

CONTINUITÉ

Le magazine du patrimoine au Québec

Numéro 140 Printemps 2014 9 \$

L'EMPREINTE DU TRAIN



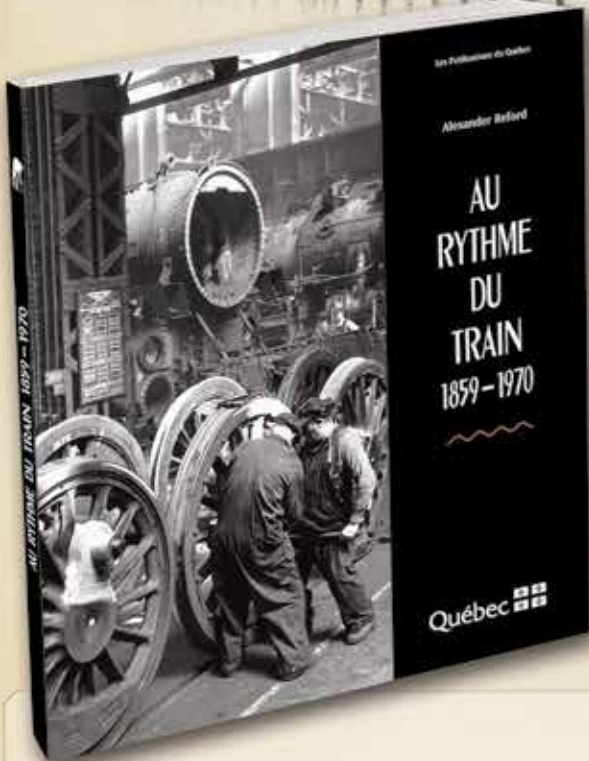
**ACTION
PATRIMOINE**

Architecture et paysages du Québec

SODEP service d'abonnement, C. P. 160, succ. place d'Armes, Montréal (Québec) H2Y 3E9 Poste-publications n° 0040010902



L'histoire à fond de train!



Au rythme du train 1859-1970

Alexander Reford

Un parcours en sept chapitres illustrant autant d'aspects particuliers de l'histoire ferroviaire du Québec, de son exploitation et de ses répercussions. Près de 160 photos, brillamment commentées par un des grands spécialistes du sujet.

29,95 \$



COLLECTION
AUX LIMITES DE LA MÉMOIRE

La mémoire du Québec en images

Une collection de 22 titres

- Aventures aériennes 1910-1960
- À la mode de chez nous 1860-1980
- Vivre Montréal 1920-1969
- Les malheurs d'une époque 1859-1979
- L'aventure de l'électricité 1880-1963
- Plaisirs gourmands 1885-1979
- Les années pieuses 1860-1970
- La mer nourricière 1890-1972
- Au pays de l'enfance 1861-1962
- Sur les traces des Amérindiens 1863-1960

- Policiers et pompiers en devoir 1851-1977
- Quartiers ouvriers d'autrefois 1850-1950
- Le Québec et la guerre 1860-1954
- Œuvres de femmes 1860-1961
- La vie rurale 1866-1953
- Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960
- Des jardins oubliés 1860-1960
- Les voies du passé 1870-1965
- Des forêts et des hommes 1880-1982
- Entre campagne et ville 1940-1950
- Aux limites de la mémoire 1900-1930





L'EMPREINTE DU TRAIN

Printemps 2014

Chroniques

Billet 5

Nouvelles 6

Une région 10

MRC de Coaticook



Lieu de légende 49

Le chat pétrifié



DOSSIER

L'empreinte du train 21

Pouvoir d'aiguillage
par Josiane Ouellet 22

Voie de développement
par Julie Martin 24

Tracel de Cap-Rouge
Œuvre sur chevalets
par Yolande Perron 27

Un patrimoine sur les rails
par Jean-Paul Viaud 30



Gares bien gardées
par Alain Gelly et Kate MacFarlane 34

Filer le train
par Louis-François Garceau 39

Véhiculer l'histoire
par Josiane Ouellet 44



Chroniques

Restauration 50

Monastère du Carmel
Léon de survivance

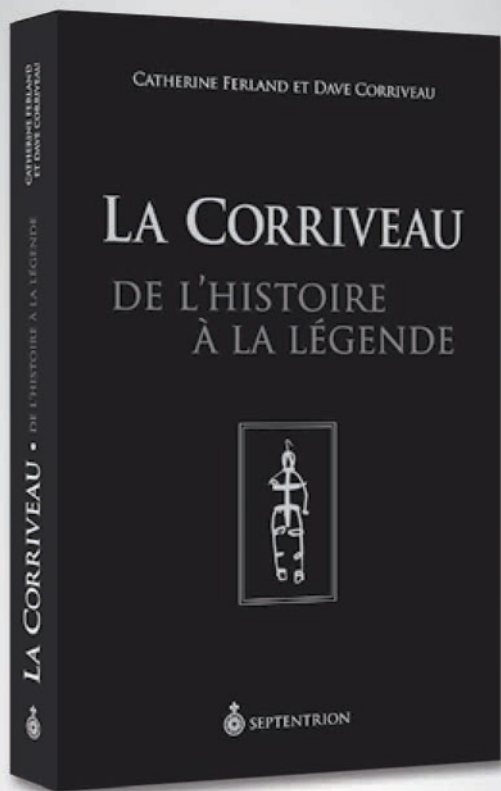


Publications 53

Point de mire 56

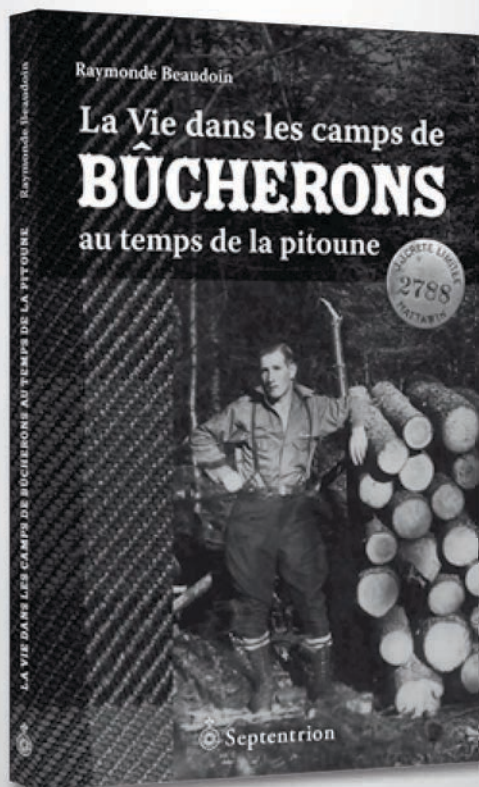


Photo: Perry Mastrovito



 **SEPTENTRION**.QC.CA
25 ans • 1988-2013

TOUJOURS LA RÉFÉRENCE EN HISTOIRE AU QUÉBEC



CONTINUITÉ

Ne manquez pas notre
prochain numéro sur

**un patrimoine
à cultiver**



Photo: Louise Tanguay, Les Jardins de Métiis

En kiosque en juin 2014

CONTINUITÉ

Le magazine *Continuité* est un trimestriel publié par les Éditions Continuité inc. Fondé en 1982 par le Conseil des monuments et sites du Québec (aujourd'hui Action patrimoine), *Continuité* bénéficie de l'appui d'Action patrimoine, du Conseil des arts et des lettres du Québec, du Service de la culture de la Ville de Québec et de la Fondation québécoise du patrimoine. Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.

Continuité est membre de la Société de développement des périodiques culturels québécois (SODEP) et il est répertorié dans Point de Repère, l'Index des périodiques canadiens et Hiscabeq.

Les anciens numéros de *Continuité* sont disponibles en ligne au erudit.org.

Abonnement (4 numéros par année)

36,79 \$ / 1 an • 68,99 \$ / 2 ans

Conseil d'administration: Clermont Bourget (président), Guy Drouin (vice-président), Frédéric Lépinay, Louise Mercier et Paul St-Laurent

Comité de rédaction: Clermont Bourget, Réal D'Amours, Marie-Josée Deschênes, Patrice Groulx, Pierre Lahoud, Louise Mercier et François Varin

Rédactrice en chef: Josiane Ouellet

Rédactrice-réviseur: Sophie Marcotte

Réviseur: Marie-Élaine Gadbois

Correctrice d'épreuves: Annie Paré

Graphiste: Lydie Colaye

Collaborateur: Richard Lapointe

Promotion et publicité: Renée Girard

Service des abonnements: SODEP

Comptabilité: Guillaume Daguét

Numérisation: Langis Clavet

Impression: LithoChic

Distribution postale: Les ateliers TAQ

Vente en kiosque: LMPI

Correspondance :

Éditions Continuité inc.

82, Grande Allée Ouest

Québec (Québec) G1R 2G6

Téléphone : 418 647-4525

Télécopieur : 418 647-6483

Courriel : continuite@magazinecontinuite.qc.ca

Site Web : magazinecontinuite.com

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

ISSN-0714-9476 / ISBN 978-2-922527-33-9

Toute reproduction ou adaptation interdite

sans l'autorisation de *Continuité*

Poste-publications n° 00440010902

Port payé à Québec

Date de parution : mars 2014

Les opinions exprimées n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les titres, chapeaux, sous-titres, intertitres, légendes et le choix des illustrations sont généralement de la rédaction. Le générique masculin est employé dans le seul souci d'alléger le texte.

Le magazine *Continuité* n'est pas responsable de la qualité des services offerts par les entreprises qui s'annoncent dans ses pages.

TICKET POUR L'HISTOIRE

L'été dernier, la tragédie de Lac-Mégantic a bouleversé le Québec. En plus des pertes humaines, un secteur historique a été détruit, et des trésors d'efforts se sont envolés en fumée.

Depuis des années, la communauté investissait dans la revitalisation de son centre-ville et la mise en valeur de son patrimoine. Même si les bâtiments disparus le sont pour de bon, on a envie de saluer ce travail et de dire aux municipalités qui ont toujours leur rue principale : Réalisez votre chance ! Prenez soin de votre héritage !

La catastrophe a attiré l'attention sur une autre question à forte résonance patrimoniale : le transport ferroviaire. D'aucuns se sont étonnés que le train passe au cœur du centre-ville. Pourtant, à l'instar de nombreuses villes québécoises, Lac-Mégantic s'est construite autour de la voie ferrée. Avant l'aménagement d'un tronçon reliant le village à Sherbrooke, en 1860, la région était pratiquement déserte. Puis, un quartier s'est formé autour de la compagnie de bois implantée près du chemin de fer (rues Dollard, Laval et Frontenac), et ainsi de suite...

Ce rajustement de perspective rappelle le rôle majeur qu'a joué le train dans le développement économique et social du pays. Avec lui, fini l'isolement ! Les produits, les gens, les messages circulent comme jamais auparavant. Les petits villages croissent; Montréal devient une métropole. Le rythme de la vie s'accélère. Bref, le train conduit le Québec à sa modernité et forge son identité.

Sans vouloir minimiser les conséquences dévastatrices du déraillement de l'été dernier, l'équipe de *Continuité* consacre le dossier de son numéro de printemps au patrimoine ferroviaire. Une belle occasion d'évoquer l'histoire du rail, mais surtout de découvrir diverses initiatives de conservation et de mise en valeur de ce précieux héritage. Lecteurs curieux, en voiture !



Josiane Ouellet



Photo: iSCAN

INSPECTION 2.0

Pour préserver adéquatement les infrastructures de notre patrimoine ferroviaire, il faut pouvoir se faire une idée claire de leur état. Les équipes de MVC Océan, MSi3D et iSCAN viennent d'élaborer une nouvelle approche dans la documentation des ponts et viaducs en contexte maritime. En 2012-2013, elles ont inspecté le pont du Canadien Pacifique, construit entre 1885 et 1887 puis agrandi en 1917, et situé à l'ouest du pont Mercier, à Montréal. La force du courant les a obligées à trouver une solution de rechange aux inspections conventionnelles avec plongeur. Les équipes ont utilisé des technologies de sonars 3D sous-marins et laser afin de documenter le

site. La combinaison des images 3D sous-marines et de celles captées au-dessus de l'eau a fourni un portrait précis et complet de la structure. Les composants en plan et en élévation ont été dimensionnés, et les déformations des piliers, analysées. Ces documents techniques ont permis aux professionnels en plongée, en maçonnerie et en ingénierie de finaliser leurs observations et leurs recommandations pour l'entretien de cette importante infrastructure ferroviaire.

Pratiques PATRIMONIALES reconnues

C'est fait! Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur le patrimoine culturel, une pratique a été désignée élément du patrimoine immatériel du Québec, le 28 janvier. Il s'agit du *katajjaniq*, un chant de gorge commun aux 14 communautés inuites québécoises. Ce jeu traditionnel a pu être reconnu parce qu'il est encore bien vivant et transmis par les aînés aux nouvelles générations. Deux semaines plus tard, le ministre de la Culture et des Communications, Maka Kotto, désignait également le canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent. D'abord utilitaire, cette pratique a donné naissance au métier de passeur avant de devenir un sport de compétition. Les connaissances et les savoir-faire qui y sont rattachés ont traversé les époques, de sorte qu'elle s'affirme encore aujourd'hui comme un trait distinctif de la culture québécoise. Info: patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

EXPANSION militaire

À l'occasion du 100^e anniversaire du Royal 22^e Régiment, le musée du corps de troupe déménage dans des locaux quatre fois plus grands, situés dans la casemate Est, à l'entrée de la Citadelle. Dès l'ouverture le 29 mai, la nouvelle exposition permanente *Je me souviens* dévoilera des artefacts jamais présentés au public. Les visiteurs découvriront l'histoire de la Citadelle et du seul régiment d'infanterie francophone de l'armée régulière canadienne, depuis la Première Guerre mondiale jusqu'aux missions en Afghanistan. Entrevues, vidéos d'archives et cartes de bataille interactives dynamiseront l'expérience. De plus, une salle «Honneur et mémoire» rendra hommage aux héros du régiment par l'intermédiaire de 300 ensembles de médailles, de photos et de biographies. Info : 418 694-2815 ou lacityadelle.qc.ca

Le RICHE sol de Montmagny



Photo: Ville de Montmagny

Montmagny fait partie des rares municipalités québécoises à avoir mis en place un programme d'archéologie. Depuis 2008, des archéologues mandatés par la Ville y réalisent des fouilles sur les bords du fleuve, là où était situé Pointe-à-la-Caille, un bourg déserté en 1771 en raison de l'érosion des berges. On a d'abord découvert des murs de fondation de l'ancien presbytère puis, sous celui-ci, les traces d'une maison plus ancienne encore. L'été dernier, les archéologues ont creusé à la maison Bélanger, dont une partie des fondations sont toujours visibles. Ils y ont mis au jour une pointe de baïonnette et une balle de plomb aplatie. Vestiges de la Conquête anglaise? Ça reste à voir... Une contre-expertise avance l'hypothèse que ces artefacts seraient en fait les restes d'une épée. Les professionnels ne sont pas seuls à avoir fait des découvertes intéressantes. Des citoyens résidant à plusieurs kilomètres du lieu des fouilles ont trouvé trois pointes de flèche et une gouge sur leur terrain. Les objets datent de 2400 à 5000 ans. Les résultats du dernier chantier seront rendus publics le 26 mars, à la mairie.

Métiers de RÉPERTOIRE

Depuis 2011, le Conseil des métiers d'art du Québec travaille à la constitution d'un répertoire des artisans professionnels des métiers d'art liés à l'architecture et au bâtiment. Cette démarche est sur le point de porter ses fruits. D'ici mai, une version préliminaire du répertoire devrait être rendue publique. On pourra consulter les fiches de quelque 140 artisans pratiquant les 17 métiers reconnus : vitrailliste, métallier d'art, doreur, mosaïste, plâtrier traditionnel, forgeron, tailleur de pierre, menuisier d'art, artiste verrier, ferronnier d'art, charpentier traditionnel, ébéniste, sculpteur, maçon traditionnel, staffeur-stucateur, peintre décorateur, fondeur d'art. Dans les prochains mois, le nombre de membres et de métiers reconnus devrait augmenter: les évaluations se poursuivent et les nouveaux membres sont bienvenus. Prévu pour l'automne, le répertoire électronique définitif permettra de faire des recherches en fonction de besoins précis (par exemple, un spécialiste de toits en bardeaux de cèdre).

Info: 418 694-0260, poste 4 ou france.girard@metiers-d-art.qc.ca

LÉGIFÉRER pour les cimetières

Au terme du colloque sur l'avenir des cimetières, tenu à Québec l'automne dernier par la Fédération Écomusée de l'Au-delà et la Société québécoise d'ethnologie, les participants se sont entendus sur une déclaration. Ils croient qu'une législation est nécessaire pour assurer l'avenir de ce patrimoine. Il faudrait, selon eux, encadrer la disposition des restes humains et des cendres, placer les cimetières en difficulté sous la responsabilité des municipalités (qui travailleraient à leur préservation de pair avec les propriétaires ou les gestionnaires), garantir aux différentes traditions ethnoreligieuses qu'elles pourront maintenir leurs rituels sur place et créer un fonds placé en fiducie pour la protection des cimetières et des ouvrages funéraires. Info: ecomusedelau-dela.net

EXPOSITIONS

IDENTITÉS autochtones

Pour réaliser sa nouvelle exposition permanente *C'est notre histoire. Premières Nations et Inuit au XXI^e siècle*, le Musée de la civilisation s'est mis à l'écoute des 11 nations autochtones qui habitent le Québec. Pendant plus de deux ans, une assemblée consultative constituée de représentants de chacune d'elles a aidé l'institution à cerner leurs particularités, leurs valeurs, leurs traditions, leurs similarités et leurs différences. Conjuguant traditions et réalité actuelle, l'expo s'organise autour de cinq thèmes: Ce que nous sommes aujourd'hui – La réserve, nos communautés; Nos racines; La grande tourmente – La colonisation; La décolonisation – La guérison; et De quoi rêve-t-on pour l'avenir. Dans une mise en scène contemporaine d'Yves Sioui Durand, plus de 400 objets (costumes de cérémonie, paniers décoratifs, wampums en perles de coquillages, rabaska, etc.) témoignent de l'identité des 11 nations. Info: 1 866 710-8031 ou mcq.org

Dix sites en PÉRIL



Photo: Jean-François Séguin

En février, Héritage Montréal dévoilait sa liste des 10 sites emblématiques menacés du patrimoine de la métropole. Parmi eux, la Coopérative d'habitation de Saint-Léonard, un grand projet résidentiel qui a amené la construction de 655 maisons destinées à des familles à revenu faible ou modeste, entre 1956 et 1962. Plusieurs de ces résidences ont été agrandies, transformées ou démolies pour laisser place à de plus grandes demeures, ce qui rompt l'effet de l'ensemble. Le problème? Les instruments d'urbanisme ne permettent pas de garantir le maintien des caractéristiques de la Coopérative, dont la valeur patrimoniale n'est pas reconnue. La forge Cadieux, la Maison Pierre du Calvet, la maison Redpath, l'Agora et le square Viger, l'Hôpital de la Miséricorde, la Caserne Letourneux, les écoles de la rue Adam, l'entrepôt Van Horne et la grange-étable du Bois-de-la-Roche complètent la liste. Quelques jours après la publication de celle-ci, on apprenait que la maison Redpath serait démolie pour laisser place à une maison de chambres pour étudiants. Pour en savoir davantage sur la valeur patrimoniale des sites, les dangers qui les guettent et les enjeux patrimoniaux soulevés, rendez-vous au heritagemontreal.org.



