

HISTORIC KETTLE VALLEY RAILWAY



MYRA CANYON

EXPLORER



FRIENDS OF THE SOUTH SLOPES



**TRANS CANADA TRAIL
SENTIER TRANSCANADIEN**

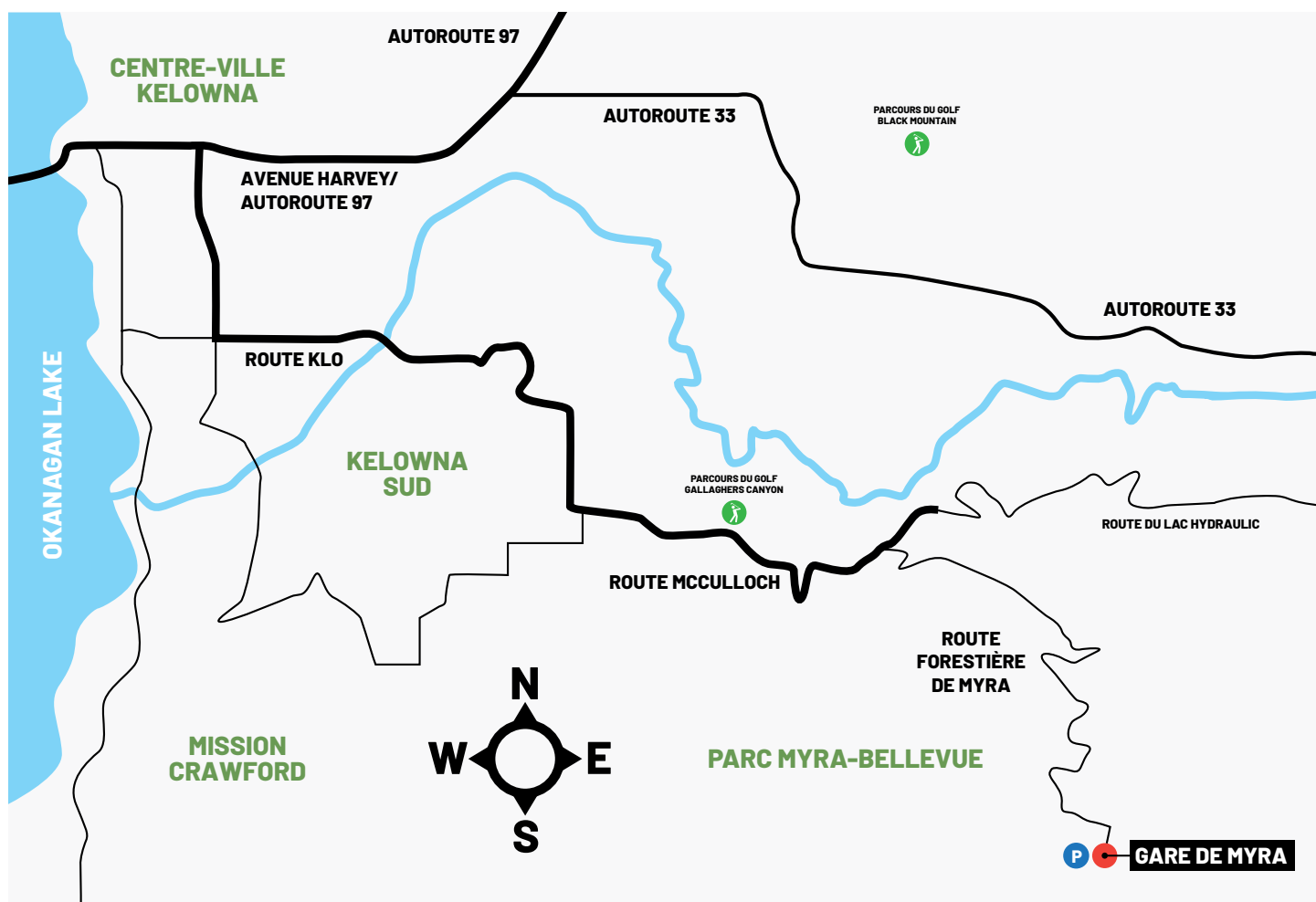


BRITISH COLUMBIA

BC Parks

STATION MYRA

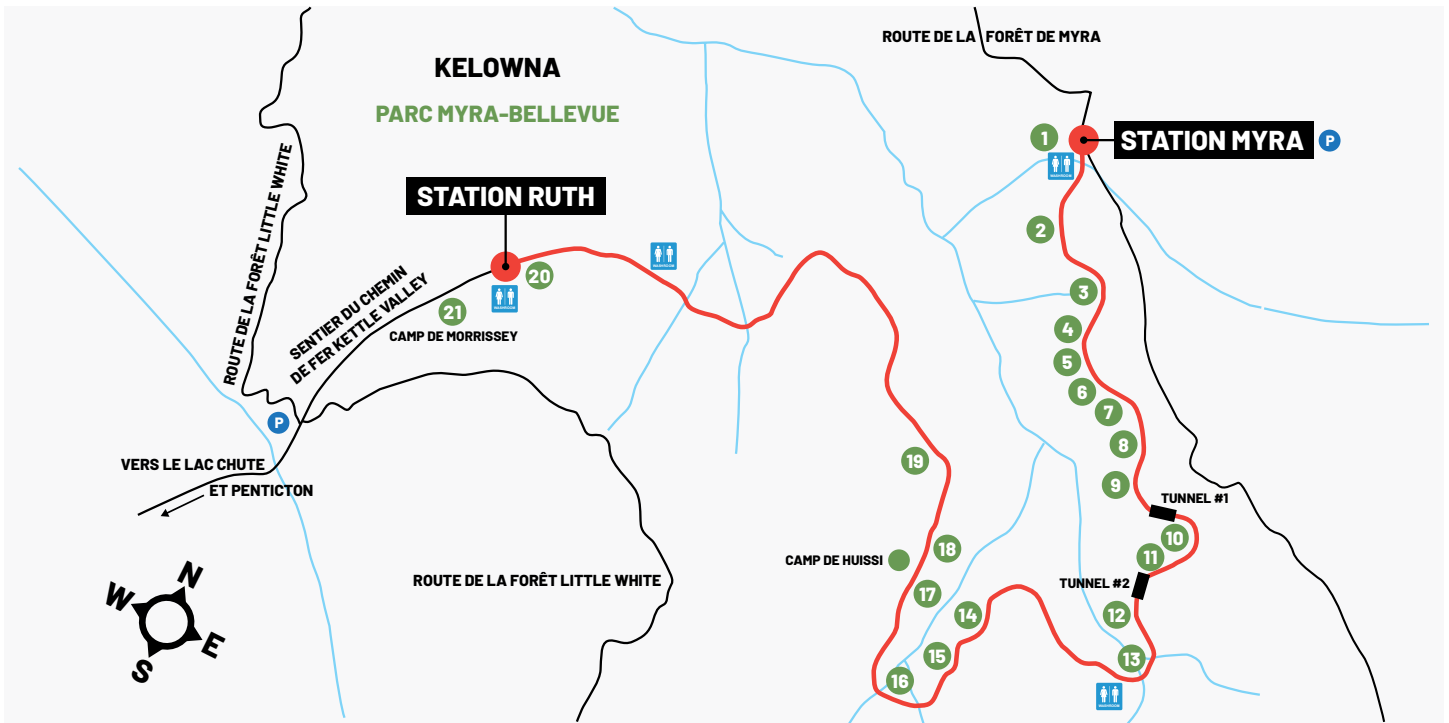
Emplacement du stationnement



REMARQUE : La route forestière de Myra (FSR) menant aux célèbres ponts sur chevalets du canyon de Myra est généralement une route en gravier accidentée, praticable pour la plupart des véhicules, mais pouvant comporter des nids-de-poule, des inégalités et des rochers, ce qui nécessite de la prudence ; les conditions varient selon les saisons.

PROFITEZ

de la visite auto-interprétée du pont sur chevalets



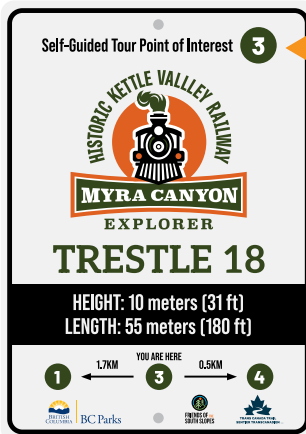
Ce guide gratuit est proposé par l'association « Friends of the South Slopes » (FOSS). Merci de leur témoigner votre reconnaissance en faisant un don

[FAIRE UN DON](#)



DÉCOUVREZ ET APPRENEZ

Appuyez sur l'icône correspondant au panneau



Repérez l'icône dans le coin supérieur droit de chaque panneau, puis appuyez sur le cercle correspondant ci-dessous pour en savoir plus sur le lieu d'intérêt.



En savoir plus

Découvrez la vallée de l'Okanagan

[CLIQUEZ ICI](#)

Visite auto-interprétée du canyon Myra et du chemin de fer Kettle Valley

Pourquoi construire un chemin de fer dans le canyon de Myra?



Pour comprendre pourquoi ce chemin de fer était nécessaire, il faut d'abord comprendre la géographie de la Colombie-Britannique. Entre la côte Pacifique et la frontière avec l'Alberta s'étend six chaînes de montagnes orientées nord-sud. En 1846, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont fixé le 49e parallèle comme frontière, mais cette frontière n'était guère respectée. Lors de la ruée vers l'or de Cariboo en 1859, un grand nombre d'Américains ont pénétré sur le territoire britannique.

