

Le patrimoine paysager du corridor autoroutier de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers

Gwénaëlle Le Parlouër

Volume 25, Number 4, 2020

Paysages du mouvement - Chemins anciens et canaux historiques

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/93141ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Le Parlouër, G. (2020). Le patrimoine paysager du corridor autoroutier de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers. *Histoire Québec*, 25(4), 37–39.

Le patrimoine paysager du corridor autoroutier de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers

par Gwénaëlle Le Parlouër

Après une première expérience associée à l'étude patrimoniale en 1993, L'aventure intérieure... des canaux en Bretagne, Gwénaëlle Le Parlouër a œuvré au sein du parc naturel régional d'Armorique, comme responsable du Musée et du site archéologique de l'ancienne abbaye de Landévennec. En 2003, elle intègre l'agence Parcs Canada. Depuis 2015, elle fournit, comme conseillère en gestion des ressources culturelles de la Direction des affaires autochtones et du patrimoine culturel, des avis et recommandations pour les parcs nationaux, dont le centre des services autoroutiers des parcs des montagnes (Banff, Jasper, des Glaciers, Waterton Lakes). Elle a dirigé l'analyse des deux études suivantes : Étude patrimoniale des paysages culturels de Grande-Grave et de leurs liens avec le littoral sud de la péninsule de Forillon, de Petit-Gaspé à l'Anse-aux-Amérindiens; Étude patrimoniale du paysage culturel du corridor autoroutier de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Glacier et de Yoho.

Préambule

En 2014, la Transcanadienne, une des routes les plus mythiques au Canada, a été désignée événement historique national. Bien que son tracé passe par de nombreux parcs nationaux, la Transcanadienne n'avait pas encore fait l'objet d'études patrimoniales pour comprendre le paysage culturel qu'elle forme au sein de ces parcs. Or, la demande de doubler les voies de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers a été l'élément déclencheur qui a ouvert la possibilité d'étudier 90 des 7821 km du paysage culturel constitué par cette route mythique.

Les parcs nationaux (PN) de Yoho et des Glaciers possèdent deux réseaux principaux de transport qui se côtoient, à savoir le transport ferroviaire (le chemin de fer Canadien Pacifique) et le transport routier (la Transcanadienne). L'histoire de ces deux réseaux s'entremêle; le paysage actuel en est en quelque sorte le miroir, un genre de transcription visuelle des événements qui s'y sont déroulés.

Il s'agit en somme d'un paysage évolutif à un tournant décisif de son histoire, marqué par une évolution imposée par le dictat de la modernité, de la vitesse et indirectement par celui des changements climatiques. Le paysage culturel du couloir de la Transcanadienne témoigne d'un riche passé. Les valeurs historique, scientifique, culturelle et esthétique contribuent à sa valeur patrimoniale.

Bref historique¹

La Transcanadienne n'a pas pris place dans un espace vierge de routes. En effet, entre 1900 et 1940, un réseau routier est créé dans les deux parcs nationaux de Yoho et des Glaciers. Le parc national de Yoho, dont le nom provient d'une expression crie qui marque l'émerveillement, se situe dans la partie ouest des Rocheuses canadiennes; quant au parc national des Glaciers, il est situé dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Créé en 1886, il a été le deuxième parc national du Canada, en même temps que le parc national de Yoho. Il protège 1 349 km² de montagnes, de glaciers, de lacs alpins

et de vallées profondes. Les premières routes dans ces parcs sont tracées, notamment, pour accommoder une nouvelle forme de tourisme : le tourisme motorisé. Ce dernier influence la création de routes associées à des arrêts, comme des belvédères ou des aires de pique-nique, permettant l'observation de paysages emblématiques formés par des pics montagneux majestueux. Le volet touristique fait donc partie des considérations des dirigeants de ces deux parcs nationaux. Les routes permettent alors aux touristes-automobilistes de profiter de points de vue spectaculaires et aux dirigeants des parcs nationaux de promouvoir l'aspect esthétique de leurs parcs. Tout comme les touristes qui voyagent alors par train, les automobilistes ont une attirance naturelle vers ce qui est, à l'époque, qualifié de « sublime ».