Photo: Musée de la civilisation

Napoléon, AMATEUR d'art

Du 16 mai au 1^{er} septembre, l'Espace B de la Basilique Notre-Dame de Montréal accueille *Les trésors de Napoléon*. Organisée par Exhibits Development Group, avec la collaboration de la Collection Chalengon de Paris et du sénateur Serge Joyal, l'exposition fait découvrir aux visiteurs plus de 350 pièces remarquables. Ces peintures, sculptures, dessins, gravures, livres, objets décoratifs, pièces de mobilier, porcelaines et bijoux dévoilent la place de choix qu'occupait l'art dans la vie de l'empereur des Français.
Info : 1 866 842-2925 ou napoleon-montreal.ca

Blanche NEIGE et les Canadiens



Raquettes pour cheval

Photo: Steven Darby, MCC, A-1153

Réalisée par le Musée des civilisations de Gatineau en collaboration avec le Musée J. Armand Bombardier, l'exposition *Neige* explore la relation amour-haine que les Canadiens entretiennent avec ce phénomène météorologique. Elle se penche notamment sur la manière dont la neige a influencé nos modes de vie et les défis qu'elle pose toujours. Quelque 300 artefacts (sculptures inuites anciennes, raquettes pour cheval, etc.) ainsi que des photos et des documents illustrent le propos. Alors qu'il préparait l'exposition, le Musée a invité le public à lui envoyer des photos témoignant de sa relation à l'hiver. Les 400 clichés (récents et anciens) reçus ont été versés à la collection de l'institution. On peut les admirer dans le corridor menant à l'expo, qui se poursuit jusqu'au 28 septembre. Info: 1 800 555-5621 ou museedelhistoire.ca

Secrets de CORDES à linge



Photo: Linda Turgeon

Vous vous rappelez peut-être la couverture de notre numéro sur les quartiers ouvriers, publié à l'automne 2012? Il s'agissait d'une ruelle du Plateau-Mont-Royal, avec des fleurs et deux cordes à linge. Eh bien, son auteure, la photographe Linda Turgeon, a développé un intérêt particulier pour ces installations utilitaires lors d'un voyage au Monténégro. Dans ce petit pays des Balkans, elle s'est mise à photographier les cordes à linge dans l'espoir de saisir un peu de l'être humain qui se cache derrière. Résultat: l'exposition *Les cordes à linge des Monténégrins aux voisins*, présentée jusqu'au 4 mai à la Maison de la culture de Notre-Dame-de-Grâce, à Montréal. Info: 514 872-2157 ou accessculture.com

TRACES de Plaines

Une nouvelle exposition permanente s'installe à la Maison de la découverte des plaines d'Abraham dès la mi-avril. *Traces* réunit une centaine d'artefacts provenant de la collection archéologique du parc. Il y est question de la vie des habitants du parc des Braves au XVII^e siècle et de celle des militaires qui ont occupé le blockhaus au XIX^e siècle. Info: 1 855 649-6157 ou lesplainesdabraham.ca

AGENDA



NAUFRAGE centenaire

Le 29 mai marquera le 100^e anniversaire du naufrage de l'*Empress of Ireland* au large de Sainte-Luce-sur-Mer. Du 28 mai au 1^{er} juin, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père organise diverses activités de commémoration: un spectacle qui nous fera revivre le dernier voyage du navire et les années 1910, des excursions en bateau au-dessus de l'épave, le dévoilement de la pièce de monnaie et du timbre commémoratifs, la présentation d'un nouveau documentaire sur l'épave en collaboration avec la Société Radio-Canada, etc. Info: empress2014.ca

Source: Site historique maritime de la Pointe-au-Père

SUR LE WEB

Québec ARCHÉOLOGIQUE



Photo : Ville de Québec

La Ville de Québec a profité du 47^e colloque de la Society for Historical Archaeology pour lancer une nouvelle section de son site Web consacrée à l'archéologie : ville.quebec.qc.ca/archeologie. Résultat d'un inventaire de plus de 30 ans de fouilles et d'un important travail de vulgarisation, les 120 pages de contenu constituent un formidable outil de référence. Vingt et un sites archéologiques sont visités en fonction de différents thèmes : Québec, héritière d'un paysage millénaire; Québec dans l'univers amérindien; Habiter Québec; Gagner sa vie à Québec; Québec, siège du gouvernement; et Défendre Québec et la colonie. Le tout sur fond de quelque 500 photos d'archives et récentes, de plans, d'animation 3D, de centaines de photos d'artéfacts, d'une ligne du temps et d'une animation sur la déglaciation de la région.

En quête d'ANECDOTES

Lancée en janvier, la nouvelle application pour iPhone et iPad Local-Trotter propose une expérience qui s'apparente à celle du *geocaching*. Le but est de mener des quêtes : on se rend à différents endroits non pour y trouver des caches, mais pour accéder à de l'information. Dès que l'utilisateur est sur les lieux, il appuie sur la touche J'y suis ! et découvre une anecdote, un fait remarquable ou une histoire insolite sur l'endroit. Lorsqu'il termine une quête, il a accès à des badges, qui fournissent un complément d'information. Pour le moment, cette application permet surtout de découvrir le patrimoine local de Québec, Montréal et Trois-Rivières.

HONNEURS

CHAMPIONS de la conservation

Les Mérites d'architecture de la Ville de Québec fêtaient en décembre leur 10^e anniversaire. À cette occasion, 18 prix ont été décernés. Dans la catégorie Patrimoine dans un site patrimonial, les bâtiments du 2430-2432, avenue Royale et du 67, rue D'Auteuil ont remporté les honneurs *ex aequo*, et la résidence située au 8220, Le Trait-Carré Ouest a obtenu une mention. Dans la catégorie Patrimoine hors d'un site patrimonial, le prix a été remis à la Coopérative Les Grands Rangs, et dans la catégorie Recyclage, à la Résidence Limoilou. Info : ville.quebec.qc.ca/merites



2430-2432, avenue Royale

Photos : Ville de Québec



67, rue D'Auteuil



8220, Le Trait-Carré Ouest



Coopérative Les Grands Rangs



Résidence Limoilou

MRC DE COATICOOK LA CONQUÊTE DE L'EST



Surnommée « la perle des Cantons-de-l'Est », la ville de Coaticook fête ses 150 ans cette année.

Dans l'emballement général, c'est l'histoire et le patrimoine de toute la région que l'on célèbre.

Retour aux sources... du développement.

par Jean-Pierre Kesteman

Comptant 19 000 habitants répartis dans 12 villes et villages, la municipalité régionale de comté de Coaticook tire son nom de son chef-lieu, fondé en 1864. La cohabitation des cultures anglo-protestante et canadienne-française caractérise la ville comme la région. Normal: la MRC de Coaticook longe la frontière américaine, face aux États du Vermont et du New Hampshire.

Adossé à la partie supérieure du plateau des Appalaches, au pied des monts Barnston, Pinnacle et Hereford, ce territoire descend par paliers du

sud au nord dans l'axe des vallées de la rivière Coaticook et de ses affluents, les rivières Moe et au Saumon. Couronnés de forêts, ses contours vallonnés offrent des terres d'une fertilité remarquable.

Depuis la colonisation, les ruptures de niveau ont favorisé l'utilisation de l'énergie hydraulique à des fins artisanales, industrielles puis hydro-électriques. Le cours capricieux de la Coaticook a entraîné l'implantation des fermes et des villages sur les collines avoisinantes ainsi que l'installation de barrages régulateurs à la frontière du Vermont.

Au début de la colonisation de

la région, à la fin du XVIII^e siècle, le territoire de l'actuelle MRC couvrait les cantons de Barford, Barnston, Clifton, Compton, Hereford et une partie de ceux d'Auckland et de Stanstead. Ici comme ailleurs dans les Cantons-de-l'Est, le peuplement s'est effectué par vagues successives, d'abord américaines et britanniques, puis canadiennes-françaises.

Attirées par les terres fertiles à bon marché, des familles de la Nouvelle-Angleterre s'installent les premières sur le territoire. La région a donc compté peu de loyalistes. Venus du Connecticut, du Massachusetts

La brume se lève sur Saint-Venant. Ce village fondé en 1863 par des Canadiens français de la vallée du Richelieu s'enorgueillit de son église patrimoniale de 1875.

Photo: Stéphane Lemire, Les Amis du patrimoine de Saint-Venant

ou du New Hampshire, ces pionniers défrichent les terres fertiles de l'est de Stanstead et de l'ouest de Barnston et de Compton. Ils pénètrent par le sud-ouest, au départ de Stanstead, où aboutissent les routes américaines, ainsi que par le nord-ouest, en remontant depuis Lennoxville la

vallée de la rivière Coaticook. En 1830, on dénombre déjà 5000 habitants sur le territoire de la future MRC.

DES HAMEAUX AUTONOMES

À l'époque, le territoire demeure sous l'influence de villes commerçantes extérieures comme Stanstead ou Sherbrooke, les seuls relais internes étant les villages de Barnston Corner et Waterville (anciennement Ball's Mills et Pennoyer's Mills). Adjacent à la « frontière » (limite mobile entre la zone défrichée par les pionniers et la forêt), le site de la ville de Coaticook se résume alors à un pont, un moulin et quelques fermes.

Durant la plus grande partie du XIX^e siècle, la population américaine de l'endroit, de cultes évangéliques (baptistes et méthodistes) ou atypiques (universalistes), constitue une société rurale, laborieuse et férue de son auto-organisation éducative et politique. Le peuplement se concentre autour de hameaux ou de petits villages situés à des carrefours ou près de chutes d'eau. Dans leurs rues, on trouve des magasins et des ateliers d'artisans, une école ainsi qu'une ou plusieurs églises protestantes. C'est dans ces terroirs aux fermes prospères que s'échafaudent les fortunes des Baldwin, Cutting et autres Cleveland.

Certains de ces hameaux ou villages existent encore et ont conservé un intéressant patrimoine religieux ou civil: Barnston Corner, Moe's River, Baldwin's Mills, Way's Mills, Kingscroft, Milby, Huntingville. D'autres, par contre, ne sont plus qu'un toponyme de carrefour, de

cimetière ou de chemin: Cassville, Fairfax, Heath Corner, Hillhurst, Ladd's Mill, Perryboro, Ives Hill, Bickford's Corner, Corliss, Malvina...

L'EST SAUVAGE

Vers 1800, la « frontière » s'étire de Waterville aux marges de la rivière Niger, dans Barnston. Vingt ans plus tard, l'avancée vers l'est touche les villages de Compton et de Barnston Corner. La spéculation foncière de propriétaires étrangers à la région bloque la progression vers les sites actuels de Coaticook et de Dixville. Seule l'arrivée du chemin de fer en 1853 réussira à désenclaver ce territoire et à favoriser le peuplement des cantons à l'est de la rivière Coaticook jusqu'à la frontière des États-Unis.

Longtemps restée sauvage, la partie orientale de la MRC attire, à partir de 1860, une colonisation canadienne-française venue des seigneuries du Saint-Laurent ou de la plaine de Montréal. Ainsi naissent un certain nombre de paroisses: Saint-Venant-de-Paquette, Saint-



Malo-d'Auckland, Sainte-Edwidge-de-Clifton, Saint-Herménégilde-de-Barford. Le paysage humain s'insère dans un territoire plus accidenté (Saint-Malo culmine à 500 m d'altitude) et se centre autour de l'église paroissiale. La forêt, plus dense, fournit à une agriculture modeste l'indispensable complément des chantiers et de l'industrie du sciage, comme à East Hereford, au débouché de la rivière Hall. Ce cours d'eau est le seul de la région à rejoindre la rivière Connecticut.

Dès 1880, l'émigration de nombreux Canadiens anglais vers l'ouest favorise une nouvelle phase de peuplement catholique et français, souvent originaire de la Beauce,

Construit en 1873, le pont couvert de Milby franchit la rivière Moe. Typique des hameaux-carrefours des Cantons-de-l'Est, Milby compte également une église anglicane (1869) et une ancienne école de rang (1822).

Photo: Stéphane Lemire, Tourisme Cantons-de-l'Est

d'abord dans Compton, puis dans Barnston, Stanstead-Est, Waterville et Martinville.

LES RICHESSES AGRICOLES DE COMPTON

Au centre du territoire, les terroirs fertiles de Compton ont longtemps constitué le bastion de la bourgeoisie rurale anglo-protestante. À partir



Respirant le calme et la sérénité, ce paysage agricole de Compton épouse la forme ondulante des coteaux appalachiens.

Photo: Lisette Proulx



La gare de Coaticook date de 1904 et reflète le nouveau style d'inspiration pittoresque des gares du Grand Tronc. Son extrémité ronde et son ornementation variée lui ont valu d'être classée en 1999.

Source : Société d'histoire de Coaticook

des années 1860, ils favorisent une agriculture marchande de qualité, centrée sur l'élevage. En important notamment des animaux de Grande-Bretagne, les fermes modèles du canton de Compton sont à l'avant-garde de l'établissement d'un cheptel d'excellence. La plus célèbre est celle du sénateur Matthew Henry Cochrane, à Hillhurst. Dès 1866, elle attire dans ses encans fastueux des éleveurs de bétail de toute l'Amérique, qui souhaitent acquérir les meilleurs reproducteurs de race pure. Elle est à l'origine des premiers ranchs de l'Alberta.

La vitalité du secteur laitier s'est quant à elle manifestée par la transformation du lait en beurre et en fromage. En 1865, Compton fait partie des cantons qui inaugurent la fabrication de fromage non plus à la ferme, mais dans des fromageries alimentées par le lait de centaines de vaches. Inspirées par cet exemple, d'autres régions du Québec se tourneront vers l'industrie laitière. Vers 1900, Auguste Gérin, de Coaticook, possède six beurreries et fromageries qui reçoivent 21 000 livres de lait par jour. La majeure partie

de sa production de cheddar est exportée aux États-Unis, puis en Grande-Bretagne.

Aujourd'hui encore, la région de Compton s'illustre par la force de ses activités agricoles, dans la pomiculture comme dans la transformation laitière, dans l'agrotourisme comme dans l'agriculture patrimoniale.

MOTEURS INDUSTRIELS

Dépourvus de rivières navigables liées au Saint-Laurent, les Cantons-de-l'Est réussissent à se désenclaver grâce au chemin de fer. En 1853, la voie du Grand Tronc reliant Longueuil à Portland est établie au flanc de la vallée de la rivière Coaticook, offrant un lien avec la région montréalaise et la Nouvelle-Angleterre. La combinaison du chemin de fer et du harnachement des chutes de la rivière, tant à Dixville et à Waterville qu'à Coaticook, ajoute un volet manufacturier à la richesse agricole.

Contrairement à d'autres villes des Cantons-de-l'Est, Coaticook, incorporée comme village en 1864, n'a pas été dominée par une industrie monosectorielle ou une grande compagnie. Comme Sherbrooke, mais à une moindre échelle, elle a connu une industrialisation diversifiée dans la transformation du bois, l'industrie mécanique et divers domaines du textile : coton, laine, bonneterie, rubanerie. On y a fabriqué des machines agricoles, des jouets d'enfants, des bretelles de caoutchouc, des crics pour soulever des locomotives et des boyaux d'incendie. Enfin, la transformation laitière y a renforcé la présence de crèmeries et de fromageries.

UNE VILLE, DEUX CULTURES

La proximité de cantons canadiens-français à l'est et anglo-protestants à l'ouest fait de la ville un centre de commerce, de services et d'administration pour les deux communautés. Le développement industriel qui s'opère à Coaticook dans la seconde moitié du XIX^e siècle doit beaucoup à la richesse de sa bourgeoisie anglophone. En investissant dans de nombreuses entreprises, celle-ci attire des centaines de familles ouvrières, en majorité canadiennes-françaises. Entre 1880 et 1940, la cohabitation des deux communautés, qui trouvent des moyens pacifiques de partager le pouvoir et de vivre leur culture, dessine le portrait d'une ville biculturelle. Les élites catholiques, comme l'abbé Chartier ou les Gendreau, Gérin et Bachand, côtoient les Sleeper, Adams, Thornton, Cleveland, Akhurst, Lowell et autres Shurtleff.

Si Coaticook subit les revers de la désindustrialisation depuis les années 1960, elle a su renforcer son rôle de pôle administratif, commercial, culturel et touristique. À preuve, le territoire de la MRC s'est élargi depuis 1980 pour s'étendre de Stanstead-Est à Saint-Malo.

Forte de ses paysages géographiques et humains contrastés, de son passé économique diversifié et d'un agrotourisme dynamique, la région a tout pour continuer sur cette belle lancée.

—
Jean-Pierre Kesteman est historien.

LE CULTE DE LA DIVERSITÉ

Avec ses églises baptistes, méthodistes, anglicanes, catholiques, ainsi que ses cimetières de multiples confessions, le patrimoine religieux de la MRC de Coaticook s'illustre par sa pluralité.



À Way's Mills, l'église Union (à gauche), de diverses confessions évangéliques, et l'église anglicane Church of the Epiphany témoignent de la multiplicité des confessions protestantes fondatrices des Townships.

Photo : Stéphane Lemire, Tourisme Cantons-de-l'Est

par Monique
Nadeau-Saumier

Les protestants américains et britanniques qui ont d'abord colonisé la région de Coaticook ont donné une teinte particulière à l'architecture religieuse de l'endroit. Le début du XIX^e siècle a ainsi vu s'ériger de nombreuses églises rurales de confessions dites « évangélistes » : baptistes, méthodistes et congrégationalistes.

C'est à Barnston Corner, un hameau qui fait aujourd'hui partie de la ville de Coaticook, que se trouve l'un des plus anciens et importants témoins du patrimoine religieux évangélique. Bâtie en 1837, l'église baptiste de Barnston a obtenu la cote A, c'est-à-dire incontournable, dans l'Inven-

taire des lieux de culte du Québec (lieuxdeculte.qc.ca). Architecture néoclassique, fenestration simple, intérieur dépouillé : il s'agit de la quintessence de la *meeting house*, un lieu de rassemblement modeste qui se distingue des premières maisons des colons américains par ses dimensions plus imposantes – et que les catholiques canadiens-français surnommaient « mitaine ». Depuis une dizaine d'années, le comité Héritage Barnston a pris en charge la restauration de cette église dont le décor intérieur en lambris de bois est resté intact. Même la grande baignoire où les fidèles étaient baptisés par immersion s'y trouve toujours.

Également classée A, l'église d'Huntingville (dans l'actuelle



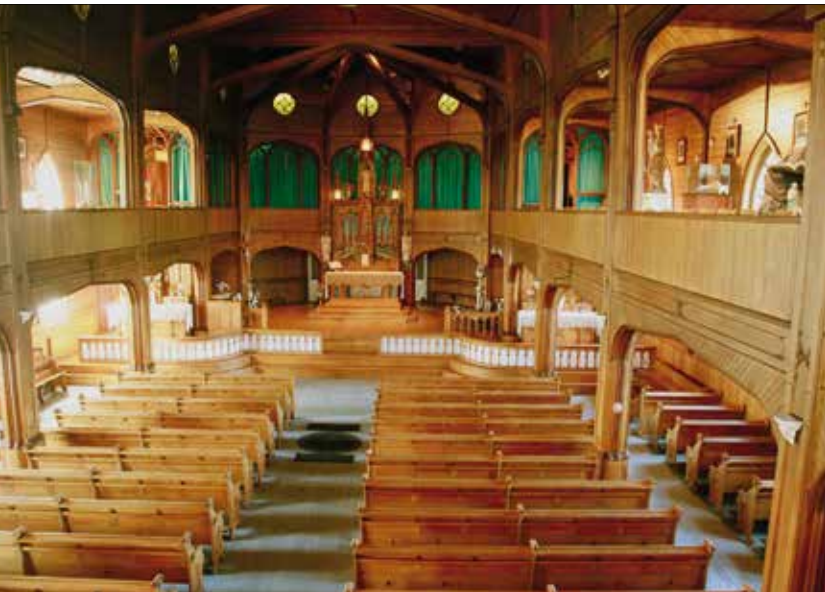
La simplicité architecturale de l'église baptiste de Barnston (1880) est caractéristique des *meeting houses*, qui servaient de lieu de culte et de rencontre pour la communauté.

Source : Musée McCord, MP-0000.1027.5



Avec son fronton triangulaire et ses pilastres d'angle, l'église universaliste d'Huntingville illustre le style néoclassique qui caractérise la plupart des églises de la Nouvelle-Angleterre, berceau de cette confession.

Photo : Conseil du patrimoine religieux du Québec



L'intérieur du Musée-église Saint-Venant-de-Paquette met en valeur le talent et le savoir-faire des artisans locaux d'autrefois.

Photo : Pierre Larue, Les Amis du patrimoine de Saint-Venant



Musée Beaulne

Visitez des expositions fascinantes dans une somptueuse maison bourgeoise, classée monument historique!



En vedette, du 23 février 2014 au 11 janvier 2015, l'exposition Valse de la mode ... La robe à travers le temps.

**Informations : www.museebeaulne.qc.ca
819-849-6560**

Waterville) est la première église universaliste construite au Canada. La famille Hunting a participé activement à l'établissement de ce temple en offrant le terrain où cet édifice néoclassique sera érigé en 1845. Fermée au culte en 1951, l'église revit aujourd'hui grâce aux efforts d'un groupe de résidents de la région. Pour aider à couvrir les frais d'entretien, on y célèbre des mariages en plus d'y tenir des concerts et des activités saisonnières. Le site comprend aussi une école, un cimetière ainsi qu'un moulin et son barrage sur la rivière au Saumon. Ce noyau villageois, l'un des plus anciens des Cantons-de-l'Est, est préservé dans un état exceptionnel.

À Way's Mills, l'église Church of the Epiphany illustre le symbolisme du vocabulaire architectural néogothique avec sa tour centrée en façade, dont l'élan vertical est accentué par des contreforts triangulaires. Dans une version vernaculaire, ce courant architectural caractérise de nombreuses églises anglicanes rurales dans les Cantons-de-l'Est. Construite grâce à une généreuse contribution de l'évêque anglican de Québec, l'église Church of the Epiphany a été inaugurée en décembre 1888. Le Conseil du patrimoine religieux du Québec a récemment accordé une importante subvention à un groupe de résidents de la communauté, d'origines et de confessions diverses, qui a pris en main sa restauration.

