

100 ans de recettes ferroviaires canadiennes

En voiture, pour une expérience culinaire historique !



EXPORAIL

LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

100 ans de recettes ferroviaires canadiennes

En voiture, pour une expérience culinaire historique !

Marie-Paule Partikian

Jean-Paul Viaud



EXPORAIL

LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

100 ans de recettes ferroviaires canadiennes

En voiture, pour une expérience culinaire historique !

Exporail, le Musée ferroviaire canadien

Direction du projet

Marie-Claude Reid, directrice générale

Conception du projet

Christian Bougie, directeur philanthropie, commandites, partenariats

Recherche et rédaction du livre

Marie-Paule Partikian, muséologue

Jean-Paul Viaud, conservateur

Avec la participation de Josée Vallerand, archiviste

Communications

Bruno Cordellier, agent de communication

Production des recettes

Prima Vidéo

Line Pomerleau, productrice

Josée Robitaille, styliste culinaire

Laure Corten, assistante styliste

Christian Desjardins, photographe

Révision et traduction

Services d'édition Guy Connolly

Marco Chioini, réviseur

Marie St-Gelais, traductrice

Chantal Gilbert, coordonnatrice

Avec la participation de Nadine Cloutier, directrice des opérations d'Exporail et Jacques Messier, bénévole.

Design et conception graphique

Pier-Luk Bouthillier, PLB Design

Impression

Friesens

Imprimé au Canada

Culture et Communications

Québec 

Les activités régulières d'Exporail sont financées en partie par le ministère de la Culture et des Communications du Québec.

Cette publication est un outil de financement conçu et produit par Exporail, pour sa campagne de financement annuelle de 2013-2014. Exporail est un projet de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF).

Tous droits réservés

ISBN 978-2-9804089-4-6

ISBN 978-2-9804089-6-0 (PDF)

Dépôt légal — 4^e trimestre 2013

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives Canada

Also available in English

Couverture : *Tourmedos de bœuf Mathews, sauce bordelaise*. Recette du chef Lucien Schickele. Au cours de ses trente ans de service au Royal Alexandra, le chef Schickele a formé plusieurs élèves à son art qui, depuis, ont occupé des postes de responsabilité dans d'autres hôtels de la compagnie. Les menus du Vancouver, du Saskatchewan, du Palliser, de l'Empress et du Château Lake Louise reflètent son influence. [...] Dans ses recettes préférées, on retrouve le « filet mignon Mathews », ainsi nommé en l'honneur du directeur général des hôtels du Canadien Pacifique, H. F. Mathews — Bulletin du personnel du Canadien Pacifique, 1936.¹

Savourer un nouveau mets en agréable compagnie est toujours une expérience des plus plaisantes. Faire découvrir un volet de notre patrimoine ferroviaire en présentant des menus qui ont contribué à rendre mémorables les voyages en train, à faire apprécier des produits du terroir et à témoigner du savoir-faire des chefs des compagnies ferroviaires canadiennes l'est tout autant. La réalisation de ce livre de recettes est un moyen de faire connaître ce patrimoine culinaire. En vous procurant ce livre, produit dans le cadre de la campagne de financement 2013-2014 d'Exporail, vous avez contribué à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine ferroviaire canadien.

Regroupant 90 recettes puisées dans des documents d'archives du CN, du Canadien Pacifique et de VIA Rail Canada, et testées par la styliste culinaire bien connue Josée Robitaille, ce livre présente également des anecdotes et des renseignements historiques sur la vie à bord des voitures-restaurants et le travail en cuisine. La direction artistique du volet culinaire, conçue par Line Pomerleau et son équipe de Prima Vidéo, et la photographie, réalisée par Christian Desjardins, apportent une belle facture contemporaine et raffinée à notre livre de recettes. Bien entendu, pour faciliter la préparation, nous avons adapté certaines recettes au goût du jour en substituant quelques ingrédients (par exemple suif, huile végétale, etc.) et en ajustant les quantités pour offrir des portions raisonnables pour une famille. La contribution de l'équipe de Prima Vidéo a été grandement appréciée.

Sans la participation de membres du personnel de VIA Rail Canada, notamment du chef et sommelier Martin Gemme, il nous aurait été très difficile de refléter le patrimoine culinaire des dernières années. Leur collaboration contribue grandement au succès de cette réalisation. Nous remercions également le CN et le Canadien Pacifique pour leur appui continu aux activités d'Exporail. Ce projet n'aurait pu être mené à terme sans notre principal partenaire financier au fonctionnement, le ministère de la Culture et des Communications du Québec, et sans les donateurs de la campagne de financement de ce livre de recettes. Nous voulons leur exprimer nos remerciements.

