Van Horne et d'autres, tous associés au dernier crampon de rail qui fut placé au fond d'une gorge de montagne perdue et démontra que même les rêves les plus fous peuvent être réalisés si on y croit assez fort.

À cette longue ligne de chemin de fer s'en ajouta par la suite d'autres, aussi longues, dont la construction s'était avérée au départ tout aussi téméraire. De sorte que dès 1900, 30,000 kilomètres de

voies ferrées sillonnaient le Canada, qui possédait déjà plus de rails par habitant qu'aucun autre pays au monde, et quatre importants réseaux. :

Le Grand Trunk Railway, construit en 1850, partait de Montréal et se rendait jusqu'à la frontière du Michigan à Sarnia en Ontario, d'où il empruntait le chemin de fer américain pour atteindre les ports de Chicago et de Portland dans le Maine. Une autre des ses lignes passait par Halifax et Saint-Jean au Nouveau Brunswick. En 1882 ce réseau s'annexa la ligne américaine, Great Western, desservit le sud de l'Ontario et établit une liaison avec Niagara Falls et les chemins de fer américains.

Sept ans plus tard il acquit le Central Vermon et se rendit jusqu'à New London d'où il desservait la ville de New York. Le Grand Trunk participa grandement à l'édification du Canada. Il amena la construction en 1860 du Pont Victoria et permit à Montréal d'accéder aux marchés des États-Unis et de devenir la capitale industrielle et commerciale du Canada.

l'Intercolonial, ce réseau, terminé en 1876, appartenait au gouvernement. Il reliait les provinces maritimes au centre du Canada. Ce chemin de fer partait de Moncton, longeait la côte ouest du Nouveau Brunswick et se faufilait le long de la péninsule gaspésienne et de la rive du Saint-Laurent jusqu'à Rivière- Du-Loup.

Le Canadian Pacific. Ce grand réseau, achevé en 1885, relia d'abord Montréal à Vancouver, et plus tard à Saint-Jean au Nouveau Brunswick en passant par le Maine.

Le Canadian Northen, terminé au Manitoba en 1894. Il ne possédait d'abord que 2 locomotives, 2 voitures voyageurs d'oc-casion et 50 wagons de marchandises. Ce fut le premier chemin de fer à avoir

pour propriétaires des Canadiens: William Makenzie et Donald Mann, deux jeunes ontariens. Les propriétaires d'entreprises ferroviaires avaient toujours été, jusque-là, des Américains ou des Britanniques.

Au début du siècle ces quatre grands réseaux ferroviaires parcouraient le pays d'Est en Ouest. L'avenir des chemins de fer semblait bien prometteur. Jamais depuis l'intérêt des gens à leur égard n'atteignit un tel enthousiasme.

*Les quatre grands réseaux ferroviaires au Canada
au début du siècle:*

1. *Le Grand Trunk Railway (Québec et l'Ontario)*
2. *L'Intercolonial (maritimes)*
3. *Le Canadian Pacific (L'Ouest)*
4. *le Canadian Northern (L'Ouest)*

Le réseau moderne du chemin de fer national, le CN, a commencé, lui, avec la première ligne publique du pays : *Le Cham-plain and St. Lawrence Railroad*, construit près de Montréal en 1836.

Mais c'est seulement en 1923 que le *Canadien-National* prit sa forme définitive pour devenir l'une des premières sociétés d'État du Canada. Il est alors un assemblage de quelques-uns de ces premiers réseaux qui avaient vu le jour entre 1850 et 1880, dont *le Grand Trunk*, qui avait refusé en 1880 de construire le chemin de fer vers l'Ouest réclamé par le gouvernement. Ce qui avait entraîné la création de sa compagnie rivale: *le Pacifique Canadien*, lequel avait entrepris le premier la folle aventure de construire une grande route de fer entre Montréal et Vancouver.

Le Grand Trunk devait cependant construire sa propre route vers l'Ouest quelques années plus tard et elle appartiendrait donc par la suite au *Canadien -National*.

Et les Américains?

Trois mois seulement après l'inauguration en Angleterre de la ligne de Liverpool-Manchester, on inaugura en Caroline du Sud, une section de voie ferrée qui fut la première en Amérique du Nord, et la deuxième dans le monde, à être actionnée entièrement à la vapeur. En 1833, cette ligne était déjà plus longue que n'importe quelle autre ligne de ce temps. Surtout elle était la première à accéder à des régions nouvelles.

Au début, les Américains achetèrent leurs locomotives en Angleterre. Mais L'Amérique ne tarda pas à fabriquer son propre matériel, comprenant des locomotives, des wagons pour voyageurs et pour marchandises. Dès 1835, sur les 1574 kilomètres de voies ferrées dans le monde, les États-Unis en possédaient 1290.

Les locomotives américaines étaient munies à l'avant d'un phare au pétrole. Comme la voie ferrée franchissait des régions désertes, il fallait éclairer la voie la nuit pour y discerner les obstacles : les arbres tombés, les roches ou les animaux sauvages. La voie pouvait aussi être rompue par suite de gel, d'inondation ou endommagée par le passage d'un train précédent. Les incendies de forêt étaient aussi une menace. Un chasse-pierres en avant de la locomotive écartait les petits obstacles, et rejetait les petits animaux étendus sur la voie, sans faire dérailler le train. Les Américains munirent bientôt leurs locomotives de boggies. C'est à-dire d'un groupe de quatre roues suspendues qui pouvaient pivoter. Ce fut si efficace qu'ils en équipè-

rent les tenders, les voitures de voyageurs et les wagons de marchandises.

La guerre de Sécession de 1861 à 1865, utilisa les chemins de fer américains. Pour la première fois il était possible de rassembler rapidement des troupes par le rail. Des approvisionnements de toutes sortes pouvaient être expédiés aux différents terminus. Aussi, il y eut souvent des attaques pour détruire les voies ferrées et leurs dépôts. Un pont pour les trains fut détruit entre Washington et la Virginie.

L'Angleterre, elle, était un pays déjà très peuplé et les chemins de fer y furent utilisés pour établir la communication et le commerce entre des villes déjà existantes. Tandis qu'en Amérique du Nord le pays était encore très peu développé, aussi les chemins de fer servirent surtout de voies de pénétration à travers le vaste continent. Les voies ferrées y précédaient la civilisation. Pour les construire il fallut le plus souvent défricher le pays pour y amener les matériaux. La réalisation en fut extrêmement plus difficile.

Un chemin de fer privé

Les trois hommes qui fondèrent la compagnie du *Pacifique Canadien*, à laquelle fut confiée la tâche de construire le grand chemin de fer vers l'Ouest du pays, étaient: Jim Hill, Donald Smith, et Georges Stephen.

Jim Hill

Jim Hill était un homme qui rêvait de construire des chemins de fer partout. D'origine moitié écossaise, moitié irlandaise, il était né au Canada dans une cabane de bois rond en Ontario. Grand lecteur, il s'intéressait à la science, à l'art, à la géologie aussi bien qu'aux finances. À dix huit ans il partit pour les États-Unis. Pendant huit ans il y occupa divers emplois, tout en continuant de s'instruire. Quand il décida de se lancer en affaires, il avait acquis assez de connaissances pour y réussir.

Jim Hill commença d'abord par vendre du bois pour les chaudières des locomotives. Puis, il comprit que le charbon allait remplacer le bois et il s'intéressa aussitôt au charbon. Quand on découvrit les grands dépôts de charbon de l'Iowa aux États-Unis, il se dépêcha d'acquérir 2300 acres de ces terrains, et devint l'un des plus importants marchands de charbon. Jeune, il avait souhaité devenir médecin, mais il s'était fait crever un oeil par une flèche en jouant aux Indiens et avait dû renoncer. En lisant la biographie de Napoléon il fut si impressionné par ce personnage qu'il se construisit comme lui un manoir, le remplit d'œuvres d'art, et décida de suivre la trace de son héros non pas en conquérant des pays, mais des chemins de fer !

Il commença par acquérir quelques tronçons de chemins de fer abandonnés, dont les propriétaires avaient fait faillite. Il voyait déjà ces tronçons, comme le noyau d'un immense chemin de fer transcontinental. Il savait que s'il achetait en plus les cinq cent milles de rails du *Saint Paul and Pacific*, considéré comme un train fantôme parce que ses rails ne menaient nulle part, il deviendrait propriétaire de deux millions d'âcres de la terre la plus fertile du Mid-West américain. Il étudiait déjà les plans de ce chemin de fer jusqu'au dernier crampon. Il le connaissait mieux que ceux qui le possédaient. Il en parlait tellement qu'il ennuyait tout le monde. Mais il lui fallait de l'argent...

Donald Smith

Pendant ce temps, l'homme politique, Donald Smith, à Ottawa, partageait la même conviction que Jim Hill. C'était un homme qui voyait les choses venir dix ans avant tout le monde. Déjà, il prévoyait la disparition prochaine du bison et il gardait des bisons dans son corral. Tout comme Hill, il entrevoyait le déclin du transport maritime, même s'il en semblait à tout le monde autrement. Tout comme il avait vu venir la fin du commerce des fourrures.

Il suffit que Smith entre en rapport avec Norman Kittson, représentant de la compagnie de la Baie d'Hudson, et président de la compagnie de navigation, qui tenait le monopole de la navigation fluviale, et Jim Hill, pour que surgisse l'idée de la formation d'une nouvelle compagnie pour acheter le chemin de fer américain en faillite et le compléter jusqu'à la frontière canadienne. Mais il manquait encore l'argent... Sauf que, Donald A. Smith avait pour cousin George Stephen : président de la banque de Montréal.