Vue à partir du bas-côté ouest de la Transcanadienne, en direction du nord vers le point d'attrait qu'est le pont ferroviaire Mountain Creek. Ce pont est un des éléments qui rappelle l'omniprésence de la voie de chemin de fer dans le paysage du couloir de la Transcanadienne dans le parc national des Glaciers. Aujourd'hui, toutefois, cette attraction visuelle est obstruée par la végétation. Un autre élément intangible, à savoir le sifflement du train, rappelle la présence de cet autre moyen de transport dans ce secteur.

(Parcs Canada, septembre 2018)

Le tracé d'origine de la Transcanadienne, lequel remonte aux années 1950-1960, tient compte de certaines considérations pour le volet touristique grâce à l'intervention des dirigeants des parcs nationaux. Toutefois, leurs considérations ne sont pas toujours entendues par les ingénieurs du ministère des Travaux publics, dont le premier objectif est alors de concevoir une route qui permette aux automobilistes de se déplacer rapidement. Les ingénieurs souhaitent, avant tout, un tracé sécuritaire et rapide. Néanmoins, le premier tracé offre, le long de ce nouveau couloir routier, des aires de pique-nique à des endroits où la nature révèle toute sa splendeur, ainsi que certains arrêts pour l'observation de points de vue spectaculaires.

Dans les années 1980 et 1990, des modifications sont apportées au tracé de la Transcanadienne. Un premier projet de dédoublement des voies sur certaines portions du couloir routier est alors réalisé. Les contraintes sont multiples. Les ingénieurs doivent répondre aux exigences de divers acteurs et à différents impératifs : économiques, touristiques, écologiques, contraintes locales, etc. Même si l'aspect touristique de la route est considéré, l'enjeu est de taille : Est-il possible de créer une route panoramique sans tenir compte des enjeux techniques et de sécurité? Ce dilemme sera, dorénavant, au cœur des discussions. Des changements significatifs sont donc apportés au tracé, au détriment de l'expérience touristique et culturelle. Certains points d'observation et aires de pique-nique sont abolis pour diverses

raisons, comme la sécurité ou la préservation de certains milieux écologiques. Toutefois, de nouvelles expériences sont offertes aux touristes qui s'arrêtent le long de la Transcanadienne, par exemple le sentier de découverte Loop Brook dans le parc des Glaciers qui utilise le premier tracé de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique de 1885.

Un paysage culturel regorgeant de richesses patrimoniales

En ce qui concerne le paysage culturel² du couloir de la Transcanadienne dans le PN de Yoho, les tracés routier et ferroviaire longent la rivière *Kicking Horse* (classée au répertoire du Réseau des rivières du patrimoine canadien), et ce sur la plus grande partie de sa longueur. En conduisant sur la Transcanadienne, à travers la vallée de cette rivière, l'automobiliste voit défiler un paysage en évolution continue. Tout au long de ce couloir de transport, la vallée est bordée par de très hautes montagnes aux sommets emblématiques, lesquelles forment des chaînes impressionnantes. Cet ensemble offre des panoramas exceptionnels, suscitant l'admiration.

Ce couloir est constitué d'éléments significatifs qui témoignent, entre autres, de l'histoire à la fois humaine et scientifique de la mise en place de moyens de transport modernes dans un relief hostile et accidenté. Il illustre aussi la façon dont les composantes naturelles de cette zone ont influencé, et continuent toujours d'influencer, la formation de ces tracés de voies de transport. Par ailleurs, il évoque également les premiers établissements humains, les premières activités opérationnelles associées au parc national, de même que les premières activités récréo-touristiques.

