

« Il avait mouillé, précise Émile, et il avait fait froid, comme tous les hivers puis ce chemin-là sur le lac, n'était pas tellement large. Le monde s'était habitué à passer sur le lac et pas sur le chemin, il était trop mauvais. » Ce chemin longe le lac sans le traverser mais sur la glace. « C'était un chemin ouvert, les autos passaient là. Mais, à droite chez René Genet, le chauffeur de taxi, lui, il n'y était pas allé de l'hiver, ça c'était nouveau. »

« Cette fois-là, parce qu'il avait à laisser René Genet, on est allé à droite pour le laisser chez lui. De là, moi, je souhaitais qu'on revienne sur nos traces, mais il faisait noir, il poudrait et il n'y avait presque pas de neige sur le lac; lui aussi, Cédilotte, il souhaitait de revenir là pour reprendre ses traces et son trajet qu'il connaissait. C'était dur de suivre les traces mais au moins il était plus familier sur ce côté-là puisqu'il avait déjà passé. On se disait, il n'y a pas de danger, la glace a 28-30 pouces, guidons-nous sur la lumière qu'il y a l'autre bord, mais il poudrait, la lumière de l'autre bord, c'était chez Auguste Brisson juste en face de chez René Genet. On se trouvait à passer pas loin de l'île qu'il y avait là. »

La peur règne dans la Dodge aux portes qui ouvrent, à l'époque, par en arrière. La glace a beau avoir 28-30 pouces d'épaisseur du moins s'encourage-t-on à le répéter, dans l'obscurité totale et le vent du nord qui souffle sur le lac.

René Genet ayant été déposé chez lui, ils entreprennent le chemin de retour. « Puis là, quand on a traversé l'autre bord, la poudrière de temps en temps nous faisait perdre la lumière, des fois on la revoyait; Cédilotte, le chauffeur, à un moment donné dit: "Moi, j'ai peur de passer ici, la glace n'est pas comme ailleurs. Il faisait quinze degrés sous zéro avec un vent du nord sur le lac. Tout à coup, un drôle de bruit et la vapeur se fait entendre sur le moteur chaud», mais Émile Valiquette croit à une première couche de glace seulement en train de céder, mais non. « L'auto a rentré et a penché à gauche dans l'eau, on a comme versé dans ça; et Cédilotte avait une grosse voix et il a lâché un cri, "Émile!" mais il n'a pas tout dit mon nom, il a été dans l'eau avant. »

Lucien Terreault vient tout juste de reconnaître Émile Valiquette, le passager de la banquette arrière, au cri de l'autre, et il s'enfonçe à son tour dans l'eau glacée.

Émile croit toujours à une première glace. Il essaye d'ouvrir la vitre de la portière, « je voyais noircir les vitres par l'eau. » À côté de lui sur la banquette se trouve son amie. Il l'agrippe par la ceinture de son manteau. « Elle portait un "trench", vous savez un beau manteau trois quarts, » de dire Émile. « Je l'ai sortie sur mon bord. » Il dit en avoir perdu un bout, la peur était si grande. Toujours est-il qu'il se trouve pris entre la glace et la Dodge, « puis c'était

serré pas mal. Elle, Fabienne, je l'ai toujours tenue ; un moment donné, j'étais tout seul parce qu'elle, je ne la voyais pas mais je la tenais par son linge, et les autres — c'était des glou, glou, glou, puis de l'air qui arrivait puis des mottions de glace ; en tout cas, ça bougeait beaucoup là-dedans. »

Selon Émile, le trou a cent cinquante pieds de long et à peu près sept pieds de large de glace cassée. *« Moi, j'ai assez flacotté là-dedans, je croyais que j'avançais, mais je n'avançais pas, je faisais juste me tenir, je ne savais pas nager, moi »,* et la terreur de ce funeste soir d'hiver se lit encore sur son visage.

« J'étais dans l'eau et j'essayais de remonter mon amie sur la glace mais lorsque j'essayais, moi, je rentrais en-dessous, les pieds me pétaient en-dessous de la glace. Je me tenais avec mon avant-bras bien appuyé sur le bord de la glace mais je ne voulais pas que ça décolle, parce que quand tu ne sais pas nager, tu es malhabile en maudit dans une situation de même », de s'exclamer Émile Valiquette.

« Je n'ai pas réussi à la remonter sur la glace, j'ai été obligé de la lâcher à un moment donné, et j'ai eu l'idée de me faire aller les pieds pour essayer de me tenir à plat ventre, à la surface ; puis j'ai réussi, je ne sais pas trop comment, j'étais si épuisé, le froid puis l'énervement ; et je suis venu à bout d'embarquer sur la glace, puis j'ai fait à peu près comme on prend un morceau de linge dans une laveuse puis je l'ai poignée par les cheveux. »

Il explique, *« moi, je pensais l'avoir calée Fabienne, avec mes pieds lorsque j'avais tant gigoté, mais non ; je ne savais pas, je ne la voyais pas, avec la poudrerie et la noirceur. J'ai voulu me la mettre sur le dos, mais je n'étais pas capable, puis j'avais peur de caler, je ne savais pas où j'étais rendu, je ne savais plus ce qu'il y avait à l'entour de moi ; ça fait que je me suis en allé à quatre pattes sur la glace puis je la traînais. Je pouvais voir le trou, mais moi je voulais m'éloigner de là, mais à quel prix ! »*

De chez lui, René Genet s'étonne soudain que tout soit noir sur le lac, pas de phare d'auto allumé, seulement la lumière chez Brisson. Il sort, il entend crier et croit au cri d'un renard. Il décide quand même d'aller voir ; son fils Claude le précède et fait la macabre découverte. Claude se charge de la jeune fille, très mal en point après avoir livré, dans l'eau glacée et à l'hiver poudreux, un terrible combat. Il l'emmène à la maison. Émile secoué on ne peut plus, suit tant bien que mal, un bon demi-mille à marcher. Il se retrouve chez les Genet lamentablement défait. Le docteur Ferdinand Bélisle mandé sur les lieux s'amène, mais l'amie d'Émile a cédé décédée d'une crise cardiaque, déclare-t-on, plutôt que noyée. On requiert les services du prêtre.

Quel triste périple. Fabienne qui vient d'atteindre l'aurore de la vie, meurt prématurément, elle a dix-neuf ans. Lucien Terreault, époux de Simone Francœur, père de famille, et Lionel Cédilotte, postillon et chauffeur de taxi connaissent une bien triste fin de vie. Ces décès plongent plusieurs familles dans le deuil.

Quelques jours après le drame, la Dodge est remorquée des eaux glacées du lac de même que les corps de Lionel Cédilotte et de Lucien Terreault, les deux corps unis dans un geste de secours inutile, plongés dans l'éternité, le 4 février 1950, un soir d'hiver où le destin usait de ruse. Des destinées sont détournées. Leurs montres sont toutes arrêtées à six heures quarante, six heures quarante-cinq minutes.