Chapeau ! — de cuisinier et de chef de train — à toute l'équipe d'Exporail, et plus particulièrement à l'initiateur du projet, Christian Bougie, à l'auteur de la préface, le conservateur Jean-Paul Viaud, à l'auteur de la recherche historique et iconographique, Marie-Paule Partikian, et à l'archiviste Josée Vallerand pour son soutien à la recherche.

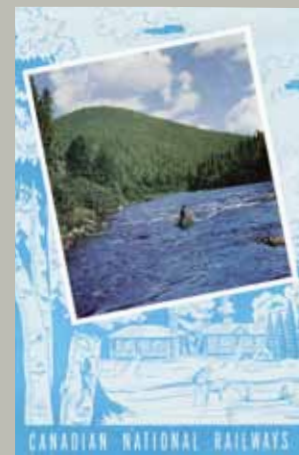
Prenez plaisir à découvrir nos 90 recettes. Concoctez-vous un menu royal entre amis ou laissez vos jeunes vous épater avec un casse-croûte succulent ! Bon appétit !

Marie-Claude Reid
Directrice générale

C. Stephen Cheasley
Président



Menu du Chemin de fer Canadien Pacifique célébrant le couronnement de Leurs Majestés le roi George VI et la reine Élisabeth, le 12 mai 1937 à l'abbaye de Westminster. ²



Menu des Chemins de fer nationaux du Canada illustrant la pêche au saumon au Nouveau-Brunswick, fin 1950. ³



Vue de l'intérieur d'une voiture-restaurant de VIA Rail Canada. ⁴

Table des matières

LA RESTAURATION SUR RAIL EN AMÉRIQUE DU NORD	9	VIANDES	68
ENTRÉES	22	Carré d'agneau, sauce aux bleuets et vinaigre balsamique	68
Betteraves Harvard	22	Chili con carne mexicain	70
Beurre d'anchois / Beurre de sardines	24	Côtelettes de porc avec sauce	72
Cappuccino de champignons sauvages	26	Escalopes de veau parmigiana	74
Cœurs de céleri à la parisienne	28	Filet de porc aux herbes en croûte, sauce mangue et cassis	76
Fondue suisse	30	Gigot d'agneau, sauce balsamique aux cerises et à la menthe	78
Ramequins genevois	32	Paupiettes de veau	80
Soupe aux pois	34	Pommes de terre frites western	82
Soupe Mulligatawny	36	Ris de veau Newburg à la Vignal	84
Velouté de tomates	38	Rôti de bison	86
SALADES	40	Rôti de bœuf, sauce au romarin	88
Salade de chou-fleur et asperges, vinaigrette française	40	Sandwich à la viande fumée	90
Salade de couscous grillé et tofu fumé, sauce à l'orange et à la cannelle	42	Tomates farcies à la canadienne	92
Salade de crevettes et de pétoncles géants	44	Tournedos de bœuf Mathews, sauce bordelaise	94
Salade de macaroni, vinaigrette française	46	VOLAILLES	96
Salade de pommes, oranges et céleri	48	Canard rôti, sauce aux pommes	96
Salade de saumon	50	Poitrine de dinde rôtie, sauce aux abricots	98
Salade du chef	52	Poitrine de poulet rôtie au beurre à l'érable, canneberge et orange	100
Salade Lorenzo	54	Poulet à la king	102
Salade Waldorf	56	Poulet au cari indien	104
Vinaigrette française / Vinaigrette des Mille-Îles	58	Poulet au sésame, sauce soya au miel	106
Vinaigrette du couronnement	60	Poulet aux champignons	108
ŒUFS	62	Poulet sauté chasseur	110
Bruschetta déjeuner	62	Ragoût Brunswick	112
Omelette aux rognons, sauce au madère	64		
Sandwich Sarah	66		

POISSONS ET FRUITS DE MER	114	DESSERTS	164
Filet d'aiglefin, sauce meunière	114	Ananas du jubilé	164
Flétan à la Scotia	116	Bombe Alaska	166
Flétan en croûte avec tomates, sauce au melon d'eau	118	Compote à la rhubarbe	168
Homard et brunoise Belle Court	120	Coupe Champlain	170
Huîtres Charlottetown	122	Coupe de fraises Romanoff	172
Laquaiche aux yeux d'or à la façon « Alex »	124	Crêpes Suzette	174
Morue fraîche du Canada	126	Mince-meat	176
Saumon de Gaspé poché, sauce hollandaise	128	Mousse au chocolat et aux mûres	178
Saumon fumé sur focaccia, crème au wasabi	130	Plum-pudding	180
Saumon teriyaki, sauce papaye et ananas	132	Pudding au pain aux bleuets et à la crème	182
Truite de lac aux tomates	134	Pudding au riz au jasmin	184
		Tarte à la citrouille	186
LÉGUMES ET PLATS D'ACCOMPAGNEMENT	136	MENU POUR ENFANTS	188
Bouquetière de raviolis aux légumes	136	Crumpets	190
Chou-fleur à la polonaise	138	Filets de sole Colbert, beurre maître d'hôtel	192
Chou rouge braisé	140	Gratin de pommes de terre Delmonico	194
Chutney aux pommes	142	Salade de fraises en gelée	196
Légumes thaï sautés	144	Wrap de salade à la dinde	198
Orzo à la cannelle et au clou de girofle	146		
Petits pois verts à la française	148	RÉFÉRENCES	200
Risotto d'orge grillé	150		
Strate aux légumes	152		
PAINS.....	154		
Biscuits au fromage	154		
Crêpes au son pour le petit déjeuner	156		
Petits gâteaux aux figues	158		
Petits pains briochés (buns)	160		
Scones	162		



