

Les chemins de fer au Canada : la troisième ligne transcontinentale

Kenneth S. Mackenzie, Norman Lowe et Bill Palmer

Volume 56, numéro 2, 1988

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1104633ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1104633ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Mackenzie, K., Lowe, N. & Palmer, B. (1988). Les chemins de fer au Canada : la troisième ligne transcontinentale. *Assurances*, 56(2), 254–261.
<https://doi.org/10.7202/1104633ar>

Résumé de l'article

Most of Canada's railroads were built at the end of the nineteenth century and at the beginning of the twentieth. Construction first began on a small scale at the local level and later expanded to longer lines which led to the creation of the Intercolonial, then the Canadian Pacific and finally other lines which were joined to form our national railways. Following is an article from *En voie* on the history of the fast transcontinental railway. We thank the authors and the magazine for allowing us to publish this very interesting article.

Les chemins de fer au Canada : la troisième ligne transcontinentale (1)

par

Kenneth S. Mackenzie, archiviste au CN,
Norman Lowe, agent de recherche historique
et Bill Palmer

254

Most of Canada's railroads were built at the end of the nineteenth century and at the beginning of the twentieth. Construction first began on a small scale at the local level and later expanded to longer lines which led to the creation of the Intercolonial, then the Canadian Pacific and finally other lines which were joined to form our national railways. Following is an article from En voie on the history of the last transcontinental railway. We thank the authors and the magazine for allowing us to publish this very interesting article.



Construit par le gouvernement fédéral pour être ensuite cédé au secteur privé, le National Transcontinental fut une entreprise remarquable, mais aussi un désastre financier.

Voici l'histoire d'une ligne transcontinentale faite de deux tronçons : la division de l'Ouest, le Grand Trunk Pacific, construite par le secteur privé, et la division de l'Est, le National Transcontinental, qui était au départ une entreprise d'État. C'est de cette dernière qu'il est question ici ; le Grand Trunk Pacific fera l'objet d'un autre article dans *En voie*.



Nous sommes à la fin du XIX^e siècle, et le gouvernement du Canada a lancé un vigoureux appel à l'immigration : colons européens et américains sont invités à s'établir dans l'Ouest. C'est dans cette période bouillonnante que, le 4 juillet 1886, le premier train de voya-

(1) La reproduction de cet article a été autorisée par la direction de la revue *En voie*, publiée par CN. *Communications marketing*, qui l'a fait paraître dans son numéro de janvier-février 1988.

geurs de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien arrive à Port Moody, à une vingtaine de kilomètres de Vancouver, en provenance de Montréal.

Les années passent et, en 1915, une deuxième compagnie ferroviaire relie l'Est au Pacifique : Canadian Northern. Mais on parle déjà de monopoles, et même de la nécessité de construire une troisième ligne transcontinentale. Le Grand Trunk canadien serait-il intéressé ?

C'est seulement avec la nomination à sa tête de Charles Hays que cette compagnie décide de se tourner elle aussi vers l'Ouest : en 1902, on annonce le projet de construction du Grand Trunk Pacific.

255

M. Hays et le premier ministre Wilfrid Laurier ont beau entretenir des liens étroits, le tracé de la nouvelle ligne suscite bien des controverses : le Québec et les Maritimes sont laissés pour compte. La nécessité de la troisième ligne transcontinentale est elle-même en cause. Mais Wilfrid Laurier, soucieux de préserver les intérêts de l'Est et convaincu du bien-fondé de ce projet, propose, le 29 mai 1903, la construction d'une ligne de chemin de fer transcontinentale nationale qui assurerait un service public dans tout le Dominion, d'un océan à l'autre, mais serait située entièrement sur le territoire canadien.

L'affaire est réglée le 24 octobre 1903 avec l'adoption par le Parlement de la *Loi du chemin de fer national transcontinental*, qui autorise le Grand Trunk Pacific à établir et à exploiter une ligne de l'Atlantique au Pacifique.