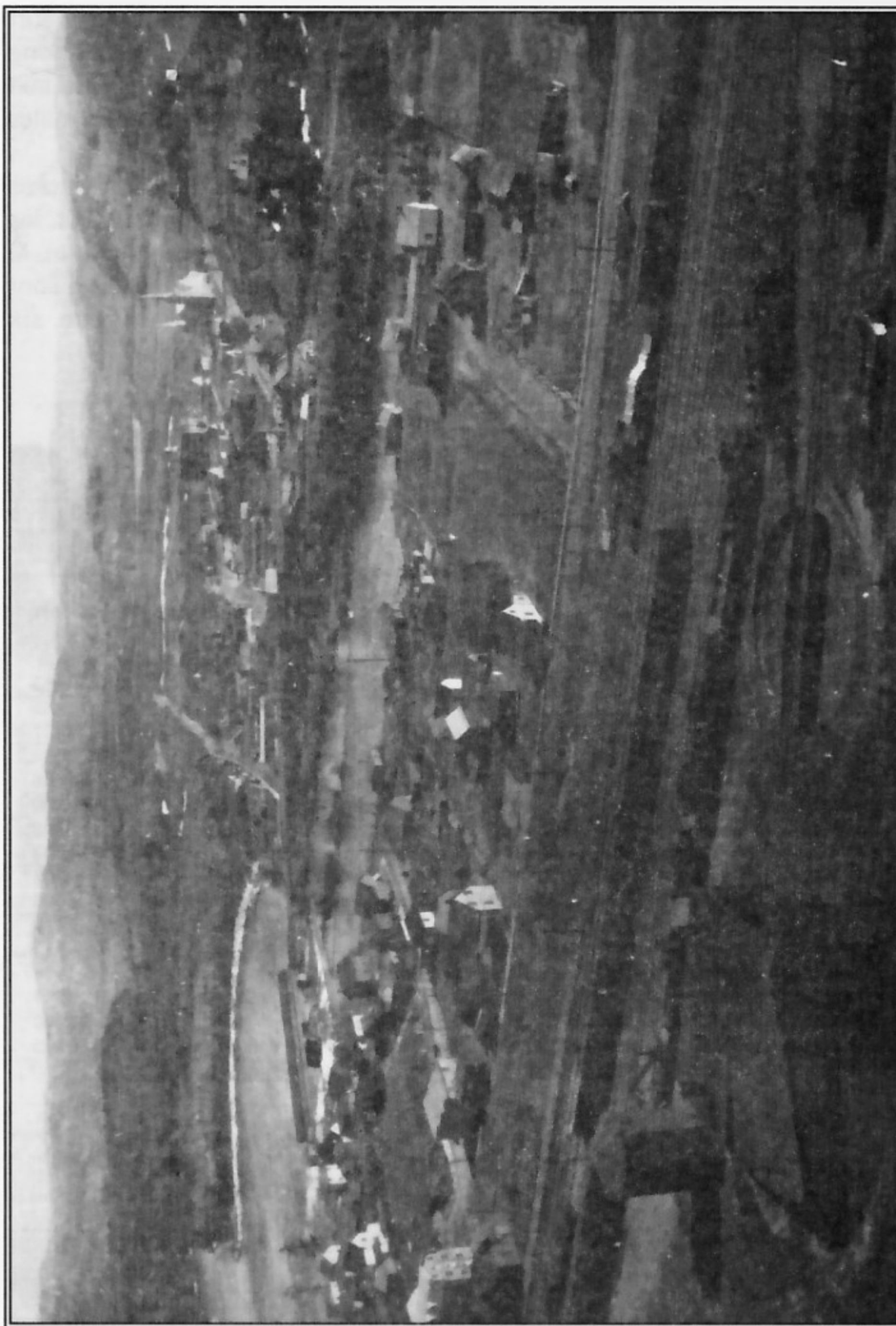


Les maires du canton Joly de 1883 à 1973

Charles Martin, cultivateur	1883-1885
Ariste Bock, marchand	1885-1890
Émery Godard, cultivateur	1890-1892
Charles Martin, cultivateur	1892-1893
Flavien R. Blanchard, marchand	1893-1895
Paul-Émile Forget, marchand	1895-1902
James Mc Gibbon, marchand	1902-1903
John Vallée (père), industriel	1903-1905
Charles Martin, cultivateur	1905-1908
Jules Brassard, cultivateur	1908-1909
Jean-Baptiste Cédilotte, cultivateur	1909-1910
Charles Martin, cultivateur	1910-1911
Jean-Baptiste Cédilotte, cultivateur	—1911
Jules Brassard, cultivateur	1911-1912
Louis Jubinville (père), cultivateur	1912-1920
Jean-Baptiste Cédilotte, cultivateur	1920-1923
Julien Brassard, cultivateur	1923-1929
Hilaire Labelle, cultivateur	1929-1933
Arthur Labonté, cultivateur	1933-1937
Hilaire Labelle, cultivateur	1937-1945
Arthur Labonté, cultivateur	1945-1948
Joseph Paradis, cultivateur	1948-1949
Gaston Beudart, mesureur	1949-1966
Roland Fex, cultivateur	1966-1967
Oscar Saindon, cultivateur-menuisier	1967-1973

Les secrétaires-trésoriers du canton Joly de 1883 à 1973

Ariste Bock, marchand	—1883
Alfred W. Lesage, médecin	1883-1885
Ernest Laurin	1885-1887
Georges S. Hyde	1887-1888
L.O. Blondin, notaire	—1888
Damien Le Guerrier, notaire	1888-1889
Honoré Giroux	1889-1890
Joseph-Aurèle Bigonnesse, médecin	1890-1902
Joseph Larocque, marchand	—1902
Joseph-Aurèle Bigonnesse, médecin	1902-1908
Jules Ledoux, commissaire de la cour Supérieure	1908-1923
Jean-Baptiste Cédilotte, cultivateur	1923-1931
Alfred Bélisle, marchand	1931-1933
Georges Godard, secrétaire	1933-1970
François Amadei, notaire	1970-1973



Village de Labelle vers 1923.

7

C h a p i t r e

LA MUNICIPALITÉ DU VILLAGE DE LABELLE 1902-1973





PROCLAMATION CIVILE DU VILLAGE

Le 28 mai 1902, le Village de Labelle est érigé en municipalité comme en fait foi dans les archives municipales, le document de Proclamation signé par le Lieutenant-Gouverneur L.A. Jetté. Au moment de la requête et de la proclamation, le village comprend



L'honorable Louis-Amable Jetté, lieutenant-gouverneur, en visite à Labelle chez Paul-Émile Forget.

au moins quarante maisons sur une superficie ne dépassant pas soixante arpents, conformément aux exigences gouvernementales.¹

Le premier conseil municipal du village est composé comme suit :

maire : Paul-Émile Forget, marchand ;

conseillers : Hormidas William Légaré, commerçant ; George Church, industriel ; Damien Jérôme, forgeron ; Louis Brunelle, industriel ; François Provost, ouvrier ; Ovila Daoust, contremaître.

