

LE P'TIT TRAIN DU NORD

Fiche d'accompagnement de l'album jeunesse

Quelques détails historiques trouvés au fil de mes recherches sur le P'tit train du Nord pour étoffer le récit de l'album illustré. À utiliser en classe, à la garderie ou avec votre enfant.



À PROPOS DES PAGES DE GARDE

Sur les pages de garde, on retrouve le parcours du P'tit train du Nord à son apogée. Entre 1892 et 1909, le trajet du P'tit train du Nord s'allongera jusqu'à 200 kilomètres. À cette époque, plusieurs gares servaient d'« arrêts sur drapeau », c'est-à-dire que le train s'arrêtait seulement si un passager agitait un drapeau rouge.

Le P'tit train du Nord sert d'abord à ravitailler les premiers colons et à transporter le bois de chauffage vers Montréal. Plus tard, les Laurentides implanteront une industrie touristique importante avec les sports d'hiver, les lieux de villégiature et les clubs de chasse et pêche. Les « trains des neiges » sont remplis de jeunes skieurs qui voyagent entre Montréal et Shawbridge, avec leurs skis entre les bancs. On pouvait compter jusqu'à 25 000 passagers du jeudi au dimanche!

En 1920, il faut 3 h 30 pour effectuer le trajet de Saint-Jérôme à Labelle en train.

À PROPOS DES PAGES 8-9

Mont-Laurier est le terminus de la voie ferrée du P'tit train du Nord. Cette gare a été fonctionnelle de 1909 à 1981. À l'époque, le village s'appelait Rapide-de-l'Orignal, un nom hérité d'une légende algonquienne qui raconte qu'un orignal, poursuivi par des chasseurs, aurait fait un bon de 30 mètres, traversant ainsi le rapide de la rivière et échappant à ces hommes.

Pas très loin de là, dans le canton de Loranger, Eugène Patenaude construit son propre petit chemin de fer pour le transport du bois de son moulin à scie vers la gare du Canadien Pacifique. On l'appellera le « Trans Nominating Railway »; c'était en 1915.

À PROPOS DES PAGES 10-11

La gare est très importante pour les habitants des Laurentides. En plus de servir au transport de marchandises, c'est le point de chute du courrier. On allait y attendre son journal, livré par le train. Les taxis de l'époque, des voitures tirées par des chevaux, venaient prendre les visiteurs. Il s'y trouvait toujours plein de monde, petits et grands, venus voir les différentes activités qui s'y déroulaient.

Dans une gare, on retrouve un poêle à bois pour réchauffer la pièce, un guichet fermé pour la vente des billets et pour le télégraphiste – qui est également le chef de gare –, une salle d'attente pour les messieurs et une autre pour les dames. Un dépôt de marchandises est aménagé tout juste à côté de la gare, et certaines d'entre elles offrent une partie habitable qui permet aux cheminots et aux ingénieurs d'y dormir. Le chef de gare et sa famille habitent le logement situé à l'étage.

À PROPOS DES PAGES 12-13

Dans les Laurentides, chaque paroisse avait au moins un moulin à scie. L'industrie forestière était imposante dans la région. Les moulins servaient à scier le bois en planches pour les constructions, à faire du bois de chauffage ainsi que des dormants de chemin de fer et des poteaux pour les fils électriques et téléphoniques. Dans les années 1940, quelques centaines de wagons de bois quittaient la gare de Labelle chaque jour.

À PROPOS DES PAGES 14-15

La rivière Rouge tire son nom de l'oxyde de fer (ocre) qui lui donne une couleur rougeâtre. Les Algonquins qui peuplaient la région utilisaient l'ocre pour peindre leur corps, et les colons l'utilisaient pour peindre leurs bâtiments de ferme.

La rivière Rouge a servi au transport du bois, des forêts vers les scieries, jusqu'en 1970. Ce sont les draveurs qui dirigeaient les « pitounes », ou billots de bois, sur les cours d'eau. Ils sautaient de billot en billot avec leurs souliers cloutés pour défaire les embâcles et s'assurer que ces immenses trains de bois se rendent à destination.