Georges Stephen

Georges Stephen était connu comme l'un des hommes les plus intelligents du monde financier canadien. C'était un homme timide, qui ne tenait pas à passer à l'histoire. Pour cela, il détruisait tous ses dossiers. Il détestait les journaux, le téléphone, et la politique. Il était inquiet, téméraire, loyal, rancunier, et têtu jusqu'à l'intolérance. Il était devenu riche en achetant en Angleterre du coton et de la laine, qu'il avait expédiés au Canada avant que les restrictions de guerre ne fassent monter les prix. Il se laissa convaincre par Smith et Hill de devenir leur associé. Ils étaient tous les trois durs en affaires, prêts à assumer des risques, et par-dessus tout, ils étaient tous les trois convaincus que l'homme est fait pour travailler, - et cela jour et nuit !

L'amour du travail des Écossais explique leur dominance chez les pionniers du Canada. Les Irlandais et les Anglais étaient plus nombreux, mais c'était les Écossais qui dirigeaient le commerce, les finances, l'éducation...et le gouvernement !

Ce sont les Écossais qui ont contribué en plus grand nombre à la construction du chemin de fer : MacDonald, Mackenzie, Fleming, Grant, Stephen, Smith, Kennedy, Hill (moitié écossais), hommes qui avaient tous appris jeunes les maximes : ne gaspille pas et tu ne manqueras de rien... couché tôt, levé matin... ne lève pas le nez sur le boulot...

Georges Stephen avait trouvé son premier emploi grâce à une de ces maximes apprises : « Si tu trouves une épingle, ramasse-la. » S'étant fait refuser un emploi chez un drapier, avant de ressortir il se pencha pour ramasser une épingle par terre, qu'il épinglea au revers de son veston. Le contremaître vit son geste, le rappela, et l'engagea comme assistant.

Devenu drapier, dans ses temps libres il se mit à étudier à fond le système bancaire. C'est ainsi qu'il arriva au sommet du monde financier. En plus d'être directeur de la Banque de Montréal, il était actionnaire de plusieurs compagnies, dont l'une fabriquait : du matériel roulant de chemin de fer...

Il ne resta plus à ces trois hommes qu'à rencontrer le banquier de New-York : John S. Kennedy, écossais également, qui représentait les propriétaires du chemin de fer convoité. Ce dernier s'associa au trois hommes pour acquérir le petit chemin de fer inachevé américain de Saint-Paul dans le Minnesota, qu'ils parachevèrent avec tellement de succès, qu'ils allaient se trouver en tête pour obtenir le contrat de la construction du grand chemin de fer canadien. La compagnie du *Pacifique Canadien* allait bientôt naître...

La compagnie du chemin de fer *Pacifique Canadien* fut officiellement fondée un après-midi d'hiver, dans un bureau près du Carré Dominion, à Montréal, le 17 février 1881. Pendant le demi-siècle qui suivit, cette société domina à elle seule tout le pays à l'ouest d'Ottawa. Son sigle : **CPR** faisait partie du vocabulaire courant. Aucune autre compagnie à part la compagnie de la Baie d'Hudson n'a eu sur le pays une aussi grande influence

Le contrat fut signé le 21 octobre. C'était le document le plus important depuis l'Acte de l'Amérique-britannique-du-Nord. Et l'un des plus importants de tous les temps. Il marquait la naissance d'un immense Canada. Le chemin de fer allait se frayer un passage à travers les plaines, affronter la barrière des montagnes et dévoiler tout au long de sa route de fer les vastes espaces à coloniser

Les tracés

En 1869 l'ingénieur, Sandford Fleming, présenta au gouvernement son projet de chemin de fer vers le Pacifique, et se re-trouva ingénieur en chef du Pacifique Canadien. En 1872, il partit en expédition le long de la piste projetée pour son chemin de fer. Il était accompagné de George Monroe Grant, un pasteur-écrivain.

Sur le bateau à vapeur, qu'ils utilisèrent pour traverser les Grands Lacs, ils rencontrèrent John Macoun, un professeur d'histoire naturelle. Le professeur était en vacances et souhaitait découvrir de nouvelles plantes sauvages. Il décida donc de se joindre à eux dans leur voyage à travers la forêt, les pics, et les montagnes, vers le Pacifique.

Les trois hommes s'engagèrent dans les Rocheuses où les arpentiers de Fleming étaient déjà au travail. Les trois hommes avaient si hâte d'apercevoir la prairie, qui avait émerveillé tant d'explorateurs avant eux, que leur chariot ayant été bloqué par l'orage, ils continuèrent à pied à travers une pluie épaisse pour la découvrir plus vite. Mais quand ils l'atteignirent, ils étaient si fatigués qu'ils s'endormirent sans la regarder...

Une fois reposé, le botaniste Macoun, fou de joie, put y découvrir trente-deux espèces de nouvelles plantes ! Tandis que le pasteur-écrivain nota: *Nous regardâmes et nous vîmes une mer verte, tachetée de jaune, de rouge, de lilas et de blanc. Aucun d'entre nous n'avait vu la prairie auparavant, tout comme on ne peut pas imaginer l'océan si on ne l'a jamais vu, on ne peut imaginer la prairie avant de l'avoir vue.*

À Winnipeg un troisième homme se joignit à eux et devint le photographe de l'expédition : Charles Horetzky

Ils poursuivirent leur voyage, tantôt à travers de vastes plaines couvertes de tournesols, d'asters, de marguerites et de verges d'or, tantôt contre de terribles orages de grêle qui effrayaient leurs chevaux et brisaient leur chariot.

À Edmonton Fleming se sépara de Horetzky et Macoun, en leur recommandant d'aller vers le nord. Ils pourraient franchir les montagnes, leur dit-il, par la Rivière Peace pour atteindre la côte. Tandis que lui et Grant tenteraient de traverser la Yellow Head Pass pour rejoindre les équipes d'arpenteurs.

Hélas ! le photographe et le professeur ne suivirent pas le parcours indiqué par Fleming. Ils entreprirent alors un terrifiant voyage de plus de 250 kilomètres à travers les montagnes par un froid de 26 degrés sous zéro.

Chargés de leurs provisions et de leur équipement, ils franchirent des lacs et des rivières aux glaces à moitié gelées. Épuisés, ils n'arrêtaient pas de se disputer, s'accusant l'un l'autre des pires intentions. Dès qu'ils atteignirent la Colombie Britannique, ils se séparèrent. Horetzky continua vers l'ouest à travers un paysage encore jamais exploré. Macoun, lui, accompagné de deux guides indiens, se dirigea vers le sud. S'obstinant à ne pas chausser de raquettes, le botaniste marcha dans la neige jusqu'aux genoux tout le long du voyage. Il atteignit Victoria le 12 décembre et se rendit compte que ses vacances avaient sans doute été un peu trop prolongées : sa femme avait eu largement le temps de

donner naissance à leur enfant ! Fleming et ses compagnons parcoururent environ 8500 kilo-mètres en 103 jours, en bateau à vapeur, en diligence, en chariot, en canot, en chaloupe, en pirogue, à cheval... et à pied ! Ils campèrent soixante-deux fois dans la prairie, sur la berge des rivières, sur les rochers, dans la forêt, dans les marécages et en montagne. Ils étaient convaincus que le chemin de fer suivrait la route qu'ils empruntaient. Avec cette expédition, Fleming crut avoir fourni la preuve que son projet de construction d'un chemin de fer à travers ces montagnes était réalisable.

Les arpenteurs

La vie des arpenteurs du Pacifique Canadien était très dure. Ils étaient isolés du reste du monde. Sans nouvelles de leurs familles. De plus, ils n'étaient presque pas payés. Ils vivaient au milieu des Indiens dont ils ignoraient les coutumes. Un jour l'un d'entre eux faillit se retrouver marié à une Indienne. Il était entré dans une tente d'Indiens et s'était assis sur une peau d'ours près d'une jeune indienne. Ce qui, selon les rites des Indiens, était une demande en mariage. Il dut offrir l'alliance, qu'il portait au doigt, au père pour réussir à faire oublier le mariage.

Les arpenteurs dormaient dans la vase ou dans les bancs de neige, souffraient de scorbut et d'épuisement. Ils n'en continuaient pas moins d'avancer. Ils escaladèrent des montagnes, traversèrent des lacs et des rivières qu'on ne retrouvait sur aucune carte. Pendant dix ans ils poursuivirent leur travail, hiver comme été, dans la plaine et dans les montagnes. S'en suivit une confusion de tracés, qui les faisaient se dresser les uns contre les autres pour faire triompher leur choix.

En 1870, Sandford Fleming avait le choix entre douze tracés et sept ports d'arrivée différents ! Six passes étaient en exploration. Les équipes d'arpenteurs cartographièrent près de 20,000 kilomètres de territoire pouce par pouce.

Quand les bûcherons avaient défriché la piste, les arpenteurs plantaient des jalons, calculaient l'angle de chaque courbe et mesuraient, à l'oeil, les espaces qu'on ne pouvait pas jalonner. Ils déterminaient les altitudes et les inscrivaient sur des points de repères à courts intervalles. En 1877 il y avait plus de 25,000 de ces points de repères et pas moins de 600,000 jalons éparpillés à travers les montagnes jusqu'au Pacifique.