Lorsque la Colombie-Britannique a rejoint le Canada en 1871, ses ressources naturelles risquaient d'être exploitées par les États-Unis. L'une des conditions de la Confédération était l'achèvement du chemin de fer Canadien-Pacifique, terminé en 1885. La rapidité étant essentielle, le C.P. a emprunté un tracé plus au nord passant par Kamloops, laissant le sud de la Colombie-Britannique sans accès ferroviaire.

En 1886, d'importantes découvertes d'argent près de Nelson déclenchèrent un boom minier dans le sud de la Colombie-Britannique. Il devint impératif de conserver ces ressources au Canada, ce qui créa un besoin urgent d'un chemin de fer entièrement canadien reliant les Kootenays à la côte.

La plupart des mineurs étaient américains, les approvisionnements provenaient de Spokane et le minerai était raffiné aux États-Unis, ce qui liait économiquement le sud de la Colombie-Britannique aux États-Unis et faisait craindre une absorption politique. L'achèvement du chemin de fer de la vallée de Kettle devint donc essentiel pour garantir la place de la Colombie-Britannique au sein du Canada.

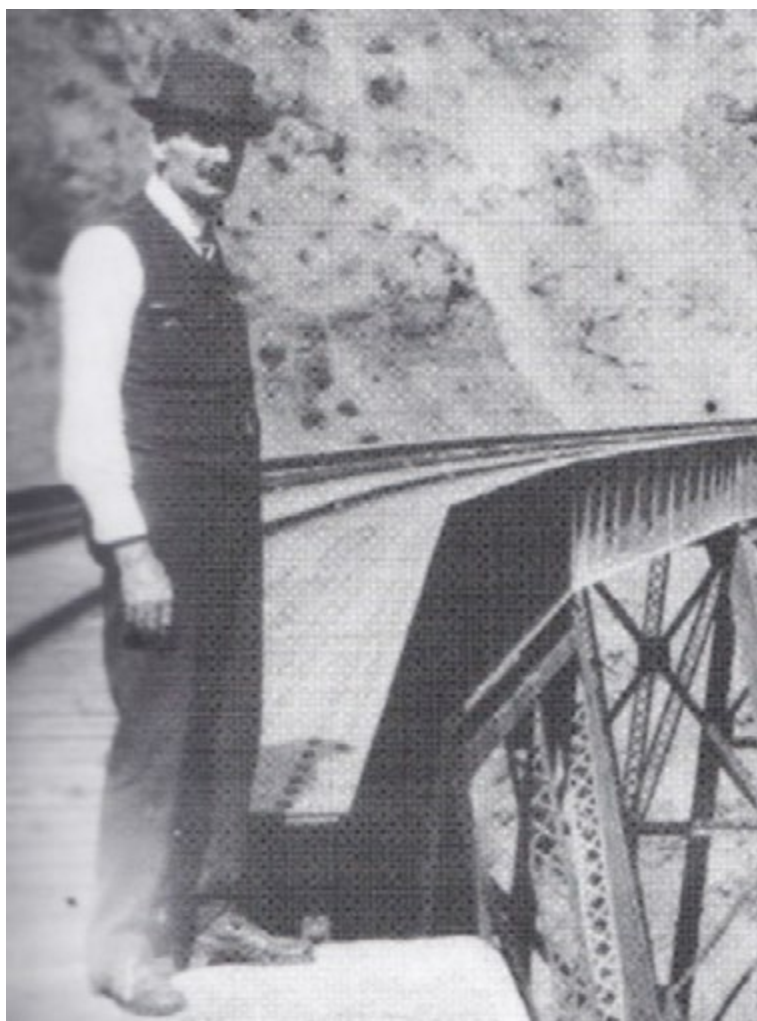
Qui a conçu le chemin de fer de la vallée de Kettle?

Né dans le comté de Lanark, en Ontario, le 16 juin 1864, Andrew McCulloch s'est imposé comme le légendaire ingénieur en chef du chemin de fer de la vallée de Kettle. Pour les habitants de la Colombie-Britannique isolés dans l'intérieur sud de la province, il a construit une artère vitale par les montagnes, les reliant ainsi au reste de la province et contribuant à protéger les Kootenays d'une prise de contrôle par les États-Unis. Ce chemin de fer a été surnommé « **la merveille de McCulloch** ».