Aménagement intérieur d'une voiture de première classe (proposition canadienne) ⁵

Cette superbe aquarelle provient d'une série d'études réalisées par le designer Jacques Guillon à la fin des années 1970. On y montre l'aménagement intérieur de voitures Bombardier de type LRC (léger, rapide, confortable), en vue d'un achat par le gouvernement canadien pour les Chemins de fer nationaux du Canada / VIA Rail Canada.

La restauration sur rail en Amérique du Nord

JEAN-PAUL VIAUD

Des attentes fondées sur l'expérience du voyageur

De nos jours, nous avons peine à ressentir l'effervescence qui animait les premières années du XIX^e siècle. La course au progrès — incarnée dans le mouvement appelé *Internal Improvement* — permet l'adoption rapide de la vapeur dans les transports. La société anglo-saxonne, déjà caractérisée par un rythme de vie rapide et affairé, en apprécie en premier le gain de temps.



« Arrivée de la diligence au village ». Gravure tirée de *The backwoods of Canada*, 1838. ¹

Avant l'arrivée du chemin de fer, si le confort est assuré sur l'eau, sur terre il n'existe guère que les routes de diligences. ² Puisqu'on n'y circule pas la nuit, elles sont jalonnées, tous les 90 kilomètres, de relais (*stagecoach inn*) où l'on peut s'arrêter pour manger et dormir. La prestation alimentaire — souvent très chère — varie selon l'endroit, mais le voyageur s'en accommode. Parfois, il est même agréablement surpris, comme cette New-Yorkaise qui, en 1840, après avoir apprécié l'excellence du repas servi sur le bateau à vapeur³ quelques jours auparavant, découvre la cuisine d'un de ces relais de diligence : « J'ai remarqué que, dans tous les voyages à la mode, on accordait une grande importance à la nourriture et aux boissons. On nous avait avertis que notre passage dans ces prairies solitaires serait de piètre qualité, et, évidemment, nous ne nous attendions pas à une table du New York Hotel. (...) Sur la nappe, l'on a rapidement déposé des pommes de terre du jardin bien chaudes, de bonnes galettes indiennes, des œufs, du lait, du fromage, des concombres, du beurre, du pain ainsi que du poulet et des assaisonnements. Tous ces produits locaux étaient délicieux⁴. »

On le voit, dans les villes de la côte est américaine, l'infrastructure hôtelière est déjà suffisamment réputée pour créer des attentes élevées. Il n'en est pas de même au Canada comme le constate Charles Dickens lors de son voyage en 1838 entre New York et Montréal : « Les bateaux à vapeur (...) sont sans égal, (...) tandis que les

stations de diligence sont généralement mauvaises, car l'habitude de descendre à l'hôtel n'est pas généralisée aux États-Unis (...), mais, à tout autre point de vue, celui qui voyage au Canada trouvera tout autant de confort que n'importe où ailleurs⁵. »

Il est vrai qu'au Canada, à l'époque, on loge fréquemment chez l'habitant (ou des amis), chez les militaires, quand on est militaire, ou chez les religieux quand on est membre du clergé. Les auberges fournissant gîte et couvert sont donc peu nombreuses et de qualité inégale. En fait, comme le note un voyageur anglais de l'époque, les hôtels sont gérés à l'américaine mais sont très inférieurs en qualité⁷.

Qu'importe, une chose frappe le voyageur européen : l'empressement des Nord-Américains. Comme pour tout ce qui touche leur vie quotidienne, ils mangent vite. C'est ce que constate l'un d'entre eux en 1841, dans un hôtel de New York : « Les repas sont servis à une vitesse surprenante. (...) Seulement 15 minutes, selon ma montre, se sont écoulées entre le moment de s'asseoir et le moment de partir. Pendant ce temps, 150 personnes ont englouti un petit déjeuner⁸. »

Ce choc culturel est réciproque, comme le suggère l'invective d'un Américain à ce même voyageur : « Vous les Européens, dit un Américain, vous mangez comme si vous y preniez plaisir⁹. »

Tout est dit... Le Nord-Américain valorise la rapidité et le pragmatisme, l'Européen — et dans une certaine mesure le Canadien anglais — recherche la qualité et prend son temps. Ce sont sur ces critères, pas toujours compatibles, auxquels les chemins de fer doivent répondre que se construit lentement leur réputation de service. Pour l'heure, en ces temps héroïques, ils ne s'en préoccupent guère. Les trajets sont courts et ne nécessitent donc aucun service à bord. C'est bien le contraire du principal mode de transport de l'époque : la navigation à vapeur.