Bien qu'il était très difficile de recruter des hommes capables de supporter ces pénibles conditions de travail, ceux qu'on réussissait à convaincre revenaient d'année en année. C'était des hommes rudes et courageux, - et qui buvaient tout ce qu'ils pouvaient trouver. Ils se stimulaient en chantant la chanson de l'équipe d'arpentage du Pacifique Canadien :

*Who long and wish for home,
 The thought of whom each lone heart cheereth
 As'mid these North-west wilds we roam
 Yet still each one performs his duty
 And gaily sings:
 Tra, la, la, la, la, la, la, la, la, la, la,
 Hurra! The jolly C.P.S.
 They're at home upon Supérieur's shore,
 Hurra! we'll drink to them success,
 And a safe return once more.*

Les privations que subissaient ces hommes étaient inhumaines. parfois ils furent réduits à manger des pétales de rose, - arrosées d'eau marécageuse. Ou encore ils devaient interrompre leur tra-vail pour ramasser des bleuets, - seule nourriture. Pendant l'hiver de 1871-72, quatre-vingt-six d'entre eux moururent de froid, de faim, et de surmenage.

Même s'il entrevoyait déjà le tracé futur de son chemin de fer, Fleming continuait d'examiner d'autres possibilités. Il envoyait constamment des équipes explorer de nouveaux territoires, qui n'avaient pas encore été cartographiés, et où les hommes marchaient sans points de repaire. Ils campaient à des températures allant jusqu'à moins quarante-cinq celcius. Parfois les glaces des rivières cédaient sous leurs pas et ils se retrouvaient tout trempés dans ce froid. Ou bien encore, trébuchant de fatigue ils roulaient au fond d'un canyon. Ou bien la neige, entraînée par une avalanche, les abandonnait en équilibre sur une étroite corniche avec un abîme qui s'ouvrait devant eux. Leurs chiens mouraient gelés. Ils en venaient à éprouver des hallucinations. Une de ces équipes, franchit plus de 3000 kilomètres, dont 1500 en raquettes. Leurs chiens étant morts, ils durent porter leurs bagages sur une distance de plus de 500 kilomètres. Ils vinrent près du désespoir, mais ils atteignirent leur destination...

Les arpenteurs ne risquaient pas ainsi leur vie pour l'argent, ni même pour l'aventure. Car c'était bien plus terrible que de grimper l'Everest ! Ce qui les motivait c'était le désir de voir leur nom immortalisé. Leur nom attribué à une montagne, à une Passe, à une rivière. Enfin, être de ceux qui auraient déterminé le tracé du grand chemin de fer.

Parmi tous ces arpenteurs, Walter Moberly, l'adjoint de Fleming, était celui qui était le plus convaincu d'avoir trouvé l'unique tracé possible du chemin de fer. Et il détestait tous ceux qui le contredisaient ! Il avait découvert sa *Passe de l'Aigle* en observant les aigles suivre les courants de l'air et emprunter cette brèche entre les montagnes. Il était si convaincu que le chemin de fer passerait par-là, qu'il écrivit au couteau sur un arbre: ***Voici la passe du chemin de fer.***

Pour faire cette découverte, il vécut huit mois dans les montagnes de la Colombie Britannique avec des guides indiens, en se nourrissant seulement de graisse de bacon. Il descendit les rivières dans des canoës d'écorce rapiécés, se traîna au flanc des montagnes, accroché à la bride de son cheval. Il parcourut, en plein hiver, 650 kilomètres en raquettes. Il traversa les terrifiants pics des Selkirk couverts de glace. Il manqua d'être enseveli par une avalanche. Mais il avait - selon lui - trouvé le meilleur tracé !

Pourtant, Stanford Fleming - non convaincu - lui fit abandonner ses travaux d'arpentage. Cependant, vingt-ans plus tard, le dernier crampon de la voie du Pacifique-Canadien allait être planté à l'endroit exact où Moberly avait gravé sur l'arbre que le chemin de fer passerait là !

Sandford Fleming qui mit en route la construction du Pacifique-Canadien, était écossais. C'est lui qui dessina le premier timbre poste canadien : le castor d'un pence. Il construisit l'Intercolonial, le chemin de fer qui reliait les provinces maritimes au centre du Canada, élaborait la table des fuseaux horaires, planifia l'installation d'un câble transpacifique, et occupa le poste d'ambassadeur à Hawaï. Il eut même le temps d'écrire un recueil de courtes prières

à l'intention de la ménagère occupée. Il fut nommé chancelier de l'université Queen's, et fit en plus le tour du monde. Il pouvait chasser un ours avec un parapluie ou dérouler ses couvertures dans deux pieds de neige pour dormir. Jeune homme il avait copié deux maximes qui inspirèrent toute sa vie: « tu aimes la vie? alors ne perds pas de temps, car c'est de cela que la vie est faite » « le renard qui dort n'attrape pas de poules... on dormira assez dans la tombe.»

Sandford Fleming, déjà ingénieur du chemin de fer *Intercolonial*, avait accepté à contrecœur et sans salaire supplémentaire la lourde tâche d'ingénieur du Pacifique Canadien. Après avoir terminé la construction de *l'Intercolonial* en 1876, il dut oublier ses belles maximes pour suivre l'avis de ses médecins: se résigner à un repos complet de deux ans. Marcus Smith le remplaça pendant ces deux ans à la direction des travaux en Colombie Britannique.

Marcus Smith avait été arpenteur toute sa vie. Comme la majorité des arpenteurs, il aimait l'alcool. Un baril le suivait partout, qu'il disait rempli de jus de citron, (à cause de la prohibition), mais c'était du whisky pur. Intolérant, il ne supportait chez personne l'incompétence. Même pas la fatigue, ni la faiblesse humaine. Et il était aussi exigeant pour lui que pour les autres. Il avait soixante ans et travaillait encore jusqu'à la nuit, gravissant les rochers et pataugeant dans les eaux glacées. Un jour, en traversant un marécage son cheval s'enlisa et il roula dans un marais. Trop affaibli pour remonter à cheval, il rampa jusqu'à ce que des Indiens le trouvent et prennent soin de lui.

Il n'en continua pas moins son exploration. À pied, avec six Indiens, il longea les flancs abrupts des falaises, se débattant pendant des heures pour avancer de quelques verges. Pour contourner un tor-

rent il dût franchir la crête d'un glacier sur ses genoux et ses mains sur une distance de plus de vingt-cinq kilomètres. Avec ses hommes, il mit sept heures à construire un pont suspendu pour pouvoir traverser un canyon. Et, sans hésiter, il le franchit le premier en rampant sur cette structure fragile et branlante au-dessus d'un torrent. Après s'être reposé, il passa encore six heures à escalader à quatre pattes un fouillis de racines, d'arbres morts, et d'amoncellements de roc, avant de rejoindre son campement. Il était épuisé, se demandant toujours si on trouverait jamais un passage praticable vers le Pacifique. Mais ce n'était pas un homme à accepter la défaite !

La construction

Avant la construction du chemin de fer, les chariots constituaient le seul moyen de transport pour traverser les territoires du Nord-Ouest. Ces chariots formaient des convois aussi long qu'un train et creusaient sur leur passage de profondes ornières dans le sol. Si profondes, que les chariots avaient tendance à s'écarter de la trace précédente. C'est pourquoi les pistes des prairies avaient souvent la largeur de vingt chariots.

La plus populaire des pistes, la Carlton, serpentait sur une distance d'environ 800 kilomètres de Fort Garry à la Bellow Pas dans les Rocheuses. On s'attendait à ce que le chemin de fer suive ce tracé. Il n'en fut rien pour le Pacifique Canadien, mais plus tard le Canadien National allait l'emprunter.



début de construction

On commença la construction du Pacifique Canadien section par section. À mesure que les fonds augmentaient on construisait de nouvelles sections. Souvent ces sections ne se rejoignaient pas entre elles. Les difficultés étaient si énormes qu'on mit sept ans à construire une section de seulement 700 kilomètres.

Les constructeurs du chemin de fer avaient à traverser des terres rebutantes : roc, forêts d'épinettes noires, marécages, et terrain de sables mouvants perfidement recouverts de végétation, d'immenses lits de mousse de dix kilomètres de diamètre dans lesquels disparut un train entier chargé de rails, Il fallut construire de nombreux pontages, lourds assemblages de billots, sur parfois trois cent mètres de distance, avant de placer la voie ferrée. Des lacs qui, à première vue paraissaient peu profond, dissimulaient des fonds marécageux qui exigeaient des tonnes de terre de remplissage. Les rampes de graviers, pourtant construites bien au-dessus du niveau de l'eau, y étaient soudain englouties et disparaissaient sous l'eau.

Dans l'un de ces marécages on enfonça des piliers à 16 mètres de profondeur. Quand on crut avoir réussi à y construire la voie, on constata que les rails bougeaient, quand un train passait dessus, et faisaient casser les crampons. C'est alors que l'ingénieur, Michael Haney, inventa un moyen de consolider les rails avec des chevalets.