À PROPOS DES PAGES 16-17

Mont-Tremblant tire son nom d'une légende amérindienne qui raconte que la montagne était habitée par un manitou (dieu ou esprit) qui faisait trembler les lieux si l'on osait troubler sa tranquillité. Au début de la colonisation, peu de gens osaient s'aventurer dans cette région difficile d'accès, si bien que l'on surnomma deux montagnes « l'Épouvante » et « la Repousse » pour signifier qu'elles repoussaient la colonisation.

Au début des années 1900, les passagers qui s'arrêtent à Mont-Tremblant sont surtout des chasseurs et des pêcheurs. Mais en 1938, Joseph Bondurant Ryan, un riche Américain venu chercher de l'or à Mont-Tremblant, tombe sous le charme de la montagne et y crée un village alpin. L'arrivée du train provoquera un boom touristique pour son centre de ski.

L'horloge de la gare permet aux habitants de régler leur montre. Chaque jour, le télégraphiste reçoit un signal pour vérifier l'exactitude de l'heure.

À PROPOS DES PAGES 18-19

La vie de cheminot était exigeante. Il fallait partir le matin vers 5 h ou 6 h et rentrer la nuit vers 3h ou 4 h du matin. Pour manger, comme il y avait du feu sur le train, il suffisait d'une poêle et d'une pelletée de charbon pour se faire griller un bon steak. Certains laissaient un petit pot en acier sur la chaudière pour se faire un thé chaud.

Certaines années, les chenilles sont si nombreuses sur la voie ferrée que les roues du train glissent. Impossible de monter une côte ! L'ingénieur Arthur Racicot décide de brancher un tuyau à partir de la chaudière qui se rend tout près des rails. En ouvrant la valve, les chenilles prennent un bain de vapeur sous pression et les rails sont ainsi nettoyés !

À PROPOS DES PAGES 22-23

La draine à bras, aussi appelée pompeur ou put-put, est utilisée pour le transport, l'inspection et l'entretien des voies ferrées. Le modèle illustré ici peut être admiré à la gare d'Arundel et date des années 1890.

À PROPOS DES PAGES 24-25

Les gares d'importance, comme celle de Sainte-Agathe-des-Monts, sont pourvues d'une réserve de charbon et d'un château d'eau, éléments essentiels pour faire fonctionner les locomotives à vapeur. On utilisait le manche à eau pour remplir le réservoir d'eau de la locomotive. Le feu du foyer de la locomotive était alimenté au charbon, pelleté par le cheminot, et chauffait l'eau de la chaudière, ce qui produisait la vapeur nécessaire pour activer le moteur. Le charbon était souvent placé dans un wagon ravitailleur spécial, connu sous le nom anglais *tender*, et placé directement derrière la locomotive. Les locomotives utilisées au début du XX^e siècle ont 8 roues, un wagon ravitailleur de 10 tonnes, et peuvent contenir 2800 gallons d'eau. Elles peuvent tirer jusqu'à 20 wagons à une vitesse maximale de 48 km/h.

Avant le train, il fallait utiliser le postillon et son cheval pour livrer du courrier. Avec la construction du chemin de fer, des poteaux de télégraphie ont été installés. Le chef de gare est souvent lui-même télégraphiste. Le télégraphe est un système qui permet de transmettre des messages, appelés télégrammes, d'un point à un autre à partir du code morse. Son apprentissage nécessite environ deux ans. Un bon télégraphiste peut transmettre jusqu'à 45 mots par minute. Une gare importante peut recevoir et émettre une centaine de messages par jour. En 1950, il coûte 0,37 \$ pour envoyer un télégramme de 10 mots.

À PROPOS DES PAGES 26-27

Il existait différents types de wagons. Le « char hôpital » ou le « char de velours », parce que ses sièges étaient couverts de velours bleu-vert, servait aux malades. Le « char à bagages » servait au transport des bagages et des gens décédés. Le wagon postal était comme un vrai bureau de poste, d'où l'on fait le tri et la distribution du courrier. Les lettres arrivaient dans un sac depuis le bureau de poste du village, porté par un homme à cheval. Les lettres envoyées le matin arrivaient à Montréal dans l'après-midi. C'était très rapide! L'employé des postes était armé d'un revolver.