Le gouvernement convient de construire la division de l'Est – le National Transcontinental – qui relie Moncton, au Nouveau-Brunswick, à Winnipeg, au Manitoba, soit une distance de 1844 milles (2970 km environ) ; la compagnie du Grand Trunk Pacific, avec l'aide de l'État et du Grand Trunk, établira la division de l'Ouest, de Winnipeg à Prince-Rupert, sur le Pacifique, soit une distance de 1944 milles (près de 3130 km). Avec l'ajout d'un tronçon de 300 kilomètres de l'Intercolonial entre Halifax et Moncton, la nouvelle ligne mesurera au total 3974 milles (près de 6400 km).

Une fois terminée, la division de l'Est sera cédée à bail à la société du Grand Trunk Pacific pour cinquante ans. Les trois premières années du bail seront gratuites, après quoi la compagnie devra

payer chaque année trois pour cent du coût de construction. En outre, on estime à \$20 millions la valeur du matériel roulant.

Des débuts difficiles

C'est l'État qui assume la construction de la division de l'Est. Il en confie la supervision à quatre commissaires : un ancien premier ministre du Québec, un banquier, un industriel et un négociant en céréales, dont aucun n'avait d'expérience des transports, ni des grands travaux.

256

Étant donné les difficultés qu'avait connues Sandford Fleming, lors de la construction de l'Intercolonial, ce type d'arrangement aurait mal – surtout sur le plan financier.

Pourtant, au printemps 1905, 45 équipes d'arpentage sont à pied d'oeuvre. Le tracé à relever part de Moncton, en ligne presque droite vers l'ouest, puis suit l'Intercolonial sur 125 milles, le long de la rive sud du Saint-Laurent. À Québec, il traverse le fleuve, puis fait un coude vers le nord-ouest jusqu'à La Tuque, en Mauricie.

Il traverse alors sur 300 milles une région vide, mais peu difficile, avant de plonger dans « une terre monstrueuse, le désert le plus sauvage que connaisse la planète, où des crêtes rocheuses percent le sol maigre comme les os d'un squelette décomposé, séparées par des creux où des marécages engloutissent des tonnes de remblai avant de donner une assise ferme à la voie ».

Cette rude épreuve franchie, les arpenteurs doivent passer aux remparts rocheux qui gardent le passage entre le lac Supérieur et la baie d'Hudson, pour atteindre enfin les Prairies et Winnipeg.

Mais quand la construction commence pour de bon, les équipes doivent affronter des difficultés imprévues, notamment la présence de lacs et de rivières mal cartographiés. Il faut construire 240 viaducs et ponts d'acier. Au Nouveau-Brunswick, on érige, au-dessus de la petite rivière au Saumon, un viaduc d'un peu plus de 1 kilomètre de long et de 60 mètres de haut. Pour faire passer la ligne dans les Laurentides, qui forment le nord du bassin hydrographique du Saint-Laurent, il faut construire une courbe en épingle à cheveux, longue de trois kilomètres, dans le creux des collines.

Outre les problèmes de construction, l'entreprise est en butte aux éléments, glissements de terrain, crues des rivières, grosses chu-

tes de neige, feux de broussailles, mais aussi à la désertion des équipes, sans parler des mouches noires et des maringouins qui harcèlent les travailleurs, et que seul un mélange de goudron et de graisse de lard peut tenir en respect.

L'appel d'offres

Au printemps de 1906, les rapports d'arpentage font l'objet d'un appel d'offres, et les commissaires décident de fixer le montant de la garantie de soumission assez haut pour décourager les petits investisseurs. Six des gros soumissionnaires se voient confier les neuf dixièmes du tracé, tandis que neuf petits entrepreneurs se partagent le dixième restant.

257

La plupart des gros entrepreneurs s'en tiennent d'ailleurs à un rôle d'intermédiaires et donnent le travail en sous-traitance à des compagnies qui jouissent d'une liberté d'action considérable, par exemple dans l'estimation des quantités nécessaires. Des fortunes vont s'édifier sur la marge entre estimation et réalité.

La réglementation est foulée aux pieds, et l'ingénieur en chef du gouvernement démissionne en 1909.

En 1912, le gouvernement Laurier cherche à se faire réélire, mais la divulgation des détails sur l'affaire du Transcontinental contribue à sa défaite. Le conservateur Robert Borden, nommé premier ministre, démantèle la Commission des chemins de fer et crée une commission royale qu'il charge de faire enquête sur les exactions qui semblent avoir été commises.