Inventif, mais casse-cou L'ingénieur irlandais, Michael Haney, connut toutes sortes d'accidents étonnants. Mais s'en tira. Un jour il se blessa en tombant de cheval. Un autre jour il s'accrocha dans un fil attaché aux rails et un train lui passa sur les orteils. Un autre jour, sa locomotive dérailla et roula par-dessus un remblai de vingt pieds, une vapeur bouillante s'échappaient des décombres, il s'en sortit sans le moindre mal. Une autre fois comme il se levait pour boire un verre d'eau, sa locomotive s'engagea dans une courbe, il

perdit l'équilibre et fut projeté sur le roc. On le crut mort. Il s'en tira avec une égratignure au front



Canyon Creek Bridge-musée de Kelowna catalogue 10655

Puis, les constructeurs reléguèrent à l'oubli tout le travail de dix ans des arpenteurs en montagne et découvrirent un tracé plus court pour terminer le chemin de fer. C'est le major Rodgers, arpenteur excentrique, qui, chargé de trouver une brèche dans le rempart des montagnes, découvrit la passe du cheval qui rue (Kicking Horse), ignorée jusque-là. Par ce tracé, le chemin de fer estimé à 3200 kilomètres de longueur au départ, serait raccourci de 300 kilomètres. Mais il serait situé à 500 mètres plus haut dans les montagnes !

L'escalier d'or

La pente de la Kicking Horse était un sentier terrifiant, tout en zigzags, que les arpenteurs avaient baptisé l'escalier d'or. D'à peine

deux pieds, parfois moins, de large. Il était taillé dans la falaise à plusieurs centaines de pieds au-dessus d'une rivière écumante. Les hommes fermaient les yeux et se tenaient à la queue de leur cheval pour franchir les passages les plus terrifiants.

Un arpenteur connut la peur de sa vie quand son cheval y marcha sur un nid de guêpes. Un jour deux hommes, avec chacun un cheval, venaient en sens inverse. Comme il leur était impossible de faire demi-tour, ils durent pousser l'un des deux chevaux en bas de la falaise. Fleming, son fils, et Grant, la parcoururent aussi.

Le major Rodgers, l'homme qui découvrit la Kicking Horse était diplômé de l'université de Yale. Mais on lui aurait plutôt accordé un diplôme pour sa connaissance des jurons, ce qui lui valait le surnom d'évêque. Ses yeux étaient perçants et bleus comme la glace. Ses deux longs favoris s'élançaient en pointe à presque un pied de son visage. Il avait reçu des décorations militaires lors de la rébellion des Sioux en 1861, et acquies une réputation de pionnier des chemins de fer comme ingénieur aux États-Unis. Il chiquait constamment. Il prétendait que le tabac, presque seul, assurait sa subsistance, que trop de nourriture nuisait à l'activité mentale. Il remplissait un mouchoir d'haricots, y plaçait un morceau de bacon et partait à l'aventure, en traitant tous ceux qui ne se nourrissaient pas aussi peu que lui, de: gourmets efféminés.

Son ambition était de voir son nom inscrit dans l'Histoire. Pour y arriver, il avait trouvé le chemin le plus court pour traverser les Rocheuses ! Plusieurs passes avaient été explorées dans ces montagnes, mais personne encore n'avait pu trouver une ouverture dans les Selkirk. Le Canadien Pacifique avait promis de remettre cinq mille dollars à l'homme qui trouverait une passe capable de raccourcir de deux cent cinquante kilomètres le chemin de fer. De plus, il donnerait le nom du découvreur à la passe. Rogers se mo-

quait de l'argent (il encadra le chèque plutôt que de l'encaisser) mais pas de donner son nom à la passe.

Attention! ça saute...

Quand ils n'avaient pas à poser des rails sur des marécages, les constructeurs du chemin de fer devaient faire sauter le roc des Rocheuses. La dynamite, brevetée en 1867, était peu utilisée encore. On se servait surtout de nitroglycérine. Cet explosif, plus puissant que la dynamite, était infiniment plus dangereux. On l'utilisait malgré tout abondamment. On coulait l'explosif dans les trous de forage et on l'amorçait avec un fusible. Les résultats étaient souvent désastreux. Des bidons de nitroglycérine traînaient partout défiant toutes les règles de sécurité. Des équipes entières furent tuées par les explosions qui s'ensuivaient

La nitroglycérine était encore plus dangereuse quand elle était gelée, la moindre secousse alors pouvait la faire exploser. Aussi, on la gardait dans l'eau chaude à une température aussi constante que possible. Les pistes, trop cahoteuses, empêchaient de la transporter par chariots, les hommes la transportaient sur leur dos dans des bidons de fer blanc. Ces porteurs, métis ou ouvriers irlandais, la manipulaient sans précautions. On vit un jour un homme réparer une fuite dans un bidon de nitroglycérine en la colmatant de boue avec son couteau, - alors que la moindre friction pouvait tout faire sauter !

Souvent les porteurs déposaient leur bidon par terre et quelques gouttes de liquide s'y répandaient. Un jour un homme amena boire son cheval à l'un de ces endroits. Le cheval toucha de son fer une flaque de nitroglycérine. Du coup l'explosion tua le cheval et l'homme.

Dans un seul tronçon de quatre-vingt kilomètres, trente hommes périrent victime de la manipulation imprudente de la nitro-glycérine. On voyait de longs convois de porteurs irlandais descendre joyeusement les collines avec leur bidon de nitroglycérine, insouciant du danger qu'ils couraient.

*Le silence des morts dans les canyons sombres, fantômes prisonniers
du vertige des falaises pourchassent jour et nuit de longs serpents de fer...*

Paule Doyon

Les poseurs de rails

La construction du chemin de fer se fit par étapes. Les arpenteurs établissaient le tracé, plaçaient des jalons pour marquer l'emplacement. Des ouvriers venaient ensuite construire la rampe et la préparaient à recevoir les rails. C'était un travail long et ardu.



photo Wayside press ltd Vernon / Kelowna

On devait dégager un large espace à travers la forêt, parfois creuser des tunnels à travers les montagnes ou construire des galeries au flanc des falaises. C'est ensuite qu'arrivaient, les poseurs de rails. Dans les prairies, ces travaux furent dirigés par un Américain de Chicago, Van Horne, qui avait acquis une haute réputation dans l'administration des chemins de fer américains.

On décrit Van Horne comme un géant, gros mangeur, fumeur, joueur de carte imbattable. Et doté d'une volonté à toute épreuve. C'est sous son autorité que le Canadian Pacifique connut sa fabuleuse expansion vers l'Ouest.

C'était un homme polyvalent qui connaissait les cours, les ateliers de réparation. Il gérait les budgets, imaginait des systèmes d'horaires, déchiffraient les messages télégraphiques, conduisait les locomotives, et même dessinait les gares de chemin de fer !



William Cornelius Van Horne

Il avait déjà rencontré le major Rodgers, qui avait découvert la Passe du cheval qui rue, et décidé que le CPR se rendrait à la côte du Pacifique par le plus court chemin. Van Horne avait convaincu les directeurs du Pacifique Canadien qu'il était capable de poser 8000 kilomètres de voie ferrée durant le seul été 1882.

La compagnie était pressée de terminer le chemin de fer car le commerce transcontinental - la soie par exemple - déciderait de la survie du CPR. Ce fut donc lui, Van Horne, qui dirigea l'équipe des poseurs de rails dans les prairies.

Après que les niveleurs, à l'aide d'immenses niveleuses tirées par des attelages de chevaux, avaient élevé la rampe du chemin de fer assez haut au-dessus du sol et creusé des fossés de 6 mètres de profondeur de chaque côté pour protéger les rails des neiges de l'hiver, les poseurs de rails de Van Horne entraient en action. À partir de Winnipeg, ils allongèrent la voie sur une distance de 1600 kilomètres jusqu'aux montagnes. Les poseurs de rails travaillèrent tout l'été avec une précision de mouvement d'horlogerie.



poseurs de rails

Des wagons de pension logeaient les équipes et avançaient avec les travaux, afin que les hommes ne perdent pas d'énergie, ni de temps, à se rendre de leur dortoir au travail. Les trains de provisions partaient de Winnipeg et déchargeaient leur marchandise dans des cours aménagées tous les 160 km le long de la ligne. De ces cours on acheminait ensuite le matériel vers les lieux de la construction. À mesure que les travaux progressaient les cours avançaient elles aussi. Chaque jour 65 wagons arrivaient d'une de ces cours d'approvisionnement avec l'équipement ferroviaire nécessaire pour la journée. Ils apportaient le nombre exact de rails, de traverses, de crampons, d'éclissages et de poteaux télégraphiques nécessaires pour la journée.

L'équipe de poseurs de rails était formée de 300 hommes, - aidés de soixante-dix chevaux. Tous ces hommes travaillaient à la chaîne. Les uns déchargeaient les traverses des wagons. Certains les dispersaient tout au long de la voie. D'autres les plaçaient en travers de la rampe à la distance convenue. Une draine à bras chargée de rails, d'éclissages et de crampons suivait. Six hommes marchaient de chaque côté et laissaient tomber chaque rail à sa place. Deux autres en fixaient l'alignement exact. Venaient par derrière quatre autres hommes avec les crampons, qu'ils plaçaient aux quatre coins du rail. Quatre autres vissaient les éclissages. Quatre autres, avec des becs-de-corbin, soulevaient les traverses pendant qu'on enfonçait les crampons. D'autres hommes suivaient avec des marteaux pour solidifier les rails. Chaque homme ayant son vis-à-vis de l'autre côté de la voie. Et tous travaillaient au même rythme.



photo Wayside press ltd Vernon / Kelowna

Sitôt qu'un train de chantier avait fini de décharger son équipement, il reculait dans la voie d'évitement la plus près, et un autre s'approchait. On ne perdait jamais de temps. Les équipes du télégraphe suivaient les poseurs de rails et travaillaient avec une telle rapidité, qu'une heure après la pose des derniers rails de la journée, le bout de la ligne était raccordé par télégraphe à Winnipeg.

