



## SUR LE FER-À-CHEVAL, LA MAISON MOUSSEAU (2<sup>e</sup> partie)

(Nous vous présentons la suite et la fin de l'article préparé par monsieur Philippe Krick, propriétaire de la Maison Mousseau ; la 1<sup>ère</sup> partie se retrouve dans notre page d'histoire de la revue municipale de l'automne 2019.)



### Les feux d'artifice : routine et tradition

C'est de routine à l'usine General Dynamics que d'enflammer ses déchets de nitroglycérine le mardi et le vendredi à 15h00 sur son site de la Pointe-à-Crépin : à ce moment précis on voit un éclair blanc immédiatement surmonté d'un chamignon s'envolant au gré du vent comme pour indiquer la fin d'un quart de travail à un vieil ami... Alfred Nobel.

Quant aux feux d'artifice, c'est une tradition que de s'installer sur la rive pour 22h00 avec enfants, petits-enfants et amis pour admirer les prouesses des artificiers et s'esclaffer : « Oh! La belle verte...Haut! La belle rouge ...Ho! La belle bleue... » Et, le grand-père d'ajouter : « Parbleu! Vert, rouge, bleu avec le dernier quartier de la lune dans le rouge mais, ma parole, c'est le drapeau de l'Azerbaïdjan! » Et, la grand-mère d'en rajouter : « Oh! Les belles lucioles! »

Dates : 1<sup>er</sup> juillet pour la Fête du Canada au Fort de Coteau-du-Lac et, le samedi des Régates, sur l'autre rive, à Salaberry-de-Valleyfield.

### Parole aux jeunes, enfants et petits-enfants

**Mandat :** narrez brièvement l'événement le plus instructif, vécu en ce lieu, dont vous avez souvenance.

#### THIERRY : « Le monstre du Katarakoui »<sup>9</sup>

Cela se passait en 1985 lors d'une débâcle exceptionnelle qui avait fait dévier un très fort courant à environ 10m de la rive. Jeunes et légers les enfants Krick, Normandeau et Roy profitaient du dénivelé arrière pour dévaler la pente à toute allure

en traîne sauvage. Le défi de chacun était : « Toujours plus vite, toujours plus loin » ce qui signifiait sauter la rive pour glisser le plus près possible du tumultueux courant. La compétition allait bon train, quand tout d'un coup, nous avons tous subitement figé : nous venions d'apercevoir droit devant nous un monstre se débattant dans les monceaux de glace! Il avait de gros yeux et de grosses écailles sur le dos. Il plongeait et réapparaissait à la surface de l'eau, toujours aussi terrifiant à chaque apparition. L'épisode fut bref et intense pour tous. Cet événement sonna alors la fin de notre concours de glissade : plus personne ne voulait respecter la deuxième partie de la devise, la crainte de se faire avaler par le monstre étant vraiment plus grande que celle de se faire avaler par les flots. Au final une recherche d'images dans un livre sur les poissons d'eau douce nous a montré que le monstre du Katarakoui était un esturgeon jaune dont les deux grosses écailles latérales faisaient croire à des yeux : mais dans le livre les yeux sont tout petits et plus en avant. Un esturgeon oui, mais pour nous jeunes naïfs un esturgeon féroce et effrayant quand même!

