

Le musée Exporail fête les 100 ans du Canadien national

Le musée Exporail de Saint-Constant célèbre les 100 ans du Canadien national, l'une des deux compagnies du pays. L'occasion de découvrir un site exceptionnel consacré à la préservation du patrimoine ferroviaire canadien.

TEXTE ET PHOTOS DE PHILIPPE-ENRICO ATTAL

Difficile pour un Français de bien comprendre comment fonctionnent les chemins de fer du Canada. À première vue, le train est un mode relégué, à n'utiliser qu'avec parcimonie. Pour se rendre de Montréal à Québec ou Toronto, mieux vaut prendre les cars qui font le trajet en 3 et 5 heures. La meilleure solution est même l'avion, qui malgré des tarifs élevés, est autrement plus efficace. Pourtant, il n'y a que 260 km de Montréal à Québec et 545 km jusqu'à Toronto. Vu de France, c'est la distance idéale pour le train. Pourtant, si le service

existe, exploité par Via Rail, l'entreprise publique en charge du transport des voyageurs, il est totalement déclassé par ses concurrents. Depuis Montréal, il faut entre 3 heures 20 et 3 heures 45 pour rejoindre Québec. Pour Toronto, c'est encore pire, de 5 heures pour le train le plus rapide jusqu'à 7 heures 30 voire 9 heures pour certains horaires. La moyenne générale des convois de voyageurs est de 75 km/h, une contre-performance qui n'est même pas compensée par le prix des billets, qui reste élevé.

C'est d'autant plus étonnant que le pays est traversé de toutes parts de voies ferrées et que le train d'une manière générale se porte très bien. Rien qu'à Montréal, il n'y a pas long à chercher pour tomber sur une emprise ferroviaire, bientôt traversée par un interminable convoi de marchandises. Dans ce pays, comme aux États-Unis voisins, les trains de fret peuvent largement dépasser les 100 wagons. Les voies ferrées sont nombreuses et la ville comptait plusieurs gares dont les plus typiques, Windsor, Viger et Jean Talon, ont malheureusement perdu leurs voyageurs. Tous

les départs ont désormais lieu Gare centrale, un édifice semi-enterré, mis en service dans les années 40. Du côté de Via Rail, on déplore bien sûr cette situation mais la compagnie n'est pas libre de ses circulations. Elle utilise les voies des deux géants Canadien pacifique et Canadien national, des compagnies privées qui concentrent leur activité sur le fret. Les trains de voyageurs ne sont pas prioritaires. À la faveur des élections générales du mois d'octobre, Via Rail a présenté un plan de développement de TGF (trains à grande fréquence) sur le corridor Québec - Montréal -



La 5702, un monstre de puissance avec ses roues de 2,02 m de diamètre (5 septembre 2019).

Toronto. Grâce à la construction de ses propres voies, la compagnie pourrait faire rouler des trains à 120 km/h de moyenne. Un projet qui semble retenir l'intérêt de tous les candidats au poste de Premier ministre.

Mais comment en est-on arrivé là? Pour mieux comprendre les Chemins fer canadiens, la visite à Exporail s'impose. C'est à Saint-Constant, dans les environs de Montréal, qu'est situé cet incroyable musée. Dès l'entrée, le visiteur est accueilli par une réplique de la Dorchester, une des premières locomotives du pays. Cette machine donne un avant-goût du spectacle qui s'annonce. Sur de très vastes emprises de 40 ha, le musée présente des matériels emblématiques des Chemins de fer nationaux canadiens au sein d'un complexe ferroviaire en activité.

L'atout d'Exporail est de se situer dans un site ferroviaire vivant, même s'il se consacre à la mémoire du chemin de fer. On vient y découvrir ces gigantesques machines, ces voitures et engins en tout genre qui ont façonné l'histoire de ce pays étendu d'un océan à l'autre. Le pavillon Angus est l'écrin des plus beaux joyaux. Outre une salle de cinéma et un réseau de modélisme impressionnant, il abrite une importante collection de matériels ferroviaires emblématiques.

Sur l'aile gauche, on y trouve d'abord une série de tramways de Montréal, tandis qu'au sol, d'anciennes voies sont noyées dans d'authentiques pavés récupérés en ville. La sensation est bluffante. Au fond du hall, la toute récente acquisition du musée, payée 1 dollar symbolique à la STM (Société des transports de Montréal) vaut le coup d'œil. Il s'agit de la motrice inaugurale de 1966 du métro de Montréal, type MR 63 entièrement restaurée. À l'intérieur, une exposition présente les grandes étapes de la construction du réseau.

Malgré ces très belles motrices, l'activité du musée n'est pas

concentrée sur le matériel urbain mais sur le « grand chemin de fer ». Et pour une fois, le qualificatif de « grand » n'est pas galvaudé. Le visiteur du Vieux Continent reste songeur devant les masses impressionnantes des locomotives et des voitures présentées. Tout semble ici démesuré, taillé dans une autre échelle, comme si les Européens avec leurs trains faisaient du modélisme. C'est d'autant plus étonnant que l'écartement au standard de 1,44 m est identique. Le summum est sans aucun doute atteint par la 5702 du Canadien national. Ce monstre construit en 1929, long de 24 m, est propulsé à l'aide de roues d'un diamètre de... 2,02 m. N'importe quel individu se sent ridiculement petit à côté de cet enchevêtrement d'acier. Engagée sur la liaison Montréal - Toronto, la locomotive a été, on s'en doute, la locomotive la plus rapide de son temps.