Andrew McCulloch

Ingénieur en chef du chemin de fer
Kettle Valley



McCulloch a obtenu son diplôme du Dominion Business College de Kingston, en Ontario, en 1888. Un an plus tard, à seulement 24 ans, il abandonne la comptabilité, embarque à bord d'un train du Chemin de fer Canadien Pacifique (CPR) en direction de l'ouest sans jamais regarder en arrière. Il gravit les échelons au sein de la compagnie ferroviaire : ouvrier, géomètre, ingénieur résident, ingénieur de division, jusqu'à ce qu'en mai 1910, J.J. Warren, président de la Kettle Valley Railway, le nomme ingénieur en chef de cette compagnie.

McCulloch détestait apparemment le canyon de Myra... et à juste titre. Bien que la largeur du canyon ne dépasse guère un kilomètre, celui-ci présente un dénivelé de 213 m. Il n'existait aucune traversée directe. Le seul itinéraire possible longeait les parois du canyon, obligeant la voie ferrée à suivre une courbe de 12 km le long de son bord, s'enroulant autour des falaises comme un collier.

Qui a construit la voie ferrée?



Des ouvriers déblayent les rochers et les débris de l'emprise ferroviaire



Des géomètres tracent la voie

La construction du chemin de fer de Kettle Valley est devenue le plus grand chantier de l'histoire de l'Okanagan. Les entrepreneurs ont été payés 2,5 millions \$, soit environ 85 millions \$ actuels. Au plus fort des travaux, en 1913, quelque 2 000 hommes travaillaient dans le canyon, vivant dans des camps perchés au-dessus de la voie ferrée, le long des falaises. Le camp de Huissi, près du pont sur chevalets n° 4, et celui de Morrissey, près de la station Ruth, indiquent encore aujourd'hui les lieux où ces équipes vivaient et travaillaient, préservant ainsi l'histoire de ces hommes qui ont creusé une voie ferrée dans les montagnes.

Dans la petite ville de Kelowna, nombreux étaient ceux qui voyaient d'un mauvais œil l'afflux de travailleurs étrangers, qu'ils qualifiaient de « navvies » ou de « blanket stiffs ». Pourtant, ces hommes constituaient le cœur du chemin de fer de Kettle Valley (KVR). Loin de chez eux, des Italiens de Naples, des Autrichiens de la Galicie des Habsbourg, des Russes de Vladivostok, des Suédois de Stockholm et d'innombrables autres ont risqué leur vie dans le canyon de Myra. Les engins motorisés utilisés pour la construction du KVR étaient rares. Presque tout le travail a été effectué à la main. Au prix de privations, de dangers et d'isolement, ils ont creusé une voie ferrée dans la roche à vif, un monument durable à leur force et à leur sacrifice.

Le chantier – Les métiers de la construction sur le KVR

La construction du KVR a nécessité de nombreux hommes dotés de compétences variées. Ingénieurs, géomètres, charpentiers, comptables, inspecteurs, chefs de chantier, magasiniers et commis (qui géraient les approvisionnements et la logistique opérationnelle), tous devaient avoir une connaissance pratique de l'anglais et ont été indispensables à différentes étapes de la construction. Ces postes étaient principalement occupés par des « Blancs » qui avaient la formation nécessaire pour mener à bien ces tâches plus complexes.



Les dirigeants de la Kettle Valley Railway – assis – Andrew McCulloch à gauche, JJ Warren à droite

Les soi-disant « étrangers » se voyaient confier les tâches les plus pénibles. Avec pour seules armes leur force physique et leur ténacité, ils travaillaient à la pioche, à la pelle, à la perceuse à main, à la brouette et à mains nues. Ils faisaient sauter des roches et les transportaient, nivelèrent le lit de la voie, creusaient les fondations des ponts sur chevalets et enfonçaient les crampons qui fixaient l'acier au bois. Des chevaux et des mulets tiraient de petits wagons-bennes le long de rails provisoires, transportant des pierres depuis les hauteurs pour combler les vides en contrebas. Chaque mètre de voie a été payé à la sueur de leur front et construit par des hommes dont la force a permis de maintenir le chemin de fer en place.



Travaux dans une tranchée creusée dans la roche



L'équipe de travail devant la tente-cuisine

1

STATION MYRA

En entrant dans le stationnement, vous êtes passé devant l'emplacement de l'ancienne station Myra, sur du chemin de fer Kettle Valley. Trois stations de la KVR ont été baptisées du nom des filles de cheminots. La station Myra rend hommage à Myra Newman, fille du chef de chantier « Doc » Newman, bien que l'on sache peu de choses à son sujet. Les vestiges de la station Myra ont depuis longtemps disparu dans les brumes de l'histoire.

Les vestiges de la station Myra ont depuis longtemps disparu dans les brumes de l'histoire.



À la fin des années 1920, la station Myra est devenue un point de transbordement très animé pour une exploitation forestière. C'est grâce à cette activité qu'existe aujourd'hui le grand stationnement sur lequel vous venez d'arriver. La photo ci-jointe, datant de 1929, montre des grumes en attente d'être chargées et expédiées vers la Penticton Sawmill Company. On distingue deux voies ferrées : l'une est la ligne principale, l'autre une voie d'évitement.



Des grumes attendant d'être chargées

This page sponsored by



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

[CLICK FOR MORE INFO](#)

VOUS ÊTES ICI

1

0.7KM



2

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

2

TRANCHÉE DANS LA ROCHE



Le tunnel qui est devenu une tranchée dans la roche

La première formation rocheuse importante que vous voyez devait à l'origine devenir un tunnel complet. Sous la direction de l'entrepreneur George Chew, les travaux ont débuté en janvier 1913, et les équipes ont minutieusement creusé le flanc de la montagne. L'ingénieur en chef Andrew McCulloch a cependant inspecté le site et a jugé que la roche au-dessus de la galerie était dangereusement instable. Afin de garantir la sécurité de la ligne, il a ordonné de faire sauter le toit en juillet 1913, transformant ainsi le tunnel en cette spectaculaire tranchée à flanc de roche que vous voyez aujourd'hui.