L'église anglicane de Way's Mills fait face à l'église multi-confessionnelle Way's Mills Union. Érigée en 1881, cette dernière regroupe diverses confessions évangéliques.

Situés dans un site enchanteur, ces lieux de culte sont associés aux deux plus importantes confessions protestantes fondatrices des Cantons-de-l'Est.

LES CATHOLIQUES S'INSTALLENT

Avec l'arrivée des premiers colons canadiens-français au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, le territoire s'enrichit de plusieurs belles églises catholiques qui s'intègrent harmonieusement au cadre bâti des villages. La plupart se distinguent par leur échelle modeste adaptée à l'architecture résidentielle, telle la pittoresque église de Sainte-Edwidge-de-Clifton, qui date de 1884.

Même constat pour l'église de Saint-Venant-de-Paquette, érigée entre 1877 et 1887, dont le revêtement extérieur est en déclin de bois, un matériau surtout utilisé dans l'architecture protestante rurale. Son décor intérieur est l'œuvre de l'architecte Jean-Baptiste Verret. Parmi les lieux de culte catholiques de l'Estric, l'église de Saint-Venant-de-Paquette est classée au premier rang des 17 églises ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle (cote B). Aujourd'hui devenu musée-église, l'édifice met en valeur le travail des artisans qui ont créé son aménagement intérieur, d'une grande qualité artistique.

Certaines églises catholiques sont l'œuvre d'importants architectes, comme l'église de brique de Waterville, ornée d'une rosace en façade. Elle a été érigée en 1919 selon les plans de Louis-Napoléon Audet. Cet architecte de la région a entre autres réalisé la basilique Sainte-Anne-de-

Beaupré, le Séminaire de Trois-Rivières ainsi que le palais épiscopal et la basilique-cathédrale Saint-Michel de Sherbrooke.

CIMETIÈRES DIVERS

La grande variété qui caractérise le patrimoine religieux bâti de la MRC de Coaticook trouve écho dans celle des nombreux cimetières qui parsèment le territoire. Qu'ils soient catholiques, protestants, multiconfessionnels ou familiaux, ils se déclinent en divers types d'aménagement connus: cimetière-parc, cimetière intégré au lieu de culte, humble cimetière familial adjacent à la ferme du colon.

Créés au XIX^e siècle sous l'influence du mouvement pittoresque, les cimetières-parcs s'inspirent des jardins anglais. Des trois cimetières-parcs de la MRC de Coaticook, le plus ancien est le Crystal Lake Cemetery; son ouverture remonte à la première moitié du XIX^e siècle. Situé en bordure du lac du même nom, il abrite les sépultures des pionniers de la région frontalière de Stanstead-Est, dont celle de l'artiste William Stewart Hunter (1823-1894). Citoyen de Stanstead, Hunter a été l'un des premiers chantres des Eastern Townships, dont il a célébré la beauté par ses écrits et ses gravures. Le Crystal Lake Cemetery garde aussi la mémoire des familles pionnières de Stanstead, tels les Curtis et les Colby, à qui l'on doit le Musée Colby-Curtis.

Depuis 1868, le cimetière-parc Saint-Edmond, derrière l'église éponyme, domine la partie nord de la ville de Coaticook. Dès lors, il révèle la présence d'une communauté canadienne-

française et catholique sur le territoire. Dans les mêmes années, le Mount Forest Cemetery, situé lui aussi sur les hauteurs de Coaticook, accueille les sépultures des notables protestants qui ont contribué à l'essor de la ville frontalière. S'y trouve également une sculpture d'Orson Wheeler, originaire de Way's Mills. L'artiste a réalisé une tête de femme en bronze, surmontant une stèle de pierre, en hommage à une amie disparue, la poète Dorothy Marder.

D'autres cimetières plus modestes, comme les cimetières familiaux, jalonnent les parcours pittoresques de la partie rurale de la MRC de Coaticook. Celui de la famille pionnière Brown, sur la colline Brown's Hill, est l'un des plus anciens de la région. Dans ce petit cimetière familial adjacent aux bâtiments de la ferme, des inscriptions gravées sur de simples pierres blanches attestent des sépultures qui datent de la première décennie du XIX^e siècle. Situé près de la route, il domine un



L'église patrimoniale anglicane St. James the Less (1887) veille sur le cimetière de Compton. La qualité de certains monuments funéraires, dont l'urne voilée au premier plan, témoigne de l'importance de la communauté anglophone dans l'histoire de la région.

Photo: Lisette Proulx

paysage époustouflant qui se prolonge jusqu'aux montagnes du Vermont et du New Hampshire.

Si la confession religieuse des cimetières de la MRC de Coaticook est parfois difficile à deviner, un indice clair demeure: ce n'est que dans les cimetières catholiques que se dresse le calvaire, qui se distingue de la croix simple par la présence du Christ. Cinq cimetières comptent un calvaire présentant les

principaux personnages de la Passion. C'est le cas de celui de Saint-Edmond, qui inclut aussi deux anges du Jugement dernier. Cet imposant calvaire témoigne de l'importance de la communauté catholique canadienne-française dans cette région aux multiples facettes culturelles.

Monique Nadeau-Saumier est historienne de l'art et consultante en patrimoine.

RÉCENTES CROIX DE CHEMIN

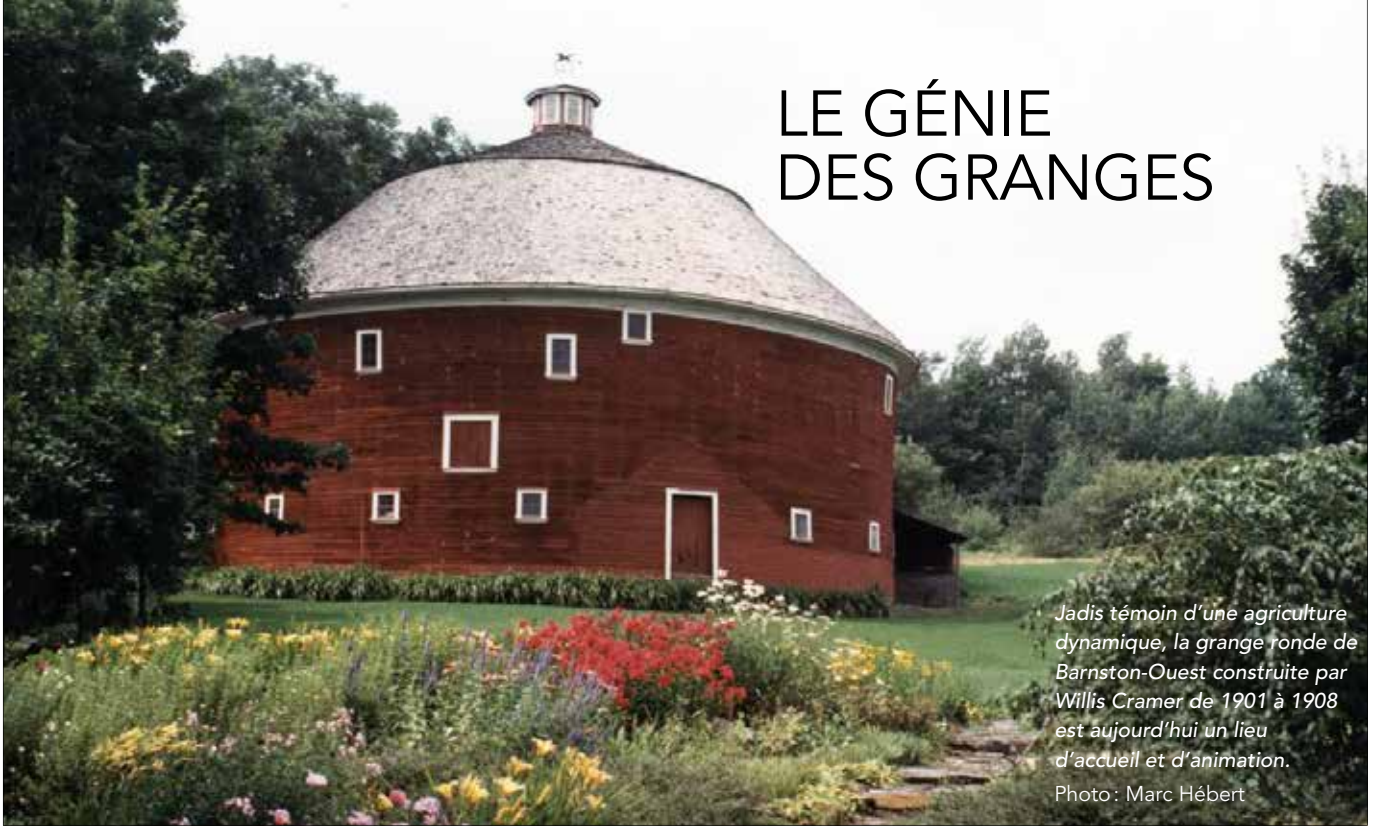


Croix de chemin de Dixville
Photo: MRC de Coaticook

Dès la fondation de la Nouvelle-France, des croix de chemin – parfois appelées calvaires – poussent le long des routes qui bordent le fleuve Saint-Laurent. Or, il faut attendre le début du XX^e siècle pour qu'elles apparaissent dans les Cantons-de-l'Est, car les premiers colons catholiques canadiens-français ne s'y sont implantés que dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Nouveaux venus dans un territoire anglo-protestant, ils chercheront à manifester leur présence en érigeant des croix de chemin.

L'inventaire des cimetières et des croix de chemin de la MRC de Coaticook a permis de recenser une trentaine de croix sur le territoire, souvent des témoignages naïfs d'une foi qui s'affirme. Parfois simples et modestes, parfois ornées de cœurs, de soleils ou d'instruments de la Passion, ces croix de chemin issues de la culture populaire perpétuent la tradition. Grâce à leur richesse iconographique et symbolique, elles n'ont rien à envier aux croix de chemin plus anciennes qu'ont immortalisées des peintres comme Clarence Gagnon à Baie-Saint-Paul et Horatio Walker à l'île d'Orléans.

LE GÉNIE DES GRANGES



Jadis témoin d'une agriculture dynamique, la grange ronde de Barnston-Ouest construite par Willis Cramer de 1901 à 1908 est aujourd'hui un lieu d'accueil et d'animation.

Photo : Marc Hébert

L'inventaire du patrimoine agricole de la MRC de Coaticook dénombre 183 bâtiments et sites d'intérêt. Les fameuses granges rondes, qu'on associe spontanément aux Cantons-de-l'Est, figurent parmi les plus exceptionnels.

par Jean-Pierre Pelletier

Les granges rondes représentent des témoins exceptionnels de la créativité et du savoir-faire des pionniers américains qui ont colonisé le territoire au XIX^e siècle. On en trouvait une trentaine dans les Cantons-de-l'Est au début du XX^e siècle; il n'en restait que six en 2010. La MRC de Coaticook en compte quatre: deux dans la municipalité de Barnston-Ouest, près du hameau de Way's Mills, et deux à Coaticook – dont l'une est une reproduction construite en 1995 pour devenir le pavillon d'accueil du Parc de la Gorge. Surtout érigées entre 1890 et 1910 dans le sud des Cantons-

de-l'Est, les granges rondes comportent deux niveaux: l'étable au rez-de-chaussée pour garder les animaux, et la tasserie à l'étage pour entreposer le foin et l'équipement, à laquelle on accède par le «garnaud», une rampe extérieure souvent couverte. Les bâtiments sont structurés autour d'un noyau central, fait d'une charpente de bois qui supporte le silo et le plancher de la tasserie. Ils sont souvent situés sur des terrains en pente, ce qui permet de réduire la longueur du «garnaud». Encore utilisée, la grange ronde de la famille Stanley Holmes, sur le chemin Holmes à Barnston-Ouest, est un bel exemple de cette architecture d'exception. Selon le folklore populaire,

une grange ronde éloignait le diable. S'il y entrait, il n'avait aucun coin sombre où se cacher! Cette croyance viendrait des Shakers, un groupe protestant reconnu pour le style dépouillé de son mobilier. Ce sont eux qui ont érigé la première grange ronde en Nouvelle-Angleterre dans les années 1820, à Hancock, au Massachusetts.

DE BONS ET DE MAUVAIS CÔTÉS

Comme en témoignent les granges rondes, les pionniers avaient un fort sens pratique et recherchaient l'économie et l'efficacité. Grâce aux fenêtres situées tout le tour du bâtiment, la lumière pénètre tout au long de la journée, et l'espace est beaucoup mieux ventilé que dans une grange rectangulaire. Le silo central permet quant à lui une distribution efficace de la nourriture aux bêtes, en plus d'être naturellement protégé des gelées. Le fermier peut aussi engranger une grande quantité de fourrage en vrac dans la tas-



Construite par Eugene Orson Baldwin, la grange de la Ferme-du-Plateau-de-Coaticook (1912) fut longtemps la plus longue en Amérique du Nord (104 mètres).

Photo : Centre d'initiatives en agriculture de la région de Coaticook

serie. Et comme la superficie des murs est inférieure à celle des murs d'une grange rectangulaire équivalente, on économise du bois de construction.

Malgré ses avantages, la grange ronde n'est pas parfaite. Le découpage et l'assemblage des pièces de la charpente demandent plus de doigté et de rigueur. Agrandir la grange en y annexant un bâtiment ou un appentis est également difficile, voire impossible. Sans compter que sa configuration s'adapte mal aux nouvelles technologies de production agricole. À preuve: l'amélioration des systèmes de tuyauterie, l'installation de nettoyeurs mécanisés et la mise en place de postes de traite centralisés dans les fermes laitières ont entraîné la fin de la grange ronde au XX^e siècle.

QUESTION DE PIGNONS

Si la grange ronde a laissé sa marque dans la MRC de Coaticook, c'est la grange-étable rectangulaire à pignon droit qui demeure la plus commune. Ce modèle, qui était familier aux colons venus de la vallée du Saint-Laurent, est assis sur une fondation de pierres et recouvert d'une toiture à deux versants droits. Au rez-de-chaussée se trouvent les animaux, alors que le fenil à l'étage sert à entreposer le fourrage. Jouxant souvent les chemins de campagne, ces granges sont elles aussi situées sur des terrains dont la dénivellation permet d'accéder facilement à l'étage. La grange à pignon brisé, elle, rappelle un type d'architecture agricole étatsunienne. Elle a été adoptée dans la deuxième moitié du XIX^e siècle en raison

de la croissance des exploitations agricoles: son toit brisé dit « en dos d'âne » dégagant plus d'espace au niveau supérieur, on pouvait y entasser plus de fourrage que dans les granges à pignon droit.

Citée monument historique, la grange de la Ferme-du-Plateau-de-Coaticook est un bel exemple de ce type de grange. Construite en 1912 sur un plan rectangulaire et allongé, elle comporte une structure d'acier, un choix rare au début du XX^e siècle pour les granges. Sept lanterneaux de ventilation surmontent la faîte du toit. La taille des fenêtres est réduite afin de limiter les pertes de chaleur en hiver. Fait inusité: les portes sont à glissière plutôt qu'à deux vantaux. Mais la grange se distingue surtout par sa couverture en plaques de tôle à motifs de feuille d'érable embossés, de même que par sa longueur exceptionnelle.

Au Québec et à plus large échelle, les nouvelles pratiques agricoles, l'industrialisation des procédés et l'arrivée d'équipements mécanisés pour entreposer le fourrage ont entraîné des changements majeurs dans l'utilisation des granges. Si certaines de celles de la MRC

POUR EN SAVOIR PLUS

Daniel Coulombe, « Les granges rondes de la MRC de Coaticook. Le charme de la différence », *Continuité*, n° 69, été 1996, p. 51-53

Hélène Nadeau, « Granges circulaires et polygonales. Conserver la forme », *Continuité*, n° 109, été 2006, p. 50-53




de Coaticook servent encore à l'élevage de chèvres, de moutons et à la production laitière, plusieurs sont désormais inoccupées, voire laissées à l'abandon, ouvertes aux quatre vents.


La grange à pignon droit est le modèle le plus répandu dans la région de Coaticook.

Photo: Anthony Roy

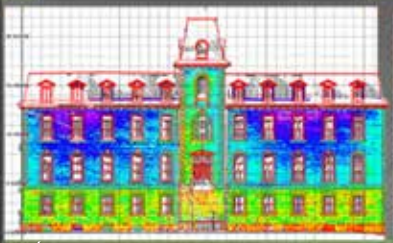
Jean-Pierre Pelletier enseigne au Centre universitaire de formation en environnement de Sherbrooke.

Documenter le passé, au présent, pour le futur!






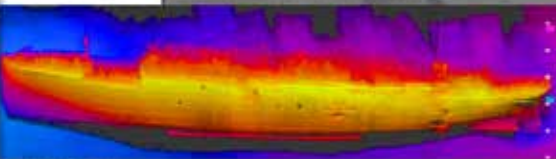
- MISE EN PLAN



- DÉFORMATION ET MONITORING



- MODÉLISATION 3D ET BIM



- SONAR 3D

Numériser - Documenter - Diffuser

www.iscan3d.ca

(514) 237-3358

DE RAIL ET D'EAU

Exploité notamment par le barrage Penman's, le pouvoir hydraulique de la rivière Coaticook a transformé un village en une ville manufacturière.

Photo : Marie-Lou Lapointe, TCCC

Le chemin de fer et les chutes de la rivière ont propulsé l'essor industriel de Coaticook des années 1850 aux années 1960. Quelques bâtiments et structures témoignent de cet âge d'or.

par Jean-Pierre Pelletier

Juillet 1853 : le destin de Waterville et de Coaticook s'apprête à changer. Les premiers trains du chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (englobé dans le Grand Tronc la même année) entrent en gare dans ces deux villages. L'entente entre Alexander Tilloch Galt, commissaire de la British American

Land Company, située à Sherbrooke, et John A. Poor, marchand de Portland, prévoit la construction d'un chemin de fer reliant Montréal à Portland, important port du Maine ouvert sur l'Atlantique à longueur d'année. Ce projet avait concurrencé celui de marchands de Montréal et de Boston, promoteurs d'un tracé qui aurait évité Sherbrooke et Coaticook. Le projet de

Portland l'a emporté lors d'une course hivernale de diligences sur patins à destination de Montréal, depuis Portland et Boston...

Rapidement, le passage du chemin de fer désenclave la région et contribue à son essor économique. La gare de Coaticook (voir encadré) abrite alors le poste de douane ferroviaire le plus important du Canada. Le chemin de fer

diversifie l'activité industrielle de la ville. Les petits moulins à farine et les scieries des années 1840 font place à des fabriques et à des manufactures d'envergure, tant dans les secteurs de la bonneterie, du coton et de la laine que dans ceux de la transformation du bois et de l'industrie mécanique.

AUTOPRODUCTION HYDROÉLECTRIQUE

En 1890, la Coaticook River Water Power régularise le cours de la rivière Coaticook. Elle installe des barrages à l'embouchure de trois lacs-réservoirs situés au Vermont. Au tournant du XX^e siècle, Coaticook produit sa propre hydroélectricité. Dès 1903, la Ville municipalise la compagnie privée locale. Au fil des ans, la Ville augmente sa capacité de production pour répondre à la demande croissante d'électricité dans les secteurs résidentiel et industriel. Elle construit entre autres une conduite forcée à travers la roche, qui aboutit à une centrale électrique au débouché de la gorge de la rivière. Encore aujourd'hui, Coaticook est l'une des neuf municipalités du Québec à produire son électricité.

Vu l'importance du cours d'eau et de ses chutes, les bâtiments industriels de Coaticook sont principalement concentrés le long de la rivière. Mais l'eau a joué un rôle important dans le développement de plusieurs autres communautés de la MRC. En témoignent le château d'eau de la rue Dominion à Waterville, les fondations des moulins et l'ancienne caserne d'incendie du hameau de Way's Mills, à Barnston-

GARE PITTORESQUE



Photo : Stéphane Lafrance, Tourisme Coaticook

Coaticook constitue un exemple achevé de l'utilisation des principes pittoresques dans l'architecture des gares. Depuis 2010, elle héberge les bureaux d'une entreprise de gestion de projets agricoles et agroalimentaires.



La Belding Corticelli marque le paysage industriel de Coaticook depuis 1883. L'édifice deviendra bientôt un hôtel.

Photo: Marc Hébert

Ouest, ainsi que le barrage de Dixville.