#### JACINTHE : « Nul besoin... »

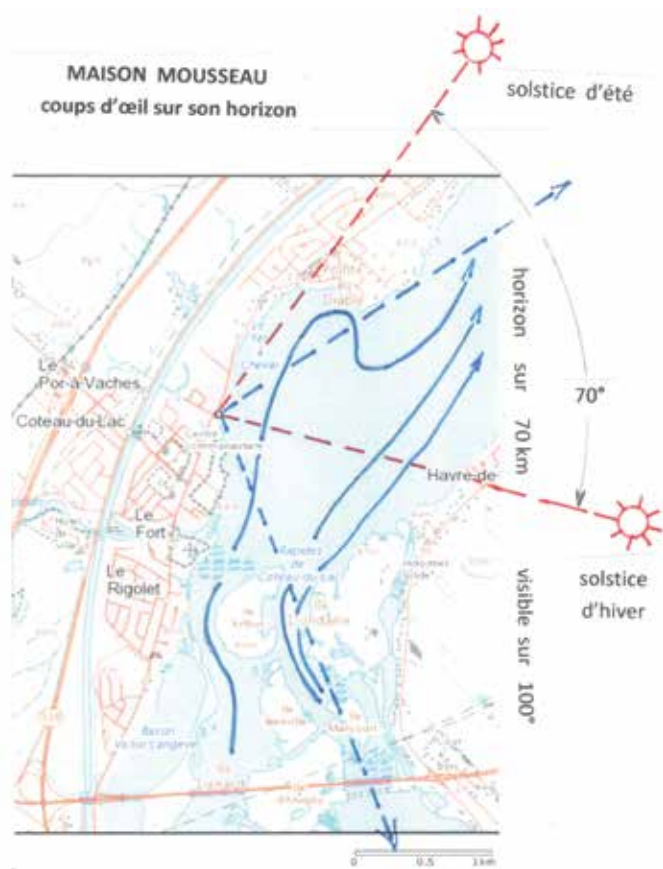
... d'aller au bout du monde pour vivre des moments magnifiques et inoubliables. Entre les beautés de la maison et le plaisir qu'apporte chaque saison il y avait surtout les cris de joie de quatre enfants qui couraient, jouaient et riaient. Il y avait le souvenir d'une jeunesse heureuse et privilégiée entourée de parents aimants et dévoués et, d'une voisine très attachante.

#### MYRIAM : « Les pometiers en fête »

Vers les années 1989-90, mon père borda l'entrée en demie lune d'une douzaine de pometiers afin d'égayer nos futurs printemps. Au fil des ans les floraisons lors de la dernière semaine de mai furent de plus en plus explosives. En revenant de l'école un tapis rose nous accueillait ma sœur et moi. Des millions de fleurs embaumaient l'allée et émerveillaient nos yeux. Les passants s'arrêtaient pour contempler l'alliance du rose et du vert avec le bleu du ciel. Puis en l'espace de trois jours elles ont vécu ce que vivent les roses : adieu féerie des pometiers en fleurs, à l'an prochain!

#### PÉNÉLOPE : « La maison de la vie »

Cette demeure, c'est la maison de la vie...En se levant à l'aube, avec l'astre doré comme compagnon, on voit la vie se réveiller et, nous avec elle. L'été, un café latté à la main, on peut observer ses rayons se réverbérer sur la surface du



et, tout en arrière, les jours lumineux, les éoliennes sur les contreforts des Adirondacks qui semblent si proches qu'un Don Quichotte contemplerait la scène, yeux écarquillés et bouche bée. Mais alors, que nous manque-t-il? Un Frédéric Mistral émerveillant petits et grands avec son « Tartarin de Tarascon »? Un Alphonse Daudet avec ses délicieuses « Lettres de mon Moulin » ou sa bouleversante « Dernière classe »<sup>8</sup>, histoire du dernier jour d'école de petits Alsaciens, quand en 1871, l'Alsace fut cédée par la France à la Prusse? Bref, pensons y bien : le Midi du Québec c'est ici, au sud. Puisque nous y vivons nous n'en sommes pas dépaysés comme le serait un étranger ou comme le fut Jules Fournier lors de son voyage dans le sud de la France en 1910.

L'avenir lui appartenait pour, lui aussi, émerveiller petits et grands. Qui sait s'il ne nous aurait laissé une inoubliable « Histoire du pays d'en bas » si la grippe espagnole ne l'avait pas terrassé en 1918, dans la fleur de l'âge ?

### Références

7. Jules Fournier, *Mon Encrier*, Fides p.182
8. Alphonse Daudet, *Les Contes du lundi*, A.Lemerre, Paris 1880
9. *Rivière des Lacs = Rivière de Katarakoui = Fleuve Saint-Laurent*

fleuve et entendre les outardes domestiquées faire leurs vocalises matinales. Un tableau magnifique évoquant les peintres impressionnistes. Bref, la maison de mes grands-parents, je l'adore.