À la vue de tous les matériels dans un excellent état de restauration, on comprend comment le rail a écrit l'histoire de ce pays. La voiture dite « de fonction » CP 01 a même transporté les pères de la

Constitution. Ailleurs, ce sont des fourgons utilitaires, comme ce wagon postal ou cette voiture-école qui permettait aux enfants des régions reculées de recevoir un minimum d'instruction.

L'ensemble des collections présente des matériels du Grand Trunk, du Canadien pacifique et du Canadien national. Jusqu'en 1923, le Grand Trunk est une compagnie ferroviaire de poids face au Canadien pacifique. En juin 1919, un autre poids lourd est créé, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, bientôt dénommée Canadien national. Le CN regroupe progressivement de nombreuses compagnies, prenant sa forme définitive après l'absorption du Grand Trunk. Les deux géants CN et CP se partagent l'essentiel du rail canadien, débordant même largement sur les États-Unis. Progressivement, ils concentrent leur activité sur le fret. En 1978, la société publique Via Rail est créée pour maintenir une activité voyageurs. Quand en 1995, le gouvernement se retire du capital du CN, la compagnie devient privée comme le CP.

Cette épopée du rail, on la comprend mieux en parcourant les allées d'Exporail. En 2019, le musée fête le centenaire de la création du CN. Une petite exposition présente au public une brève histoire de la compagnie. Durant quatre weekends, des animations ont été organisées autour de matériels emblématiques comme la voiture CN 63 de 1898 qui a longtemps servi de bureau à Charles Melville Hays, directeur du Grand Trunk, décédé dans le naufrage du *Titanic*. Juste à côté, on trouve la 15824 de 1926. Ce n'est pas à proprement parler une locomotive mais plutôt une automotrice diesel-électrique, un concept inventé par le CN. Retirée du service en 1964, elle a été remise en état de circulation par le musée. Autre pépite imposante, l'étonnant chasse-neige 55361 doté à l'avant d'une énorme roue chargée de dégager les voies. L'idée de cette machine est venue à un dentiste qui voyageait souvent pour ses affaires en 2^{de} classe. À cette époque, les voyageurs l'hiver se voyaient souvent confier... une pelle pour déblayer la voie encombrée par la neige. On com-



La desserte interne est assurée en tramway, avec des modèles étonnants comme cette motrice observatoire (haut) fabriquée à quatre exemplaires (28 août 2014), ou encore cette motrice (bas) de 1925 (5 sept. 2019).



Un tramway historique pour desservir le musée

Le site d'Exporail s'étend sur 40 ha. Pour desservir au mieux ce vaste complexe, une voie ferrée circulaire assure la desserte interne du musée. La très bonne idée est d'y engager d'anciennes motrices de tramways de Montréal dans lesquelles les visiteurs découvrent les sensations oubliées de leurs aînés. Ce simple voyage en tram vaut à lui seul la visite, d'autant que rien n'empêche de refaire un tour une fois arrivé. Et pour que le plaisir soit complet, les tramways engagés sont régulièrement remplacés.

Ph.-E. A.



1.

2.

3.

4.

5.

6.

1. Une vapeur 030 SNCF fait partie des collections (28 août 2014).

2. La voiture de Hays était à l'honneur pour fêter le centenaire du CN (5 septembre 2019).

3. Intérieur d'une voiture postale (5 septembre 2019).

4. Impressionnant chasse-neige avec sa roue dentée (5 septembre 2019).

5. On peut également découvrir un poste d'aiguillage de la gare de Montréal (28 août 2014).

6. La magnifique « Dominion-of-Canada » aux formes aérodynamiques (28 août 2014).

prend dès lors que le dentiste a imaginé comment le mécanisme de la roulette pouvait lui épargner des tours de reins. Devant cette énorme machine poussée par une puissante locomotive à vapeur, on pense à la roue de coupe d'un tunnelier.

Mais toutes les perles ne sont pas présentées à Angus, et le musée utilise ses vastes emprises ferroviaires pour exposer le reste

de ses collections. Dans d'autres bâtiments répartis sur le site, on peut faire d'incroyables découvertes. Dans un hall, on tombe sur des matériels « dans leur jus » en attente de restauration. Il y a là pêle-mêle, des tramways de Montréal, de grosses locomotives diesels ou encore une ancienne machine SNCF, la 030 C 841 de 1883 arrivée au Canada par un heureux mystère.

Ailleurs, on tombe sur le poste d'aiguillage complet de la sortie de la gare centrale de Montréal et il faut presque se retenir pour ne pas commencer à réguler les trains. En extérieur, sur les nombreuses voies du site, d'autres matériels plus ou moins imposants, locomotives, voitures et convois sont exposés. Dans quelques semaines, la scénographie du pavillon Angus sera repensée, modifiant totalement

l'agencement des matériels exposés. Une facilité réalisée grâce à ces voies d'exposition qui sont toutes reliées au faisceau extérieur, de quoi déplacer les matériels le plus simplement possible. Incontestablement, tout visiteur de Montréal amateur du rail se doit de faire le déplacement à Exporail. Et le meilleur moyen de s'y rendre, avec une gare située à seulement 200 m, est sans aucun doute le train. ●