DES BÂTISSEURS INSPIRANTS

Parmi les principales entreprises mises sur pied à Coaticook au XIX^e siècle figure la Belding Corticelli Limited. Elle est née en 1883, avec l'achat par John Thornton et Edwin F. Tomkins d'une machine à tisser de la compagnie Coaticook Cotton. Après avoir connu quelques propriétaires et porté différents noms, l'entreprise cesse de fabriquer des articles de soie pour contribuer à l'effort de guerre en 1940. Non seulement le quart de son personnel s'engage dans l'armée canadienne, mais la compagnie diversifie sa production pour fabriquer des cordes de parachute, des lacets de bottes d'armée, du ruban chirurgical et électrique, des gaines de coton isolantes, des chevrons de service et des bandes élastiques pour les masques à gaz. L'usine ferme ses portes en 2004. Des travaux sont en cours pour transformer l'ensemble industriel en hôtel, dont l'ouverture est prévue en 2015.

Le développement industriel de la région a également profité de l'esprit d'entrepreneur d'un natif de Kingscroft,

Arthur Osmore Norton. En 1886, il s'intéresse au cric à roulement à billes inventé par Francis (Frank) Sleeper, un machiniste de Coaticook. Il achète les droits de cette invention qui sert à soulever les locomotives. Si la fabrication débute modestement à Coaticook en 1888, la compagnie s'internationalise en ouvrant une usine à Boston en 1891. Elle sera officiellement incorporée en 1906 sous le nom A. O. Norton Ltd, puis fermera ses portes en 1946. On retiendra de cet homme d'affaires la construction, en 1912, d'un splendide manoir de style néo-Queen Anne, appelé château Norton. La famille l'a habité pendant plusieurs décennies; il abrite maintenant le Musée Beaulne.

À côté d'entreprises dans les secteurs de l'éducation, de la culture et des services, Coaticook héberge aujourd'hui d'importantes usines de transformation agroalimentaire (Laiterie de Coaticook), de textile (Codet, Tissus Geo. Sheard) et de tuyauterie industrielle (Niedner).

Jean-Pierre Pelletier enseigne au Centre universitaire de formation en environnement de Sherbrooke.

Pour en savoir plus

D'autres articles sur le patrimoine de la MRC de Coaticook sont publiés en ligne à magazinecontinuite.com. Pour poursuivre cette exploration, vous pouvez aussi consulter les sites suivants:

- Inventaire des cimetières et des croix de chemin de la MRC de Coaticook: mrdecoaticook.qc.ca/fr/culture-loisir/documents/inventaire_cimetiere2.pdf
- Guide des bonnes pratiques en patrimoine agricole: mrdecoaticook.qc.ca/fr/culture-loisir/guide.shtml
- Circuits découverte de la région de Coaticook: circuitsdecouvertcoaticook.org
- Chemin des Cantons: chemindescantons.qc.ca
- La Voie des pionniers: voiedespionniers.com
- Les Amis du patrimoine de Saint-Venant-de-Paquette: amisdupatrimoine.qc.ca
- Société d'histoire de Coaticook: societehistoirecoaticook.ca
- Tournée des cimetières de Coaticook « Paroles d'outre-temps »: baladodecouverte.com

Laissez-vous charmer par nos paysages bucoliques

Rencontrez de sympathiques producteurs et goûtez nos délicieux produits régionaux

Vivez au rythme de notre région authentique!

www.tourismecoaticook.qc.ca
1 866 665-6669

UNE EXPERTISE
UNIQUE
 AU SERVICE
 DU PATRIMOINE



LA PLUS
 IMPORTANTE ÉQUIPE
 DE RESTAURATEURS
 PROFESSIONNELS
 AU QUÉBEC

Sculptures • peintures • bois et meubles •
 métal-pierre • monuments historiques •
 textiles • archéologie-ethnologie •
 papier et livres • photographies •
 évaluation des oeuvres

418.643.7001
www.ccq.gouv.qc.ca



UN
QUÉBEC
 POUR TOUS

Centre
 de conservation
Québec



MAISONS
 DISTINCTIVES
 SUR MESURE

MARYSE LEDUC ARCHITECTURE
 ET DÉSIGN

maryseleduc.com
 514 287-1214

LAITERIE DE
Coaticook Ltée

Des produits de qualité
 depuis 1940



La Laiterie de Coaticook est une entreprise
 familiale spécialisée dans la fabrication de
 fromages et de produits glacés sans substances
 laitières modifiées.

1000, rue Child, Coaticook, QC J1A 2S5





L'EMPREINTE DU TRAIN



Photo : François Rivard

« Longtemps il m'avait semblé que les rails ne me chanteraient jamais
autre chose que le bonheur. »

Le temps qui m'a manqué, Gabrielle Roy (1997)



Pouvoir d'aiguillage

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

par Josiane Ouellet



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

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

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

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

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

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

Source: Musée McCord

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

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

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



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

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

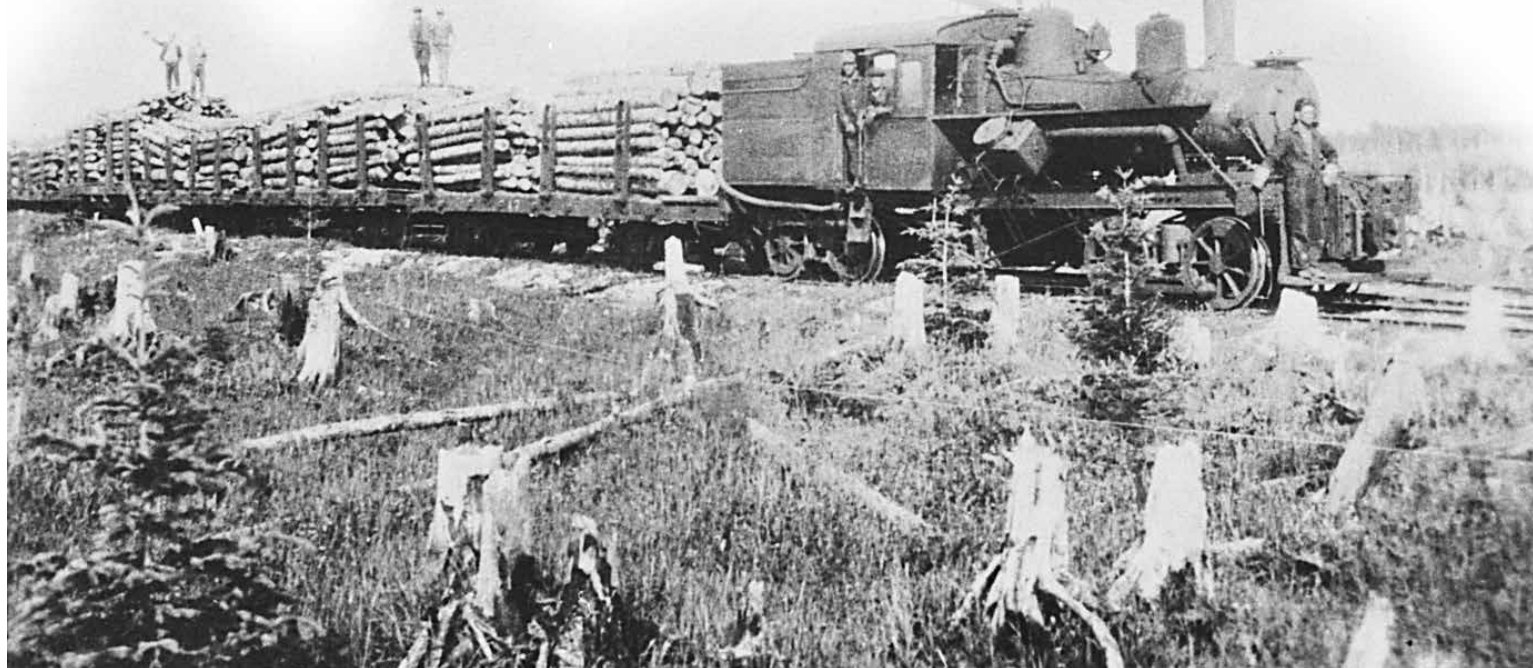
■
Josiane Ouellet est rédactrice en chef de Continuité.

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

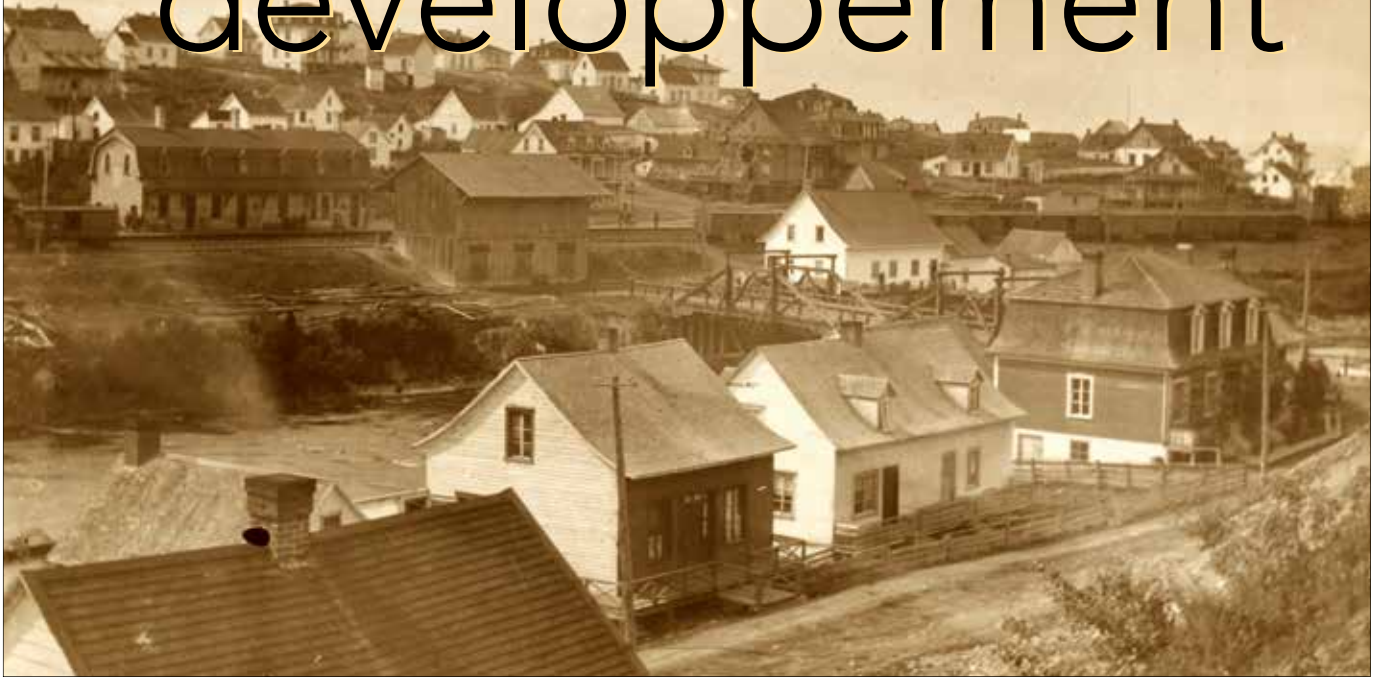
Photo: Réal Filion

Grâce au train, les ressources naturelles circulent plus aisément.

Source: BAnQ, P19S1SS1P667



Voie de développement



L'avènement du train n'a pas seulement influencé le devenir économique et social de nombreuses villes au Québec : il a aussi orienté le développement de leur paysage urbain. Direction Rivière-du-Loup pour saisir l'empreinte du rail.

par Julie Martin

C'est d'abord la rivière éponyme qui serpente au cœur de Rivière-du-Loup qui a marqué le développement de la ville et de son paysage urbain. Au cours des siècles, les berges de la rivière ont été des sites de prédilection pour l'établissement de moulins à farine ou à scie, de manufactures et de centrales hydroélectriques.

Attirés par la force hydraulique de ce cours d'eau sinueux et escarpé, les premiers colons s'installent près de son embouchure,

formant un premier noyau villageois à partir des années 1820. Comptant une population d'environ 1200 personnes au début des années 1860, le village se concentre sur le domaine seigneurial des Fraser, en marge de la rivière et du premier plateau qui domine la plaine du littoral. Agissant comme promoteurs, ces derniers ont tout mis en œuvre pour développer des activités artisanales et industrielles en louant des lots aux nouveaux arrivants. Le village s'implante peu à peu sur le cran rocheux en surplomb de la plaine, en raison de la solidité du sol et des panoramas exceptionnels sur le fleuve et l'embouchure de la rivière.

CHANGEMENT DE CIRCULATION

L'arrivée du chemin de fer en 1860 et la construction de la gare modifieront grandement la configuration du village. La compagnie du Grand Tronc avait d'abord imaginé se rendre jusqu'aux villages de L'Isle-Verte ou de Trois-Pistoles, favorisant ainsi un tronçon qui s'éloignerait des rives du fleuve. Il semble qu'elle ait changé d'idée à la suite de l'intervention des membres du conseil municipal du village de Fraserville (qui deviendra Rivière-du-Loup en 1919). Après avoir songé à installer la

Plutôt que de construire la gare au centre de Fraserville, on choisit de la bâtir en haut du village, là où la rivière du Loup se rétrécit.

Source : Société d'histoire de Rivière-du-Loup

gare près de la nouvelle église Saint-Patrice, au centre du village, le Grand Tronc l'a finalement construite en haut du village, là où la rivière se rétrécit et où les rives sont assez solides pour supporter un pont ferroviaire. Ce choix logique d'implantation marque un tournant dans l'histoire de la ville.

À partir de 1860, le réseau viaire de Fraserville évolue rapidement. L'inauguration du chemin de fer intensifie la circulation entre le haut et le bas du village. Les voyageurs arrivant à la gare doivent parcourir plus d'un kilomètre pour se rendre au centre du village et à son faubourg maritime. Cette augmentation du « trafic » entre le sud et le nord modifie le rôle du chemin du Sault (rue Lafontaine). À l'origine, ce chemin servait surtout à accéder au moulin de la grande chute, puis au chemin du lac Témiscouata depuis les années 1840. Avec le secteur de la gare en plein essor, il deviendra la principale artère commerciale et l'axe majeur entre les deux lieux d'activité. La trame urbaine de Rivière-du-Loup témoigne toujours de l'importance de cet axe de circulation nord-sud.

RÉSEAU EN EXPANSION

Dès 1876, l'ouverture de la ligne du chemin de fer Intercolonial entre Fraserville et Halifax laisse entrevoir de nouveaux horizons pour la petite localité. Traversant les Maritimes, la nouvelle voie ferrée facilite l'exportation des produits locaux et permet l'accès aux marchés extérieurs. La libre circulation des biens et des passagers aura des répercussions inattendues, dont l'émigration des Canadiens français vers l'est des États-Unis et l'immigration de travailleurs d'origine anglaise, écossaise ou irlandaise employés par les compagnies ferroviaires. C'est à cette époque de bouleversements que le village de Fraserville entre dans sa période d'âge d'or et devient ville (1874). En 1889, son rôle de plaque tournante se confirme avec l'ouverture du chemin de fer du Témiscouata, qui permet d'accéder au Nouveau-Brunswick et aux ressources forestières de l'arrière-pays.

Comme ailleurs au Québec, l'implantation de la voie ferrée influence le développement urbain de Fraserville. Commerçants et hôteliers cherchent à s'installer le plus près possible de la rue principale. Travaillant dans les ateliers ferroviaires, les cheminots achètent des terrains dans les rues adjacentes, jetant les bases de la nouvelle trame urbaine. Plusieurs voies se développent en marge du secteur de la gare



Source : BAnQ, E21,CAFC,N47-1



Source : Musée du Bas-Saint-Laurent

et des rues sont tracées. Entre 1861 et 1881, la population double. En 1905, deux nouvelles paroisses sont fondées sur les rives de la rivière du Loup, preuve de l'influence de l'industrie ferroviaire sur l'évolution de la ville.

Malgré la croissance accélérée due à l'essor ferroviaire dans les décennies suivantes, les décideurs feront preuve d'un souci esthétique dans la planification des rues et des quartiers. Dans les trois paroisses de la ville, les sites religieux et ceux des édifices institutionnels offrent de magnifiques percées visuelles sur le fleuve et la rivière.

HOMMAGE VIRTUEL

Bien que la trame urbaine de Rivière-du-Loup témoigne de ces années d'âge d'or, les bruits des wagons et des locomotives ont disparu, faisant place au silence des convois nocturnes. L'héritage ferroviaire de la ville se dévoile à travers son patrimoine documentaire et photographique, et grâce à la richesse de la mémoire des Louperivois.

En 2010, les célébrations entourant le 150^e anniversaire de l'arrivée du train à

Deux paroisses ont été créées de part et d'autre de la rivière, en retrait du village d'origine (photo du haut), notamment Saint-Ludger (photo du bas).

Rivière-du-Loup ont entraîné une série d'initiatives locales pour rappeler cette grande épopée. C'est le cas, notamment, d'une exposition virtuelle réalisée par le Musée du Bas-Saint-Laurent en collaboration avec le Musée virtuel du Canada. À partir de ses collections photographiques, le Musée du Bas-Saint-Laurent rend hommage à cette époque révolue et aux familles qui ont façonné la ville. Visitez rdlafonddetrain.com pour suivre l'aventure d'un village devenu ville au rythme du passage du train.

Julie Martin est historienne et gestionnaire aux programmes culturels et patrimoniaux à la Ville de Rivière-du-Loup.

Atelier
L'ÉTABLI
 Ébénisterie

L'ÉBÉNISTERIE AU SERVICE DU PATRIMOINE

Nous possédons les outils, le savoir-faire, le professionnalisme et ce qu'il faut de passion pour créer ou reproduire toutes vos boiseries ornementales, intérieures ou extérieures.



Prix de l'artisan Opération patrimoine architectural de Montréal 2006

T.514.270.0115 | 2050, rue Dandurand, local 409
 Montréal (QC) H2G 1Y9

www.atelier-letabli.ca

QUINCAILLERIE 
 DU VIEUX-QUÉBEC

38 RUE GARNEAU • QUÉBEC • G1R 3V5



TÉL. : (418) 694-6100

WWW.BIRONETELS.COM



Quincaillerie
 décorative antique
 au coeur du
 Vieux-Québec



LIVRAISON GRATUITE AU QUÉBEC AVEC TOUT ACHAT DE 50\$ ET PLUS

Michel Gilbert
 Ébéniste-restaurateur



Encoignure en noyer

Salle à manger, Mess des officiers, Citadelle de Québec

Vernis nettoyé, détaché, couleur ravivée, moulures
 manquantes remplacées, finition.

Diaporama de la restauration sur
www.michelgilbertebeniste.com/Projets/Citadelle

418 253-5128 • 1 888 515-5128 • doucine@globetrotter.net
www.michelgilbertebeniste.com

MARIE-JOSÉE DESCHÊNES
 architecte
 architecture & patrimoine



Téléphone: **418.882.3528**
marie-josée.deschenes@globetrotter.net

patri-arch


patrimoine & architecture

1365, rue Frontenac
 Québec (Québec) G1S 2S6

Tél. et téléc. : 418.648.9090

www.patri-arch.com

TRACEL DE CAP-ROUGE

Œuvre sur chevalets

par Yolande Perron

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la ville de Québec tarde à se développer économiquement, alors qu'ailleurs au Canada, le train contribue à l'expansion de villes et de villages. Il faut se rendre à l'évidence : on doit pouvoir traverser le fleuve Saint-Laurent autrement que par voie fluviale. La solution : construire un pont. Sir Wilfrid Laurier en fait une promesse électorale avant de devenir premier ministre du Canada en 1896.

Une fois au pouvoir, il lance aussi la construction d'un second chemin de fer traversant le Canada de l'Atlantique au Pacifique. Son projet consiste à relier Winnipeg, au Manitoba, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Pour ce faire, le gouvernement crée la Commission du chemin de fer National Transcontinental. La com-

À Québec, un ouvrage de génie vient de devenir centenaire.

Malgré son âge vénérable et ses traces de rouille, le viaduc ferroviaire de Cap-Rouge, mieux connu sous le nom de Tracel, permet toujours aux trains de franchir une profonde vallée.

pagnie de chemin de fer Intercolonial complète quant à elle le réseau dans les Maritimes, alors que le Grand Tronc s'occupe de relier Winnipeg à la Colombie-Britannique.

Comme le pont de Québec devra reposer sur de hauts piliers pour laisser passer les bateaux, les trains y accéderont, sur la rive nord, à partir du plateau de Sainte-Foy. Pour que les trains puissent se rendre sur

Le viaduc ferroviaire de Cap-Rouge, ou Tracel, repose sur 30 tréteaux. Son surnom vient de l'anglais trestle, qui signifie «chevalet».