**FRIENDS OF THE
SOUTH SLOPES**

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

3

PONT SUR CHEVALETS 18



Des géants préfabriqués

Voici le premier des 18 ponts sur chevalets qui enjambaient autrefois le canyon Myra. Une fois les fondations en béton achevées, les chevalets en bois ont été construits en une semaine environ. Imaginez 100 charpentiers à Beaverdell, à 60 km de là, fabriquant minutieusement chaque chevalet à partir des mesures prises sur le chantier. Les piliers verticaux, ou portiques, étaient espacés de 4,5 m, tels des soldats de bois prêts à supporter le poids de l'acier et du bois. Une fois construits, les ponts sur chevalets étaient démontés, transportés par chemin de fer, puis remontés au-dessus du fond du canyon. Des décennies plus tard, la Myra Canyon Trestle Restoration Society est revenue dans le canyon, mais, ignorant la numérotation d'origine, elle a inversé l'ordre, offrant ainsi aux ponts sur chevalets une nouvelle histoire à raconter.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

[CLICK FOR MORE INFO](#)

3

SÉCURITÉ DES CHEVALETS



Les contremaîtres s'appuyaient sur ce « langage du bois » pour assurer la sécurité du chemin de fer et de ses passagers.

Les chefs de section avaient un rituel essentiel : inspecter chaque pont sur chevalets sur leur tronçon de voie ferrée. Ils se plaçaient sous le pont tandis qu'un train grondait au-dessus de leurs têtes. « Nous écoutions ce que le pont avait à dire », se souvient l'un d'eux. « Un pont sur chevalets en bois, c'est comme votre femme. Si elle râle et gémit, tout va bien. Mais si elle se tait... vous avez des ennuis. »

Après tout, le bois est vivant à sa manière. Sous le poids du train, les poutres craquaient et gémissaient, témoignant ainsi de leur solidité. Lorsque le pont se taisait, c'était un avertissement : le bois pourrissait et le danger était proche. Les chefs de section s'appuyaient sur ce « langage » du bois pour assurer la sécurité de la ligne ferroviaire et de ses passagers.

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)



4

PONT SUR CHEVALETS 17



Il s'agit du premier des six ponts sur chevalets de la section des « ponts continus ». Lors de l'incendie de 2003 dans le parc des montagnes de l'Okanagan, 12 des 16 ponts sur chevalets en bois ont brûlé ; seuls les numéros 1, 12, 16 et 17 ont survécu. Pendant l'exploitation de la ligne ferroviaire, les ponts sur chevalets étaient remplacés tous les 15 ans, souvent alors que les trains circulaient encore, et reconstruits pièce par pièce, de l'intérieur vers l'extérieur. Lorsque la créosote, un produit de préservation du bois, est devenue disponible, les ponts sur chevalets ont été remplacés environ tous les 30 ans. Les remplacements effectués en 2003 s'inspirent des originaux, bien que les piliers soient désormais espacés de 9 m, n'ayant plus à supporter le poids des locomotives.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

5

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

sur les ponts sur chevalets



Remarquez les plates-formes aménagées au milieu des ponts sur chevalets les plus longs. Elles ressemblent à des belvédères, et c'est d'ailleurs ainsi que nous les utilisons aujourd'hui. Les locomotives à vapeur projetaient des étincelles par leurs cheminées qui pouvaient enflammer les poutres des ponts sur chevalets. Ces plates-formes servaient autrefois à entreposer des tonneaux d'eau. Après le passage de chaque train, les agents d'entretien utilisaient l'eau de ces tonneaux pour éteindre les braises qui couvaient. Sur certains ponts sur chevalets, un revêtement métallique offrait une protection supplémentaire. Ces mesures de sécurité étaient indispensables pour préserver les travées en bois à l'époque des locomotives à vapeur.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

[CLICK FOR MORE INFO](#)

6

COMMUNICATION

Le long de la KVR



Un câble télégraphique a été tendu sur toute la longueur de la ligne afin que les chefs de section, les ingénieurs ferroviaires et les équipes d'entretien puissent rester en contact pendant l'exploitation de la ligne. Les messages étaient transmis en code Morse sous forme d'une série d'impulsions électriques. Soyez attentifs pendant votre balade : on peut encore apercevoir à plusieurs endroits le long du sentier, les vestiges de ces lignes télégraphiques.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

7

RUBANS D'ACIER

Les rails du KVR



Les rails utilisés sur le KVR provenaient de l'Algoma Steel en Ontario et de la Dominion Iron and Steel en Nouvelle-Écosse.

Les rails d'origine du KVR étaient des rails de 34 kg. Ceux-ci ont été renforcés au moins deux fois afin de supporter des charges et des équipements plus lourds. La dernière mise à niveau a eu lieu vers 1950, avec l'installation de rails de 45 kg, comparables à ceux de la ligne principale du Chemin de fer Canadien Pacifique à cette époque. Le rail d'origine que vous voyez ici a été coulé en 1947. Il mesure 13 verges de long et pèse 590 kg. Les rails sont classés en fonction de leur poids par verge (0,9 m).



RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

8

MURS DE ROCHE



Remarquez le mur de roche situé à gauche du pont sur chevalets. Il a résisté pendant plus de 100 ans sans bouger, s'effriter ni s'effondrer. Ce que vous voyez là est un mur de roche à sec : sans mortier ni colle. Chaque roche a été soigneusement taillée pour s'emboîter parfaitement dans le mur, grâce au savoir-faire exceptionnel des hommes qui l'ont construit. Ces hommes, principalement d'origine italienne, ont été amenés au Canyon Myra en raison de leurs compétences en maçonnerie de roche. Ils comptaient parmi les meilleurs au monde dans leur domaine.



Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

9

PREMIER TUNNEL



Le pont sur chevalets n° 12 et le premier tunnel

La construction des tunnels du KVR était un travail manuel éreintant. Des équipes de trois hommes, surnommées les « taupes », travaillaient exclusivement à la main en utilisant la technique du « double levage ». Tandis qu'un homme tenait une perforatrice, les deux autres la frappaient à tour de rôle avec des marteaux de 3,6 kg, en faisant tourner le trépan après chaque coup. Afin de préserver l'intégrité de la roche, on évitait d'utiliser des explosifs, ce qui limitait l'avancement à 1,5 m par jour. Sous la supervision de George Chew, les équipes travaillaient depuis les deux extrémités pour se rejoindre au milieu et utilisaient des chevaux pour sortir les débris.



RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION



**ENJOY 2FOR1
SCENIC CHAIRLIFT RIDES**

WWW.BIGWHITE.COM/MCE

CLICK FOR MORE INFO

10

PONT SUR CHEVALETS 11



Vous vous trouvez au pont sur chevalets n° 11, le point culminant de tout le chemin de fer de Kettle Valley, à 1 274 mètres d'altitude. Cet ouvrage est un chef-d'œuvre d'ingénierie de montagne ; remarquez comment le tablier est à la fois incurvé et incliné. Le côté gauche est légèrement plus haut que le droit, une caractéristique de conception appelée « surélévation ». Cela permettait aux lourdes locomotives à vapeur de négocier en toute sécurité le virage serré du canyon sans perdre leur élan ni risquer de dérailler à cette altitude vertigineuse.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

11

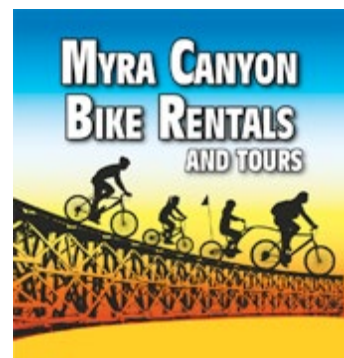
ROCK DRILL

et culée en béton



Si vous arrivez de la station Myra, levez les yeux vers votre droite. **Observez attentivement le sommet de la tranchée et vous apercevrez une barre de fer qui dépasse à la verticale de la roche.** Il s'agit d'une perforatrice qui est coincée là depuis plus de 100 ans. Dans ces tranchées à ciel ouvert, le trou foré était rempli de poudre à mine afin de faire tomber la roche à extraire. Sur le KVR, on utilisait généralement de la poudre noire, mais on recourait parfois à la dynamite à divers endroits.