Les performances des poseurs de rails dans les prairies étaient impressionnantes. Une équipe de poseurs de rails réussit à étendre 6km et demie de rails en une seule journée. Une autre brisa ce record et en posa 8km. L'année suivant le record fut encore brisé par une équipe qui réussit à poser 10km en une journée. 8,400 coups de marteau par homme !

Les opérations s'étendaient sur des centaines de kilomètres à travers la plaine. En avant, les arpenteurs, les niveleurs et les constructeurs de ponts continuaient de travailler. Les constructeurs de ponts travaillaient aussi la nuit, car les poseurs de rails les suivaient de près. Les ponts arrivaient à demi construits de Winnipeg ou du Minnesota. Ils étaient déchargés de nuit pour ne pas nuire aux travaux du jour. Et au matin les ponts apparaissaient déjà tout construits. Vingt-quatre heures plus tard les rails étaient posés et les trains y roulaient.

La rapidité avec laquelle le chemin de fer poussait à travers la plaine étonnait tout le monde. On disait que les rails avançaient aussi vite que les chariots à bœufs des colons qui suivaient à côté de la voie. Quand les antilopes et les autres animaux en migration revinrent à l'automne, ils furent affolés par le nouveau paysage. La voie ferrée et les poteaux télégraphiques les terrifiaient. Rassemblés par centaines du côté nord, ils n'osaient pas traverser. Plus jamais les

troupeaux d'antilopes et de bisons rôdèrent librement dans la prairie...

Les rails du Pacifique Canadien :
1050km traverseraient les arêtes du Bouclier précambrien
1450km la prairie
725km en montagnes.

Le chemin de fer brisait les sentiers tracés par les milliers de bisons. Les oiseaux sauvages s'envolaient affolés par le bruit. Ce pays ne serait plus jamais silencieux. Pendant tout l'été l'air fut rempli de l'écho de la masse sur les crampons, des halètements des locomotives, des jurons des milliers d'hommes et de la chanson commune des ouvriers: *Drill, Ye Tarriers, Drill.*

Durant tout l'été, à une vitesse record, ils avaient poussé la voie ferrée à travers la prairie vers le double mur des montagnes, sans savoir comment ils allaient le franchir. Car le Major Rodgers, qui avait découvert la passe du cheval qui rue (Kicking Horse) n'était pas encore certain qu'il s'agissait vraiment du meilleur chemin pour la voie ferrée. Aussi, fallut-il l'explorer une dernière fois avant de prendre une décision.

Onderdonk

La carte de l'Ouest du Canada illustre l'histoire de la construction du chemin de fer. Presque tous les hommes importants, reliés à sa construction, y ont leur nom accolé à une ville, une rue, une gare, un pic ou une Passe. Van Horne a droit à une chaîne de montagnes. Mais Andrew Onderdonk, qui a construit la plus difficile section du

chemin de fer, entre la Passe de l'Aigle et Port Moody, n'a inscrit son nom nulle part.

C'était un homme modeste. Il avait pourtant construit la digue de San-Francisco, certaines sections du canal de Trent Vallez, et les premiers tunnels du métro de New-York. Il était si modeste, qu'on ne le connaissait que sous le nom de A.O. Mais quand il parcourait la ligne, les ouvriers le saluaient respectueusement. C'était un homme réservé et élégant. Toujours aussi élégamment vêtu au cœur de la forêt qu'à New-York.

Onderdonk était différent de tous les autres entrepreneurs. La plupart d'entre eux étaient des immigrants qui avaient d'abord été pauvres, et avaient réussi en déployant beaucoup d'efforts, Lui venait d'une vieille famille riche de New-York où on comptait des évêques, des médecins, des diplomates. Il avait reçu une solide éducation, était diplômé en génie du Troy Institutes of Technologie. Il bénéficiait d'une grosse fortune. Le ministre des transports en avait assez des entrepreneurs pauvres. C'est pourquoi il l'avait choisi.

Au moment où débutait la construction du chemin de fer dans les prairies, les moutons d'Onderdonk, comme on appelait ses hommes, travaillaient depuis plus d'un an sans avoir posé un seul kilomètre de rails. Ils avaient mis dix-huit mois à percer quatre tunnels dans le roc à la dynamite.

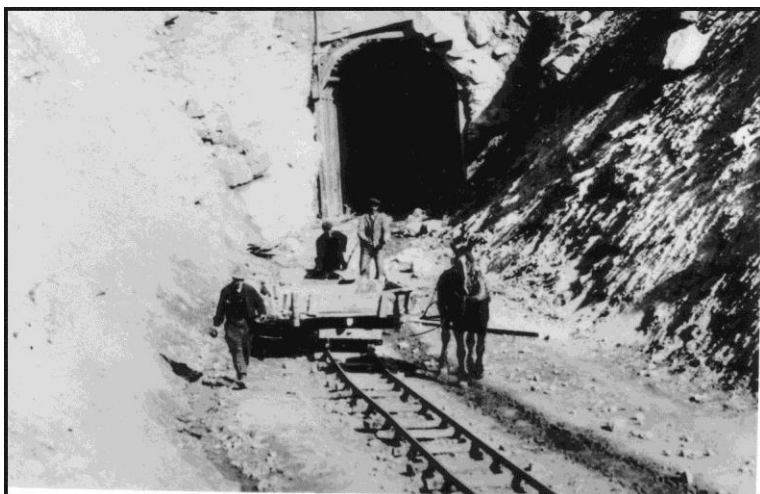


photo musée de Kélowna

Et il leur en restait vingt-trois autres à creuser. Ils utilisaient de grosses foreuses à air comprimé et avançaient à peine plus d'un mètre par jour. Les montagnes étaient sillonnées de gorges profondes. Ils eurent à y construire plus de six cent ponts et chevalets. Au cours des dynamitages les arbres déchiquetés roulaient dans les canyons, des blocs de granit volaient dans les airs, des pans entiers de montagnes glissaient dans la rivière. Les hommes, suspendus aux parois des montagnes à des hauteurs vertigineuses, foraient des trous de dynamitage le long des murs de roc. Ils grimpaient et descendaient ces falaises à l'aide d'échelles attachées à des cordes. Aussitôt la dynamite amorcée, ils devaient redescendre très rapidement pour ne pas être tués par l'explosion.

Même les ingénieurs prenaient leurs mesures suspendus aux parois des montagnes. Ils travaillaient tous pieds nus afin d'avoir meilleure

prise sur le roc. Si une explosion se déclenchait prématurément : c'était la mort !

Constamment des hommes se faisaient blesser ou tuer. D'énormes pierres dévalaient parfois des tunnels. Les détonations provoquaient des avalanches et des glissements de boue. Un jour un glissement de boue entraîna sur son passage toute une section de forêt de chênes et un cimetière indien dans la rivière.

Six mois après le début des travaux dans la section d'Onderdonk, on agrandit l'hôpital de Yale pour recevoir les victimes d'accidents...



photo archives de la Colombie Britannique

Et les Chinois?

Quand Onderdonk arriva en Colombie Britannique, il n'y avait encore que trente-cinq mille citoyens blancs, alors qu'il aurait à engager plus de dix mille hommes ! Les gens étaient contre l'importation de Chinois. Mais A.O, leur promit d'accorder la préférence aux Blancs et de n'engager qu'en derniers recours des Indiens et des Chinois.

Mais il y avait déjà 3000 chinois dans la province, prêts à travailler à des salaires bien inférieurs à ceux des Blancs. Onderdonk avait à gérer un budget serré. Et les Chinois travaillaient pour un dollar par jour, n'exigeaient pas de campements confortables, étaient même prêts à construire leur propre abri et à porter sur leur dos tout ce qu'ils possédaient. On pouvait faire déménager, en moins de 24 heures, deux mille Chinois sur une distance de 40km et les remettre immédiatement au travail. Une semaine était exigée pour la même opération avec des ouvriers blancs. Il n'est donc pas étonnant qu'Onderdonk, malgré sa promesse, ait engagé des Chinois.

Un premier contingent de Chinois était arrivé en 1880, un second en 1881. Ils venaient des chantiers de chemin de fer des États-Unis. Puis, deux voiliers ramenèrent de Hong-Kong deux autres milliers de coolies. Ils arrivèrent après un long et dur voyage d'hiver. Et en 1882, ce fut dix navires qui arrivèrent. Six mille Chinois débarquèrent ! La moyenne de leur salaire en Chine était de sept cent par jour. À un dollar par jour ici, il n'était pas surprenant de les voir venir au Canada en si grand nombre.

La compagnie divisait les Chinois en équipes de trente ouvriers, plus un cuisinier, un assistant cuisinier, et un gérant pour régler les sommes dues à chacun. Un contremaître blanc dirigeait chaque équipe. Ce contremaître devait pouvoir s'entendre avec les Chinois,

ou s'attendre au pire ! Qu'il empêche l'un d'eux de faire un feu le long de la voie pour y faire chauffer le thé, et ils refusaient tous de travailler !

Un contremaître provoqua une bataille en essayant de congédier deux Chinois. Il se vit attaqué par tous les autres, qui s'en prirent même à l'inspecteur blanc, au pointeur, et à un cheminot.

Un Blanc ayant été blessé par eux avec une pelle, les travailleurs blancs s'armèrent pour attaquer les Chinois à leur tour. Ils en battirent plusieurs si durement que l'un en mourut.