Photo : Jean-Loup Robert

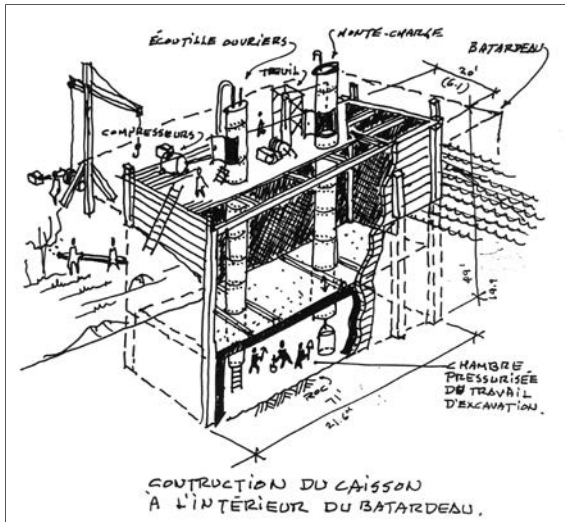


Illustration de la méthode du caisson pneumatique
Source: Jean Déry, coll. SHCR

ce plateau, la Commission du chemin de fer National Transcontinental choisit de construire un viaduc ferroviaire au-dessus de la rivière du Cap Rouge, afin de respecter les normes de pentes maximales et de courbures de virages, et ce, malgré des coûts plus élevés.

Pour aller de l'avant, le gouvernement doit acheter une longue bande de terre dont certaines portions appartiennent à des Canadiens anglais, et d'autres à des Canadiens français. Criant à l'injustice, ces derniers prétendent que leurs voisins anglophones ont reçu une somme d'argent supérieure pour leur partie de terrain. Le curé doit trancher la question en chaire un bon dimanche, affirmant que « plus tu as d'argent, moins tu as de chances d'aller au paradis ».

DE SAVOIR-FAIRE ET D'ACIER

La construction du viaduc ferroviaire de Cap-Rouge débute en 1906. L'ouvrage fera 1017 m de long et 52,4 m de haut à marée basse. Il reposera sur 30 chevalets (ou tréteaux), d'où son surnom de Tracel, de l'anglais *trastle*, qui signifie « chevalet ». Il sera fait d'acier (4,29 millions de kilos!), comme le préconisent les nouvelles techniques de construction. Au tournant du XX^e siècle, les grosses structures en bois des ponts ferroviaires sont en effet remplacées par une ossature en acier et en fer, plus solide et durable, mais aussi plus complexe et onéreuse à réaliser.

À l'été 1906, les entrepreneurs entament la construction des fondations des piliers. Ils constatent rapidement que la tâche sera plus ardue que prévu en raison des marées hautes, qui varient de cinq à sept mètres: elles pourraient emporter les piliers ou les éroder. Les constructeurs adoptent alors la technique du caisson pneumatique, beaucoup plus chère, mais plus sécuritaire pour la structure. Près de la rivière, trois bases rectangulaires sont coulées suivant cette méthode. Les travailleurs doivent creuser profondément dans la boue et la glaise pour atteindre le roc sur lequel asseoir les piliers. Les caissons de béton sont coulés à l'intérieur d'un batardeau construit en pièces de bois jusqu'à la nappe d'eau. Le caisson s'enfonce au fur et à mesure que les ouvriers, travaillant dans une pièce pressurisée en dessous, extirpent la glaise pour la placer dans une benne qui remonte le matériel à la surface par un cylindre de 90 cm de diamètre.

La technique de la poutre à treillis (ou poutre Eiffel ou rivetée) a aussi servi à la construction du Tracel. Ces ensembles de barres en acier formant des triangles permettent de créer un élément porteur efficace et rigide avec un minimum d'acier; ils sont donc moins lourds.

La Dominion Bridge Company commence les travaux de la superstructure en juin 1907. Les rails seront posés entre 1908 et 1911, et les autres travaux seront graduellement effectués. À l'automne



Le Tracel enjambe la vallée de la rivière du Cap Rouge sur un peu plus d'un kilomètre, à une hauteur de 52 mètres à marée basse.

Photo: Jean-Loup Robert

1913, on procède à la mise en service du Tracel. Malgré les retards qu'ont occasionnés les deux effondrements du pont de Québec, en 1907 et en 1916, la totalité de la ligne Winnipeg-Moncton sera terminée le 3 décembre 1917.

LES RISQUES DU MÉTIER

Présents partout en Amérique du Nord, les ponts à tréteaux rappellent les prouesses des bâtisseurs de chemins de fer. Le viaduc de Cap-Rouge est la première structure de ce genre à avoir été réalisée au Canada. Il est le deuxième plus haut et plus long au pays, derrière le viaduc de Lethbridge, en Alberta.

Plusieurs étapes de sa construction ont été exécutées dans des conditions dangereuses ou difficiles. La technique du caisson pneumatique limitait les ouvriers: en raison de la pression, ils ne pouvaient travailler que quelques heures d'affilée. Le rivetage à chaud demandait quant à lui beaucoup d'adresse et de force. Comme l'acier refroidit rapidement, les ouvriers devaient se presser. À partir d'une forge mobile, un homme lançait d'abord les rivets chauffés à blanc à un autre qui les

attrapait au vol avec un cornet. À l'aide de grandes pinces d'acier, celui-ci passait les rivets à un troisième ouvrier qui les insérait dans les trous préparés à cet effet. Un dernier ouvrier écrasait les deux extrémités du rivet avec son marteau à riveter.

Même si le port d'un casque et de ceintures ne faisait pas partie des normes de sécurité au travail, les rapports gouvernementaux ne mentionnent aucun accident important ni mort d'homme lors de la construction du Tracel.

FIER TÉMOIN

Le viaduc de Cap-Rouge témoigne du talent des bâtisseurs et de l'apparition de nouvelles techniques de construction. En 2013, la Société canadienne de génie civil l'a d'ailleurs reconnu comme site historique national du génie civil. Le génie de chaque époque s'incarne dans ses monu-

ments. Paris a sa tour Eiffel, New York, sa statue de la Liberté, et Cap-Rouge, son Tracel. Au même titre que ces œuvres renommées, ce pont sur tréteaux attire artistes et photographes depuis plusieurs décennies, en plus d'être devenu indissociable du paysage urbain.

Yolande Perron est membre de la Société historique du Cap-Rouge.

À lire

La brochure *Le Tracel de Cap-Rouge. 100 ans d'histoire*, publiée par la Ville de Québec dans la série « Histoire de raconter ».



À l'occasion du centenaire du Tracel, la Société historique du Cap-Rouge et l'École d'architecture de l'Université Laval ont organisé un concours d'idées à l'intention des étudiants. Ceux-ci devaient trouver une nouvelle vocation au viaduc ferroviaire advenant le cas où le train cesserait d'y passer. Parmi les 20 projets reçus, celui de l'équipe gagnante, intitulé AD jonction, propose l'ajout d'un restaurant panoramique mobile qui roulerait sur le Tracel comme un wagon et d'une passerelle d'exposition aménagée sous la voie ferrée. Des escaliers relieraient la passerelle à la promenade de Cap-Rouge et au pont de la rivière. Selon les plans de Maude Melanson, Alexandre Corbin, David Nault Daigle et Alexis Légaré, les piliers seraient également transformés en présentoirs d'art, en belvédères et en zones d'interprétation.

Un patrimoine sur le



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

par Jean-Paul Viaud

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

un endroit pour entreposer ses trésors : un bâtiment de Saint-Constant, en Montérégie, à une vingtaine de minutes de Montréal. L'édifice deviendra le Musée ferroviaire canadien en 1961 (renommé Exporail en 2003).

Poursuivant ses efforts de préservation, l'Association constitue une collection unique au Canada, reconnue d'intérêt public par les gouvernements provincial et fédéral. Son mandat : réunir les objets les plus représentatifs des chemins de fer canadiens, tant sur le plan historique que technologique.

Exporail possède aujourd'hui une collection de plus de 10 000 objets, tels que les véhicules, des affiches, des jouets, des costumes, des œuvres d'art, des instruments scientifiques et

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

Photo : Jean-Paul Viaud



es rails

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

PLUS QUE DES WAGONS

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

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

Uniforme de contrôleur de la Montreal Tramways Company

Photo : Marie-Paule Partikian



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

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

Photo: Jean-Paul Viaud

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

Photo: Kevin Robinson





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

Photo : Josée Vallerand

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

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

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

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

Jean-Paul Viaud est conservateur à Exporail.





ACTION PATRIMOINE
Architecture et paysages du Québec

FORMATIONS EN PATRIMOINE

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

Patrimoine et territoire : une nouvelle approche

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

Paysages culturels : enjeux des milieux ruraux

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



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

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

en partenariat avec



ASSURANCE HABITATION



Votre maison ancienne est unique... Votre assurance devrait l'être aussi!

Découvrez HERITAS, le seul programme d'assurance habitation exclusivement conçu pour les propriétaires de maisons construites avant 1940.

- Une approche novatrice en ce qui touche la gestion de risques
- Trois niveaux de garantie disponibles
- Une couverture en cas de changement de réglementation

Appelez-nous pour une soumission gratuite :

1 855 256-5323

dpmm.ca/heritas



Dale Parizeau
Morris Mackenzie

Cabinet de services financiers



Gares bien gardées

Après avoir vu plusieurs de leurs semblables tomber sous le pic des démolisseurs, les gares patrimoniales canadiennes ont eu droit à une précieuse protection : une loi favorisant leur préservation.

par Alain Gelly et Kate MacFarlane

La gare Windsor de Montréal est l'une des cinq gares reconnues lieux historiques nationaux du Canada. Elle fait également partie du club sélect des gares qui servaient à maintenir l'image de marque des compagnies ferroviaires.

Photo : Alexis Hamel

Le 21 juillet 1836, après un trajet de moins d'une heure depuis La Prairie, la locomotive Dorchester entre en gare à Saint-Jean-sur-Richelieu, à la tête du premier train à circuler au Canada. Si, dans la foulée, le Québec pénètre de plain-pied dans l'ère ferroviaire, le transport sur rails de passagers et de marchandises connaît une

croissance en dents de scie au pays. Quoi qu'il en soit, dans les années 1890, le réseau est à peu près complet dans l'est du Canada. Toutefois, avec la popularité croissante du transport routier et aérien durant la seconde moitié du XX^e siècle, l'heure de la rationalisation sonne pour les sociétés ferroviaires. Résultat : elles ferment des tronçons jugés non rentables et désaffectent plusieurs gares, dont bon nombre seront finalement démolies.

La population canadienne en vient à s'inquiéter pour la sauvegarde des gares restantes. Normal, car depuis plus d'un siècle, ces lieux de convergence sont au cœur de la vie économique et sociale des localités. Ils font partie intégrante du paysage. Symboles de prestige pour les sociétés ferroviaires, plusieurs gares transcendent en outre leur fonctionnalité en arborant une architecture impressionnante. Mais qu'ils soient utilitaires ou grandioses, ces témoins de l'histoire constituent un élément de

fierté et d'identité pour de nombreuses collectivités.

FORCE DE LOI

Jusqu'à la fin des années 1980, les efforts de protection de la population se butent à un vide législatif. Comme la plupart des gares ferroviaires appartiennent à des sociétés réglementées par le gouvernement fédéral, elles ne sont pas assujetties aux lois provinciales protégeant le patrimoine. En réponse aux préoccupations croissantes du public, le député progressiste-conservateur Gordon Taylor propose de remédier à la situation en légiférant. Fait rare pour un projet de loi privé, la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales obtient la sanction royale en 1988. Désormais, toutes les gares d'au moins 40 ans, appartenant à une compagnie de chemin de fer ou administrées par celle-ci, construites ou utilisées pour le transport des personnes et des biens, peuvent être désignées gares ferroviaires patrimoniales. La loi stipule que, « sauf autorisation du gouverneur en conseil, une compagnie de chemin de fer ne peut a) enlever, démolir, modifier ou aliéner – notamment par vente ou cession – une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle; b) modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare ».

Depuis les années 1990, plus de 300 gares canadiennes ont fait l'objet de rapports de recherche fouillés, analysés par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. En 2013, 163 gares avaient obtenu une désignation, dont 42 au Québec. Parmi elles figurent les cinq gares reconnues lieux historiques nationaux du Canada (Windsor à Montréal, Lévis, Sainte-Geneviève-de-Berthier, Acton Vale et Saint-Jean-sur-Richelieu).

MÉMOIRE ET DIVERSITÉ

Constitué au Québec entre 1990 et 1996, le réseau des gares ferroviaires patrimoniales désignées en vertu de la loi compte plusieurs témoins significatifs de l'histoire du rail, retenus pour leur valeur tant historique qu'architecturale. Construites entre 1859 et 1953, les gares commémorent le rôle majeur qu'elles ont joué dans l'activité économique et sociale de plusieurs communautés, voire dans la naissance de certaines villes (comme Clova, un hameau près de La Tuque, dont la gare date de 1915-1920). Le réseau des gares ferroviaires patrimoniales suscite un devoir de mémoire en assurant la préserva-



Source : Parcs Canada

tion des gares érigées autant par les grandes sociétés ferroviaires (Intercolonial, Grand Tronc, Canadien National [CN] et Canadien Pacifique [CP]) que par des compagnies plus modestes (Chemin de fer Jonction de Napierville; Grand Nord du Canada; Quebec Central Railway; Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental, etc.).

Ces gares s'avèrent très diversifiées en matière de styles architecturaux, d'échelle et de matériaux. L'architecture vernaculaire québécoise (Sainte-Anne-de-la-Pocatière, 1859), l'architecture pittoresque (Sainte-Anne-de-la-Pérade, 1877), les styles victorien (Sherbrooke [CN], 1890), château (Westmount, 1896), néoroman (Saint-Jérôme, 1897), Tudor (Joliette, 1901), Beaux-Arts (Trois-Rivières [CP], 1924), Arts and Crafts (Rimouski, 1937), international (Gare centrale de Montréal, 1938-1943), néoquébécois (Rigaud, 1940) sont tous représentés. Certaines gares témoignent aussi de la volonté des sociétés ferroviaires de rationaliser leur design architectural en adoptant des plans types (Sayabec, 1912). Le réseau comporte de petits bâtiments de bois (L'Épiphanie, 1923) ou de brique (Westmount), ainsi que des gares plus imposantes, bâties en pierre



Les gares patrimoniales québécoises prennent les formes les plus variées : la gare de Sainte-Anne-de-la-Pocatière est un exemple d'architecture vernaculaire québécoise (en haut), celle d'Acton Vale est de style néo-Queen Anne (ci-dessus), et celle de Rimouski, de style Arts and Crafts (ci-dessous).

Photos : Monique Bellemare





Dessinée avec soin, la gare du Canadien Pacifique à Saint-Jean-sur-Richelieu est vite devenue sujet de cartes postales.

Source : Parcs Canada

de taille par des sociétés ferroviaires soucieuses de maintenir leur image de marque (gare Windsor à Montréal, 1888-1889).

QUELQUES ARRÊTS REMARQUABLES

Les gares désignées témoignent avec éloquence de l'histoire et de l'architecture ferroviaires. Construite en 1859 par le Grand Tronc, celle de Sainte-Anne-de-la-Pocatière constitue, avec la gare de Lévis, le plus ancien exemple d'architecture ferroviaire au Québec. La forme et les ornements de la toiture, ainsi que la forme du bâtiment même, rappellent directement l'architecture résidentielle québécoise de l'époque. Afin d'évoquer la durabilité et la stabilité, le Grand Tronc a construit cette gare en brique.

Les deux gares de Saint-Jean-sur-Richelieu représentent non seulement un bel exemple d'émulation entre deux grandes sociétés ferroviaires, mais illustrent une étape majeure dans l'architecture ferroviaire. En 1887, lorsque le CP construit une gare à Saint-Jean, les architectes apportent un soin particulier à sa conception afin de refléter l'importance de ce maillon clé de la « Short Line ». Construite en brique et dépourvue de locaux d'habitation, cette gare d'un étage au plan rectangulaire inspirera par sa conception la construction de nombreuses autres gares en brique au cours des 50 années suivantes. Piqué au vif, le Grand Tronc n'entend pas se laisser surclasser par sa rivale. En 1890-1891, il bâtit un bâtiment en brique qui regroupe sur un seul étage la salle d'attente, les bureaux du chef de gare et l'entrepôt à bagages. Avec son avant-toit débordant soutenu par d'élégantes consoles et les effets décoratifs de sa brique, cette gare devient rapidement, comme celle du CP, un sujet de cartes postales. Elle sera reconnue lieu historique national du Canada en 1976.

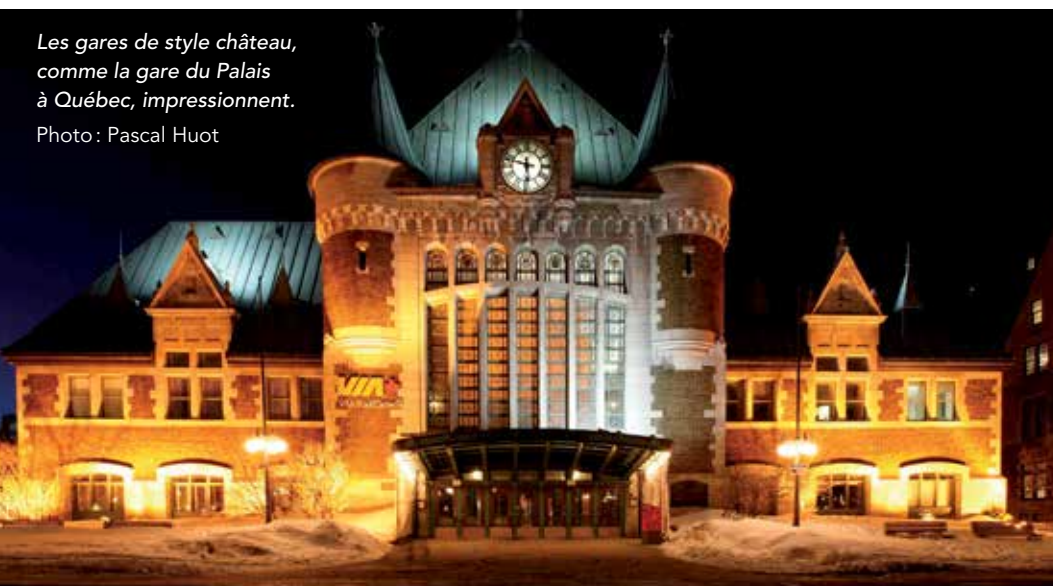
Pour leur part, les gares de style château visent à marquer l'imaginaire de la population. Les plus beaux fleurons québécois, dont la gare du Palais à Québec, se démarquent au sein du réseau des gares ferroviaires patrimoniales. La Gare centrale de Montréal (CN) constitue un tournant dans l'histoire de l'architecture des gares ferroviaires canadiennes, affirme Susan D. Bronson, architecte spécialisée en conservation du patrimoine, dans son ouvrage *The Development of Modernism in Canadian Railway Station in Architecture, 1930-1960*. De conception moderne, ce bâtiment contraste avec l'aspect monumental des premières gares. Exemple tant par sa simplicité que par sa fonctionnalité, la Gare centrale préfigure le style international qui sera en vogue après 1945.

En assurant la protection de ces joyaux du patrimoine ferroviaire, la loi contribue aussi à ce que la transmission de leur histoire continue d'aller bon train.

Alain Gelly et Kate MacFarlane sont historiens à la Direction des sciences culturelles de Parcs Canada.

Pour en savoir plus

Parcs Canada : pc.gc.ca
Lieux patrimoniaux du Canada : lieuxpatrimoniaux.ca



Les gares de style château, comme la gare du Palais à Québec, impressionnent.

Photo : Pascal Huot



OCULUS
RÉVISION

Révision linguistique
Rédaction
Correction d'épreuves

Conjuguer patrimoine et français

www.oculusrevision.com • T 418 999-2404

Québec 

Gouvernement du Québec

Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports
Ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire
Député de Jonquière

EXPOSITION PERMANENTE



RACINES DE MER

LE SAINT-LAURENT ANCRÉ DANS L'IDENTITÉ QUÉBÉCOISE

FAITES UNE ESCAPADE À L'ISLET (SUR LA ROUTE 132, À 1H DE QUÉBEC)
POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS : 418 247.5001 – MMQ.QC.CA

Culture
et Communications
Québec 



MUSÉE MARITIME
DU QUÉBEC
Capitaine J.E. BERNIER 

LES
TOITURES
TOLE-BEC
INC.