Le secrétaire-trésorier est Joseph-Aurèle Bigonnesse, médecin.²

Fait à noter, lors de cette élection le 4 août 1902, Damien Jérôme, forgeron et Paul-Émile Forget, marchand, obtiennent un partage égal de votes au poste de maire. George Church, président d'élection, pour briser l'égalité accorde son vote à Paul-Émile Forget. Immédiatement élu maire, ce dernier occupe ce poste et le conserve durant vingt-huit ans. Ce conseil se compose de notables, c'est-à-dire des marchands, des industriels, des

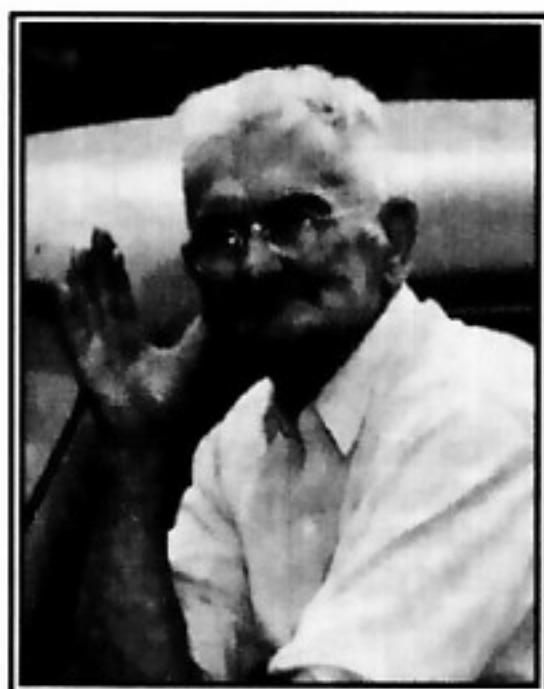
1902 - L'INCENDIE DU VILLAGE

Triste sort réservé à ce jeune village ; tant d'efforts et d'énergie ont été déployés pour le bâtir. Une partie du village est dévastée par un incendie, le 30 août 1902. Plus de dix-sept maisons sont disparues. Commerces ou maisons privées, des deux côtés de la rue principale, côté ouest de la rivière, le feu se propage. Les flammes incontrôlables détruisent les hôtels Dumoulin et N. Nantel, la maison Félix Labelle, le magasin Larocque, le magasin général de Paul-Émile Forget, de Hormidas-William Légaré et la demeure de Paul Marinier, la boulangerie de Jacques Drouin, etc. Après le passage du monstre dévastateur, on n'y voit plus que des cendres. À sa séance du 6 octobre 1902, le conseil demande des octrois aux gouvernements fédéral et provincial pour venir en aide aux victimes de l'incendie.

Par ailleurs, un grand nombre de personnes se rendent à Labelle, venant de paroisses environnantes et de Montréal ; une excursion a été organisée par la *Société de Colonisation* et par le *Canadien Pacifique*, en faveur des victimes de l'incendie. Une double cérémonie à l'enseigne de la confiance et de la compassion. Plus de mille excursionnistes et plusieurs membres du clergé sont présents à cette cérémonie dont Mgr Duhamel, le curé Ouimet de Saint-Jovite et le curé Charles Proulx de même que M. Henri Bourassa, membre du parlement et jeune orateur.

Une Municipalité, à seulement deux mois de son érection, a peine à se remettre d'un coup aussi dur. L'endettement est le lot de la municipalité du village. Des emprunts sont jugés nécessaires. La Banque des Marchands du Canada à Saint-Jérôme accorde un prêt de 3 000 \$. En 1925, la dette atteint 20 000 \$.

UNE ENTREPRISE PATRIMONIALE



Wilfrid Machabée,
(1886-1974), pionnier.

Vers 1900 Labelle est devenue un centre commercial important. Au temps des moulins à scie, un futur garagiste vient s'établir. Les Machabée sont en affaires depuis plusieurs générations. Au coin de la rue du Pont et du boulevard du Curé-Labelle, en plein cœur du village, *Machabée Auto inc.* orne le paysage, raconte le passé au présent, témoigne de l'attachement d'une famille à son coin de pays et de la persévérance en affaires des administrateurs-propriétaires. En présence de sa compagne Lucille Lauzon, Fernando³, cet octogénaire dynamique, veuf de Jeanne Bélisle, raconte :



Les tout débuts de l'entreprise Machabée.

« Mon père, Wilfrid Machabée, né en 1886, est arrivé à Labelle en 1910 où c'est qui est le bureau de poste. C'est là qu'on restait. Il ferrait les chevaux, réparait les voitures à chevaux, il faisait n'importe quoi. »

En 1911, Fernando voit le jour. Sa vie entière se passe à Labelle. Dans son très jeune âge, il étudie au couvent et à l'école privée située en haut de la côte sur la rue de la Gare. *« C'est le curé Guay qui avait ouvert l'école privée. Une dizaine de jeunes la fréquentaient moyennant un certain coût : Yvon Gratton, les Cassidy puis il y en avait d'autres. Madame Roy, une des deux ménagères du curé, nous enseignait, elle était bien bonne maîtresse d'école cette madame Roy. »*

Fernando raconte, *« mon père a possédé un moulin à scie, l'autre bord du chemin du Moulin; il l'avait acheté d'un monsieur Bock. »* Les terrains à cet endroit, en haut de la côte, sont la propriété de ses parents. Son père a le moulin pendant six, sept ans. On compte 4 ou 5 employés, lui-même, Fernando, travaille pour son père. Un fort pourcentage du bois est vendu à la compagnie Eagle Lumber de Saint-Jérôme. *« Une bonne partie venait du lac Caché, sortie du bois par des chevaux et transportée au village par camions, une autre partie était transportée en billots complets directement à Saint-Jérôme ».*

« Quand mon père a bâti son garage, attendez un peu. Ce garage-ci c'est en 1948, avant celui-là, il y avait un vieux garage aussi haut que celui-là, j'avais quatorze ans, c'était en 1925. »

L'air taquin et en riant il confie, *« je m'en vais vous dire qu'est-ce qu'il y avait sur le coin de la rue avant le premier garage, c'était une soue à cochons ! »*