Les conclusions de la Commission

La direction de l'étude a été confiée au colonel R.W. Leonard, qui fait autorité en matière de chemin de fer et d'hydroélectricité. Les autres membres sont réputés n'avoir aucune attache, ni ambition politique. Le comité présente, le 11 février 1914, son rapport, qui fait l'effet d'une bombe :

« La Commission du chemin de fer transcontinental, le Grand Trunk Pacific, et les responsables de la construction de la voie ferrée n'ont pas jugé bon de pratiquer et d'encourager l'économie dans l'établissement de cette ligne. Non comptés les fonds inutilement dépensés dans la construction de la voie ferrée à l'est du

Saint-Laurent, une somme d'au moins \$40 millions a été gaspillée dans cette opération ».

Très sévère à l'endroit du gouvernement et de la Commission, le rapport condamne, entre autres, les erreurs suivantes :

258

« Le gouvernement et la Commission semblent avoir perdu de vue leur objectif, et laissé régner une prodigalité déplacée. Ils ont enflé le coût du chemin de fer en construisant des structures extravagantes, en dépensant des millions pour faire des courbes peu prononcées, en éliminant sans nécessité des dépressions, en édifiant des ateliers trop grands, en utilisant des rails lourds pour les voies d'évitement et les ateliers, et bien d'autres excentricités qui n'ajoutaient rien à l'efficacité de la ligne.

Ils semblent ignorer qu'il existait une limite à ne pas dépasser, si l'on voulait que la ligne serve à régulariser le trafic des marchandises ou constitue un moyen de transport abordable.

La société exploitante doit verser un intérêt sur l'ensemble des coûts de construction ou des fonds investis et, à notre avis, les intérêts qui reviennent au gouvernement et les frais d'exploitation doivent, mis ensemble, équivaloir aux dividendes, aux intérêts et aux frais d'exploitation des chemins de fer concurrents, qui ne sont financés que pour un tiers ou la moitié de ce que reçoit le National Transcontinental au mille ; ces compagnies pourront donc, en imposant les mêmes tarifs voyageurs et marchandises, verser plus facilement des dividendes à leurs actionnaires que le Grand Trunk Pacific ne peut rembourser trois pour cent du coût de construction ».

Combien l'entreprise coûtera-t-elle aux Canadiens ? La charge des contribuables, qui avait été fixée par Wilfrid Laurier à \$13 millions, était passée, au moment de l'appel d'offres, par les soins de son ministre des Finances, à \$68 millions. En 1908, l'estimation grimpeait à \$114 millions et, en septembre 1911, alors que les travaux s'achevaient, le coût réel se montait à \$161,3 millions. Les membres de la commission royale jugent que près de 43 pour cent du total, soit \$70 millions, ont été gaspillés ou volés. Le Transcontinental marque un chapitre désastreux de l'histoire du rail au Canada.

Mais sur d'autres fronts...

L'enquête de la commission royale n'empêche pas les travaux de se poursuivre, et Laurier déclare en chambre : « Je sais bien que ce

projet peut inquiéter les timides et effrayer les irrésolus. Mais je soutiens que tout homme qui a dans la poitrine un robuste coeur de Canadien ne pourra que le juger digne de notre jeune nation ».

Avec tout le talent d'orateur qui le caractérise, il parle de dérouler la carte, d'élargir le Canada qui n'est encore qu'un mince ruban étiré le long de la frontière américaine.

Entre temps, la première ligne voyageurs du National Transcontinental est ouverte le 12 novembre 1912 entre Moncton et Edmonton, au Nouveau-Brunswick. Elle mesure environ 370 kilomètres, et le matériel a été loué à l'Intercolonial. Dès le printemps 1915, le service est assuré jusqu'à Chaudière, au Québec (730 km). De Québec, les trains commencent à rouler le 13 juin 1916 vers Cochrane, en Ontario (920 km), puis vers Winnipeg, où les passagers ont la correspondance avec la ligne du Grand Trunk Pacific.