Cette page est présentée par



RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION

12

DEUXIÈME TUNNEL



Ce tunnel, le tunnel d'Anderson, recèle un secret de guerre. L'année gravée au-dessus de l'entrée, 1941, laisse entrevoir son rôle. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les voies ferrées étaient vitales, et le Chemin de fer Canadien Pacifique, société mère du KVR, a renforcé ce tunnel pour le protéger contre la roche friable et d'éventuels sabotages par des sympathisants de l'ennemi. Au-delà du simple fret ordinaire, il transportait des matériaux destinés à une opération alliée top secrète : le projet Manhattan. De l'eau lourde provenant de Cominco à Trail, ainsi que du plomb et du zinc destinés à la fabrication de munitions britanniques, transitaient par ici, faisant de ce tunnel discret une artère cruciale de l'effort de guerre.



Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)



Le pont sur chevalets n° 8 et l'eau

Ce pont sur chevalets enjambe ce qui est aujourd'hui le ruisseau KLO et nous raconte une autre histoire des locomotives à vapeur : celle de l'importance de l'eau. À quelques centaines de mètres en amont, un barrage alimentait un canal qui acheminait l'eau jusqu'au château d'eau situé près du pont sur chevalets n° 8 (photo en encart). Les locomotives à vapeur ne pouvant s'arrêter sur les ponts sur chevalets en raison de leur poids considérable, elles s'arrêtaient au château d'eau près du pont sur chevalets n° 8. Les fondations du château d'eau sont encore visibles juste après le pont sur chevalets n° 8, du côté de la montée, un témoignage du travail d'ingénierie minutieux qui a permis au KVR de continuer à circuler dans le canyon. Le pont sur chevalets n° 8 est un excellent endroit pour prendre des photos du canyon et des ponts sur chevalets situés du côté est.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

14

PONT SUR CHEVALETS 7



Le pont sur chevalets n° 7 est le seul pont sur chevalets en forme de S (double courbe) du KVR. Pourquoi? Les trains ne peuvent pas effectuer de virages serrés. La double courbe était nécessaire pour l'alignement de la voie ; chaque courbe douce était de 12 degrés et allait dans des directions opposées. C'est un hommage au talent d'ingénieur d'Andrew McCulloch.

Le 18 juillet 1923, un wagon de marchandises a déraillé et a basculé par-dessus le bord du pont sur chevalets n° 7. Il se trouve toujours en-bas. Parmi les débris, on a retrouvé 8 caisses de dynamite. Ce pont sur chevalets présentait le plus grand risque d'incendie en raison des secousses accrues du train, qui provoquaient davantage d'étincelles. La solution a consisté à recouvrir les poutres de tôle afin d'éviter les incendies.



Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

15

ROUTE CHARRETIÈRE

et le camp Chew



George Chew, un Américain originaire de Spokane, était responsable du chemin de fer jusqu'au pont sur chevalets n° 6. Il a construit 12 camps de chantier sur le KVR. Vous vous trouvez au début du sentier menant au camp, au pied d'un éboulis et d'une paroi rocheuse. Le camp n° 12 lui-même se trouvait juste au détour du chemin, derrière la paroi rocheuse au-dessus de vous. Cette photo donne une idée de ce à quoi ressemblait un camp de chantier.

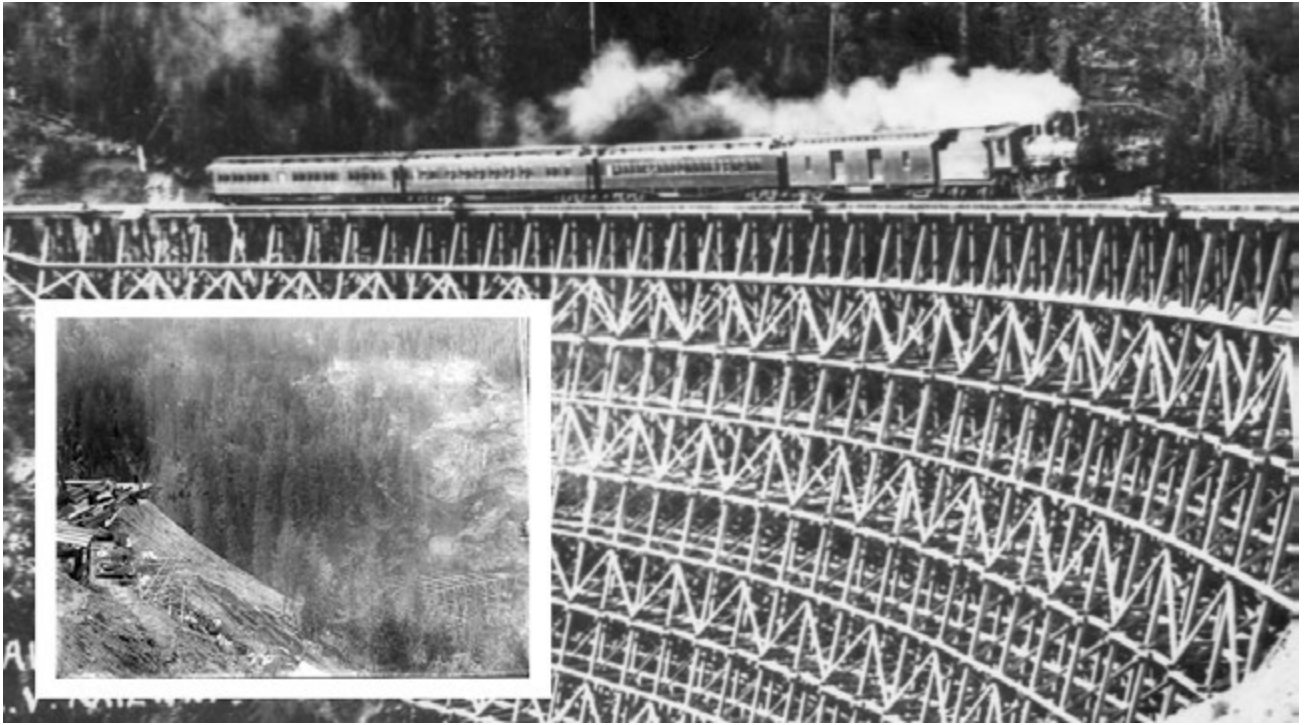
Les approvisionnements étaient acheminés jusqu'au canyon Myra par des routes charretières construites avant le chemin de fer a proprement dit. Ces provisions étaient transportées soit par des charrettes tirées par des chevaux, soit par des caravanes de mules.



Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)



Le pont sur chevalets n° 6 est le plus grand des ponts sur chevalets du canyon Myra, l'un des deux qui est aujourd'hui en acier. Construit à l'origine en bois (la photo en encart montre le pont sur chevalets en bois en cours de construction), ses piliers ont été remplacés à la fin de 1931 par la Canadian Bridge Company par les supports en acier que vous voyez aujourd'hui. Chose étonnante, les ouvriers ont remplacé les éléments en bois par de l'acier alors que les trains continuaient de circuler sur le pont. Après l'attaque de Pearl Harbor en décembre 1941, certains témoignages indiquent que des sentinelles avaient été postées aux deux extrémités de ce pont sur chevalets afin de prévenir tout acte de sabotage. La 100e compagnie des Rangers de la Milice côtière du Pacifique était probablement chargée de surveiller ce pont sur chevalets et ce tronçon du chemin de fer.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)



Le camp Huissi se trouve à mi-chemin d'une route charretière qui débouche au-dessus du chemin de fer, juste avant le pont sur chevalets n° 4. On sait peu de choses sur le sous-traitant Huissi, mais son entreprise semblait se spécialiser dans la construction de ponts sur chevalets. Ce camp abritait probablement des ouvriers qualifiés, tels que des ingénieurs et d'autres spécialistes. Il fut réutilisé en 1931, lorsque les éléments en bois du pont sur chevalets n° 6 ont été remplacés par des éléments en acier. Le sentier menant au camp s'étend sur environ 1,3 km et offre une vue imprenable sur les ponts sur chevalets n° 4 et n° 6, ainsi que sur le canyon lui-même. De nombreux débris datant de l'époque où le camp était en activité subsistent sur le site. Tout près de la station Ruth, au 12e km, se trouve un 2e camp de travail, le camp n° 2 de Morrissey, où vous trouverez davantage d'informations sur les ouvriers et leurs conditions de vie.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)



Les ponts continus

De ce point de vue, regardez directement de l'autre côté du canyon pour admirer la plus grande concentration de ponts sur chevalets. Ce tronçon spectaculaire est connu sous le nom de « ponts continus », là où le chemin de fer s'accroche à la paroi rocheuse abrupte grâce à une série de travées étroitement reliées entre elles. À gauche de ces ponts sur chevalets, juste au détour du virage, se trouve la station Myra, votre point de départ pour cette visite. Ce panorama est l'endroit idéal pour apprécier l'ampleur de la vision de McCulloch.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

des travailleurs



Les fours en roche revêtaient une grande importance et étaient très répandus le long du KVR. Ils étaient construits par des maçons italiens. Des milliers d'hommes travaillaient le long du chemin de fer, et les nourrir représentait une tâche colossale. Chaque ouvrier brûlait entre 5 000 et 6 000 calories par jour ; les cuisiniers travaillaient donc de l'aube au crépuscule pour préparer le déjeuner, le dîner et le souper. Les ravitaillements arrivaient sans interruption par chariots ou à dos de cheval : porc salé, lard, haricots, farine, légumes, fromage, café et conserves. En l'absence de réfrigération, la viande fraîche était consommée rapidement. Le pain était un aliment de base : les hommes en dévoraient souvent des miches entières au cours des repas. Les fours en roche pouvaient cuire jusqu'à 100 miches par jour.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

[Parrainer cette page](#)

[CLIQUEZ ICI](#)



La station Ruth rend hommage à Ruth Eloise McCulloch (1910-1981), fille de l'ingénieur en chef Andrew McCulloch ; elle a obtenu son diplôme de l'Université de Colombie-Britannique en 1932 et a travaillé comme bibliothécaire à l'Université McGill, à Montréal. Promenez-vous autour des fondations de la station et imaginez les paysages et les sons des cheminots et des locomotives à vapeur à l'apogée du KVR.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)

21

LE CAMP MORRISSEY



Le camp Morrissey se trouve juste après la station Ruth, à quelques pas seulement du portillon jaune. Ce site est resté caché pendant près de 100 ans, envahi par les broussailles, mais l'incendie qui a détruit les ponts sur chevalets en 2003 a eu le mérite de le mettre à jour. Ce sont les pompiers, chargés de l'extinction des derniers foyers, qui ont découvert les fours en pierre. Ils ont contacté la Myra Canyon Trestle Restoration Society (MCTRS), qui s'intéressait depuis longtemps à tout ce qui avait trait au chemin de fer de Kettle Valley (KVR) dans le canyon Myra. C'est ainsi qu'en 2007, la MCTRS s'est associée à l'Université de Colombie-Britannique Okanagan pour parrainer une campagne de fouilles archéologiques historiques sur ce site.



[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

Parrainer cette page

[CLIQUEZ ICI](#)



Les panneaux d'information que vous voyez décrivent en détail la vie dans ce camp, l'un des sept camps de chantier de la région du Canyon Myra. Généralement nommés d'après les entrepreneurs ferroviaires chargés des travaux, celui-ci tire son nom d'E. A. Morrissey, un entrepreneur basé à Spokane, dans l'État de Washington. Le camp lui-même a probablement été établi en septembre ou octobre 1912 et est resté en activité jusqu'en 1914. Bon nombre de ses ouvriers étaient italiens, réputés pour leur maçonnerie sans mortier, un savoir-faire qui se reflète dans les nombreux murs de roche soutenant l'assiette des rails et les culées des ponts sur chevalets, ainsi que dans les nombreux fours à pain que l'on trouvait dans les camps. Les hommes travaillaient toute l'année, beau temps mauvais temps. Leur vie était marquée par un dur labeur manuel, un salaire dérisoire et l'isolement dans des lieux reculés comme le canyon Myra.

Imaginez ce site il y a 100 ans, comparé à aujourd'hui. Il n'y avait pas d'arbres, des tentes étaient éparpillées ici et là, une fumée de bois flottait partout et vous auriez entendu les bruits émis par les 70 à 90 hommes qui vivaient ici.