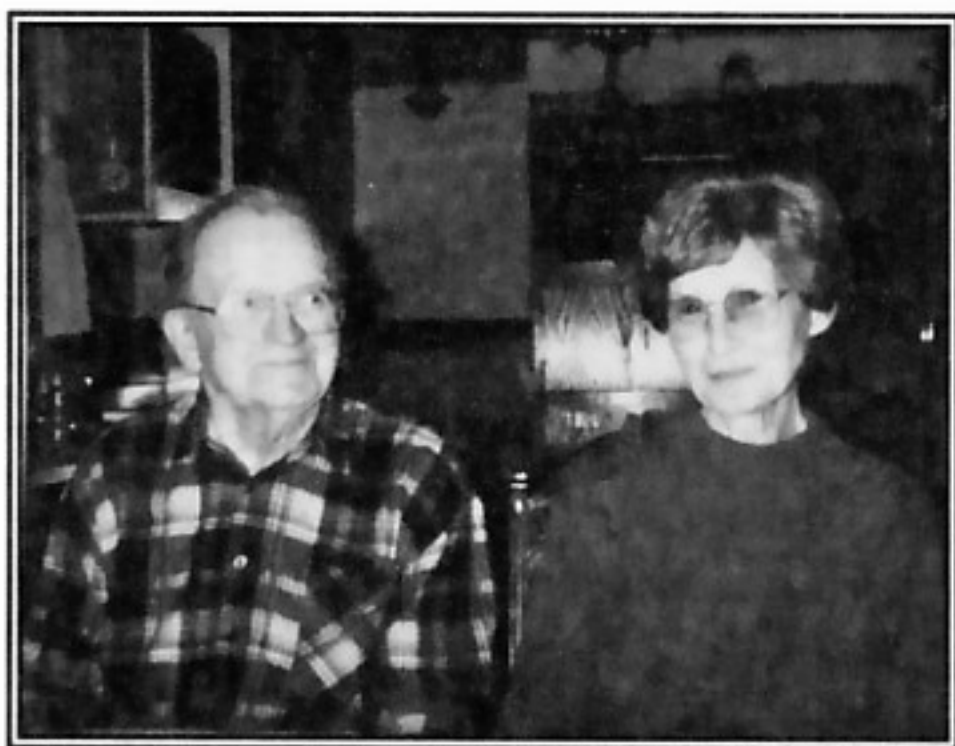
Je me rappelle de ça. C'était un terrain libre, c'était creux. Celui qui avait l'hôtel à côté il élevait des cochons, ici dans la cour. Mon père avait acheté ce terrain-là de Alphonse Labelle, et il a bâti l'autre garage, le premier, il y faisait de la mécanique générale; c'était à mon père celui-là. Puis, lorsque j'ai eu fini mes cours à Montréal, ils avaient duré trois ans, je suis revenu au garage, j'étais devenu mécanicien.»

«Moi, j'ai commencé à vendre des autos, ah, Saint-Hyppolite! je vais vous le dire à peu près.» Et l'octogénaire de jeter un regard antérieur, «on a été plusieurs années avec Ford et longtemps aussi au début avec Chrysler. Mon père n'a jamais eu d'agence de chars. J'ai acheté de mon père en 1941, c'est moi qui a commencé la vente d'autos. Mon père a toujours travaillé au garage. Dans ce temps-là c'était des Ford à pédales puis des anciens chars qu'on gardait ici. Des "flats", des crevaisons, on en a réparés! Ça coûtait cinquante cents. Les chemins étaient tellement mauvais d'où les nombreuses crevaisons,» d'expliquer Fernando Machabée.

«Mon père a d'abord été propriétaire du garage. Moi, j'ai acheté de mon père. Plus tard, j'ai vendu à mes deux fils Gilles et Marcel, et ils ont chacun leur garçon qui travaillent au garage. Ça fait quatre générations.»

«Huit années consécutives, de 1989 à 1997, déclare Marcel, le prix du Président du Conseil de la Compagnie Ford, nous a été décerné. On est le seul garage de la province à avoir obtenu ce prix huit années de suite. Plusieurs critères sont réunis pour l'obtention de ce prix, entre autres, il faut exceller à tous les niveaux des activités commerciales et obtenir le plus haut rendement pour le service à la clientèle. On est parmi les 40 meilleurs concessionnaires au Canada sur environ 650 et les seuls à s'être mérité ce prix huit années consécutives.»

UN PONT JETÉ SUR LES GÉNÉRATIONS



Fernando Machabée et Lucille Lauzon.

Lucille Lauzon, septuagénaire, née de Emma Léonard et d'Armand Paiement, expose un morceau de vie au quotidien, question de faire vibrer le passé.

Elle a seize ans lorsqu'en 1938 environ, ses parents viennent s'établir à Labelle, au coin du chemin du Lac-Vert (Gervais) et de la voie ferrée. Parmi ses amies, mentionnons Andréa Lyras, Madeleine Valiquette. Elle occupe différents

emplois. Plus récemment, pendant une douzaine d'années, elle travaille au centre d'Accueil de Labelle jusqu'en 1986.

Il faut voir ses yeux briller lorsqu'elle raconte un peu de sa jeunesse ; « à la maison tout le monde chantait ; des chansons à répondre, et d'autres apprises à partir des disques en écoutant la Bolduc qui chantait dans le gramophone » ; et elle se met à fredonner un air en ajoutant, « ça, on chantait bien ça : " J'aime mon petit flacon ma mère, quand y a du rhum dedans môman " ». Lucille s'enflamme lorsqu'elle évoque un souvenir de Noël et du Jour de l'An, au moment où ils partent en voiture à deux sièges, la voiture bien remplie et tout le monde sous des couvertures de fourrure, pour se garder au chaud, sans oublier les fers que sa mère prend soin de faire chauffer afin de préserver du froid les pieds, ou tout au moins les empêcher de geler.

Elle se souvient aussi du temps où, très jeunes, elle et sa sœur Géraldine se rendent chez leur voisin qu'elles appellent pépère Lauzon, se faire jouer du violon. « On aimait donc ça ! ». D'autres souvenirs : « les bonbons à la cent chez Mme Valiquette, le train à faire chaque jour chez un habitant pour 2 \$ par mois. »

Elle parle du bowling et surtout du ballon-balai, une l'équipe qui a pour nom *Labelle B-B.*, une activité sportive mise sur pied et dirigée par Mme Exire Nantel-Saint-Germain.

Avec enthousiasme, Lucille Lauzon raconte le plaisir que lui procure alors ces soirées d'hiver. Elle est mariée à ce moment-là. C'est le soir à la patinoire que se déroulent ces parties chaudes d'amitié et d'exercices en plein air. C'est l'ère des vingt ans de Lucille, ça se passe dans les années 1945-1950. Membre des Fermières de Labelle depuis cinquante-trois ans, elle évoque aussi le Club de l'âge d'or et mentionne le dîner de l'amitié qui occupe une grande partie de son temps. La voix de Lucille, imprégnée de la quiétude d'un temps révolu qui garde à l'abri du danger, révèle un passé bien présent dans sa nature vibrante.