Les Chinois n'étaient pas engagés un par un, mais par groupes. À l'aide d'agents qui représentaient les six compagnies de Kwang Tung. Chaque Chinois devait verser deux et demi pour cent de son salaire à sa compagnie, en plus du prix de son passage d'environ quarante dollars. De son côté sa compagnie s'engageait à assurer son bien-être en Amérique du Nord !!!

Pour le coolie ces six compagnies représentaient les seuls moyens de venir au Canada. Les Chinois respectaient leur contrat. Il suffisait qu'on leur assure que leurs griefs seraient examinés pour qu'ils retournent paisiblement au travail. Mais s'ils se considéraient bafoués, ils n'étaient plus du tout dociles. Que par erreur on leur soutire un seul sous horaire de moins, la guerre éclatait !

Un jour, qu'une explosion avait causé la mort de l'un des leurs, ils partirent tous après le contremaître qui les avait avisés trop tard de l'explosion. Le contremaître dut plonger dans la rivière pour leur échapper. Plusieurs Chinois plongèrent à sa poursuite tandis que les autres sur la rive le bombardaient de pierres. Un chinois tira même deux coups de fusils. Un entrepreneur alla rescaper le contremaître

avec une chaloupe à travers la volée de pierres. Ils ramèrent pendant trois kilomètres, suivi sur la rive par une foule de Chinois en furie.

Les accidents mortels semblaient aussi se produire plus souvent chez les ouvriers chinois que dans les groupes blancs. Un journal de l'été 1880, en donne une idée:

Dans un seul mois:

13 août- un Chinois tué par une pierre qui tombe.

19 août - un Chinois écrasé par un billot.

4 septembre - un Chinois écrasé par un éboulis.

7 septembre - un Chinois se noie.

11 septembre - un Chinois suffoque dans un affaissement de terrain.

Et pourtant le 9 septembre, un autre journal publie: qu'il n'y a pas eu de morts depuis le 15 juin ! On ne comptait pas les Chinois.

Les Chinois refusaient de travailler en présence d'un cadavre. C'était pour eux un mauvais augure. Un jour l'un d'eux tomba de la falaise et son corps s'affaissa en bas sur les rochers. Il était impossible d'aller chercher le cadavre. Deux mille Chinois s'assirent par terre, refusant de travailler. Comme il ne pouvait pas laisser ces Chinois immobiles jusqu'à ce que le cadavre se désagrège, le contremaître accepta l'offre d'un Indien de le débar-rasser du cadavre pour dix dollars. Le soir, on entendit une explosion dans la gorge. Quand le contremaître revint le cadavre avait disparu et les Chinois étaient de retour au travail. L'Indien avait fait sauter le cadavre à la dynamite.

Les Chinois se nourrissaient mal, un grand nombre mourait de scorbut. Et personne n'essayait de leur venir en aide. Quand ils mourraient, il n'y avait pas d'enquête. Deux cent d'entre eux mouru-

rent dès la première année. Les hivers canadiens étaient trop durs pour eux. La plupart devenaient incapables de travailler dès novembre et ceux qui s'y efforçaient souffraient terriblement du froid, déjà enveloppés dans leur cache nez.

Quand les entrepreneurs n'en avaient plus besoins, les Chinois étaient congédiés. On les voyait chercher leur nourriture dans les déchets des bars, tenter de survivre de peine et de misère dans les agglomérations qui longeaient la voie ferrée.

Les Chinois venaient au Canada pour améliorer leur sort... mais ce ne fut pas souvent le cas. Ils recevaient environ vingt-cinq dollars par mois et n'étaient pas payés pendant les trois mois d'hiver durant lequel le travail cessait. Il leur restait à peine quarante dollars au bout de l'année. Et c'était le montant de leur dette de voyage envers la compagnie de navigation.

En 1891 plus de cinq mille chinois n'avaient pas assez d'argent pour retourner chez eux après la fin des travaux. Certains, cependant, purent retourner en Chine et revinrent plus tard au Canada pour s'établir en permanence en Colombie Britannique.

Le développement de l'Ouest

Une fois les rails du chemin de fer posés, il restait à installer tous les équipements nécessaires à son fonctionnement : des gares, des voies de garage, des châteaux d'eau, des plaques tour-nantes. Plus tard, on allait raccorder à ce tronç principal, des embranchements pour desservir les agglomérations voisines. Le chemin de fer ressemblerait alors à un arbre de plus de 4,000 km de long, dont les branches serpentaient à travers tout l'Ouest du pays.



photo Vancouver Public Library

Le CPR favorisa le développement de plus de 800 villages le long de sa ligne dans les provinces des prairies. C'était la route ouverte vers les montagnes et les paysages les plus spectaculaires en Amérique du Nord.

Dans les prairies la construction du chemin de fer prit seulement quinze mois. À mesure que la voie ferrée s'approchait des montagnes de nouvelles villes surgissaient. Plus de 2000 colons partaient de Winnipeg chaque semaine à bord des trains et le CPR les transportait toujours plus à l'ouest. Des immigrants arrivèrent en masse comme futurs colons.

Il y eut des bouleversements. La ruée vers l'or du Klondike. Le soulèvement des Indiens qui exigeaient des compensations pour la perte de leurs terres. La révolte de Louis Riel. Sa défaite entraînée par le chemin de fer qui permit de transporter des soldats pour la répression.

Dans les Rocheuses, où il tombait en hiver une moyenne de quatorze mètres de neige, la construction avançait plus lentement. On y rencontrait des bancs de glace de quinze mètres d'épaisseur. D'un certain endroit on pouvait apercevoir 42 glaciers dont l'immense ILLECILLEWAET, qui fut pendant cinquante ans la plus importante attraction touristique canadienne.

C'est à travers une jungle de glaciers que les constructeurs construisirent le chemin de fer. Les avalanches y étaient terrifiantes. La neige se détachait du sommet des montagnes, dévalait les pentes, arrachant les arbres sur son passage et produisant des cyclones encore plus effrayants que les avalanches. Un jour une de ces rafales souleva un homme de terre et le fit tournoyer si rapidement dans les airs que quand il retomba au sol tous ses os étaient brisés. Une autre rafale fit dérailler huit wagons de fret. Le blizzard y soufflait parfois trois semaines d'affilée. Pendant l'hiver 1885-86, des sections entières de la voie furent emportées par les avalanches.

Dans les montagnes le chemin de fer empruntait des tracés vertigineux. La voie ferrée traversait et retraversait huit fois la Kicking Horse sur de hauts chevalets baptisés chevalets en saute-relles, parce que leurs piliers imitaient les pattes des sauterelles.

En un endroit, pour éviter d'avoir à creuser encore un tunnel, on donna à la ligne une inclinaison si verticale que souvent les trains s'y emballaient et tombaient dans la rivière d'une hauteur de plus de 100 mètres. Ce n'est que des années plus tard, en 1910, que le CPR décida de percer un tunnel en spirale de huit kilomètres dans les montagnes, qui devint le plus long tunnel à double voie du continent. Dix mille hommes mirent deux ans à le creuser.

Les torrents qui coulaient du sommet des glaciers creusaient de profonds sillons dans le roc. Pour traverser ces ravins, il fallut construire des ponts en bois, si hauts et si longs, qu'ils ont peu d'équivalents dans le monde.

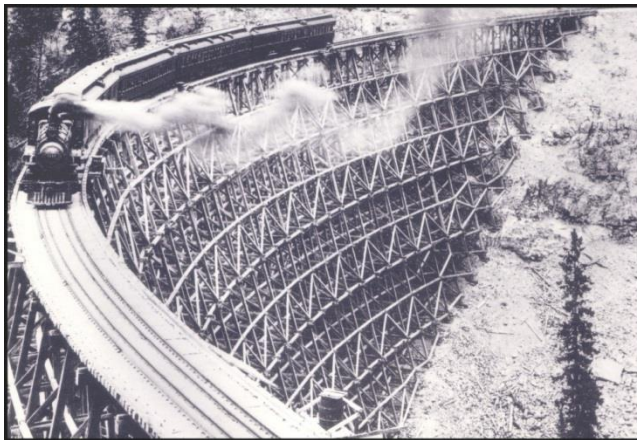


photo Wayside press ltd Vernon / Kelowna

De l'autre côté de la Rodgers Passe, la voie ferrée fut construite en zigzag, revenant plusieurs fois sur ses pas, franchissant ainsi 14 kilomètres pour arriver à un pallier pourtant situé à seulement 6 kilomètres. Plus tard les touristes allaient descendre cette rampe vertigineuse, refaire la même route que le major Rodgers et son neveu Albert avait empruntée lors d'un second voyage d'exploration en 1881, et qu'un Van Horne affamé avait péniblement remontée en 1884. Mais peu de ces touristes, bien assis dans leur wagon, en admirant ces tunnels et ces piliers de ponts d'allumettes, songeraient aux milliers d'hommes qui sont morts en construisant ce chemin de fer



L'Heure du chemin de fer

Le chemin de fer transcontinental conduisit à une notion unique du temps. Jusque-là chaque ville ou village dans le monde avait fonctionné selon sa propre heure. À mesure que le chemin de fer s'étendait à travers le continent l'ajustement continu des montres

devenait de plus en plus fastidieux. Chaque compagnie de chemin de fer avait sa propre version de l'heure exacte, basée sur l'heure de la ville où elle avait son siège, ce qui créait de la confusion dans les horaires. Aussi les chemins de fer constituèrent-ils leur propre système de calcul du temps, en instituant *l'heure du chemin de fer*.