[RETOUR À LA PAGE DE NAVIGATION](#)

1

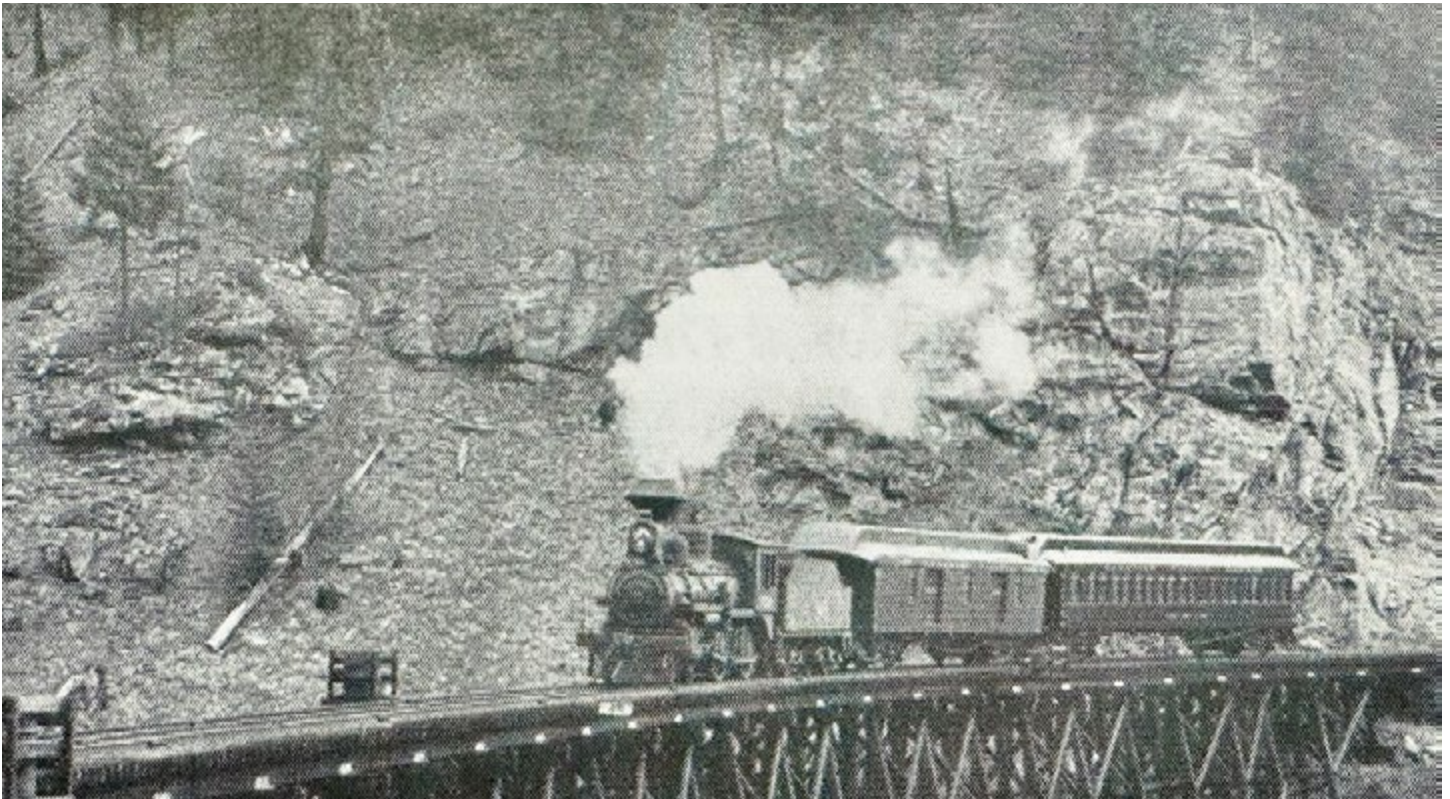
12.4KM

VOUS ÊTES ICI

21

QUAND ET POURQUOI

le KVR a-t-il été abandonné?



En novembre 1959, de fortes pluies dans la section de Coquihalla, à l'ouest du canyon Myra, ont provoqué des affaissements de terrain, des glissements de terrain et des chutes de pierres, endommageant gravement la voie ferrée. Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CPR), qui avait pris en charge le KVR en 1931, a préféré abandonner ce tronçon plutôt que de le réparer, en détournant le trafic vers l'est à travers les Kootenays, puis vers la ligne principale du CPR. Le service voyageurs s'est rapidement effondré et, le 17 janvier 1964, le dernier train de voyageurs du KVR a circulé, mettant fin à la liaison ferroviaire directe entre l'intérieur de la Colombie-Britannique et la côte.

En mai 1973, le dernier train exploité par le KVR a traversé le canyon Myra. Plus tard en juin de la même année, la CBC y a tourné **The National Dream** de Pierre Berton, immortalisant pour la postérité les ponts sur chevalets, les tunnels et le relief montagneux spectaculaire. À cette occasion, le canyon Myra a servi de décor pour représenter le passage du CPR à travers les Rocheuses. Ci-dessus, une photo de ce dernier train.

LE SENTIER TRANSCANADIEN

Le tronçon du chemin de fer de Kettle Valley situé dans le canyon Myra, souvent surnommé le « Stanley Park » de Kelowna, est aujourd'hui l'attraction la plus visitée de l'Okanagan central. Il attire 100 000 visiteurs par an et figure parmi les 50 meilleurs parcours cyclistes au monde.

Après la fermeture du KVR dans les années 1970, le sentier a



Pont sur chevalets n° 13, feu de l'Okanagan Mountain Park en 2003



Reconstruction du pont sur chevalets n° 11 après l'incendie

été laissé à l'abandon. En 1993, la Myra Canyon Trestle Restoration Society (MCTRS) a été créée afin de rendre le chemin de fer à nouveau sûr pour les visiteurs. En sollicitant des dons et en faisant appel à des bénévoles pour construire des passerelles sur les ponts sur chevalets, l'association a également installé des bancs, des abris contre les intempéries et mis en place des panneaux d'interprétation. Grâce aux efforts constants de la MCTRS, le canyon Myra a été intégré au parc provincial de Myra Bellevue, puis classé lieu historique national en 2003. Mais un grave incendie de forêt survenu en 2003 a détruit 12 des 16 ponts sur chevalets en bois, ainsi que les superstructures en bois des deux ponts sur chevalets en acier. Sans se laisser décourager, la MCTRS a mené avec succès une campagne de lobbying pour la reconstruction des ponts sur chevalets, grâce à des financements provinciaux et fédéraux. L'association a poursuivi son action jusqu'en 2023, date à laquelle elle a été dissoute et a transféré ses activités et ses actifs à l'association « Friends of the South Slopes ». Le chemin de fer de Kettle Valley, y compris le Canyon Myra, constitue désormais une partie importante du Sentier transcanadien.