À LA CROISÉE DU TEMPS

Inspirés par ce rappel du passé, imaginons un tableau ou un voyage : celui de la promenade en voiture, à pas de cheval, les voyageurs à l'abri sous les couvertures de fourrure. Sur les mêmes sentiers, dans la même forêt enneigée, cent ans plus tard, chemin du Sommet, des motoneiges défilent et, à leur bord, de nouveaux hommes des bois, casqués, emmitouflés jusqu'à en être méconnaissables, chaussés de bottes feutrées ou fourrées. Ces deux scènes ou ces deux tableaux juxtaposés ne révèlent toujours, à



Maison Adolphe Labelle, vers 1898, sise à l'emplacement de l'hôtel de ville actuel.

distance d'un siècle, que « l'homme en son temps ». Sur le sentier de la vie, à la croisée du temps, en souvenir des coureurs des bois habillés alors de peaux de fourrure, peut-être ces motoneigistes, pour la suite des âges et pour agrandir la chaîne humaine chantent-ils, des paroles de leur choix qui, elles aussi, à leur tour passent à l'histoire.

Dans le même ordre d'idées, les fréquentations amoureuses dans la première moitié du XX^e siècle, comme le confie un ancien jeune, « ça se passait dans nos maisons, on allait où il y avait une petite fille pas laite, on allait veiller là puis on revenait chez nous bien des fois bredouille. Mes sœurs avaient des amis, puis à la maison, personne ne se couchait tant que leur ami n'était pas parti. On s'installait, on faisait le chaperon. »⁴

L'attrait du sexe opposé, ce n'est pas venu avec la dernière pluie ; la voix de l'expérience affirme, « dans ce temps-là, les jeunes se rencontraient au restaurant chez Richer ; il a changé de nom, aujourd'hui c'est le Dépanneur du Pont », il est situé sur la rue du Pont en bas de la côte du même nom. « Bertha et Jeanne, les deux sœurs se trouvaient là, c'était chez eux ce restaurant-là. Ça dansait aussi. À cette place-là, c'était le seul restaurant qu'on avait, il se racontait bien des affaires. » Mais, pour ce qui est d'embrasser les filles, ça se passe ailleurs, « pour embrasser les filles, le pont couvert c'était bien commode »,⁵ surtout lorsqu'à chaque bout du pont, comme par hasard

la flamme du fanal s'éteint. C'est devenu une légende, les fanaux éteints font grandir la flamme des garçons et des filles. Il paraît que cela a coûté cher de globes à la Municipalité.

LE CHEMIN DE FER

À un moment de l'histoire, la ligne de chemin de fer ne dépasse pas Saint-Jérôme ; ensuite, elle monte pour atteindre Chute aux Iroquois le 26 octobre 1893. Le luxe, à l'époque, c'est le train comme moyen de communication, pas le luxe à l'intérieur des chars ni la rapidité. Dans le temps de la « *Cie Montréal-Occidental* » qui devient plus tard la propriété du C.P.R. (*Canadian Pacific Railway*), le train part de Labelle à 4 h du matin et revient de Montréal le soir à 11 h.

Il est intéressant de reconnaître le rôle de premier plan que joue Labelle au niveau des affaires, alors qu'elle est le terminus du chemin de fer pour toutes les localités au nord. Imaginons les commerçants et les colons de L'Annonciation, de La Minerve, de Nomingue, du Rapide de l'Original (Mont-Laurier), etc., venir chercher leurs marchandises à la gare ; le chemin Chapleau et d'autres chemins de chantiers vibrent au passage de nombreuses voitures et sous le pas des chevaux. Ces derniers traînent leur charge à travers la poussière ou dans la neige, et des bribes de conversations se perdent s'engouffrant dans le bois.

PRENONS LE TRAIN - EN VOYAGE AVEC ...

Pour connaître l'histoire vécue, suivons Armand Gaudreault, un septuagénaire de quarante-quatre ans de service pour le Canadien Pacifique :⁶

« J'ai travaillé à Labelle une douzaine d'années comme ingénieur-chauffeur de locomotive, mais d'abord comme chauffeur de trains à vapeur ; j'ai été avec le père Racicot huit ans, sur le train Labelle-Mont-Laurier. Arthur Racicot c'est l'homme qui a fait le plus longtemps ici. Lui, il était dans le temps du train à vapeur. Il pesait 340 livres dans son plus maigre », de dire bien amicalement Armand Gaudreault. Il évoque le souvenir du tir au poignet, étant jeune, avec Arthur Racicot, *« j'ai eu mal au bras longtemps »,* affirme-t-il en riant.

L'ancienne gare, déménagée au pied de la montagne du dépôt, sert de maison aux ingénieurs et aux chauffeurs de locomotive et peut permettre à douze employés d'y coucher ; ils sont lavés, chauffés, mais doivent voir eux-mêmes à leur nourriture. *« On se préparait notre manger, dans ce temps-là, on ne mangeait pas au restaurant, ce n'était pas à la mode. »*

« Quand on se trouvait à Montréal, on partait de différentes gares. Sur le fret, longtemps c'était d'Outremont dans les premières années, après, ç'a été bâti à Côte Saint-Luc. Les trains "passagers", dans les premières années, partaient de la gare Viger puis de la gare Windsor. »

Voyons les arrêts, le long du trajet :

Jean-Talon, Bordeaux, Saint-Martin Junction, Sainte-Rose, Rosemère, Sainte-Thérèse, Saint-Lin, Bouchard, Saint-Janvier, Saint-Jérôme, Lesage (Prévost), Piedmont, Mont-Rolland, Sainte-Marguerite, Val Morin, Val David, Préfontaine, Sainte-Agathe, Nantel, Saint-Faustin, Morrisson, Saint-Jovite, Lac Mercier, La Conception, Labelle, La Macaza, L'Annonciation, Lacoste, Bellerive, Nomingue, Loranger, Lac Saguy, Bédard, Guénette, Val Barrette, Brunette, Mont-Laurier.

Et question de garder les ingénieurs-chauffeurs alertes, trois cent quinze courbes à négocier se dessinent le long du parcours.

L'importance du bois pour Labelle et pour le CP

« Le train transportait toute la marchandise pour les commerces. À l'automne, il y avait des chevaux pour les chantiers, on les menait à L'Annonciation. Ça venait de Montréal pour la CIP, le père Forget de Labelle s'en faisait venir aussi pour son magasin général. »

« On transportait beaucoup, beaucoup de bois, dont une bonne partie était du bois franc. Les locomotives à vapeur, d'expliquer Armand Gaudreault, ne permettaient pas, dans un même convoi, d'en traîner beaucoup de ces wagons chargés de bois franc. Moi, poursuit Armand, je travaillais sur l'Ottawa, j'avais toujours cinq "engins", c'est la première année qu'il y a eu des gros,



À gauche, M. A. Raymond et à droite, Armand Gaudreault en 1954.

gros trains. On roulait avec cent quarante, cent cinquante chars tous les jours, avec la locomotive diesel. »