Parmi ces éléments se retrouvent, notamment, l'un des fleurons de l'ingénierie canadienne que constitue le tunnel en spirale, le village de Field, les vestiges du premier réseau routier, les vestiges de camps de chantiers d'ouvriers (pour construire d'abord le chemin de fer puis la Transcanadienne). Il comprend également les anciens sites miniers d'extraction, les vestiges présumés de la *Kicking Horse Tea House* construite au belvédère du tunnel en spirale (dont la démolition fut nécessaire pour répondre aux besoins du tracé de la Transcanadienne), de même que les coupes à vif dans les montagnes (« *rock cut* ») livrant pour certains scientifiques un message géologique significatif.

De plus, sur les deux tiers de sa longueur, le corridor se trouve dans les limites désignées du lieu historique national du Col-Kicking Horse.

Quant au parc national des Glaciers³, le couloir traverse les montagnes emblématiques Selkirk. Elles sont à l'origine d'un système de défense complexe mis en œuvre pour lutter contre les avalanches, d'abord pour la voie de chemin de fer, puis pour la Transcanadienne.



Vue en direction ouest, à partir du bas-côté est. En avant-plan et à gauche de la photo se trouve l'ancien pont. Ce dernier a d'abord été construit pour le transport ferroviaire, puis dans les années 1900, pour le premier réseau routier (*Kicking Horse Road*). Il se trouve aujourd'hui dans les limites du lieu historique national du Col-Kicking Horse et constitue une ressource culturelle d'importance nationale. En contrebas, vue sur la rivière *Kicking Horse* et en arrière-plan, vue sur Mount Stephen (à gauche) et Mounts Field et Burgess (à droite). (Parcs Canada, septembre 2017)

Tout comme à Yoho, ce couloir de transport est constitué d'éléments significatifs qui témoignent de l'histoire à la fois humaine et scientifique associée à la mise en place de moyens de transport modernes dans un relief hostile et accidenté.

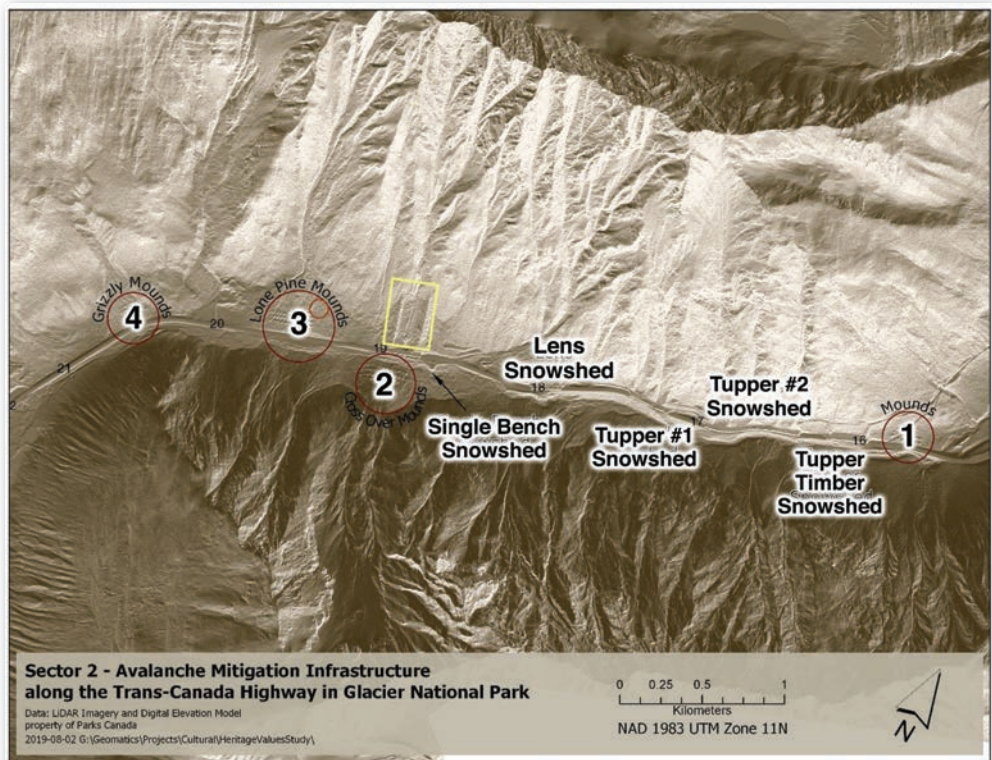
Parmi les éléments significatifs qui contribuent à la valeur patrimoniale de ce couloir se retrouvent, notamment : les vestiges du système de défense contre les avalanches du premier tracé du chemin de fer Canadien Pacifique, comme les paravalanches en bois (« *snowsheds* »), puis ceux en béton pour la Transcanadienne. Il comprend également plusieurs ponts ferroviaires, les camps des ouvriers des chantiers de construction ferroviaire et routier, la construction de protection contre les avalanches, comme les monticules de terre (« *mounds* ») ou les bermes pour la Transcanadienne.

