

Le p'tit train de Sainte-Anne

Honorius Provost

Volume 5, Number 4, Winter 1990

Un florilège d'anniversaires

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7552ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Provost, H. (1990). Le p'tit train de Sainte-Anne. *Cap-aux-Diamants*, 5(4), 35–37.

LE P'TIT TRAIN DE SAINTE-ANNE

par Honorius Provost*

1889
1989

La capitale de la nouvelle province de Québec (1867) avait attendu longtemps sa liaison physique avec le réseau ferroviaire national alors en usage. Le rêve du Chemin de Fer du Nord, avec la nouvelle raison sociale Chemin de Fer de Québec, Montréal et Ottawa (1876), s'était

Nouvelle ferveur

Les premiers requérants à l'incorporation de la dite compagnie appartenaient surtout à l'élite financière québécoise et aux institutions catholiques. Ils tablaient sur l'essor qu'avaient pris



La gare du Québec Railway, Light & Power Co., sur la rue Saint-Paul à Québec, d'où partait le train vers Sainte-Anne-de-Beaupré. (Photographie de W.B. Edwards).

enfin concrétisé par l'inauguration, en janvier 1879, de la première gare du Palais. Et, par la suite, un autre projet de liaison, avec la colonie déjà prospère du Lac Saint-Jean, en traversant le comté de Portneuf, devait y aboutir en juin 1888.

Dans cette géographie ferroviaire primitive, sur une grande échelle, on allait voir naître une autre voie, locale celle-là, qu'on aurait pu qualifier déjà de chemin de fer de banlieue, malgré sa naissance juridique, dès 1881, sous la dénomination ronflante de Compagnie du Chemin de Fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, avec la prétention de rejoindre un jour le Saguenay.

récemment la dévotion et les pèlerinages à Sainte-Anne-de-Beaupré. La construction d'une nouvelle église à cet endroit, à la suite d'une souscription nationale patronée par l'épiscopat canadien, en 1872, et son élévation par Rome au rang de basilique mineure, le 5 mai 1887, tout comme le choix de sainte Anne comme patronne de la province de Québec, en 1876, et la propagande dans les Annales de la Bonne sainte Anne, qui paraissaient depuis 1872, permettaient les meilleurs espoirs. On avait vu jusqu'à sept navires à passagers amarrés en même temps au quai de l'endroit, sans parler des pèlerins venus, à pied ou en omnibus.



L'arrivée du train à la gare du village de Sainte-Anne-de-Beaupré. (Carte postale, vers 1905, collection de J.-M. Lebel).

Pour mettre le clou à la popularité du pèlerinage, le nouveau cardinal Elzéar-Alexandre Taschereau, assisté des évêques de la province, allait consacrer liturgiquement ce sanctuaire, le 19 mai 1889.

La construction du Québec, Montmorency et Charlevoix, s'était faite sans problème; en partant de Hedleyville (devenu Limoilou), elle avait atteint, à l'été 1889, le village de Sainte-Anne-de-

Beaupré, son principal objectif et son terminus provisoire.

À la demande de l'entrepreneur et ingénieur Horace Jansen Beemer, un protestant, le cardinal Taschereau, alors en repos au Petit-Cap à Saint-Joachim, revint à Sainte-Anne-de-Beaupré, le 14 août, et, à 2 heures de l'après-midi, bénit devant la gare le train inaugural, «une locomotive



Des pèlerins, débarqués du train, se dirigent vers la basilique de la bonne sainte Anne. (Carte postale, vers 1905, collection de J.-M. Lebel).

et huit beaux chars tout neufs», avant d'y prendre place pour rentrer à Québec.

Il n'y avait peut-être pas de photographe officiel pour la circonstance. Mais il en vint plus tard, quand on eut conclu un arrangement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour utiliser un nouveau pont sur la rivière Saint-Charles, entrant ainsi dans la ville même de Québec et qu'on eut obtenu de celle-ci l'autorisation de rejoindre l'encoignure des rues Ramsay et Saint-Paul pour y construire une nouvelle gare terminale, à un coin de rue de la gare actuelle de Via Rail, dite gare du Palais.

À l'endroit où s'élève l'actuel bureau de poste de la rue Saint-Paul, on érigea une gare, pleine de cachet, dite «gare de Sainte-Anne», qu'ont bien connue et fréquentée jusqu'à sa disparition, dans les années 1940 ou 50, une foule innombrable de pèlerins, dont plusieurs, d'âge mur à présent, venant de partout. Sans parler des habitués de la Côte-de-Beaupré, fonctionnaires, journaliers et écoliers qui s'y pressaient quotidiennement.

Alors, il s'est trouvé au moins un photographe assez curieux et avisé pour se poster en hauteur, de l'autre côté de la rue Saint-Paul afin de capter, en plongée, dans son objectif, un train de wagons, un attroupement de passagers en attente et, bien sûr, la gare elle-même, d'une architecture très originale. Elle portait alors au fronton l'inscription bien anglaise: Quebec Railway, Light & Power, nouveau nom du chemin de fer, après 1928. Le nom du photographe était E.-B. Edwards et son commerce existe encore sur la rue Saint-Jean.

Le souvenir de cette gare, démolie depuis nombre d'années, nous revient très nettement,



Le somptueux intérieur de la première basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré qui disparut dans un incendie en 1922. (Archives des Rédemptoristes).

après l'avoir connue depuis 1923, alors qu'elle accueillait les écoliers du Petit Séminaire de Québec et toute la communauté du Séminaire, pour aller nous conduire en pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré, chaque printemps, par train spécial, puis pour des excursions saisonnières au Petit-Cap à Saint-Joachim. Haec olim meminisse juvabit, alias Je me souviens! ♦

**Prêtre du Séminaire de Québec*

LA CAISSE POPULAIRE DE ST-SACREMENT

AU PREMIER PLAN EN MATIÈRE DE PRODUITS ET SERVICES FINANCIERS.

Elle vous offre

- De l'économie à haut rendement
- Des produits de crédit concurrentiels
- Une équipe professionnelle

1351, chemin Sainte-Foy, Québec (Québec) G1S 2N2
681-7878

**HOMMAGE AU
COLLÈGE DE BELLEVUE
POUR SES 125 ANS
D'EXISTENCE**