« Parmi les compagnies qui utilisaient le train dans la place, ici, il y avait l'Internationale (la CIP), et une couple de compagnies à Mont-Laurier comme la McLawrence et la Plywood. Dans ce temps-là ici au terminus, la cour de la gare n'était pas assez grande. » Il explique : « il y avait deux frets réguliers et quatre, cinq extra qui montaient tous les jours. Nous autres, sur le Nord, dans les bonnes années, 1950-1960 et jusqu'en 1970, Labelle-Mont-Laurier, on montait à deux trains. Un partait de Labelle tous les matins, vers Mont-Laurier, un autre partait de Mont-Laurier à tous les matins, vers Labelle. »

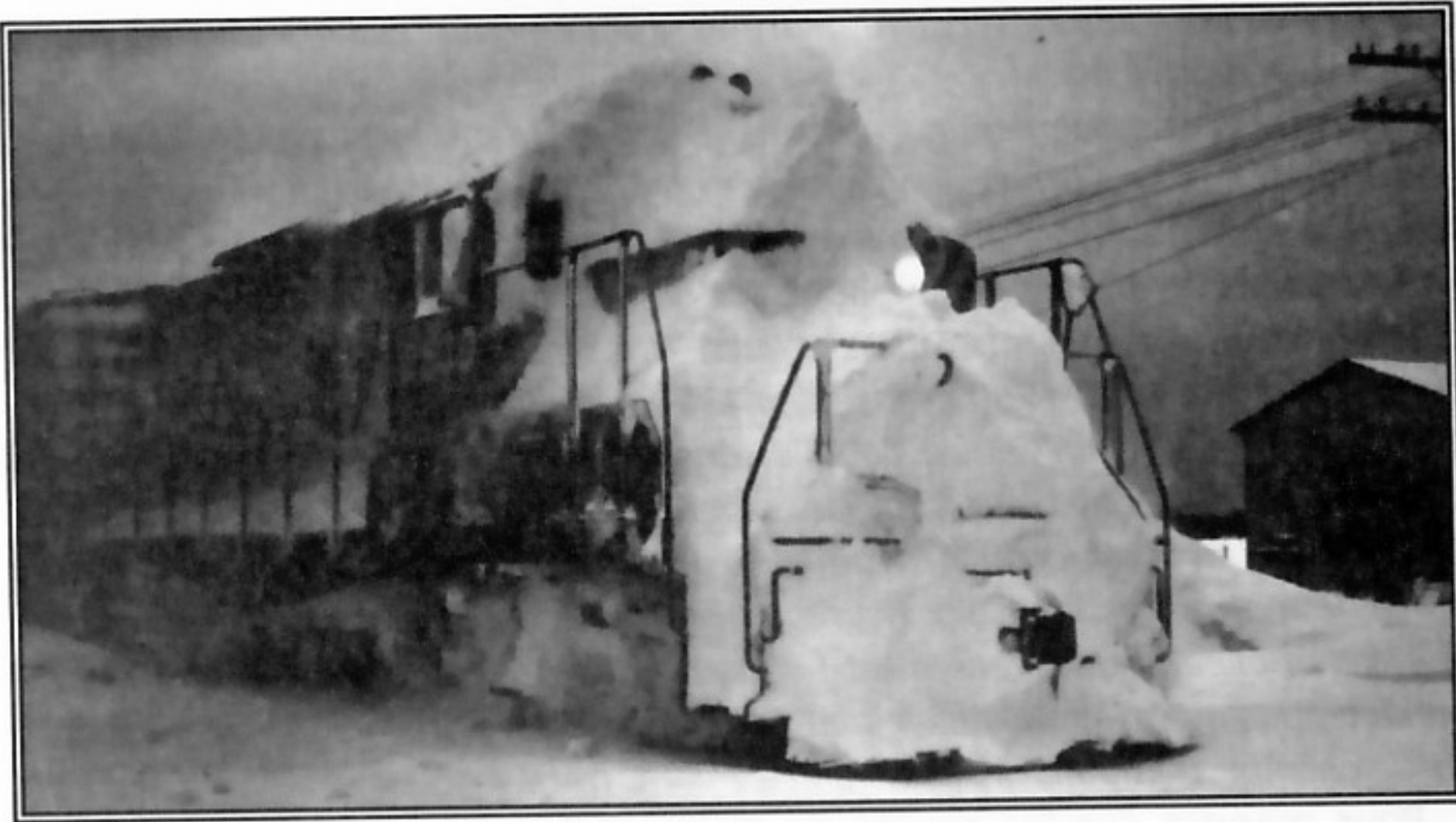
« La vie d'un conducteur de train pour le CP, dans les bonnes années, c'était partir le matin vers cinq, six heures et rentrer dans la nuit vers trois, quatre heures. Le chemin de fer, ce n'est pas tout le monde qui aimait ça ; en cas de maladie, pas question de lâcher tout ça là et de vous faire remplacer, vous êtes sur le chemin, il faut que vous le rentriez votre train. »

Pour manger, sur les heures de travail, « il y avait du feu sur le train, souvent on s'apportait un steak et une poêle, on se mettait une pelletée de charbon. Dans ce temps-là, j'avais toujours un petit pot de thé », façonné expressément pour M. Gaudreault, en acier inoxydable, « je mettais ça sur le "boiler", j'avais toujours du thé chaud. »

« Il y avait bien des hommes d'ici qui travaillaient pour le CP. Dans les chauffeurs, il y a eu Eldège Giroux, lui, il a commencé sur le Québec, Philippe



Accident à Labelle, deux locomotives se heurtent face à face.



Le train dans la tempête en 1977.

Lemire, Édouard Labelle, ce dernier est décédé dans un accident de chemin de fer, avant d'arriver à Sainte-Agathe, à Summit dans le détour, il a viré à l'envers, il restait à Labelle, c'était dans les années 1944-1946.» Armand poursuit : « un autre de mes chums s'est fait tuer aussi, Bernier, à Bédard, juste avant d'arriver à Guénette.» Voici le nom d'autres employés du CP : «Joseph-Avila Gratton, chef de gare, puis, Jean-Baptiste Lachance.»

Interrogé sur la peur qu'il a pu ressentir lors de son travail sur les trains, Armand Gaudreault répond : « Ah oui, j'ai eu peur souvent. Moi, j'avais peur quand je voyais une machine ou un camion aux passages à niveau, le cœur me remontait. »

« Mais le train dans les tempêtes, c'était quelque chose. Le train qui doit ouvrir le chemin dans quatre, cinq pieds de neige, exige de l'ingénieur une bonne dose d'expérience. Des efforts inouïs sont déployés afin de permettre aux passagers d'arriver à destination. L'hiver, avec "le vapeur", ça passait aisément, même dans quatre pieds de neige. Avec le diesel, s'il y avait trop de neige, le trouble, c'était l'humidité dans les moteurs à traction, ils coupaient. ». Au dire d'Armand Gaudreault, les routes ouvertes et le camionnage ont fait disparaître le train.