Toitures Traditionnelles

- à Baguettes
- à Joints Debouts
- à la Canadienne
- Cuivre
- Cuivre Étamé
- Acier Pré-point
- Galvanisé
- Ardoise



- Entreprise Familiale -

Licence R.B.Q. 2617-6594-75



1212 Tellier, St-Vincent-de-Paul, Laval

Site internet:

(450) 661-9737 www.ole-bec.com



Pour une
**quincaillerie
décorative...**

HORS SÉRIE
QUINCAILLERIE

355, rue du Marais, local 115, Québec
418.681.7477 • 1 877 705.3212
Télec. : 418.681.1626
Fermé le dimanche
www.horsserie.ca

Quincaillerie pour
bâtiments anciens



LA
CULTURE
EN
REVUES

ARTS VISUELS | ART LE SABORD | CIEL VARIABLE | ESPACE | ESSE | ETC | INTER | VIE DES ARTS | CINÉMA | 24 IMAGES | CINÉ-BULLES | CINÉMAS | SÉQUENCES | CRÉATION LITTÉRAIRE | BRÈVES LITTÉRAIRES | CONTRE-JOUR | ESTUAIRE | EXIT | JET D'ENCRE | LES ÉCRITS | MŒBIUS | VIRAGES | XYZ. LA REVUE DE LA NOUVELLE | CULTURE ET SOCIÉTÉ | À BÂBORD! | L'ACTION NATIONALE | LIAISON | LIBERTÉ | QUÉBEC FRANÇAIS | RELATIONS | HISTOIRE ET PATRIMOINE | CAP-AUX-DIAMANTS | CONTINUITÉ | HISTOIRE QUÉBEC | MAGAZINE GASPÉSIE | LITTÉRATURE | LES CAHIERS DE LECTURE | LETTRES QUÉBÉCOISES | LIVRE D'ICI | LURELU | NUIT BLANCHE | SPIRALE | THÉÂTRE ET MUSIQUE | CIRCUIT | JEU REVUE DE THÉÂTRE | LES CAHIERS DE LA SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DE RECHERCHE EN MUSIQUE | THÉORIES ET ANALYSES | ANNALES D'HISTOIRE DE L'ART CANADIEN | ÉTUDES LITTÉRAIRES | INTERMÉDIALITÉS | TANGENCE | VOIX ET IMAGES

sodep
Société de développement
des périodiques
culturels québécois

LES REVUES CULTURELLES QUÉBÉCOISES
WWW.SODEP.QC.CA

Filer le train



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

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

par Louis-François Garceau

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

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

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

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

Source : Corporation Charny revit



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

Source: Groupe TRAQ

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

AMATEURS TYPES

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

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

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

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

DANS L'ACTION

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



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

Source: Groupe TRAQ



FÉDÉRATION
HISTOIRE
QUÉBEC

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

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

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

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

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



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

Photo: Gilles Boutin, Le Journal de Lévis

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

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

Arrêt lecture

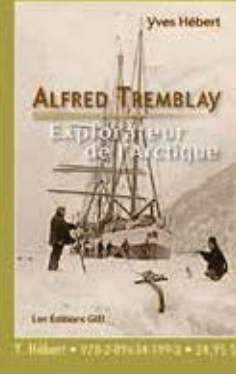
Lancée en 1999, *TRAQ* est la seule revue ferroviaire francophone qui traite des chemins de fer d'ici. Chaque numéro comprend des nouvelles ferroviaires du Québec et d'ailleurs, des articles techniques ou historiques, des anecdotes ainsi que des photos anciennes et récentes.



LES ÉDITIONS
GID

LES ÉDITIONS GID

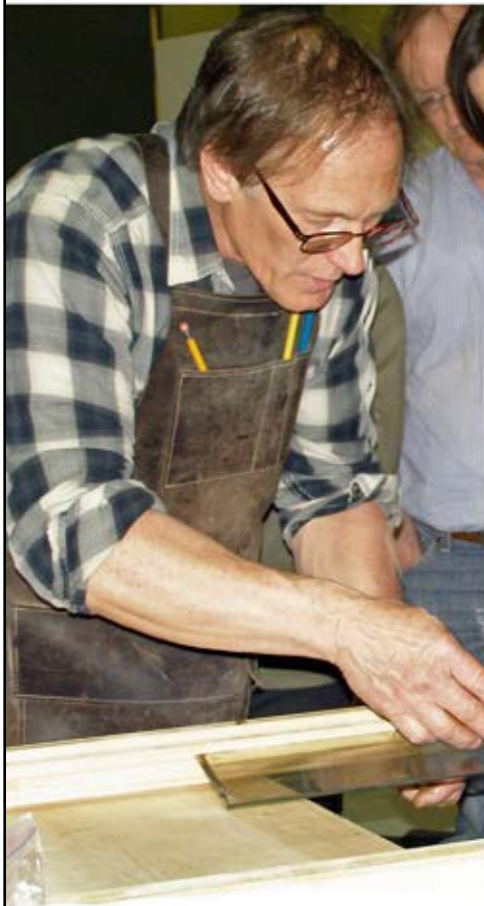
— leseditionsqid.com — 418 877-3110 —



APMAQ

Amis et propriétaires
de maisons anciennes du Québec

ATELIERS SUR LES TECHNIQUES TRADITIONNELLES DE CONSTRUCTION 2014



Atelier 1 - Revêtements, charpente et peinture à l'huile de lin

Animation : Alain Lachance et Patrick Quirion

Date : Samedi 17 mai, 9 h à 15 h

Lieu : Centre de formation professionnelle
de Neufchâtel

Atelier 2 - Portes et fenêtres traditionnelles et anciennes : volet 3

Animation : Alain Lachance

Date : Samedi 24 mai, 9 h à 15 h

Lieu : Centre de formation professionnelle
de Neufchâtel

*Réservez dès maintenant,
places limitées :
apmag@globetrotter.net /*

Renseignements : maisons-anciennes.qc.ca

514 528-8444

Véhiculer l'histoire

*Pour une municipalité, la fin du passage des convois ne signe pas nécessairement
l'arrêt de mort de la gare ou de la voie ferrée. Travaux de restauration,
opérations recyclage et projets de mise en valeur peuvent leur donner une nouvelle vocation.*

Périple en 10 stations sur les traces du train.

par Josiane Ouellet



La gare patrimoniale de Sayabec, dans le Bas-Saint-Laurent, abrite un centre d'interprétation qui a ouvert ses portes en juin 2013 après d'importants travaux de restauration.

Désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien en 1993 et citée immeuble patrimonial par la Municipalité en 2006, elle s'illustre par sa valeur historique et la représentativité de son architecture: plan rectangulaire à un étage, toit à croupes, avant-toits débordants, larges consoles, planches à clin, fausse lucarne, etc.

Plusieurs gares du même type ont été bâties par la compagnie de chemin de fer Intercolonial dans les localités environnantes au début du XX^e siècle. Celle de Sayabec est l'une des rares à avoir conservé son volume, ses éléments d'ornementation et ses revêtements muraux. Construite en 1912, elle a remplacé la première gare, qui a vu le village se développer à mesure que l'industrie de transformation du bois prospérait et que les colons s'installaient dans la région ou empruntaient ce passage obligé vers la vallée de la Matapédia. En 1997, le bâtiment actuel a été sauvé de la démolition grâce à son déménagement dans le parc municipal au Tournant-de-la-Rivière.



Photos : Marianne Denis



Aussi dans le Bas-Saint-Laurent, la gare de Rivière-Bleue est la seule gare de la compagnie National Transcontinental toujours debout. Sans l'intervention du Club d'artisanat Riverain, qui a sonné l'alarme, et de la

Municipalité, qui l'a acquise en 1981, elle aurait connu le même sort que ses semblables : la démolition. Après une première rénovation en 1982, elle fait de nouveau l'objet de travaux en 2009, à l'initiative de la Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, qui en assure la gestion. Elle est transformée en complexe touristique réunissant une boutique d'art et d'artisanat, un café ainsi qu'un centre d'interprétation sur le travail de l'agent de station, l'histoire du National Transcontinental, l'importance des gares dans la vie des villages et l'histoire de Rivière-Bleue.

Construite à La Tarte, un lieu-dit de Rivière-Bleue, en 1913, la gare a été transportée par train sur environ 1,5 kilomètre l'année suivante. Dès lors, la voie ferrée stimule le développement local. Elle permet aussi aux résidents de sortir de la région en hiver pour la première fois. De style pittoresque, la gare correspond au type de gares érigées par le National Transcontinental dans les années 1910 (plan en L, galerie en façade, toit à croupes, avant-toits débordants, grandes lucarnes). Elle a été citée immeuble patrimonial par la Municipalité en 2007. (garederivierebleue.com)



Photo : Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue

met aussi aux résidents de sortir de la région en hiver pour la première fois. De style pittoresque, la gare correspond au type de gares érigées par le National Transcontinental dans les années 1910 (plan en L, galerie en façade, toit à croupes, avant-toits débordants, grandes lucarnes). Elle a été citée immeuble patrimonial par la Municipalité en 2007. (garederivierebleue.com)



Après avoir abrité des bureaux dans les années 1980, la gare de Vallée-Jonction (autrefois Beauce-Jonction) accueille, à partir de 1991, le Centre d'interprétation ferroviaire de Vallée-Jonction, qui devient le Musée ferroviaire de Beauce en 2010. En 1876, la compagnie de chemin de fer Levis and Kennebec a construit une voie ferrée qui traversait Beauce-Jonction. Cinq ans plus tard, la Quebec Central Railway y a créé une jonction qui a gagné en importance avec la multiplication des embranchements.

Érigée en 1917, la gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale en 1991 et citée immeuble patrimonial en 2002. Son modèle s'inspire des plans standards conçus par le Canadien Pacifique : plan en T à un étage et demi, toit à croupes, avant-toits débordants, consoles en bois. Elle se démarque par son parement en blocs de béton imitant la pierre et par l'abri que compose le prolongement du toit. Surtout, son site est l'un des rares au Québec à inclure plusieurs autres structures ferroviaires, notamment une table tournante (1908), un pont (1917), une rotonde (1918), une passerelle pour piétons (1955) et des voies de triage.

Les bénévoles de la gare travaillent actuellement au financement d'un projet de restauration qui prévoit la réfection complète du bâtiment et le renouvellement de l'exposition permanente. Au terme de l'opération, le musée sera ouvert à l'année, et non seulement en été. (garevalleejonction.ca)



Photos : Musée ferroviaire de Beauce





La gare d'East Angus, en Estrie, adopte un modèle de la Québec Central Railway s'inspirant des plans standards du Canadien Pacifique (plan rectangulaire à un étage, toit à croupes, avant-toits débordants supportés par des consoles). Avec la gare de Vallée-Jonction, elle est l'une des rares à avoir été bâties en blocs de béton imitant la pierre.

À la suite de la construction de la première gare d'East Angus, en 1882, l'industriel William Angus a choisi cette localité pour ouvrir une usine de pâtes et papiers qui connaîtra beaucoup de succès. Remplaçant le bâtiment d'origine en 1914, l'actuelle gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale en 1991. Rebaptisé Vieille Gare du papier, l'édifice loge aujourd'hui un centre d'interprétation, un poste d'accueil touristique et des bureaux. Deux expositions y sont présentées : *Ainsi croît East Angus* met en valeur l'histoire de la ville et l'influence du train dans son développement, alors que *Papiers* aborde l'histoire de l'industrie des pâtes et papiers dans la région.



Photos: Chambre de commerce du Haut-Saint-François



Construite en 1924, la gare de Labelle fait partie du parc linéaire du P'tit Train du Nord, parcours multifonctionnel aménagé sur l'ancienne emprise ferroviaire du Canadien Pacifique. Le bâtiment accueille le Musée ferroviaire gare de Labelle, où sont exposés de nombreux objets (télégraphe portable, huiliers, cloches, fanoux de signaleurs, costumes de conducteur, etc.) ainsi que des photos témoignant de l'épopée du P'tit Train du Nord, amorcée par le fameux curé Labelle de Saint-Jérôme. On peut aussi visiter un wagon de queue sur rail rempli d'artéfacts. Plus loin, au parc des Cheminots, on peut admirer les fondations d'un garage à locomotives, d'un château d'eau, d'une table tournante et d'un cendrier. Terminé en 2013, le chantier ayant permis de déterrer et de mettre en valeur ces infrastructures ferroviaires a duré trois ans.

À l'origine, le train des Laurentides servait au ravitaillement des colons et au transport du bois des Pays-d'en-Haut vers Montréal. Or, il a vite entraîné le développement d'une industrie touristique régionale dominée par les clubs de chasse et de pêche, les centres de ski et d'autres lieux de villégiature.



En octobre dernier, la MRC des Laurentides a lancé un circuit d'interprétation historique destiné aux cyclistes. Longeant le Corridor aérobie (une piste multifonctionnelle), le parcours emprunte une ancienne emprise du Canadien National (CN). Il comprend cinq panneaux abordant l'histoire ferroviaire de la région, installés dans les municipalités d'Amherst (à la jonction des routes 364 et 323), d'Huberdeau (sur le chemin de Gray Valley), d'Arundel (en face de l'hôtel de ville) et de Montcalm (dans les secteurs de Weir et du Lac-des-Pins). On y apprend entre autres que le chemin de fer est arrivé dans la région en 1897. À Arundel, ce fut l'occasion pour C. J. Staniforth d'ouvrir un magasin général, participant ainsi au développement commercial déjà bien amorcé.

(mrc.laurentides.qc.ca/responsabilites/culture/projets)



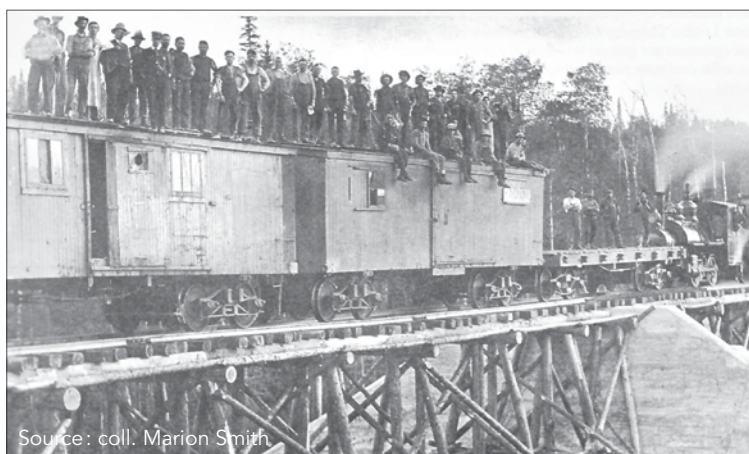
Photos: MRC des Laurentides



Elle aussi située sur une ancienne emprise du CN, la piste cyclable L'Estriade file de Granby à Waterloo en passant par le canton de Shefford et la ville de Bromont, en Montérégie. Clin d'œil au passé, du matériel de l'ancienne voie ferrée a été utilisé pour aménager les lieux. La halte routière et le relais s'inspirent aussi des gares de l'époque. En bordure de la piste à Waterloo, un wagon de queue datant de 1912 a été transformé en musée en 2011. Dans cette *caboose* où travaillaient et se reposaient le chef de train et le serre-frein arrière, l'exposition raconte l'histoire du réseau ferroviaire de Waterloo, qui a été marquée par son bâtisseur, Asa Belknap Foster, alias le roi des chemins de fer canadiens. (estriade.net)



Le Musée du patrimoine ferroviaire et culturel a été fondé à Parisville, une municipalité du Centre-du-Québec qui doit son existence au passage du chemin de fer. Il se trouve dans le pavillon d'accueil du parc linéaire Le Petit Deschailions, une piste multifonctionnelle installée sur l'ancienne emprise ferroviaire et qui tire son nom du train qui sillonnait la région au début du XX^e siècle. Ici aussi, un wagon de queue sert à l'interprétation du patrimoine ferroviaire de l'endroit.



Source: coll. Marion Smith



En fonction depuis 2009, la Cycloroute de Bellechasse est aménagée le long de deux anciennes voies ferrées : celle de la compagnie de chemin de fer Levis and Kennebec (1873) et celle du National Transcontinental (1913). Inaugurée en septembre dernier, la piste cyclable présente la riche histoire de ces chemins de fer. La MRC s'est associée à la Société historique de Bellechasse pour réaliser ce parcours d'interprétation qui comprend 35 panneaux. En se promenant entre Saint-Henri et Armagh, les utilisateurs de la Cycloroute découvrent la façon dont les tracés des voies ferrées étaient déterminés ainsi que des détails sur leur construction, les acteurs marquants du domaine, l'influence du train sur la vie des communautés de même que les catastrophes survenues.

En fait, ce ne sont pas deux, mais trois chemins de fer qui traversaient jadis le territoire. Construit en 1855, le plus ancien était exploité par la compagnie du Grand Tronc et se rendait dans les Maritimes. Le second, implanté par un entrepreneur de Saint-Anselme en 1873, a mené à la création d'un réseau reliant Sherbrooke et Lévis. Puis, en 1905 s'est amorcée la construction d'un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton, celui du National Transcontinental. Achievée en 1913, la section bellechassoise de cette ligne a nécessité l'aide de 300 immigrants et le recours à des explosifs. (cycloroutedebellechasse.com)

En fait, ce ne sont pas deux, mais trois chemins de fer qui traversaient jadis le territoire. Construit en 1855, le plus ancien était exploité par la compagnie du Grand Tronc et se rendait dans les Maritimes. Le second, implanté par un entrepreneur de Saint-Anselme en 1873, a mené à la création d'un réseau reliant Sherbrooke et Lévis. Puis, en 1905 s'est amorcée la construction d'un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton, celui du National Transcontinental. Achievée en 1913, la section bellechassoise de cette ligne a nécessité l'aide de 300 immigrants et le recours à des explosifs. (cycloroutedebellechasse.com)



Photo: Pierre Lefebvre



Centre d'expertise et d'animation en patrimoine rural

- Paysages
- Patrimoine bâti
- Patrimoine archéologique
- Patrimoine génétique végétal
- Savoir-faire traditionnels

Ruralys, acteur d'un patrimoine dynamique!

1650, rue de la Ferme, La Pocatière (Québec) G0R 1Z0
 info@ruralys.org www.ruralys.org Tél. : 418-856-8251 Téléc. : 418-856-4399



Un air de printemps!

MONTREAL - lancement de saison - 4 mai

SHERBROOKE - art, théâtre et littérature - 17 mai

VICTORIAVILLE - ARTHABASKA - 14 juin
 La sculpture d'Alfred Laliberté et le *Festival des fromages fins du Québec*

QUÉBEC ET CHARLEVOIX - 20-21-22 juin

TANGLEWOOD Festival - du 18 au 21 juillet..



514-352-3621
www.lesbeauxdetours.com
En collaboration avec Club Voyages Rosemont
 Titulaire d'un permis du Québec



La Vélopieste Jacques-Cartier/Portneuf, située sur une ancienne emprise ferroviaire du

Canadien National, relie Saint-Gabriel-de-Valcartier à Rivière-à-Pierre, dans la région de la Capitale-Nationale. Huit panneaux d'interprétation la jalonnent, révélant notamment le rôle qu'a joué le chemin de fer dans le développement de la base des Forces canadiennes Valcartier, de l'École de foresterie et de technologie du bois de Duchesnay et des lieux de villégiature de Fossambault-sur-le-Lac. À Shannon, un centre d'interprétation de l'histoire ferroviaire est installé dans un wagon de queue. On y raconte l'histoire surprenante d'une voie ferrée de 40 kilomètres construite entre Shannon et le quartier Saint-Sauveur, à Québec, à la fin des années 1860. Sa particularité ? Elle a été entièrement réalisée en lisses de bois en raison de la pénurie de métal provoquée par la guerre civile américaine. Il a fallu deux ans pour la bâtir... et elle n'a servi que quatre ans! (velopistejcp.com)

Photo: Pascal Rathé



À vous, maintenant, de poursuivre le voyage dans le temps...

Josiane Ouellet est rédactrice en chef de Continuité.

À visiter... virtuellement

L'exposition virtuelle *150 ans d'histoire ferroviaire à Saint-Pascal de Kamouraska* (musee virtuel.ca) regroupe 140 photographies accompagnées de courts textes ainsi qu'une douzaine de chroniques sur différents thèmes comme le transport au Kamouraska avant le train, la place qu'occupe la gare patrimoniale dans la municipalité, le Grand Tronc à Saint-Pascal, etc.

Le musée virtuel de Bellechasse propose lui aussi une exposition sur le patrimoine ferroviaire qui nous renseigne sur les gares de la région et la construction des chemins de fer (museedebellechasse.com/train.html).

Enfin, le site patrimoineduquebec.com recèle une foule de renseignements pertinents sur les vieilles gares du Québec ainsi que de nombreuses photos.

RESTAURATION DES GALETS
DE NATASHQUAN

bglà

ARCHITECTURE | DESIGN URBAIN

50 côte DINAN | bureau 101 | QUÉBEC | QC | G1K 8N6 | T. 418 694 9041
1435 St-ALEXANDRE | bureau 910 | MONTRÉAL | QC | H3A 2G4 | T. 514 875 1168
452, ARNAUD | SEPT-ÎLES | QC G4R 3A9 | T. 418 961-1524

Photographie: BGLA

22

REVUES CULTURELLES QUÉBÉCOISES
MAINTENANT OFFERTES

EN VERSION NUMÉRIQUE!