« Table d'hôte, Catskill, New York, 28 août 1838 ». Aquarelle de Katherine Jane Ellice. ⁵

1 Archives Exporail.

2 On utilise aussi le terme *malle-poste* lorsqu'il s'agit d'une ligne de diligence transportant également du courrier.

3 STEELE, Eliza R. *A Summer Journey in the West*, 1840, p. 78 « After an excellent dinner we ascended to the promenade deck (...) surrounded with seats' (...) »

4 *Idem*, p. 127.

5 Bibliothèque et archives Canada, 1990.215.20R.

6 DICKENS, Charles. *American Notes*, 1838. p. 214-215. Il est remarquable de noter que, lors de ce voyage de plaisir, Charles Dickens prend le train, entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu, alors dans ses premiers balbutiements.

7 En 1840, T.R. Preston, (*Three Years' Residence in Canada, from 1837 to 1839*, vol. 1, p. 42) décrit les restaurants et hôtels comme étant gérés à l'américaine mais très inférieurs en qualité.

8 « Combe's Notes on the United States », *Waldie's Select Circulating Library*, Adam Waldie, réd., 1841, p. 307.

9 *Idem*.



« Scène sur le canal Kanawha ». Publiée dans *Harper's weekly* du 14 octobre 1865.¹⁰

Le chemin qui marche

Inaugurée au Canada par John Molson — l'un des ardents promoteurs du chemin de fer —, la navigation à vapeur fluviale offre dès les années 1810 le confort d'une cabine, d'une salle à manger vaste et bien décorée, mais surtout une cuisine de qualité inspirée de ce qui se fait de mieux alors : les restaurants et les hôtels de la Nouvelle-Angleterre. Il n'est pas rare que la salle à manger, installée dans le pont inférieur, soit aussi longue que le bateau — 200 pieds, voire plus ! Très haute, admirablement décorée, on y mange comme à la table des plus grands hôtels new-yorkais. C'est avec raison que les contemporains décrivent ces bateaux comme des palais flottants. Cependant, ce n'est pas de ces magnifiques bâtiments que viendra l'idée d'offrir un service alimentaire à bord des trains, mais de quelque chose de plus modeste et de plus répandu sur la côte est, bien pourvue en canaux.

Manger et dormir en route, pourquoi pas !

En effet, beaucoup l'ignorent aujourd'hui, à l'époque, ce sont les canaux qui jouent un rôle prépondérant pour le transport des biens et des personnes. Les rares chemins de fer sont encore incapables de les remplacer. En fait, ils ne sont que des portages sur rail reliant un cours d'eau à un autre. Étroits et peu profonds, n'y circulent que des bateaux relativement modestes. Heureusement, ils sont confortables et accueillants.

Le type de bateau le plus rapide, conçu pour le transport des passagers et du courrier, c'est celui des coches d'eau (*packet-boat* — d'où le terme français *paquebot*)¹¹. Tractés par trois chevaux¹² sur les chemins de halage, ils longent les canaux à la vitesse

de 6 km/h. Comme il peut arriver que certains trajets prennent plusieurs jours¹³, il faut offrir un minimum de service, à savoir des couchettes pliantes superposées et des repas chauds de bonne qualité préparés par un cuisinier dans la cambuse. Les attentes du voyageur sont du même ordre que pour les arrêts de diligence¹⁴.

En général, la cuisine — préparée par un ancien esclave Noir — est réputée pour son excellence. Trente-sept cents suffisent pour le souper, vingt-cinq pour le déjeuner et le dîner¹⁶.

Gagner du temps, car le temps, c'est de l'argent !