### SANDRINE : « Le carré de sable »

Comment pourrais-je oublier tous ces moments que j'ai passés dans cette magnifique cour? Tous ces après-midis passés au soleil à jouer dehors? Mais plus particulièrement ceux passés dans mon carré de sable, jadis entrée à bateau, construit avec beaucoup d'amour? Ces après-midis que je passais à construire des châteaux, aidée de mes grands-parents, c'était le rêve. Je me souviens spécialement de la journée où j'ai égaré mon moule à tortue et notamment de mon sauveur, mon grand-père, qui est arrivé avec une petite pelle de jardinage pour remplacer mon jouet. Je l'en remercie encore. Puis maintenant, c'est avec bonheur que j'aide mes jeunes cousin et cousine à découvrir ce magnifique terrain de jeux que j'aime et, aimerai toujours.

### Épilogue

Je termine, me rappelant d'une observation de Jules Fournier : « Dans nos climats du Nord, c'est le sol, ce sont les maisons, qui tout d'abord attirent l'attention; et la lumière ne vient là que pour les éclairer; dans le Midi au contraire, la lumière au lieu d'être l'accessoire, semble être le principal, semble être tout. En vérité je ne vois qu'elle, et c'est elle qui semble créer les objets. »<sup>7</sup>

Notre écrivain, en 1910, visitait Avignon, la cité du fameux pont. Pourtant, nous sommes ici, à Coteau-du-Lac, à la même latitude, à la même altitude et aussi, sur la rive d'un grand fleuve. De la maison Mousseau, droit sud, voici notre pont

## VŒUX DES FÊTES



**Les membres du conseil d'administration de la Société d'histoire et de généalogie de Coteau-du-Lac souhaitent à toutes les coteaulacoises et tous les coteaulacois un joyeux Noël et une Nouvelle année remplie de joie, de paix et de sérénité.**

**Que cette période de réjouissances fasse partie de vos plus beaux souvenirs.**

## No. 452 « LOCOMOTIVE GRAND TRUNK RAILWAY » 2-6-0 COTEAU-DU-LAC

(Pierre Baker, féru d'histoire et membre de la Société d'histoire et de généalogie de Coteau-du-Lac, nous relate la vie de la locomotive 452 mais plus largement celle des chemins de fer au Canada.)



Photo de la Gare River Rouge de Coteau-du-Lac

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les chemins de fer étaient en expansion avec une rapidité effarante. Les lignes principales et secondaires avançaient à pas de géant, entre 1901 et 1916. Ainsi, le milleage des rails a doublé, soit de 18,140 milles à 37,434 milles.

Le premier chemin de fer canadien fut construit au Québec. Oui, oui. Sur la rive sud du Fleuve Saint-Laurent : le « Champlain and St-Lawrence » entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Lambert.

Est-ce que je vous apprends quelque chose en vous mentionnant que les « Fuseaux horaires » à l'époque ont été créés par et pour les compagnies ferroviaires. Avant le signal horaire, la montre du mécanicien et l'horloge de la gare ainsi que la montre du « chef de gare » étaient la norme. On appelait ce système « Time Table », mot difformé de « Tide Table », l'étude des marées haute et basse dans les ports. C'était donc « l'indicateur du temps ».

Enfin, un pont était nécessaire pour se rendre à Montréal venant de la Rive Sud. On y érigea donc le « Pont Victoria », une fierté pour le Grand Tronc. Il fût pendant longtemps considéré comme la 8<sup>e</sup> merveille du monde. Le Grand Tronc a été la première compagnie de chemin de fer ayant une envergure enviée. En ce temps, il reliait Montréal à Rivière-du-Loup, devenant ainsi la voie ferrée la plus longue du monde.

En ces années, tout passait par le chemin de fer : passagers, marchandises ainsi que les vagabonds en transit vers des lieux meilleurs. De plus, l'invention de la pelle à vapeur a été un miracle pour ces constructeurs.

Les locomotives sont nommées en fonction du nombre de leurs roues. De l'avant à l'arrière, un système conçu par F.M. Whyte, ingénieur, en 1900. Donnons comme exemple le 4-6-

4 : le premier chiffre donne le nombre de roues sur le 1<sup>er</sup> bogie, à l'avant, c'est lui qui dirige la machine lors des virages; le 2<sup>e</sup>, le 6, est le nombre de roues de traction (motricité) à la locomotive et porte le gros du poids de celle-ci; finalement le 3<sup>e</sup>, 4 est le nombre de roues à l'arrière, lequel supporte le reste du poids.