Que signifie ce nom? Le jargon ferroviaire

Prendre de la vapeur

Locomotive à vapeur - *Hog*

Déraillement

Conducteur de locomotive - *Hogger*

S'endormir aux commandes

Dans le trou - *Un train sur une voie d'évitement*

Actionner l'aiguillage

Mis sur une voie de garag

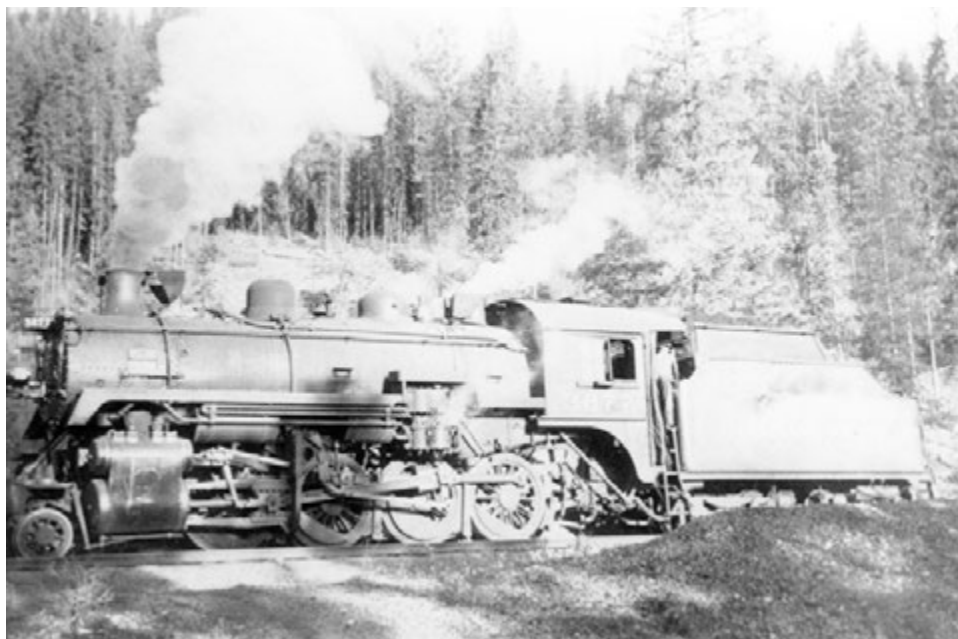
L'esprit à une seule voie

Mis de côté

Accident ferroviaire

Le bout du chemin

Gandy Dancers - Bon nombre des outils utilisés par les ouvriers du KVR étaient fabriqués à Chicago par la Gandy Manufacturing Company. La vue de dizaines d'hommes maniant des leviers Gandy dans un mouvement parfaitement synchronisé rappelait une troupe de danseurs sur scène, ce qui valut aux ouvriers le surnom de Gandy Dancers.



L'équipe de la locomotive

Nettoyeur : l'homme chargé du nettoyage et de l'entretien des locomotives dans la rotonde.

Hostler : l'homme chargé de préparer une locomotive à vapeur pour qu'elle puisse rouler.

Freineur : l'homme chargé de contrôler manuellement la vitesse du train, d'atteler et de dételer les wagons, et d'assurer la sécurité du train grâce aux signaux.

Chauffeur de locomotive : l'homme chargé d'entretenir la chambre de combustion et de maintenir la pression de la chaudière, d'alimenter le foyer en combustible (charbon, bois ou fioul) et de réguler le niveau d'eau afin de garantir une puissance constante et sûre.

Mécanicien de locomotive : l'homme qui conduit la locomotive depuis le siège de droite de la cabine, en contrôlant la vitesse, la direction et le freinage.

Chef d'équipe des locomotives : responsable de la formation, de l'encadrement et de l'évaluation des conducteurs de locomotive, il est leur supérieur hiérarchique direct.



Pour plus d'informations...

Williams, Maurice. Myra's Men. *Building the Kettle Valley Railway; Myra Canyon to Penticton*. Kelowna: Myra Canyon Trestle Restoration Society, 2008

Sanford, Barrie. Tales of the KVR. *The Kettle Valley Railway Remembered*. Brookmere Books, Merritt, Colombie-Britannique, 2021

Sanford, Barrie. McCulloch's Wonder. *The Story of the Kettle Valley Railway*. Vancouver-Nord, Whitecap Books, 2002

Turner, Robert D. *Steam on the Kettle Valley*, Sononis Press, 2009. 2e édition.

Smuin, Joe. *Kettle Valley Railway Mileboards*, North Kildoman Publication. Winnipeg, 2003.

Contributeurs :

Remerciements : Photos des pages 1, 6, 7, 8, 9, 18, 22, 24, 25, 26, 29, 30, 31 et 33 fournies par les archives du musée de Penticton, Penticton, Colombie-Britannique

Gord Hotchkiss. *Myra Canyon : rails d'acier et volonté de fer* ; visite audio du KVR à travers le canyon de Myra.

FAITES UN DON

Partagez l'expérience du chemin de fer Kettle Valley et des ponts sur chevalets du canyon Myra en soutenant...



Les bénévoles de la FOSS (Friends Of the South Slopes Society) sont chargés d'assurer un accès sécurisé sur les 12 km du Myra Canyon.

[EN SAVOIR PLUS](#)



Le sentier transcanadien est l'organisation qui défend, gère et promeut le réseau national de sentiers du Canada, en apportant leadership et conseils, financement et ressources, ainsi qu'en menant des actions de sensibilisation et d'engagement.

[EN SAVOIR PLUS](#)

ENCORE PLUS À DÉCOUVRIR

Découvrez la vallée de l'Okanagan

Des eaux scintillantes de ses nombreux lacs aux collines vallonnées parsemées de vignobles et de vergers, l'Okanagan est un véritable paradis pour l'aventure et les activités de toutes sortes. Cliquez sur le logo de chaque parrain de ce guide pour en savoir plus.



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web



LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

SPONSOR LOGO
links to website

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

LOGO DU
PARRAIN
liens vers le
site web

Place your brand on the Okanagan's #1 attraction



Starting this summer, visitors to the Myra Canyon Trestles can download a free interpretive guide designed to enrich their journey along the historic rail-to-trail.

The **Myra Canyon Explorer** brings the Kettle Valley Railway experience to life — revealing the bold engineering, dramatic landscape, and fascinating stories behind one of the region's most iconic experiences.

#1 most visited Okanagan attraction

Exposure to 40-60,000 visitors

A souvenir of the trestle experience

Direct link to your company website

At each of the 21 Points of Interest, prominent trail-side signs invite visitors to unlock deeper stories on their phones (available in three languages). By sponsoring a Point of Interest, your organization becomes part of the story.

Featured sponsors secure a permanent place in visitors' pockets connecting their brand with the preservation of our history and the spirit of adventure that defines our region.

Contact: info@myraexplorer.com

Example of Point of Interest sign



Example of page in the Myra Canyon Explorer

Sponsorship Opportunities

2026 one year sponsorship rates for a page in the **Myra Canyon Explorer** including link to your website:

#1-10 > Premium - (0 to 3 kms)

#11-15 > Gold - (3 to 5 kms)

#16-21 > Silver - (5 to 12 kms)



YOUR LOGO HERE