Le premier janvier 1885 on adopta à Greenwich ce système universel de mesure du temps. C'est surtout à Stanford Flemming qu'on doit cette réforme. Dès 1876, il avait préparé un mémoire à ce sujet. Aussi, le Canadian Institut le reconnut comme étant l'homme qui avait été à l'origine du mouvement pour la réforme du calcul du temps et de l'institution du Jour universel

Le dernier crampon !

Le 6 novembre 1885 au matin un dernier train plein de rails arriva à Eagle Pass. Le train transportait aussi des passagers désireux de voir poser les derniers rails. Les hommes commencent à poser les rails à six heures du matin. À neuf heures ils s'appêtèrent à poser les deux derniers. Ils les mesurèrent pour les couper. On paria sur leur longueur exacte. Puis, on invita le Major Rodgers à les couper. Ensuite on posa l'un des deux rails et on y planta les crampons.



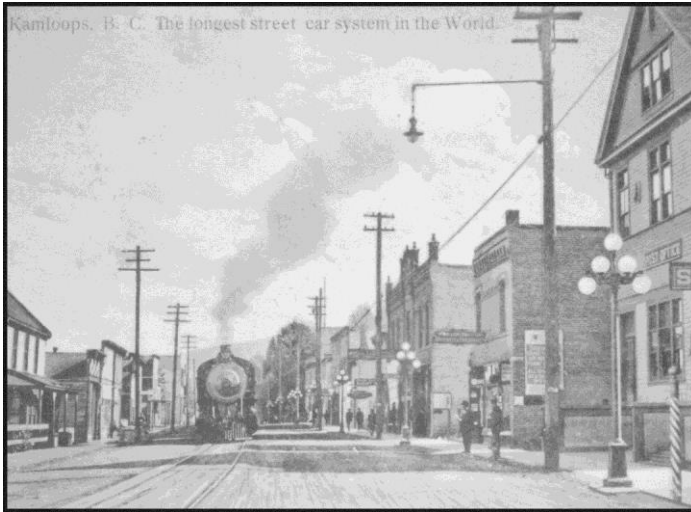
photo Wayside press ltd Vernon / Kelowna

On attendit ensuite l'arrivée des dignitaires pour placer le dernier. Onderdonk arriva dans son wagon privé tiré par une petite locomotive à la bouilloire de cuivre poli, à la cheminée taillée en diamant. Elle portait le numéro 148. Les dignitaires en descendirent, s'approchèrent du Major Rodgers qui tenait le levier sous le dernier rail. L'honneur de planter le dernier crampon revint au plus vieux des quatre directeurs du Pacifique Canadien présents: Donald A. Smith.

Les ouvriers, comme les dignitaires, entouraient Smith. Au premier coup de marteau il courba le crampon. Le chef de train l'arracha et lui en remit un autre. Cette fois Smith frappa correctement le crampon et l'enfonça au milieu d'un silence total. Puis s'éleva une rumeur où les cris joyeux des hommes se mêlaient au sifflement de la locomotive. Van Horne se tenait debout, les mains dans ses poches, près de Fleming. On lui réclama un discours.

- Tout ce que je peux dire c'est que le travail dans tous ses aspects a été bien fait, fit-il.

Ensuite chacun essaya de s'approprier en souvenir un morceau de traverse ou de fer tombé du rail scié. Puis, le sifflet de la locomotive se fit de nouveau entendre et le chef de train cria : **En voiture, en route vers le Pacifique !**



Kamloops début du siècle où fut posé le dernier crampon.
photo Wayside press ltd Vernon / Kelowna

C'était la première fois qu'un chef de train prononçait ces mots. Les dignitaires montèrent à bord et le petit train se mit en marche, roula sur les nouveaux rails, écrasa le dernier crampon, descendit la longue rampe de la montagne et disparut dans la sombre gorge de la Fraser en route vers le Pacifique...

La simplicité de la cérémonie de la pose du dernier crampon, la présence des ouvriers à côté des dignitaires sur la photo qu'on y prit, l'absence de discours, porta plus tard des témoins à essayer d'en embellir le souvenir en prétendant que ce dernier crampon était en or... Le gouvernement général avait bien fait faire pour l'occasion un crampon, non pas en or, mais en argent. Cependant, Van Horne, de son ton brutal, avait déclaré: que ce dernier crampon serait en fer ! pareil à tous ceux qu'ils avaient plantés jusque-là, entre Montréal et Vancouver ! ...et que tous ceux qui assisteraient à la cérémonie auraient à payer leur passage...

C'est neuf jours après la pose du dernier crampon du chemin de fer Canadien Pacifique que Louis Riel fut pendu à Régina.

*"Autour de moi les faisceaux des triages...
et les bruits terribles des trains dans mon corps " Paule Doyon*

La folie du rail

Au grand chemin de fer du Pacifique Canadien dans l'Ouest du pays, s'ajouta celui du Canadian Northern dont la construction avait commencé en 1884 au Manitoba. Le succès des récoltes de blé dans les Prairies avait amené les fermiers à étendre la culture des céréales au-delà de la ligne du Pacifique Canadien. Le Canadian Northern traversait donc les petites localités du Manitoba et de la Saskatchewan, qui n'étaient pas desservies par le Pacifique Canadien. Mais ces deux chemins de fer ne suffirent bientôt plus au transport des céréales vers les marchés du monde.

En 1903, Sir Wilfrid Laurier proposa donc de construire un autre réseau ferroviaire transcontinental, qui permettrait également de défricher de nouvelles terres pour les Canadiens contraints par le chômage d'aller travailler aux États-Unis.

Le Grand Trunk Railway

Déjà, le Grand Trunk, qui possédait le tiers des voies ferrées canadiennes dans l'Est, devait recourir au Pacifique Canadien pour son transport dans l'Ouest.

Aussi, son directeur général Charles Melville Hays, approuva avec joie ce projet du gouvernement. Cet autre grand chemin de fer allait partir de North Bay, en Ontario, passer par le nord-ouest de cette province, traverser les Prairies, les Rocheuses, pour atteindre le port de Prince Rupert situé 800 km plus près de l'Orient que Vancouver,

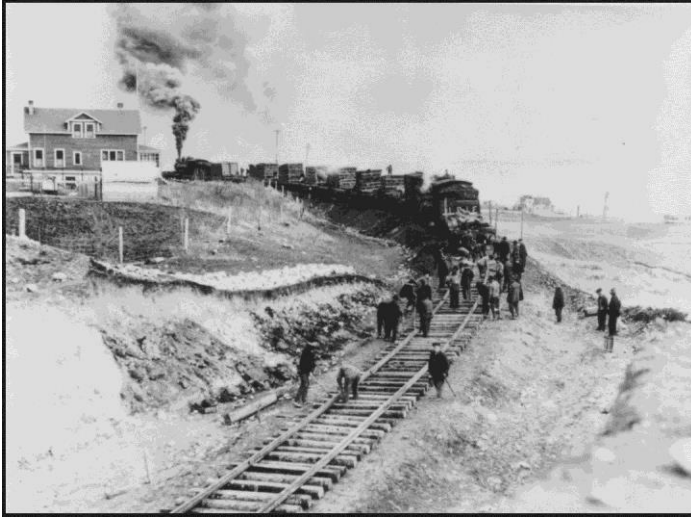
qui était le port d'arrivée du Pacifique Canadien. Hays se proposait d'acheter ensuite des navires pour concurrencer la flotte du Canadien Pacifique dans le commerce avec L'Orient.



premiers trains de fruits en Colombie Britannique
photo musée de Kélowna

En septembre 1905, Sir Wilfrid Laurier inaugura la construction de ce chemin de fer à Thunder Bay en Ontario. Ce serait le plus grand projet ferroviaire du temps. Le plan de ce chemin de fer rivalisait avec le grand Transsibérien construit en Russie et avec le chemin de fer du Cap au Caire, qui relie les deux extrémités du continent africain.

Encore une fois les journaux du temps qualifiait ce projet d'aberrant ! D'autant plus que le Canadian Northern Railway, déjà établi dans l'Ouest, poursuivait lui-même la construction de son réseau pour en faire lui aussi un chemin de fer transcontinental



construction de la voie ferrée à Penticton B.C en 1913
photo musée de Kélowna

Durant l'été 1908 vingt milles hommes travaillent au National Transcontinental-Grand Trunk Pacific. Des milliers d'autres au Canadian Northern, qui essaie de construire lui aussi une grande route nationale. Venir à bout des montagnes est difficile ! Le Pacifique Canadien l'a appris des années auparavant...



Premier train de passagers arrivant à Penticton B.C 13 mai 1915
Photo musée de Kelowna

Le Canadian Northern Railway

En 1911, Le Canadian Northern s'étendait du lac Supérieur à Edmonton. Ce réseau ferroviaire donna naissance à cinq cent localités. Il desservait la moitié des silos des Prairies. Il acquit par la suite 2400 km de voies ferrées dans l'Est du Canada, 560 km en Nouvelle-Écosse, 960 km au Québec et 1040 km en Ontario, puis obtint du gouvernement fédéral les fonds pour construire ses 1600 km de voies ferrées à travers les régions sauvages qui séparent Port Arthur du centre de l'Ontario.