Sur les côtés de l'engin, était peint le numéro de route de celui-ci. Sous celui-ci, étaient imprimés des chiffres et des lettres ainsi qu'un pourcentage. Exemple K3-d 34%. C'est la sous-classe de l'engin, la première lettre. J'oubliais toutes les locomotives possédaient leur C.V. (Curriculum vitae) de sa construction, à sa mise au rancart et/ou sa destruction. Le pourcentage équivalait à la puissance de traction de la machine, 1% étant l'équivalent de 1,000 livres + BOOSTER, le cas échéant. Dans le cas présent, nous parlons de 34,000 livres. En 1930, on apporte une modification à ces chiffres et lettres. On écrivait seulement la puissance de traction, accompagnée du suffixe B. Comme 80%-B, spécifiant ainsi que la locomotive avait plus de puissance puisqu'équipée d'un « BOOSTER ». Le taux de traction pouvait être modifié par des changements mécaniques, tel que des modifications à la chaudière de pression, les cylindres, le format des roues motrices, etc.

De plus, avec les années, ces engins qui étaient au bois mais pas n'importe lequel, 10 essences spécifiques seulement, vinrent à s'alimenter au charbon. Ainsi, le « tender » (wagon de réserve) a rapetissé parce que le « fuel » était plus petit, par contre plus malpropre. Exemple de quantité utilisée de bois pour le trajet entre Acton et Saint-Paul-de-Kamouraska durant l'hiver 1877-1878; vous êtes bien assis(es), voici ce fût 50,000 cordes de bois. De quoi chauffer votre poêle longtemps. Les riverains de la voie ferrée s'empressaient de retirer leur lessive de la corde à linge lorsqu'ils entendaient le train arriver afin que la fumée du charbon ne la salisse pas au complet. Un ingénieur allemand du nom de Rudolf Diesel a révolutionné l'alimentation des locomotives en inventant le fluide « diesel » en 1890. La première locomotive diesel du Canada a été mise en service par le Canadien National en 1929. WOW! Les dernières locomotives à vapeur ont été retirées en 1960.

L'écartement des rails « standard » est de 4'8½". Autrefois, ce fût 5 pieds car les chemins de fer ont été construits sur des routes empruntées par les charrettes tirées par les chevaux. Il y eut aussi des chemins de fer plus étroits, soit 3'6", surtout dans les Maritimes. Ceci est survenu lors des amalgamations des diverses compagnies de chemin de fer. En parlant des Maritimes, afin que la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick se joignent à la Confédération ces provinces exigèrent que le chemin de fer « Intercolonial » se rende chez elles. Elles eurent gain de cause le 17 décembre 1874. La construction



de ce chemin de fer s'est étalée de 1868 à 1876 (INTERCOLONIAL).

Au commencement, les rails se mesuraient en verge/livre. Un rail ordinaire avait 30 pieds de long et un poids de 56 livres/verge. Pour les pentes abruptes et les virages, des rails plus lourdes étaient utilisées soit 60 livres/verge; elles étaient de fer puis en acier, donc, plus solides et durables.

Le Canadien National est le premier chemin de fer au monde à équiper ses trains voyageurs d'une voiture radiophonique. Celle-ci était équipée de casques d'écoute individuels et un choix de 10 stations radiophoniques, choisies par le C.N.

Je reviens à la LOCOMOTIVE 452, nos pères, grands-pères et peut-être arrières-grands-pères ont vu sur la voie du Canadien National au début jusqu'à la période des années 1950+. Une petite gare avait été construite au nord de la voie ferrée (Route 201) à Wilsonvale et portait le nom de « Rouge River Station ». En ces temps, cette voie ferrée appartenait à la compagnie G.T.R. « Grand Trunk Railway ». Cette compagnie était sous contrôle de riches personnes et des alliances avec l'Angleterre. Ces ambitieux voulant s'enrichir encore plus, ils ont fait bâcler des travaux de construction de la voie ferrée en plus de faire de la collusion dans les gouvernements et cela, selon la documentation des Débats de la Chambre des communes, 1<sup>ère</sup> session, 1<sup>er</sup> parlement 1867-1868.