“Le char de velours”

À ce moment-là, le seul moyen de transport valable est le train, aussi répond-il à tous les besoins. Dans cette optique, ne nous surprenons pas de

trouver “le char hôpital” ou “le char de velours”. Armand informe : « *les sièges étaient couverts de velours bleu-vert. C’était “le char hôpital”. On le trouvait en avant, derrière le char à bagages, c’était fermé. Vous pouviez vous coucher ou vous asseoir tranquille, c’était un char pour les malades. Les morts, on les embarquait avec les bagages.* »

Un train, son dernier voyage

Lorsqu’un train régulier en est à son dernier voyage, c’est-à-dire qu’il ne doit plus circuler, « *il faut aller le faire mourir à son terminal* », affirme Armand Gaudreault. Le CP procède ainsi pour chaque train régulier. C’est une question de tenir les livres de la compagnie à jour et d’être en règle avec les assureurs. C’est le cas du “train de passagers”, le régulier de Labelle, en 1979. Armand explique : « *Le train régulier numéro 167 qui montait de Montréal à Mont-Laurier et redescendait le matin, portant le numéro 152, devait finir ses jours à son terminal de Mont-Laurier* », c’est là son lieu d’appartenance. Lors de son dernier voyage, il y a séance de photos, noblesse oblige. Le frère d’Armand, Léo Gaudreault le conducteur de ce train, le conduit à sa dernière demeure. C’est donc dire qu’il n’y a plus de train de passagers à Labelle après 1979. Ce service rendu aux passagers, sur une période de plus de 85 ans, laisse des souvenirs ineffaçables. Dans les années suivantes, le fret, et non le régulier, continue de circuler à Labelle jusqu’en 1982-1983 ; par la suite jusqu’en 1986, sporadiquement, un train monte jusqu’à Mont-Laurier. Après 1986, le sifflement du train à Labelle est chose du passé.

Le train des skieurs, c’est autre chose. Dans les années 1950, des convois de 23, 24 wagons montent, bondés de skieurs qui descendent à la station Lac Mercier et vont skier à Mont-Tremblant. Il arrive aussi qu’un train de Boston amène des skieurs américains à Mont-Tremblant.

Armand dit avoir bien aimé sa vie sur les trains « *mais c’était dur* », fait-il remarquer. Dans l’espace d’une semaine, il lui arrive de dormir huit heures seulement, dans les années 1942-1943 alors que son nom se trouve sur une liste de rappels, “*spare list*”.

Poursuivons le voyage en train avec Jean Amadei

Pour en apprendre davantage sur le chemin de fer, Jean Amadei⁷ a bon nombre de choses à partager. Jean débute pour le CP, le matin du jour de l’an 1945, comme gardien de nuit et devient par la suite, mécanicien. Il demeure au service de cette compagnie durant trente-cinq ans dont sept à Labelle, huit à Mont-Laurier et vingt à Montréal.



Jean Amadéi occupé à changer les sabots de la locomotive.

« Le chemin de fer a donné du travail à beaucoup d'hommes de la place. »

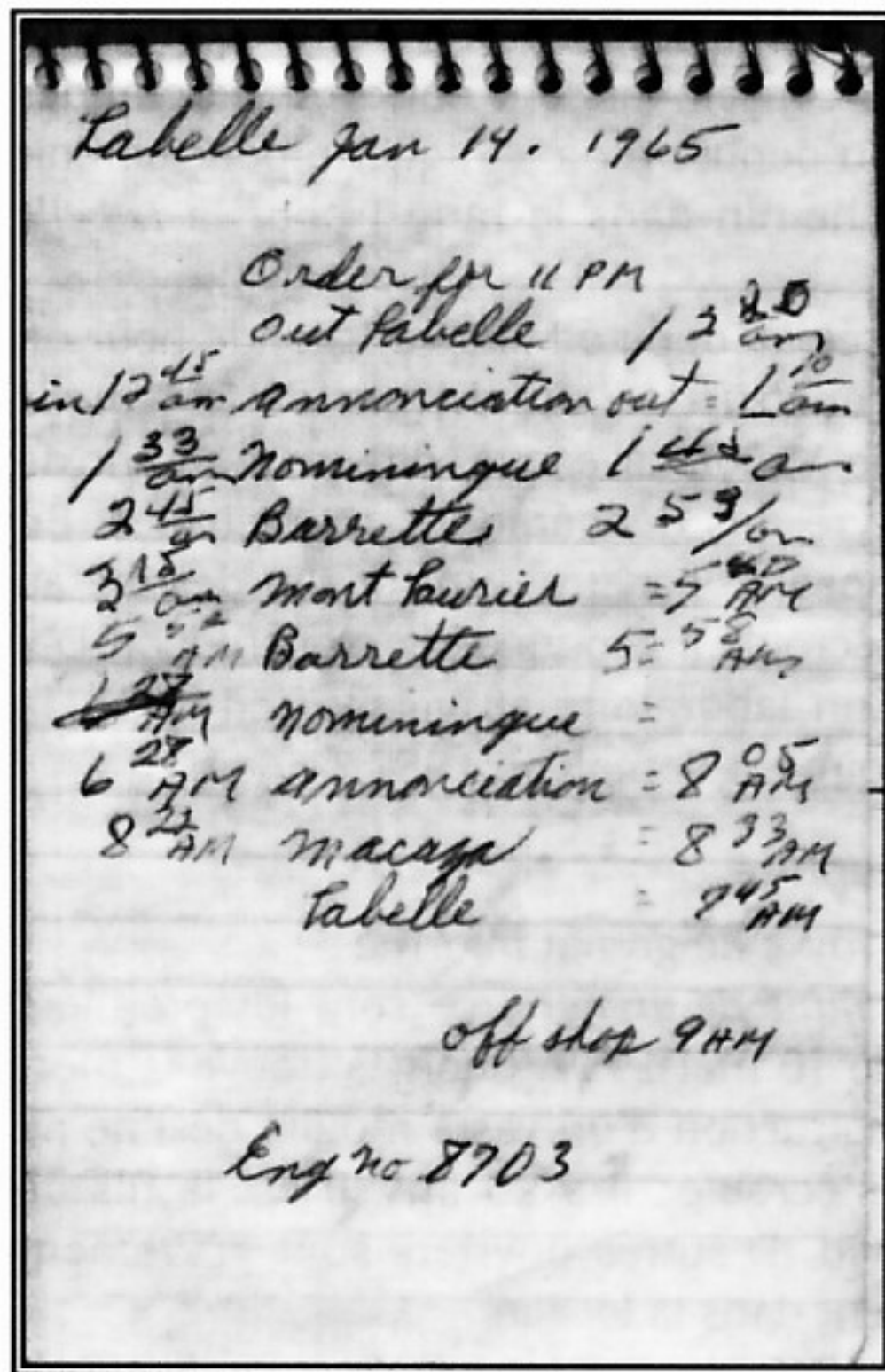
Les trains roulent au charbon et le travail de Jean Amadei consiste, entre autres, une fois le train rentré à la gare, à vider les cendres et à faire le plein de charbon et d'eau pour permet-

tre au convoi de poursuivre son trajet, et faire bonne route. *« Il montait ici des chars de charbon »,* de dire Jean, *« il y avait toujours dix, douze chars de charbon sur le terrain de la gare parce que c'était un dépôt, un terminal des plus importants du temps de la guerre. Ce n'était peut-être pas comparable à Outremont, mais c'est une des cours de triage (toutes proportions gardées) où il s'est transporté le plus de marchandise au Canada. »*