Plus tard, En 1926 et 1930, le CN permit à quatre cent familles et à des milliers d'ouvriers agricoles de venir au pays. Un grand nombre d'entre elles se sont installées au nord de la Saskatchewan. Le CN aida aussi huit cent cinquante canadiens à s'établir en Abitibi

ou au Nouveau Brunswick, et cent cinquante autres dans l'Ouest du pays : des Polonais, des Ukrainiens, des Allemands, qui se sont souvent regroupés, selon leur nationalité, dans une même région.

Un wagon logeait plus de cinquante personnes, qui devaient fournir leur propre literie pour les couchettes, qui se transformaient le jour en sièges. Elles devaient aussi apporter leur nourriture, qu'elles faisaient cuire sur le poêle dont chaque wagon était équipé. Les plus fortunés pouvaient choisir des voitures-touristes au confort légèrement supérieur. Les immigrants constituèrent alors, 85 % de la clientèle des chemins de fer.

En 1912, les rails du Canadian Northern se rendent jusqu'à la petite gare Moreau dans l'est de Montréal et commencent à envahir le centre ville, siège du Grand Trunk et du Canadien Pacifique. Puis, Le Canadian Northern creuse un tunnel de plus de 4 kilomètres à travers le mont Royal et y pose une double voie. Il s'agit du deuxième tunnel en importance au pays, le premier étant le tunnel Connaught, long de 8 kilomètres, construit par le Canadien Pacifique dans les Rocheuses. Il achète 14 acres de terrain pour construire une gare, à l'endroit où se trouve maintenant la gare Centrale de Montréal, et à l'extrémité nord il fonde la ville de Mont-Royal.

À cause de toutes ces réalisations, les deux propriétaires du Canadian Northern, Mackenzie et Mann, sont nommés chevaliers.

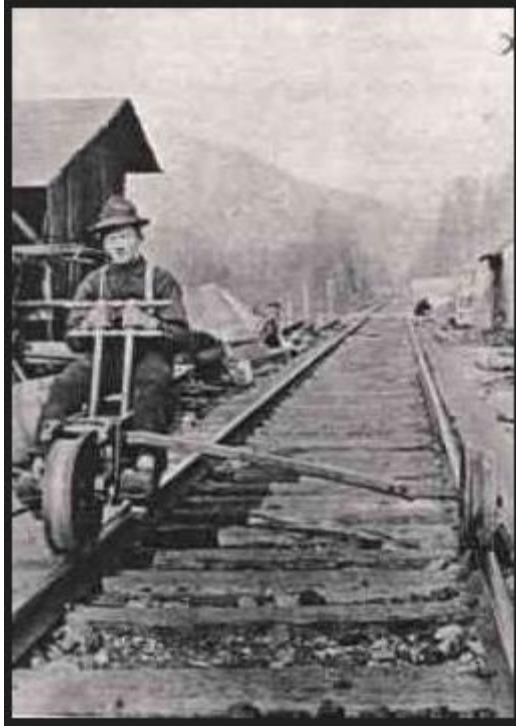
Le vent tourne

Le développement dans l'Ouest et la prospérité se poursuivirent jusqu'en 1912. Puis, l'inquiétude commença à poindre quand le Grand Trunk Pacific réalisa combien il en coûtait de construire un chemin de fer en montagnes ! La compagnie éprouvait des difficultés financières que l'aide du gouvernement ne suffisait pas à aplanir quand - pour comble de malheur - son président, Hays, mourut dans le naufrage du Titanic en 1912.

Puis, le boom du blé prit fin. L'argent se fit rare. Les immigrants aussi. Le trafic diminua. Partout les fonds manquaient. Le Canada se retrouvait en 1915 avec un peu plus d'un kilomètre de rail par 250 habitants. Même longueur que pour 400 habitants aux États-Unis, et 2000 habitants en Europe !

Le Canada avait construit trois chemins de fer transcontinentaux. Sur l'ensemble du réseau, 19300 kilomètres étaient ex-ploités par deux compagnies au bord de la faillite. Le Grand Trunk et le Canadian Northern devinrent incapables, de seulement verser les intérêts sur leurs dettes.

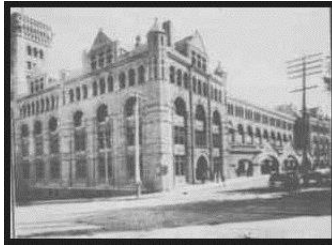
Pour sauver l'argent qu'il avait investi dans ces chemins de fer, le gouvernement du Canada décida de se constituer propriétaire du Canadian Northern et de quelques autres réseaux en difficulté. C'est au conseil d'administration du Canadian Northern que fut confiée l'administration des chemins de fer du gouvernement, qui furent réunis en 1918, sous l'appellation collective de chemins de fers nationaux du Canada.



cantonnier à la construction
du Grand Trunk Pacific 1914
photo archives de la Colombie Britannique

Le Canadian Northern dut remplacer le Northern de son nom par National. Mais cela ne changeait pas ses initiales : CNR (Canadian Northern Railway), qui ne deviendront CN qu'en 1960. Ensuite ce fut au tour du Grand Trunk Pacific de déclarer faillite et de passer sous la tutelle du gouvernement. Le Canadien National devenait l'un des deux plus grands chemins de fer au monde, l'autre étant le Transsibérien en Russie. Son concurrent, le Pacifique Canadien,

demeura toujours, lui, géré par des fonds privés. À eux deux, ils détenaient maintenant plus de 90% du réseau ferroviaire du pays, et devenaient deux concurrents féroces.



gare Windsor

La gare Windsor de Montréal, commencée à construire en 1887 par le Pacifique Canadien, fut inaugurée le premier février 1889. Sa construction coûta \$300, 000. À l'époque, c'était lequel, du Pacifique Canadien ou du Canadien National, qui construirait la plus somptueuse gare...

Bien que les deux compagnies rivales oublièrent parfois un court moment leur rivalité pour penser à se fusionner, ce projet échoua toujours. Le duel reprenait à chaque fois entre elles, et les poussait à étendre toujours plus leur propre réseau. Une coûteuse compétition, qui conduisit les deux compagnies à augmenter l'étendue des voies ferrées canadiennes de près d'un tiers en seulement 10 ans.

Mais les deux compagnies n'en créèrent pas moins ensemble, dans un de leur heureux moment de trêve, une ligne aérienne qui devint par la suite la Trans-Canada Air Lines et plus tard Air Canada: traçant ainsi les chemins plus légers de l'air.

Enfin, en 1977, le gouvernement Fédéral, sous Pierre Elliott Trudeau, décida de créer une nouvelle société : Via Rail Canada, qui assure depuis le transport des voyageurs à la grandeur du pays. Des ententes entre Le CN et le PC ayant permis de réunir en un seul réseau les anciens services voyageurs des lignes ferroviaires de ces deux compagnies. Depuis, la société Via Rail ne cesse d'innover, afin de convaincre de plus en plus de gens que le train est vraiment la façon la plus moderne et agréable de voyager...

Bibliographie :

Price, Paul, *Les trains à vapeur* Paris, Éditions du Fanal 1981, 60 p.

Collins, Jane, *Les trains à grande vitesse*, Paris, Éditions du Fanal, 1981, 61 p.

Lamming, Clive, *Les locomotives*, Paris, Éditions DE Vecchi.S.A. 1980, 158 p.

Bucknall, R. et Dumont, F., *Les trains*, Paris, Éditions Gamma. Et Montréal, Granger Frères, 1972, 46 p.

Mackay, Donald, *L'histoire du CN*, Montréal, les Éditions de l'Homme, 1992, 473 p.

Berton, Pierre, *Le grand défi* tome 1, 219 p.

Berton Pierre, *Un rêve insensé*, tome 2, 240 p. Montréal, Éditions du jour 1975.

J.B. Snell, *Premiers chemins de fer*, Paris, Éditions Hachette, 1966, 128 p.

Snell, J.B., *Premiers chemins de fer*, Paris, Éditions Hachette, 1966, 128 p.

***Les Machines*, Life, *Le monde des science*, 1963, 199 p.**

Boucher, Thomas, *Mauricie d'autrefois*, Canada, Éditions du Bien Public, 1952, 207 p.

Mackay, Donald, *L'histoire du CN*, Montréal, les Éditions de l'Homme, 1992, 473 p.

Wiesenthal, M., *La belle époque de l'Orient - Express*, Barcelone, éditions Géocolor, 1979, 96p.

Gosselin, Jean, *Portraits de cheminots*, les Éditions Mikadoo Enr., 1982, 179 p.

Publireportage sur le transport, La Presse, 20 juillet 1994.

Au fil du Rail, volume 29, numéro 1, janvier-février 1994.

Au fil du Rail, volume 29, numéro 7, septembre 1994.

Fernando Pessoa, *Poésies d'Alvaro de Campos*, Gallimard 1968. 268 p.

Cendrars, Blaise, *Poésies complètes 1912-1924*, Gallimard, 1967,

Remerciements

À mon mari, pour ses informations précieuses et ses anecdotes glanées à même sa longue expérience de serre-freins, de chef de train et de coordonnateur. À Denis Desjardins, pour la relation minutieuse d'une de ses journées de travail, pour m'avoir fait monter dans sa locomotive et fait visiter une cours de triage. Aux autorités du chemin de fer de Garneau pour m'avoir permis cette visite. Et à tous les autres cheminots rencontrés, qui m'ont prêté des livres de documentation ou des photos. Aussi à la compagnie *Wayside press* de m'avoir permis d'utiliser les photos de leurs cartes postales, de même qu'au musée de Kelowna en Colombie-Britannique de m'avoir fourni plusieurs photos utilisées dans ce livre.