Il y a bel et bien des loups dans les Laurentides. Ils ne sont pas nombreux et il faut être chanceux pour réussir à en voir un!

À PROPOS DES PAGES 28-29

À partir de 1920, plusieurs stations de ski ouvrent leurs portes et de nombreux skieurs utilisent le « train des neiges », ou « le P'tit train du Nord », pour se rendre dans les Pays-d'en-Haut. Ces convois peuvent compter jusqu'à 24 wagons bondés.

Shawbridge devient, en 1930, le point de départ de la piste de ski de fond Maple Leaf qui va jusqu'à Tremblant. Cette piste a été tracée par le légendaire Jack Rabbit, de son vrai nom Herman Smith-Johannsen, qui a vécu à Piedmont et qui a skié jusqu'à ses 100 ans!

Dans les années 1930, Shawbridge et Sainte-Agathe-des-Monts sont d'importantes stations de sports d'hiver. Le premier remonte-pente mécanique d'Amérique du Nord voit le jour sur la Big Hill de Shawbridge. Alex Foster utilise un moteur de voiture pour actionner son installation.

À PROPOS DES PAGES 30-31

L'hiver 1872 a été particulièrement difficile pour les habitants de Montréal qui ont vite épuisé leur réserve de bois de chauffage. Le curé de Saint-Jérôme, Antoine Labelle, qui voulait convaincre les autorités de subventionner la création du chemin de fer, organisa la « Corvée de bois ». Il partit avec les gens de sa paroisse dans un grand cortège de 80 voitures à chevaux pour offrir 60 cordes de bois aux citoyens pauvres de la ville, démontrant ainsi à tous le côté pratique de créer un lien efficace entre la ville et le Nord. C'est le curé Labelle qui nommera le tronçon du chemin de fer entre Montréal et Mont-Laurier « le train du Nord ».



**TERMINUS !
TOUT LE MONDE
DESCEND !**

RÉFÉRENCES

Alext. RIVOQ. L'histoire de Prévost (Shawbridge)

Disponible sur : <https://rivoq.ca/histoire-de-prevost/>. Mai 2019

Cholette, Gilbert. Le chemin de fer du Nord, le train du Nord... vers... Labelle. 3^e édition. Labelle : La Société d'histoire de Chute aux Iroquois, 2008, 173 pages.

Patri-Arch. mrc-antoine-labelle.qc.ca

Disponible sur : <https://www.mrc-antoine-labelle.qc.ca/inventaire-du-patrimoine-culturel>. Mai 2019

Société d'histoire et de généalogie de Hautes-Laurentides. fortsdenotrehistoire.com.

Disponible sur : <https://fortsdenotrehistoire.com/industrie-forestiere-hautes-laurentides/>. Mai 2019

Théberge, Gleason. inter-actif.qc.ca/gareslaurentides/

Disponible sur : <http://www.inter-actif.qc.ca/gareslaurentides/historiquegareslaurentides.pdf>. Mai 2019

Ville de Mont-Tremblant. Les voies de notre histoire. 15 pages.

Disponible sur : <https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/fr/culture/patrimoine/les-voies-de-notre-histoire>. Mai 2019

Ville de Sainte-Adèle. sainte-adele.qc.ca

Disponible sur : <http://ville.sainte-adele.qc.ca/page-histoire.php>. Mai 2019

Atelier en classe

LE P'TIT TRAIN DU NORD, C'EST MON HISTOIRE !

Partez à la découverte illustrée de l'histoire des Laurentides par le P'tit train du Nord.

Un atelier de 45 à 60 minutes, en lien avec le livre «Le P'tit train du Nord», offert aux classes du primaire (Maternelle à la 6^e année).

La première partie de l'atelier est une présentation de l'histoire des Laurentides à l'aide des illustrations de l'artiste. La deuxième partie est un atelier de dessin qui varie selon l'âge du groupe.

Pour plus d'informations,
communiquez avec Isabelle Charbonneau.
info@isabellecharbonneau.com