Cette maxime reflète bien la prépondérance accordée à la rapidité dans la culture américaine. Jusqu'au milieu des années 1850 et à la généralisation des ponts et tunnels ferroviaires, le chemin de fer n'est encore qu'un accessoire à la navigation, un portage sur rail¹⁷. Ne pas perdre de temps, faire plusieurs choses à la fois, s'affranchir des distances et, surtout, si possible ne pas s'arrêter en route afin de continuer à profiter du confort déjà offert par les coches d'eau, où l'on peut dormir, manger et profiter du paysage... Voilà le nouveau rêve, la nouvelle attente d'un public de voyageurs pressés ! L'un d'entre eux, parmi tant d'autres, n'écrit-il pas à quel point il apprécie l'agrément et le confort d'un voyage en coche d'eau, tout en souhaitant que l'on aille plus vite ? C'est à ce moment que le fait de pouvoir manger et dormir sans s'arrêter est perçu comme une manière de gagner ce temps si précieux à l'Amérique : « (...) Nous nous sommes dit que ce genre de voyage devrait être partout possible : aucune perte de temps, cuisine et cellier nous accompagnant partout¹⁸. »



« Serveur Noir à bord du navire à vapeur 'British America' ». Artiste inconnu.¹⁵

C'est précisément ce qu'expérimente, en octobre 1834, Jesse Chrisman. Résident de la Nouvelle-Angleterre, il emmène sa famille vers l'ouest. Il s'est procuré un petit coche d'eau, le *Hit or Miss*, qui lui permet d'apporter ses biens, d'y dormir et d'y cuisiner sans problème. Il sait que, une fois arrivé au bout du canal, il lui faudra y renoncer pour emprunter un chemin de fer de portage dans le massif des Allegheny.

¹⁰ GracieuSeté de la Bibliothèque du Congrès, LC-USZ62-133833.

¹¹ Comme il est également utilisé pour désigner les bateaux océaniques transportant du courrier, l'usage français du terme paquebot a fini par être uniquement réservé à ces grands navires. Quand un vaisseau ne transporte que des marchandises ou des matières premières, on parle de cargo.

¹² Les barges mixtes sont tractées par deux chevaux.

¹³ À 7 km/h de moyenne, le trajet sur le canal Erie, entre Buffalo et New York, prend dix jours. Il est plus court sur le canal Lachine, le canal Chambly ou le canal Rideau.

¹⁴ C'est ce dont témoigne un Anglais de New York, Thomas S. Woodcock, lors d'un voyage vers Niagara Falls, en 1836 : « Ces bateaux font environ 70 pieds de longueur, et, sauf pour la cuisine et le bar, servent de cabines. La partie avant étant la cabine des dames, elle est séparée par un rideau, mais, à l'heure des repas, celui-ci est retiré, et la table s'étend sur toute la longueur du bateau. La table offre tout le nécessaire, de grande qualité, et plusieurs des luxes de la vie. » FULTON, Deoch. *New York to Niagara, 1836: The Journal of Thomas S. Woodcock*, 1938.

¹⁵ Bibliothèque et Archives Canada, collection Peter Winkworth, R9266.282.

¹⁶ Le trajet coûte environ 4 \$ le mille, avec une couchette. Si les coches d'eau correspondent à la première classe de l'époque, il existe aussi des péniches à usage mixte (*line boats*) transportant du blé et des animaux vers l'est, mais accueillant des passagers en direction ouest... Plus lentes, d'un confort spartiate, avec des repas que chacun doit préparer, leur principale clientèle est composée d'immigrants cherchant un transport vraiment bon marché, comme le seront — mais bien plus tard ! — les voitures de classe colonist amenant les colons vers l'Ouest canadien.

¹⁷ C'est le cas du Champlain and St. Lawrence Rail Road qui remplace le canal envisagé à l'origine. Premier chemin de fer au Canada (incorporé en 1832, inauguré en 1836) il relie La Prairie, sur le Saint-Laurent, à Saint-Jean-sur-Richelieu. De là, les nombreux bateaux à vapeur font la navette avec le lac Champlain et le fleuve Hudson par le canal Erie. Un débat enflammé avait eu lieu après la guerre de 1812 pour savoir s'il fallait construire un canal ou un chemin de fer pour relier La Prairie à Saint-Jean-sur-Richelieu. Le canal — et ses coches d'eau — avait l'avantage d'avoir fait ses preuves. Le chemin de fer était une donnée totalement inconnue, et sa maturité technologique restait encore à prouver. Les hasards de l'histoire ont fait que les tenants du chemin de fer l'ont emporté sur ceux du canal, pénalisé par son coût énorme.

¹⁸ NICHOLAS, A.H. « *Espriella's letters* », *Republic of Letters*, vol. 6, New York, 1836, p. 77.

Cappuccino de champignons sauvages

VIA Rail Canada, célébrations du millénaire 1999-2000 ¹⁷

4 portions

45 g (1 1/2 oz) de champignons sauvages séchés
1 blanc de poireau, coupé en petits dés
125 ml (1/2 tasse) de Pinot blanc Inniskillin
Quelques tiges de thym frais
800 ml (3 1/4 tasses) de bouillon de légumes
30 ml (2 c. à soupe) de beurre
Sel et poivre du moulin
250 ml (1 tasse) de crème 10 %
Garniture à la crème fouettée (voir recette)
4 bâtonnets de pain

Faire tremper les champignons dans le vin pour les réhydrater. Dans une grande casserole, faire suer le blanc de poireau dans du beurre, jusqu'à ce qu'il soit tendre. Ajouter les champignons et le thym. Ajouter le bouillon de légumes et porter à ébullition. Réduire à feu doux et laisser mijoter 30 minutes. Laisser tiédir et réduire en purée au mélangeur électrique. Juste avant de servir, terminer la cuisson avec la crème 10 %. Vérifier l'assaisonnement.