259

Le National Transcontinental ne néglige pas le transport des marchandises. Le 27 décembre 1912, les vingt premiers wagons chargés de blé quittent Winnipeg pour Port Colborne, en Ontario, empruntant les lignes du National Transcontinental, du Temiskaming and Northern Ontario Railway – qui est maintenant l'Ontario Northland Railway – et du Grand Trunk. Après les minoteries de Port Colborne, le blé est expédié à Saint John (Nouveau-Brunswick) par le Grand Trunk et l'Intercolonial, d'où on l'embarque pour l'Afrique du Sud.

Deux grands ateliers sont édifiés ; celui de Transcona, à dix kilomètres à l'est de Winnipeg, dessert le Grand Trunk Pacific et le National Transcontinental ; l'autre se trouve à Saint-Malo, près de Québec.

Le premier juin 1915, le National Transcontinental, qui constitue la division de l'Est de ce chemin de fer, est achevé ; il ne manque que le pont sur le Saint-Laurent, près de Québec. Quelques chiffres sur cette vaste entreprise :

roche enlevée : 29 millions de mètres cubes ;
ballast : 4,8 millions de mètres cubes ;
rails mis en place : 252,000 tonnes ;
matériaux des ponts : 61,000 tonnes ;
nombre de traverses : 5,400,000.

Un écrivain décrit la construction du National Transcontinental comme la plus grande entreprise de l'époque, à l'exception du canal de Panama.

Le pont tragique

260 Il fallait construire un pont sur le Saint-Laurent, à la hauteur de Québec. En 1898, un ingénieur américain, Theodore Cooper, avait convaincu la Commission du bien-fondé de son projet : un pont à travée en porte-à-faux ; mais il faudra attendre quatorze ans pour que l'ouvrage soit réalisé. Il doit comporter une double voie ferrée pour les trains et les tramways, des passages pour piétons et des voies carrossables.

Les travaux avancent, mais certains observateurs, et les Mohawks de Caughnawaga qui ont été engagés sur le chantier, s'inquiètent des faiblesses manifestes de la conception. Le 27 août 1907, M. Cooper refuse d'interrompre les travaux dans l'attente d'une enquête. Deux jours plus tard, alors qu'elle porte une locomotive, une grue et un chargement d'acier, la travée s'effondre. Soixante-quatorze travailleurs perdent la vie dans la catastrophe.

Après le rapport d'une commission royale, le gouvernement prend le projet en charge et, au printemps 1910, les travaux recommencent sur de nouveaux plans ; cette fois, la structure sera deux fois plus lourde. En mai 1916, les bras sont terminés, et il ne reste qu'à mettre en place la travée centrale. Le 11 septembre, une foule nombreuse s'amasse pour assister à l'opération finale. La travée est amenée en position, et on commence à la soulever. Mais à dix mètres au-dessus de l'eau, l'une des quatre pièces d'appui se rompt ; c'est le drame. Le coin sud-ouest de la travée glisse vers le vide, et celle-ci s'écrase dans le fleuve, entraînant dans sa chute les ouvriers qui se trouvaient sur la structure. On dénombre dix morts.

La travée est cependant reconstruite et, le 20 septembre 1917, elle est installée. Le pont de Québec est enfin une réalité, et un premier train le franchit le 17 octobre. Dès le 3 décembre, il est ouvert au trafic régulier.

Les derniers jours

La facture totale du National Transcontinental se monte à \$169,090,125, soit deux fois plus que l'estimation initiale, sur la-

quelle le grand Trunk avait convenu de payer trois pour cent par an. Malgré trois années de sursis, il est évident que la compagnie ne peut faire des gains suffisants pour verser un tel montant.

C'est ainsi qu'en juin 1915, le gouvernement crée les Chemins de fer nationaux du Canada, qu'il charge de prendre en main le National Transcontinental en même temps que l'Intercolonial. De là allait naître la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Sources

Canada's Third Transcontinental Railway, par J. Norman Lowe, 261
tiré du *Journal of the West*, vol. XVII, no 4, octobre 1978.

Report of the National Transcontinental Railway Investigating Committee, 11 février 1914.

Canadian National Railways, par G.R. Stevens, publié par Clarke, Irwin & Company Limited.

Asian Dream, par Donald MacKay, publié par Douglas & McIntyre.

À la dimension du Canada, Chemins de fer nationaux du Canada, Affaires publiques et Publicité.