ARTS VISUELS CIEL VARIABLE | ESPACE | ESSE | ETC | INTER **CINÉMA** 24 IMAGES | CINÉ-BULLES | SÉQUENCES **CRÉATION LITTÉRAIRE**
BRÈVES LITTÉRAIRES | MŒBIUS | XYZ, LA REVUE DE LA NOUVELLE **CULTURE ET SOCIÉTÉ** QUÉBEC FRANÇAIS | RELATIONS **HISTOIRE ET PATRIMOINE**
CAP-AUX-DIAMANTS | CONTINUITÉ | HISTOIRE QUÉBEC **LITTÉRATURE** LES CAHIERS DE LECTURE | LETTRES QUÉBÉCOISES | LURELU |
NUIT BLANCHE | SPIRALE **THÉÂTRE ET MUSIQUE** JEU REVUE DE THÉÂTRE

Plusieurs revues culturelles québécoises ont fait leur entrée dans L'Entrepôt du livre numérique de l'Association nationale des éditeurs de livres (ANEL). Visitez la section *Revues culturelles numériques* de la Vitrine de l'Entrepôt www.vitrine.entrepotnumerique.com pour feuilleter les revues en ligne et acheter les numéros qui vous intéressent.

sodep

Société de développement
des périodiques
culturels québécois



Conseil des arts
du Canada Canada Council
for the Arts

LE CHAT PÉTRIFIÉ

*Ce n'est pas une Gorgone que le chat
de Cap-Chat a croisée sur son chemin.*

Mais le résultat est tout comme.

par Pierre Lahoud

La petite ville gaspésienne de Cap-Chat doit son nom à un promontoire rocheux que les marins décrivaient comme la borne délimitant les eaux du fleuve Saint-Laurent et du golfe. Rappelant la forme d'un chat assis, ce cap serait le résultat, selon la légende, d'un sortilège infligé à un félin gourmand et imprudent.

Un jour qu'il se promenait le long de la grève, le chat aperçoit deux petites bêtes poilues sur un cap. Aussitôt vues, aussitôt attrapées, avalées et digérées. Mal lui en prend, car une fée surgit près de lui et l'interpelle: «Malheureux, lui dit-elle, tu as dévoré mes enfants. Je suis la fée des chats et tu comprends mon langage. Je vais te punir sévèrement. Tu seras enfermé dans la pierre de ce cap que tu vois devant toi, et ce, pour l'éternité.»

La légende de Cap-Chat remonte aux premiers temps de la colonie. Sur une carte de la région dessinée en 1660 par François du Creux, on peut lire *Promontorium Félis*, qui signifie «le promontoire du chat».

La forme singulière du rocher se prêtait déjà à toutes sortes d'élucubrations.

Des esprits plus pragmatiques, dont plusieurs spécialistes de l'histoire et de la toponymie, croient cependant que le toponyme vient de Samuel de Champlain, qui a identifié ce lieu C. de Chatte en 1612 puis, en 1626, Cap de Chatte, en l'honneur du commandeur de Chatte ou de la Chate, son protecteur dieppois. Aymar de Chaste méritait bien cet hommage: mandaté par Henri IV, il a élaboré un plan pour coloniser la Nouvelle-France. Il a également financé la première mission de Champlain, qui l'a mené à Tadoussac en 1603. Toujours redevable, Champlain a par la suite nommé la bande de terre située sur la rive opposée Pointe de Monts, en l'honneur de Pierre Dugua de Mons, successeur d'Aymar de Chaste.

En 1685, le nom Cap de Chatte se masculinise en Cap du Chat. La légende prend alors le dessus sur la version historique. Pour conclure cette histoire de noms, citons Shakespeare, qui faisait dire à sa Juliette: «Don-



nons à une rose tel nom qu'il nous plaira: son parfum ne sera pas moins doux.» Avouez que le parfum de la légende est bien agréable...

Pierre Lahoud est photographe et historien spécialisé en patrimoine.

Ne dirait-on pas un chat assis, regardant au ciel les oreilles couchées vers l'arrière ?

Photo: Pierre Lahoud

MONASTÈRE DU CARMEL LEÇON DE SURVIVANCE



Alors que de plus en plus de communautés religieuses abandonnent leurs ensembles conventuels, la décision des Carmélites de Montréal de restaurer leur monastère suscite l'admiration. Au terme d'un impressionnant chantier, cette initiative leur a valu le Prix d'excellence 2013 du Conseil du patrimoine religieux du Québec.

Les toiles marouflées de la chapelle du Carmel de Montréal (au plafond) ont été refaites avec un tissu possédant de meilleures propriétés acoustiques que le textile original.

Photo : Pierre Bélanger

par Josette Michaud
et Denis Boucher

Les Carmélites de Montréal font ériger leur premier monastère à Hochelaga, en bordure du fleuve Saint-Laurent, en 1878. Trois ans plus tard, l'insalubrité causée par la crue printanière les pousse à chercher un autre terrain. En 1896, les religieuses emménagent dans leur nouveau Carmel, construit sur le site d'une carrière désaffectée du Mile End.

Dessiné par Alfred Préfontaine, ce second monastère respecte les normes de sainte Thérèse d'Avila. Au XVI^e siècle, cette réformatrice monastique avait déterminé les plans des monastères des Carmélites, plans qui s'inscrivaient dans des traditions européennes remontant au premier millénaire. L'architecte Préfontaine ajoute une touche de modernité à l'édifice en le coiffant de toits plats, à l'exception de la chapelle. Il recourt à la façon traditionnelle de bâtir (maçonnerie pleine, charpente de bois) tout en intégrant au décor des éléments de finition du Carmel d'Hochelaga.

Si l'accueil et la chapelle sont accessibles au public, la plupart des espaces et des jardins sont réservés aux Carmélites, qui consacrent leur vie à la prière. Elles prient et assistent aux offices dans le chœur des moniales situé perpendiculairement à la chapelle, à l'écart des fidèles.

Isolé de la vie urbaine, le Carmel n'est électrifié qu'au milieu des années 1920. Tout

au long du XX^e siècle, cet ensemble conventuel demeure un lieu isolé enclavé parmi des édifices industriels et des entrepôts de faible hauteur. Cent ans après la construction du Carmel, son intégrité architecturale est intacte. Or, l'enveloppe du bâtiment, les murs d'enceinte et les systèmes électromécaniques se trouvent dans un état lamentable.

NE ME QUITTE PAS...

Incapables d'assumer les coûts liés à la rénovation de leur propriété, les Carmélites décident, à l'automne 2003, de s'installer à l'extérieur de la ville. En juin 2004, l'annonce de la vente du Carmel de Montréal à des intérêts privés entraîne la formation de la Coalition pour la préservation du site du Carmel. Dès lors, une dizaine d'organismes et autant d'individus s'activent pour sauver le monastère.

En août, Dinu Bumbaru, d'Héritage Montréal, écrit à Line Beauchamp, alors ministre de la Culture et des Communications, afin de convaincre le gouvernement du Québec de procéder au classement du monastère des Carmélites de

Montréal. Puis, en novembre, c'est au tour du Conseil du patrimoine de Montréal de recommander, dans un avis adressé au maire et au comité exécutif, « que tout le site soit préservé ». Six autres organismes et plus de 2000 personnes signent la « Déclaration » de la Coalition, en janvier 2005. Le regroupement souhaite que l'intégrité patrimoniale du site soit préservée et qu'on lui donne une vocation publique au service de la collectivité.

Après plusieurs débats et rebondissements hautement médiatisés, les Carmélites et le promoteur résilient l'offre d'achat d'un commun accord. Dans leur communiqué de presse du 25 octobre 2005, les Carmélites expliquent: « Nous avons choisi de continuer notre mission de prière, ici, au cœur de Montréal [...] Cependant, les problèmes qui nous avaient fait choisir de partir sont les mêmes qu'il y a deux ans. Nous sommes à la recherche de solutions et tentons d'évaluer toutes nos options pour y remédier. »

En choisissant de demeurer dans leur édifice centenaire, les religieuses acceptent de pour-



suivre leur vie monastique au milieu de chantiers successifs qui s'échelonnent sur plus de huit ans.

UNE RÉFECTION D'ENVERGURE

C'est avec l'assistance de la firme Beupré Michaud et associés, architectes que les Carmélites entreprennent la restauration de leur propriété, classée immeuble patrimonial en 2006. Ces travaux mettent à profit les connaissances de la communauté religieuse dans la construction et l'entretien des monastères.

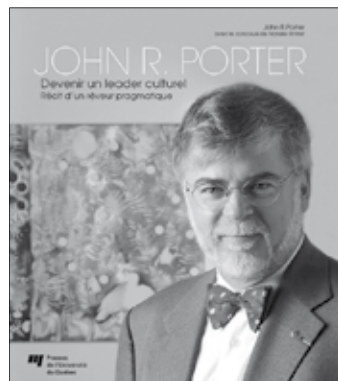
Les moniales confient aux architectes l'expertise sur le mur d'enceinte, puis la rédaction du carnet de santé et la

L'édifice affirme sa modernité par ses toits plats. Seule la chapelle échappe à la règle.

Photos: Beupré, Michaud et associés, architectes

Presses de l'Université du Québec

CONNAÎTRE, DIFFUSER ET AGIR



JOHN R. PORTER DEVENIR UN LEADER CULTUREL

RÉCIT D'UN RÊVEUR PRAGMATIQUE

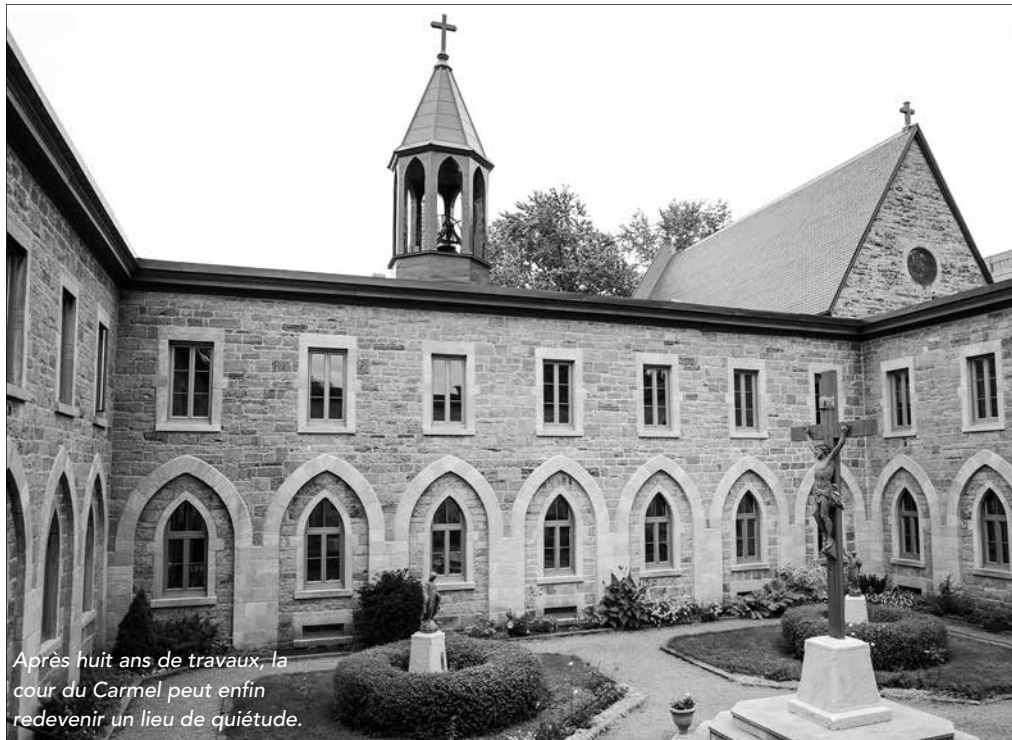
John R. Porter
Avec le concours de Natalie Rinfret

Rêveur déjouant l'utopie, pragmatique évitant l'immobilisme, John R. Porter est un leader qui a laissé son empreinte sur le grand paysage culturel québécois, notamment lorsqu'il était à la barre du Musée national des beaux-arts du Québec. Il livre ici un autoportrait coloré et passionné, ponctué des observations et des commentaires de Natalie Rinfret.

354 pages | 978-2-7605-3920-4

34\$ 24\$^{95%} PDF EPUB





Après huit ans de travaux, la cour du Carmel peut enfin redevenir un lieu de quiétude.

dommagées par le temps et la saleté. Un nouveau textile aux propriétés acoustiques accrues a été installé, sur lequel ont été fidèlement reproduits les motifs des frises décoratives. Dernière étape mais non la moindre, les travaux de mise en lumière de la nef révèlent l'élégance de la chapelle et mettent en valeur la qualité du travail de restauration effectué.

L'AVENIR ENVIRONNANT

Après huit ans de travaux d'entrevue, la restauration du Carmel de Montréal tire à sa fin. Les moniales peuvent poursuivre leur mission grâce à un geste exceptionnel de continuité: la remise en état de l'ensemble du site et de ses bâtiments. Mais dans ce patient travail de restauration, qui puise à même des traditions et des savoir-faire anciens, s'imprime aussi un geste de renouveau. Car le projet a contribué à sensibiliser la population et les autorités municipales à la valeur de ce site. À preuve, cette restauration majeure a remporté le Prix d'excellence 2013 du Conseil du patrimoine religieux du Québec. En 2007, le gouvernement du Québec a délimité une aire de protection autour du site. Malgré cela, faut-il craindre que cette sensibilité nouvelle à la beauté patrimoniale du Carmel ruine la sérénité retrouvée en attisant la densification du cadre bâti environnant? Espérons que non...

Josette Michaud est architecte chez Beaupré Michaud et associés, architectes et Denis Boucher est chargé de projets au Conseil du patrimoine religieux du Québec.



Les chaperons ont été reconstruits, parfois en béton préfabriqué ou en cuivre étamé, parfois en pierre de taille, comme ici.

programmation des travaux. Elles leur délèguent ensuite la cogestion de l'ensemble de l'opération, la production des relevés, plans et devis, la réalisation des appels d'offres et la surveillance des travaux.

Les murs d'enceinte constituent à eux seuls une construction impressionnante. Ceinturant l'ensemble du site, ils font 550 mètres linéaires et s'élèvent jusqu'à 7 mètres de hauteur à certains endroits. Leur restauration s'est déroulée de 2007 à 2013. Le mauvais état du mortier a nécessité le remontage de plusieurs sections des murs. Comme la plupart des chape-

rons avaient été refaits en béton coulé au milieu du XX^e siècle, ils ont dû être reconstruits en béton préfabriqué ou en cuivre étamé sur un bâti de bois, selon leur emplacement.

Des travaux de rejointoiement de la maçonnerie ont en outre été effectués sur les murs extérieurs du monastère et du presbytère. La maçonnerie est principalement en moellons équarris, plus ou moins raffinés selon les façades, avec des éléments d'encadrement en pierre de taille. Différentes adaptations ont été effectuées pour respecter les normes de sécurité incendie, notamment l'ajout de portes coupe-feu.

La chapelle méritait aussi de nombreux soins. Les artisans ont entièrement restauré sa toiture d'ardoise et ses clochers, ainsi que son décor intérieur, sans oublier celui du chœur des moniales et de la sacristie. Vitraux, chapiteaux sculptés, marbres et différentes pièces du mobilier ont ainsi retrouvé leur lustre. Une intervention considérable a permis de refaire les toiles marouflées de la chapelle, lourdement en-

1900 2013

MUSÉE LOUIS-HÉMON

UNE EXPÉRIENCE À VIVRE EN FAMILLE

Nouvelle exposition
« Et si le Haut-du-Lac m'était raconté... »

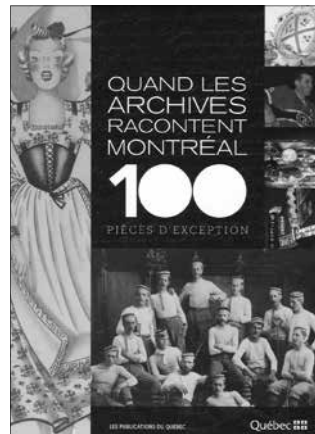
Reste pas dehors, viens chez Bédard
Concept de Jimmy Doucet
avec veillée d'antan et pique-nique familial

Autocueillette de bleuets

700, route 169
Péribonka (Québec) G0W 2G0
☎ 418 374-2177 • 418 374-2516
• museelh@xplomet.com • peribonka1908
• www.museelh.ca

MONTRÉAL DANS LE RÉTROVISEUR

Nicolas Bednarz, Anick Forest Bonin et Mario Robert ont fouillé parmi quelque 100 000 photos et quatre kilomètres de documents répartis en 500 fonds et collections afin de réaliser *Quand les archives racontent Montréal. 100 pièces d'exception*. De cet ouvrage publié à l'occasion du 100^e anniversaire des Archives de la Ville de Montréal ressort un portrait multifacettes de la métropole: la ville fière et digne, visionnaire et inspirée, diversifiée et organisée, amusante et étonnante, créative et cultivée, passionnée et intense. *Les Publications du Québec, 2014, 216 pages, 34,95 \$*



Synthèse archéologique



Deux grosses pointures signent *Archéologie de l'Amérique coloniale française* : Marcel Moussette, récipiendaire du prix Gérard-Morisset 2009, et Gregory A. Waselkov, directeur du Center for Archaeological Studies de l'Université du sud de l'Alabama. Les auteurs se sont basés sur les résultats de recherches menées par des archéologues depuis près de 75 ans dans les anciennes colonies françaises

des Amériques – de l'Acadie et Terre-Neuve jusqu'à la Louisiane, les Antilles et la Guyane, en passant par le Canada, le Pays d'en Haut et le Pays des Illinois. Cette première synthèse du genre dévoile une incroyable quantité de données qui, dans plusieurs cas, sommeillaient dans des rapports techniques. En y allant de leurs interprétations et points de vue – parfois provocants –, les auteurs espèrent renouveler la façon de voir ce champ d'étude.

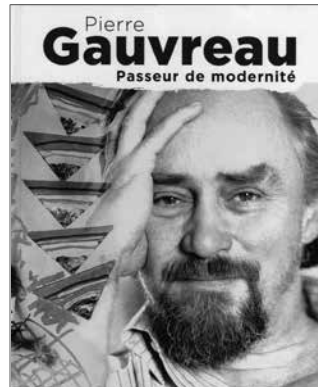
Lévesque éditeur, 2014, 464 pages, 80 \$

Une trace des Oblats

Même si l'exposition *Audace et persévérance. L'héritage des Oblats O.M.I.* est terminée, on peut encore découvrir l'œuvre de cette communauté religieuse en lisant la brochure *La Maîtrise Saint-Pierre. Au cœur de l'action sociale*. En retraçant l'histoire de ce bâtiment, le document met en lumière l'implication des Oblats dans la vie de Montréal, puisque cet édifice construit par la communauté religieuse a été tour à tour école, lieu de culte, centre de loisirs et de services, résidence pour les Frères maristes, espace locatif et centre administratif.

Écomusée du fier monde et Centre St-Pierre, 2014, 16 pages, gratuit (offerte à l'Écomusée du fier monde et au Centre St-Pierre)

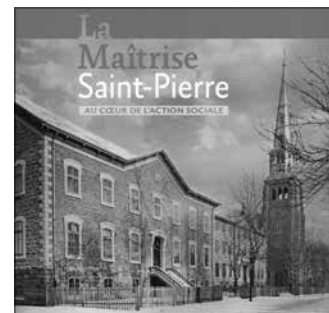
Portrait global



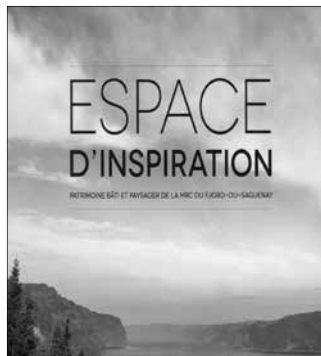
Pierre Gauvreau. Passeur de modernité, sous la direction d'Hélène Dionne, est publié en complément de l'exposition *Pierre Gauvreau. J'espérais vous voir ici*, qui se poursuit jusqu'au 28 septembre au Musée de la civilisation. Ce beau livre d'art réunit les textes d'une vingtaine de spécialistes de l'art, de collaborateurs, de proches (Charles Binamé, Pascale Montpetit, Victor-Lévy Beaulieu, la

conjointe de l'artiste Janine Carreau, etc.) qui apportent leur éclairage sur l'œuvre diversifiée de Gauvreau. Ce signataire du *Refus global* s'est entre autres illustré comme peintre d'avant-garde, réalisateur d'émissions de télévision pour enfants (dont *Pépinot*) et auteur de téléromans (*Le temps d'une paix*, *Cormoran*, *Le volcan tranquille*).