En cette période, il y eu entente entre G.T.P. (Grand Trunk Pacific) et le Gouvernement canadien pour construire une autre voie ferrée transcontinentale; il était spécifié que la compagnie construisse la voie vers l'Ouest de Winnipeg à Prince Rupert en Colombie-Britannique et le gouvernement irait vers l'Est en partant de la capitale du Manitoba, celle-ci sous le vocable de « National Transcontinental Line ». En 1915, tout est terminé et le gouvernement requiert de la compagnie de prendre en charge la ligne pour les opérations.

Le Conseil d'administration refuse et la N.T.R. releva du « Canadian Government Railway » et le Département des Chemins de fer du Canada en Novembre 1915. En 1864, un chemin de fer du nom de « Intercolonial » était construit en propriété du Gouvernement fédéral; en mai 1913, il devint le « Canadian Government Railway ». Le C.G.R. et le « Canadian Northern » changèrent pour une autre entité portant le nom de « Canadian National Railways », le 20 décembre 1918, pour finalement être légalisé le 4 octobre 1922. À défaut d'entente et manque de dépôts de sécurité et liquidité et l'obligation d'arrêter en totalité les opérations, ce qui était inconcevable, la ligne est devenue sous le contrôle et la tutelle du Gouvernement canadien le 12 juillet 1920; c'était le « GRAND TRUNK PACIFIC ».

Le Grand Trunk, tel un ogre avait avalé plusieurs petites compagnies et systèmes de chemins de fer importants et commença à avoir de sérieux problèmes; plusieurs de ses opérations devinrent entrelacées avec les devoirs du C.N. Plus tard, après plusieurs débats, procédures d'arbitrage et d'appels avec dépôt, le 10 septembre 1921 ce qui s'est étendu jusqu'en juillet 1922. Finalement, le G.T. Pacific et le G.T.R. furent amalgamés au Canadien National Railways System le 30 janvier



À l'intersection des routes 338 et 201, la Ville de Coteau-du-Lac rend hommage cette année au train no 452 de Coteau-du-Lac. Cette reproduction est l'œuvre des cols bleus de la ville

1923. À cause de cette saga, les bonzes de cette compagnie britannique, possédant des actions privilégiées, se sont fondus dans le décor, les poches pleines; les petits actionnaires non privilégiés ont pour leurs parts tout perdu. Beaucoup y ont aussi perdu leur terre, etc. Il y a beaucoup de faits dont nous pourrions discuter à ce sujet, mais il faut savoir cesser à quelque part.

Le G.T.R., friand des locomotives avec la formation de roues 2-6-0, a laissé en héritage un total d'environ 414 de ces engins au C.N. dont le 452. Le diamètre des 6 roues motrices étaient de 52 pouces et moins. Plus petites que celles du C.N. en partie.

Le trajet de cette locomotive était Montréal/Kingston et s'arrêtait à toutes les gares. Elle était activée au bois. Elle servait de transporteur pour le monde. De plus, celle-ci provenait du « Central Vermont Railway » lequel s'était affilié avec G.T.R. en novembre 1898. On y procéda à quelques entretiens en novembre 1956. En 1959, elle fût retirée du circuit et le 14 mars 1960, elle a été rayée de l'inventaire, envoyée à la casse.

Lors de l'amalgamation C.N.R., G.T.R. et G.T.P. en 1923, le C.N. possédait 1897 engins, et en 1924, un total de 3526 engins. Donc à la fin de l'année 1960, plus aucune locomotive à vapeur ne roulait sur la voie C.N. Sauf, les quelques-unes qui ont été cédées à des musées, villes ou vendues à des collectionneurs. De celles-ci, il y eut huit (8) 2-6-0 qui ont gardé VIE.

La documentation pour faire cet exercice provient de :

1. *Debats, House of Commons, Canada, 1st session, 1st Parliament 1867-1868, publié par Roger Duhamel. F.R.S.C., Queen's Printer and Controller of Stationnery, 1967*
2. *Canadian National Steam Power 1969, Anthony Clegg et Ray Corley, publié par Trains and Trolleys.*
3. *Au rythme du train 1859-1970 par Alexander Reford, publication du Québec 2002*

P.S. Toutes erreurs de ma part n'ont pas été faites volontairement.  
Sincèrement, merci.  
Pierre Baker