Verser la soupe dans une tasse à café et garnir d'une cuillerée de garniture à la crème fouettée et d'un bâtonnet de pain.

Garniture à la crème fouettée

4 portions

80 ml (1/3 tasse) de crème 35 %
Sel et poivre du moulin

Dans un bol, mélanger la crème, le sel et le poivre. Fouetter jusqu'à consistance ferme.



Sélection de quatre petits pains frais offerts par VIA Rail Canada dans ses voitures-restaurants. ¹⁸





Ramequins genevois

Recette d'un chef des Chemins de fer nationaux du Canada, 1923 ²³

8 portions

45 ml (3 c. à soupe) de beurre
60 ml (1/4 tasse) de farine
10 ml (2 c. à thé) de crème à cuisson 35 %
375 ml (1 1/2 tasse) de fromage gruyère râpé
60 ml (1/4 tasse) de fromage Roquefort
5 jaunes d'œufs battus
Une pincée de muscade
5 blancs d'œufs battus

Préchauffer le four à 200 °C (400 °F).

Faire fondre le beurre dans une casserole. Ajouter la farine, mélanger et cuire à feu moyen pendant 2 minutes. Ajouter la crème en fouettant. Ajouter les fromages et faire fondre. Retirer du feu, ajouter les jaunes d'œufs ainsi que la muscade et mélanger. Laisser tiédir. Battre les blancs d'œufs en neige et mélanger à la béchamel à l'aide d'une spatule. Cuire au four dans des ramequins beurrés de 15 à 20 minutes.

Servir chaud.



Plat ovale du Chemin de fer du Grand Tronc du Pacifique, utilisé entre les années 1910 et 1920. ²⁴



Filet de porc aux herbes en croûte, sauce mangue et cassis

VIA Rail Canada, 1997 ⁷⁰

4 portions

600 g (21 oz) de filet de porc
60 ml (1/4 tasse) de purée de mangue
4 gouttes de purée de cassis

Mélange d'herbes

30 ml (2 c. à soupe) de persil frais haché finement
5 ml (1 c. à thé) de thym frais haché finement
30 ml (2 c. à soupe) de basilic frais haché finement
Poivre blanc

Préchauffer le four à 175 °C (350 °F).

Faire revenir le filet de porc à la poêle pour sceller les bords. Placer au four jusqu'à cuisson complète. Notez que lorsque le filet de porc est cuit, il devrait être ferme, mais souple, comme un steak cuit à point. L'intérieur de la viande doit être rosé. Sortir la viande du four et la rouler dans le mélange d'herbes.

Couper en biais et placer dans un plat. Accompagner d'une cuillerée à soupe de purée de mangue et de 4 gouttes de purée de cassis. Si désiré, accompagner de brocoli et de riz pilaf.



Un chef et son équipe s'affairent dans la cuisine, à bord d'un train de VIA Rail Canada. ⁷¹