Enfin, les couloirs d'avalanche (« *avalanche paths* »), l'accès routier et ferroviaire à l'ancien hôtel Glacier House, l'accès routier Tally Ho Road vers Nakimu Caves et les vestiges présumés de son ancien salon de thé, les vestiges de la première ville, Summit City, sont également autant d'éléments contribuant à sa valeur patrimoniale.

Le corridor du parc des Glaciers se trouve aussi pour une majeure partie de sa longueur dans les limites désignées du lieu historique national du Col-Rogers.

Conclusion

Le dédoublement projeté de la voie de la Transcanadienne doit faire face aux nouvelles considérations que sont les enjeux liés aux changements climatiques (érosion des montagnes, avalanches plus fréquentes, incendies de forêt, etc.). Les ingénieurs et décideurs doivent continuer de tenir compte des impératifs de la sécurité toujours de plus en plus contraignants (protection des bas-côtés par des structures plus rigides comme les blocs en béton Jersey, en raison du passage de camions imposants et roulant à une vitesse de 100 km/h). Les aspects culturels et touristiques de la Transcanadienne dans les deux parcs nationaux demeurent des considérations importantes, même si les dictats de la sécurité et de l'économie nécessiteront une évolution significative de son paysage culturel.



Bien que non visibles de la route de nos jours, les monticules de terre demeurent des éléments importants dans le paysage culturel du couloir de la Transcanadienne, symbolisant le premier système de défense contre les avalanches pour la route. Ce secteur de la Transcanadienne, qui se situe approximativement entre le km 15,5 et le km 20, direction est-ouest, montre une concentration de monticules. Il comprend quatre ensembles situés entre les paravalanches de la Transcanadienne Tupper Timber et Single Bench. D'est en ouest, les groupes de monticules sont les suivants : 1) Mounds 1; 2) Cross Over Mounds, où les vestiges d'un barrage de divertissement sont toujours présents (rectangle jaune); 3) Lone Pine Mounds et 4) Grizzly Mounds. (LIDAR, Unité de gestion MRG, Parcs Canada, mars 2019)

NOTES

- 1 Meg STANLEY, « A History of Road Travel in the Kicking Horse River Travel Corridor. Rapport historique, Parcs Canada » Novembre 2017. / Meg STANLEY, « A History of Rogers Pass Viewscapes on the Trans-Canada Highway Glacier National Park. Rapport historique, Parcs Canada » Juillet 2017.
- 2 Gwénaëlle LE PARLOUËR et Meg STANLEY, « Heritage Study of TCH Transportation Corridor Cultural Landscapes within Yoho NP, Yoho National Park, British Columbia, Parks Canada » 2017, p. 259.
- 3 Gwénaëlle LE PARLOUËR et Meg STANLEY, « Heritage Study of TCH Transportation Corridor Cultural Landscapes within Glacier NP, Yoho National Park, British Columbia, Parks Canada », en cours de rédaction.