Fides, 2013, 256 pages, 49,95 \$



Quand le Saguenay inspire



les terres agricoles, divers plans d'eau et bâtiments historiques s'y succèdent dans des variations de couleurs dictées par les saisons. Toutes les villes concernées ont participé au choix des sites représentés.

MRC du Fjord-du-Saguenay, 2013, 132 pages, 34,95 \$

Espace d'inspiration. Patrimoine bâti et paysager de la MRC du Fjord-du-Saguenay a été réalisé pour souligner le 175^e anniversaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Au fil d'une centaine de magnifiques photographies et de 15 courts textes, ce bel ouvrage présente les 13 municipalités et les 3 territoires non organisés de la MRC. Points de vue sur le fjord, la forêt,

Les legs du Séminaire

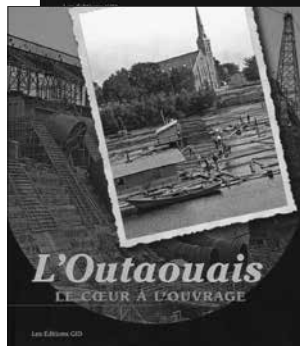
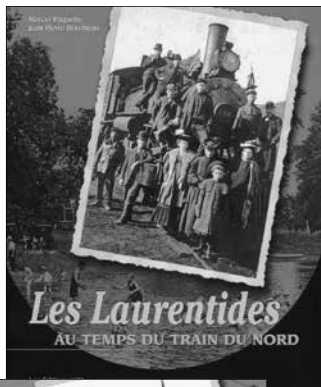


de 1759 (alors que les prêtres ne forment plus seulement les séminaristes, mais deviennent des enseignants au sens large); et ses apports à la société actuelle sur le plan de l'éducation, de la religion et du patrimoine.

Presses de l'Université Laval, 2013, 264 pages, 25 \$

Parce qu'ils y ont cru, on le voit! Le Séminaire de Québec célèbre ses 350 ans présente les actes du colloque éponyme qui s'est déroulé à l'Université Laval en mai 2013. Réalisé sous la direction de Raymond Brodeur, Hermann Giguère et Gilles Routhier, l'ouvrage réunit une vingtaine de textes tournant autour de trois grands axes : la fondation de l'institution, sa nouveauté et sa place dans la colonie; le virage opéré par le Séminaire après la Conquête

Le Nord et l'Ouest



Deux publications viennent de s'ajouter à la collection « 100 ans noir sur blanc »: *Les Laurentides. Au temps du train du Nord* de Marcel Paquette et Jean-Pierre Bourbeau, ainsi que *L'Outaouais. Le cœur à l'ouvrage* de Marcel Paquette. À l'instar des autres albums de la collection, elles regroupent chacune quelque 200 photos d'archives datant de 1860 à 1960.

Un chapitre entier du livre sur les Laurentides est consacré à l'influence du train, notamment à son rôle dans la colonisation de l'endroit et le développement de l'industrie touristique. L'ouvrage traite aussi de la religion et de l'agriculture. Le livre sur l'Outaouais couvre pour sa part toutes les municipalités de la région, passées et présentes. Il se penche particulièrement sur des moments

de la vie des gens qui ont fait l'Outaouais: agriculteur ou mineur au travail, gens ordinaires dans leur quotidien, catastrophes, etc.

Les Éditions GID, 2014, 208 pages, 34,95 \$

Rencontre gaspésienne

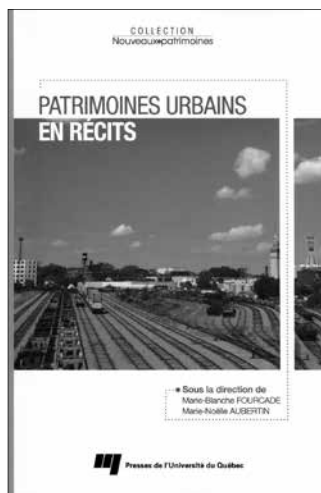


nières. On peut se procurer le document en contactant Patrimoine Gaspésie, ou le consulter à l'adresse patrimoinegaspesie.com.

Patrimoine Gaspésie, 2014, 22 pages, gratuit

Dans la brochure *Un regard et un éveil sur l'architecture vernaculaire gaspésienne*, Sylvie Fortier et Jean-Marie Fallu présentent une synthèse des discussions et des ateliers de réflexion du Forum international d'architecture vernaculaire qui s'est tenu à Gaspé et à Percé du 11 au 15 juin 2013. Parmi les grandes conclusions, on note entre autres que, pour préserver ce patrimoine unique, il faut établir une concertation régionale, tenir compte des besoins concrets des communautés et agir pour vitaliser ces der-

Raconter le patrimoine

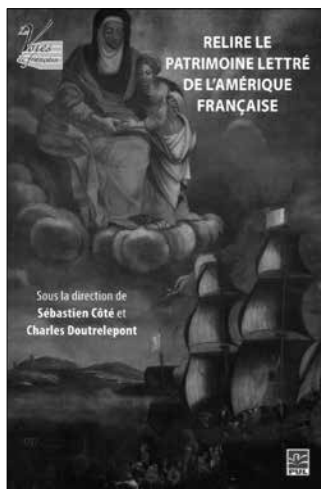


À travers huit études de cas internationaux, *Patrimoines urbains en récits*, réalisé sous la direction de Marie-Blanche Fourcade et Marie-Noëlle Aubertin, cherche à saisir le rôle des récits dans le processus de patrimonialisation, mais aussi les caractéristiques et les modes de fonctionnement des récits patrimoniaux. À titre d'exemple, Marie-Laure Poulot se penche sur les récits de vie et les constructions mémorielles concernant le boulevard Saint-Laurent à Montréal, et

Anaïlys Alvarez Hernandez explore l'art public montréalais. L'ouvrage nous fait également voyager des communes italiennes jusqu'à Paris, en passant par Rouen et Rennes.

Presses de l'Université du Québec, 2013, 224 pages, 25 \$

Des mots en héritage

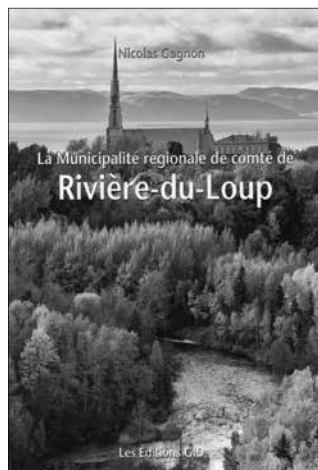


Relire le patrimoine lettré de l'Amérique française s'inscrit dans le sillage d'un colloque qui a eu lieu à l'Université de Carleton en 2010. L'objectif de la rencontre était d'aborder les écrits de la Nouvelle-France non comme la préhistoire de la littérature québécoise, mais comme un patrimoine lettré colonial. Réalisé sous la direction de Sébastien Côté et Charles Doutrelepont, l'ouvrage réunit les contributions de 10 spécialistes qui, par diverses approches, proposent

une relecture du patrimoine discursif que composent les relations de mission, récits de voyage, poèmes dits de circonstance, correspondances, mémoires et rapports issus de l'Amérique française.

Presses de l'Université Laval, 2013, 262 pages, 35 \$

Aux alentours de Rivière-du-Loup

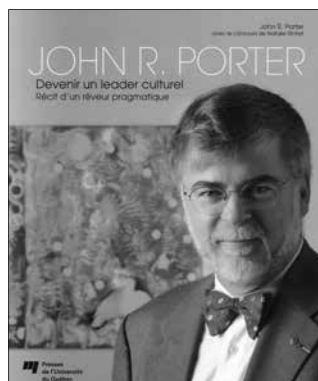


Urbaniste de formation, Nicolas Gagnon a été directeur de l'aménagement du territoire à la MRC de Rivière-du-Loup pendant huit ans. Avec le beau livre *La Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup*, l'auteur et photographe nous fait voir les lieux à travers ses yeux, sans manquer de partager l'affection qu'il leur porte. Il présente en mots et en images les 13 municipalités de ce coin de pays, en plus d'aborder divers thèmes: la villégiature, les îles du fleuve

Saint-Laurent, le patrimoine bâti, le patrimoine religieux, le parc côtier Kiskotuk, l'agriculture, etc.

Les Éditions GID, 2014, 192 pages, 54,95 \$

Vision de leader



Lorsque Natalie Rinfret, professeure à l'École nationale d'administration publique, a approché John Porter pour lui demander de se livrer à l'exercice du « récit de vie », elle souhaitait découvrir la trajectoire de cet homme qui a marqué par ses actions et ses valeurs le devenir du Musée national des beaux-arts du Québec, voire le paysage culturel québécois.

John Porter s'est laissé prendre au jeu, et le perfectionniste qu'il est a voulu aller plus loin. Résultat : il signe *John R. Porter. Devenir un leader culturel. Récit d'un rêveur pragmatique*, un autoportrait ponctué des observations et commentaires de M^{me} Rinfret.

Presses de l'Université du Québec, 2013, 380 pages, 34 \$

VALLÉE DU SAINT-LAURENT

PAYSAGE CHERCHE VISION D'ENSEMBLE



De nombreux phares ponctuent les paysages de la vallée du Saint-Laurent, participant à leur unicité.

Photos: Pierre Lahoud

En juin 2013, Action patrimoine tenait un colloque sur la protection des paysages de la vallée du Saint-Laurent. Une centaine de participants et de collaborateurs ont saisi l'occasion pour réaffirmer l'importance de ce paysage culturel unique au pays, constitué à partir d'une occupation continue du territoire de plus de quatre siècles. Le colloque a mis en lumière les menaces qui pèsent sur ce patrimoine et les enjeux liés à sa protection. À l'automne, le magazine *Continuité* a poursuivi la réflexion en publiant un dossier étoffé sur les paysages.

Malgré ces efforts de sensibilisation, des questions se posent toujours: N'est-ce pas le rôle du gouvernement, par la voix

de son ministre de la Culture et des Communications, de donner le ton en se dotant d'une vision d'ensemble pour protéger le paysage de la vallée du Saint-Laurent? N'est-ce pas à lui d'éviter que de petites initiatives sur le terrain, forcément disparates et d'inégale portée, dictent ce que sera ce patrimoine culturel pour nos enfants et nos petits-enfants?

UN PAYSAGE IDENTITAIRE FONDATEUR

Plusieurs caractéristiques font l'unicité du paysage de la vallée du Saint-Laurent:

- une occupation du territoire ordonnée sous forme de grandes bandes de terre (10 fois plus longues que larges) donnant accès à un

cours d'eau, traces encore tangibles du régime seigneurial;

- un système de rangs unique qui s'étale de la plaine fluviale jusqu'aux contreforts des Appalaches et des Laurentides;
- des noyaux villageois structurés autour de bâtiments institutionnels: église, couvent, presbytère, cimetière paroissial;
- des villes qui se sont bâties en fonction d'un accès à la voie de navigation, comptant pour la plupart un quai, un phare ou des aides à la navigation;
- de nombreuses îles aux identités propres, dont la plus vaste est habitée (l'île de Montréal, métropole francophone en Amérique) et dont les plus petites ont su conserver un système de pâture commune (les îles de Berthier);
- un réseau de circulation remontant aux origines du pays: chemin du Roy, système de côtes sur l'île de Montréal, rangs, chemins de raccordement nord-sud – autant de parcours mères qui ont contribué à l'édification du patrimoine bâti dans leurs marges;
- un réseau de canaux qui offrent un accès à l'intérieur du continent depuis la fin du XVIII^e siècle;
- sans oublier le fleuve lui-même, majestueux, à l'origine d'un patrimoine maritime nordique exceptionnel – pratique de la pêche, du cabotage, de la navigation et du pilotage –, et source d'un

vaste patrimoine immatériel aux contours mal connus.

Paysage identitaire par excellence, la vallée du Saint-Laurent offre un visage maritime, agricole, urbain ponctué d'éléments naturels spectaculaires. On aime vanter ce paysage dans les promotions touristiques à l'extérieur du pays, mais ici, il ne fait l'objet d'aucune mobilisation concertée qui assurerait la protection de son patrimoine culturel.

RECONNAÎTRE, MAIS ENCORE ?

En mars 2010, à l'instigation des Amis de la vallée du Saint-Laurent, l'Assemblée nationale du Québec a adopté une motion qui reconnaît que le fleuve Saint-Laurent est « un patrimoine national à protéger, à développer et à mettre en valeur ». Quatre ans plus tard, force est de constater que peu de gestes concrets ont été posés pour transformer cette reconnaissance vertueuse en réflexion nationale. Aucune action nécessaire à l'obtention de résultats probants n'a été entreprise.

Un peu plus tôt, en 2006, le gouvernement du Québec avait instauré, à même la Loi sur le développement durable, un statut de paysage humanisé qui visait à reconnaître la contribution de l'être humain à la diversité écologique du territoire. L'objectif: protéger certains territoires habités remarquables, avec l'intention de maintenir les propriétés et l'harmonie de ces « ensembles écologico-culturels », tout en permettant la poursuite et l'évolution des activités humaines. Huit ans après l'entrée en vigueur de la Loi sur le développement durable, et malgré quelques tentatives

du milieu municipal (Gaspésie, Bas-Saint-Laurent), aucun territoire n'est protégé par un tel statut. Probablement parce que ce concept manquait d'ancrage dans la réalité et que les outils pour l'appliquer n'existaient pas dans cette loi, ni dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

UNE LOI QUI OUTILLE PEU

À l'automne 2012 entrainé en vigueur la Loi sur le patrimoine culturel, dans laquelle la notion de paysage culturel patrimonial est reconnue pour la première fois. À l'invitation du ministère de la Culture et des Communications (MCC), les instances locales et régionales ont dorénavant la possibilité de faire reconnaître des paysages identitaires. L'« approche participative ascendante » comprend de nombreuses étapes : diagnostic paysager, adoption d'une charte du paysage par les communautés, consultations publiques sur l'élément désigné pour ensuite obtenir un « sceau de qualité » délivré par décret gouvernemental, après les étapes de recommandations du Conseil du patrimoine culturel du Québec et du ministre de la Culture et des Communications auprès du Conseil des ministres. Le pari du MCC est que ce « label » servira d'élément déclencheur à la mise en place, toujours par les instances locales et régionales, des outils réglementaires pour protéger le paysage de façon tangible et assurer le suivi de sa protection. Le parcours du combattant, quoi !

Vu la lourdeur du processus, pas étonnant que, 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi, aucun paysage n'ait été désigné comme paysage culturel patrimonial, et que personne ne se



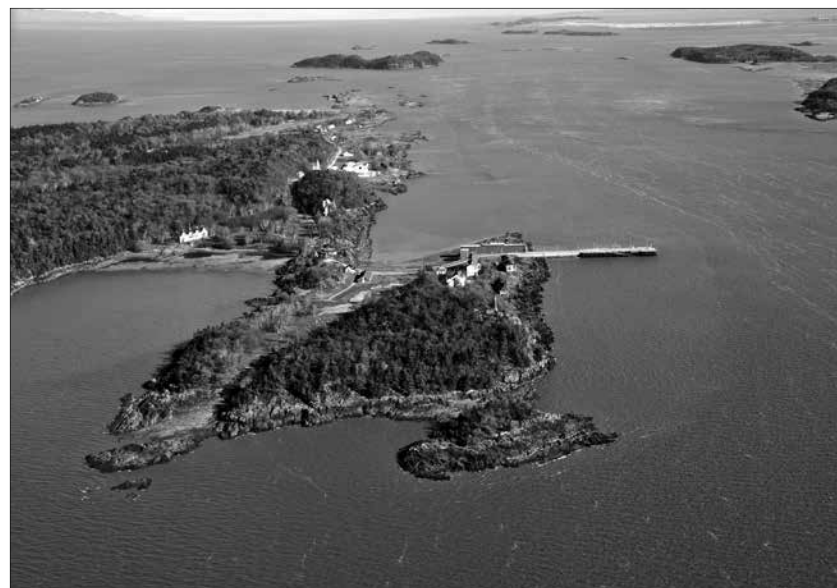
bouscule au portillon pour en faire reconnaître.

DES MENACES RÉELLES

Si l'on continue dans cette voie, le constat risque d'être vite douloureux pour le paysage culturel de la vallée du Saint-Laurent, car il fait l'objet de menaces réelles. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans sa protection ou sa dénaturation, et il faut les contrôler avec une vision globale, tant en milieu urbain que rural.

Les quais tendent à disparaître, emportant avec eux la mémoire de l'époque où ils jouaient le rôle de parvis d'église pour les riverains.

La Grosse Île a servi de station de quarantaine de 1832 à 1937. Elle est aujourd'hui un lieu de commémoration ouvert aux visiteurs.





Les paysages de la vallée du Saint-Laurent portent l’empreinte du régime seigneurial, comme l’illustrent ces rangs de Saint-Pierres-Becquets.

C’est le cas de :

- la perte des perspectives les plus significatives lors de l’édification de nouvelles structures ;
- l’étalement urbain qui provoque le dézonage puis la disparition des plus anciennes terres agricoles dans la vallée, de même que l’effacement des traces de la trame seigneuriale ;
- l’agriculture qui favorise le remembrement des terres en grandes unités et en monoculture ;
- la mise aux normes des réseaux routiers qui modifie les tracés routiers fondateurs ;
- la dévitalisation des rangs faute de projets pour les revaloriser et favoriser leur occupation ;
- la disparition du patrimoine bâti agricole et la banalisation des paysages ruraux par l’uniformisation du bâti résidentiel.

DES ATTENTES JUSTIFIÉES

Depuis 15 ans, Action patrimoine fait valoir l’importance

de reconnaître les paysages culturels et de contrôler adéquatement leurs transformations, afin d’en préserver l’intégrité et la lisibilité et de créer pour l’avenir des paysages qui nous ressemblent. Mais, comme nous l’avons exprimé en 2011 dans notre mémoire sur le projet de loi, le statut de paysage culturel patrimonial comporte des faiblesses : les initiatives ne pourront qu’être prises à la pièce et devront obtenir l’unanimité du milieu municipal visé (mesure inhabituelle et fortement contraignante), sans vision d’ensemble pour le territoire québécois. Ce *modus operandi* laisse peu de place à la cohérence et à des résultats probants à long terme.

La vallée du Saint-Laurent est la mémoire vive du Québec. Un bien collectif. Il est temps pour le gouvernement d’en prendre la mesure véritable, d’adopter une vision transcendante (qui reste à formuler) et de la mettre en application. Allons au-delà des initiatives locales, aussi louables soient-elles. C’est à l’État de s’assurer que l’avenir de ce territoire fondateur soit l’affaire de tous.

Louise Mercier
Présidente d’Action patrimoine

Action patrimoine a présenté cette position au groupe de travail de la Commission de la capitale nationale du Québec le 22 novembre. Ont collaboré à la réflexion Isabelle Laterreur, urbaniste, Charles Méthé, consultant en ingénierie culturelle, Pierre B. Landry, directeur général d’Action patrimoine, et Louise Mercier, présidente d’Action patrimoine et gestionnaire culturelle.

Action patrimoine est un OBNL qui agit à l’échelle nationale pour protéger et mettre en valeur le patrimoine québécois. Depuis 1975, d’abord sous le nom de Conseil des monuments et sites du Québec, puis sous sa nouvelle dénomination, l’organisme poursuit sans relâche une mission de sensibilisation, de diffusion de la connaissance et de prise de position publique pour la sauvegarde du patrimoine bâti et des paysages culturels du Québec.



ACTION PATRIMOINE VOUS INVITE COLLOQUE

Vendredi 13 juin 2014
Manoir Montmorency, Québec

Densifier *les quartiers anciens*

urbaniser / protéger / concilier

Reconstruire la ville sur elle-même : voilà le défi auquel sont confrontées les municipalités quand vient le temps de se densifier dans une perspective de développement durable. La protection et la mise en valeur du patrimoine contribuent au développement de l'identité des collectivités et à la qualité de vie des résidents. Or, la densification se fait le plus souvent dans les quartiers anciens. Devant la pression foncière et les exigences de rentabilité, comment les municipalités peuvent-elles ancrer les enjeux patrimoniaux et les préoccupations citoyennes au cœur de la prise de décisions lors des réaménagements planifiés ?

Au programme

- État des lieux de la densification au Québec
- Études de cas pour saisir les enjeux
- Réflexion sur la réglementation actuelle

39^e ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE

Samedi 14 juin 2014
Théâtre Périscope, Québec

Détails et information :
www.actionpatrimoine.ca
418 647-4347, p. 207
sans frais 1 800 494-4347, p. 207



LA BANDE À PAUL : CRÉATEURS D'EXPOSITIONS

EXPOSITIONS TEMPORAIRES ET PERMANENTES • PARCOURS D'INTERPRÉTATION
KIOSQUES D'EXPOSITION • PROJETS CLÉS EN MAIN