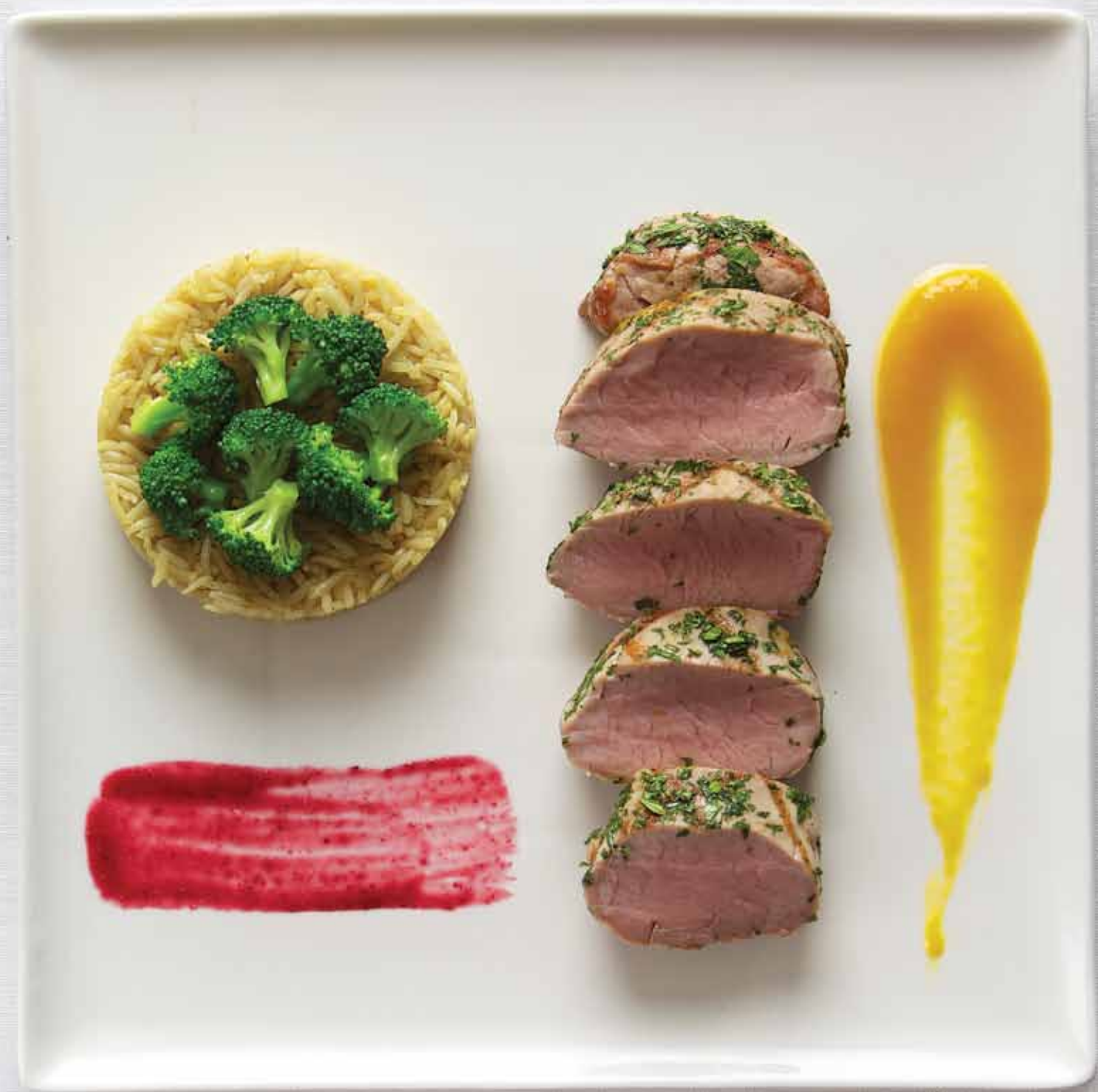
Riz pilaf

4 portions

250 ml (1 tasse) de riz basmati
125 ml (1/2 tasse) d'oignon rouge
5 ml (1 c. à thé) d'huile
500 ml (2 tasses) de bouillon de poulet
1 feuille de laurier

Préchauffer le four à 175 °C (350 °F).

Dans une poêle, faire sauter l'oignon jusqu'à ce qu'il devienne transparent. Ajouter le riz et faire sauter jusqu'à ce qu'il commence à brunir. Ajouter le bouillon de poulet et la feuille de laurier et couvrir. Placer au four pour terminer la cuisson.





Tomates farcies à la canadienne

Recette du chef de l'Hôtel Banff Springs, Henri Odiau
Chemin de fer Canadien Pacifique, 1930 ⁸⁶

4 portions

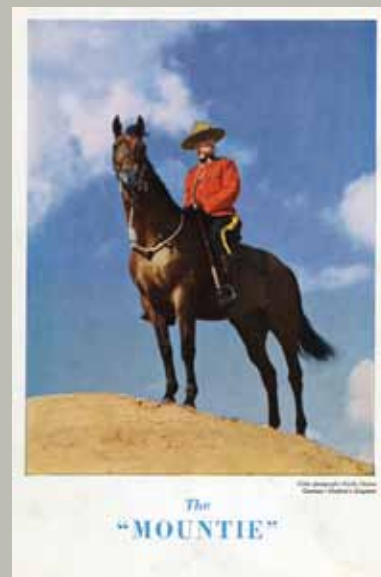
4 grosses tomates
La chair de 4 saucisses italiennes douces ou épicées
1 oignon haché finement
60 ml (1/4 tasse) de persil haché
125 ml (1/2 tasse) de riz cuit
30 ml (2 c. à soupe) de ketchup
30 ml (2 c. à soupe) de chapelure
10 ml (2 c. à thé) de beurre fondu
Sauce tomate (facultatif)
Laitue de votre choix
Sel et poivre du moulin

Préchauffer le four à 180 °C (350 °F).

Couper le dessus de la tomate et la vider. Assaisonner l'intérieur. Dans un bol, mélanger la chair de saucisse, l'oignon, le persil, le riz et le ketchup.

Farcir les tomates et les déposer sur une plaque de cuisson recouverte de papier parchemin. Dans un petit bol, mélanger le beurre et la chapelure et répartir sur les tomates.

Cuire au four de 25 à 35 minutes ou jusqu'à ce que la farce soit cuite. Si désiré, accompagner de sauce tomate ou d'une salade.



Page couverture du menu
The Mountie du Chemin de fer Canadien
Pacifique, 1947 ⁸⁷

*Monsieur,
Voici une demande peu courante, mais je crois que vous pouvez m'aider. Les dix derniers mois, j'ai été un patient dans un hôpital et pendant ce temps, j'ai pu aider plusieurs autres patients par le biais de différentes activités d'artisanat. Une chose qui a connu beaucoup de succès, entre autres, était la photographie d'un agent de la Gendarmerie royale du Canada qui ornait l'un des menus offerts sur vos trains (peut-être en est-il encore ainsi aujourd'hui, pour ce que j'en sais). Auriez-vous l'obligeance de m'en faire parvenir quelques copies, dans la mesure du possible (et tout autre photographie que vous pourriez encore avoir en surplus) ? Je vous remercie de votre attention.
Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.*

A.E. Farthing (2 mars 1945) ⁸⁸

*Monsieur,
J'ai bien reçu votre lettre du 2 mars, et j'ai le plaisir de vous envoyer quelques copies de nos menus présentant les images de couverture suivantes : « Agent de la Gendarmerie royale du Canada », « Agent de la Gendarmerie royale du Canada et femmes des forces aériennes », ainsi que « Sur la rivière Bow ».*

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées. (9 mars 1945) ⁸⁹



Saumon de Gaspé poché

Recette du chef Bernie Desanlis

Chemins de fer nationaux du Canada, 1964 ¹²⁴

4 portions

1 L (4 tasses) d'eau
1 oignon émincé
1 carotte émincée
15 ml (1 c. à soupe) de vinaigre de vin blanc ou de jus de citron
5 ml (1 c. à thé) de grains de poivre
5 ml (1 c. à thé) de sel
4 pavés de saumon, sans la peau
Sauce hollandaise
Asperges fraîches
Pommes de terre rissolées
Ciboulette

Dans un grand fait-tout ou une grande casserole, porter l'eau, l'oignon, la carotte, le vinaigre de vin, le poivre et le sel à ébullition. Mijoter à couvert pendant 15 minutes. Déposer les pavés de saumon et mijoter à feu doux 12 minutes ou plus, selon l'épaisseur des pavés. Servir avec la sauce hollandaise et, si désiré, des asperges et des pommes de terre rissolées. Parsemer de ciboulette et servir.

Sauce hollandaise

Recette du Chemin de fer Canadien Pacifique, 1920 ¹²⁵

4 portions

22 ml (1 1/2 c. à soupe) de vinaigre de vin blanc
22 ml (1 1/2 c. à soupe) d'eau
3 jaunes d'œufs
175 ml (3/4 tasse) de beurre clarifié
Sel et poivre du moulin

Déposer un bol moyen sur une casserole d'eau frémissante. Dans le bol, à l'aide d'un fouet, battre le vinaigre de vin, l'eau et les jaunes d'œufs jusqu'à ce que la consistance épaisse et devienne crémeuse.

Retirer du feu et ajouter le beurre clarifié en un mince filet, en battant constamment. Laisser reposer à la température ambiante et réchauffer au besoin en remettant le bol sur le bain-marie et en fouettant légèrement. Vérifier l'assaisonnement et servir avec le saumon.



Burette à huile en verre taillé des Chemins de fer nationaux du Canada. ¹²⁶

100 ans de recettes ferroviaires canadiennes

En voiture, pour une expérience culinaire historique !



Imaginez-vous à bord d'un train, attablé dans une élégante voiture-restaurant, savourant des plats concoctés par un chef de renom ! Exporail, le Musée ferroviaire canadien, vous invite à découvrir ce que dégustaient les passagers des trains du CN, du CP et de VIA Rail Canada au cours des 100 dernières années.

Vous trouverez au fil de ces pages une sélection de 90 recettes magnifiquement illustrées, comprenant entrées, soupes, salades, viandes, volailles, poissons et desserts. De plus, une section propose un menu pour initier les enfants à la cuisine. Ce livre vous fera aussi découvrir les origines de la restauration ferroviaire en Amérique du Nord, tout en mettant en valeur plusieurs documents d'archives et pièces de la collection de service de table d'Exporail.

En vous procurant cet ouvrage, vous contribuez à la préservation et à la diffusion du patrimoine ferroviaire canadien.

ISBN 978-2-9804089-4-6
ISBN 978-2-9804089-6-0 (PDF)



www.exporail.org