« Dans les années 1940, au temps de la guerre, à l'année longue, environ 1 000 chars de bois par jour, 6 jours par semaine, étaient expédiés de la gare de Labelle; des chars que l'on remplissait de bois de chauffage, coupé en deux pieds, trois pieds, et du bois de sciage. » Jean Amadei précise qu'un char ordinaire peut contenir trente-six cordes de bois. *« Une fois rendu en ville, le bois de chauffage était coupé en morceaux et mis en poches pour être vendu. Ajoutons à cela le bois de sciage. La plus grande partie était dirigée vers la cour de triage d'Outremont et de là, par un autre convoi, vers le port de Québec, pour être expédiée ensuite en Europe. »*

« La malle par le train, ça c'était la crème, on ne reverra jamais ça. » Jean explique: *« dans le temps, des lettres mises sur le train le matin, les gens les avaient dans l'après-midi à Montréal, c'était vite en s'il vous plaît; le lendemain matin, on avait la réponse, ce n'était pas croyable comparé à aujourd'hui! »* Voyons comment les choses se passent. Un wagon, un wagon et demi est réservé pour la malle. Le tri, l'oblitération et la distribution du courrier se font au cours du trajet, un vrai bureau de poste itinérant. Le responsable du travail est armé d'un revolver.

« Ici, » de raconter Jean Amadei, *« il y avait un type qui était payé pour aller à tous les trains, c'est pour ça que la malle était rapide. À tous les trains, descendant comme montant, le type s'en allait là, il avait un petit cheval de*



Itinéraire pour le train Labelle-Mont-Laurier.

chemin, il prenait le sac de malle puis, il l'emmenait au bureau de poste. Des lettres du matin venant de Mont-Laurier arrivaient par le train de dix heures et demie.» Jean explique encore: «de Labelle à La Minerve, il y avait un autre postillon; il faisait ça tous les jours avec des chevaux, beau temps mauvais temps excepté le dimanche.»

«Et le bruit du train, c'était la cloche. Mais le règlement du chemin de fer dit que là où il y a une "crossing", une traverse à niveau, le train doit crier: un grand coup, un moyen puis deux petits. On l'entendait venir de La Conception, parce qu'il y avait beaucoup de cultivateurs, leurs terres traversaient le chemin de fer, ce n'était pas bâti comme aujourd'hui. On l'entendait facilement ici sur la rue de la Rivière et on le voyait passer. C'était

désert dans le temps.» Ainsi s'exprime Jean Amadei.

«Avec la disparition du chemin de fer, c'est une perte de plusieurs millions de dollars en emplois et en revenus.»

MINES, MANUFACTURES ET L'AMBIANCE AU VILLAGE

Disons d'abord l'intérêt manifesté par le conseil municipal pour l'établissement de compagnies minières. Il est préoccupé par la crise financière, le chômage et il vise à stimuler l'économie locale. Pour ce faire, il réclame l'aide du gouvernement; des chemins deviennent nécessaires au développement minier. En 1931 par exemple, le conseil municipal expédie une requête au gouvernement pour ouvrir un chemin en faveur de la Labelle Nickel & Garnet Company Ltd., compagnie remplacée en 1934 par Labelle Mining Inc. et en 1935 par Canada Grenat Ltd.

En 1931, les différents éléments qui composent la formation de ce gisement et les environs, au dire du conseil, laissent entrevoir de grandes espérances.⁸ En 1937, il fait appel au député Albiny Paquette pour obtenir un octroi pour la réparation d'un chemin dans le rang J pour la *Labelle Mining Company*.

En 1939, une demande est adressée au député Maurice Lalonde pour un montant de 7 000 \$ destiné à la construction du chemin de la *Canada Grenat Limited*; en 1940, le nom de Victor Lévesque, directeur-gérant de *Canada Grenat* est mentionné au livre des délibérations municipales. En cette même année 1939, cette compagnie construit un moulin destiné au broyage du minerai; la charpente s'écroule au cours de la construction Dix ans plus tard, en 1949, ils érigent un laboratoire au village; en 1951, la compagnie est dissoute et le laboratoire est démoli en 1957.⁹

La mine de grenat et la mine de graphite

Joseph Robillard, ex-travailleur de la mine de grenat informe :¹⁰

«*Georges Mayer a laissé sa vie à la mine de grenat*», ce sont les premiers mots de Joseph Robillard. En effet, le 10 mai 1939, Georges trouve la mort lorsque, vers l'achèvement de la construction d'un vaste moulin destiné au broyage du minerai, la charpente s'écroule; il a 23 ans, il est le fils de Phydime Mayer et de Cordélia David. D'autres ouvriers sont gravement blessés. C'est un bien triste événement dans la localité.

«*Quand je suis arrivé à Labelle en 1945, de dire Joseph, la mine de grenat était près de tomber à terre. Il y avait la mine de grenat ici au village et la mine de graphite, au lac Vert (Gervais).*

«*La mine au lac Vert, celle-là a marché beaucoup plus longtemps; mais elle coûtait trop cher à opérer pour ce qu'elle*

rapportait, affirme-t-il, elle a fermé, elle aussi.» Il est ensuite question du laboratoire, situé à côté du terrain de tennis actuel. La construction de cette bâtisse a été envisagée pour servir la mine de grenat; devant l'échec de cette mine on utilise l'édifice pour le graphite de la mine du lac Vert.



La mine de grenat en 1941.

Joseph Robillard poursuit : « à la mine de graphite, Oscar Clôt était le grand manitou. Ça duré une dizaine d'années, le graphite. Je charroyais de la roche de la montagne avec un camion. » Plusieurs opérations sont nécessaires : « dynamitage, balayage, concassage, boules d'acier. Le graphite c'est noir, vous savez la mine de crayon ? » il précise, « la mine de crayon, c'est le dix millième de l'usage du graphite ; quelqu'un qui travaille dans le graphite vient le visage tout noir, les mains aussi, mais ça se lave très bien, ce n'est pas collant. »

Un fait intéressant à souligner : à la mine d'en haut, celle de grenat, un tunnel a été creusé tandis que la mine de graphite, celle du lac Vert, en est une à ciel ouvert.

À la mine de graphite, on étaient cinq, six employés. Le salaire était de deux piastres de l'heure, huit heures par jour. Au laboratoire l'hiver, le confort, on n'en parle pas c'était chauffé mais ce n'était pas chauffable. »

« Ça n'a pas été rentable, mais il faut voir pourquoi. Un jour, le patron décide de faire dynamiter la montagne où pourtant, on pouvait voir de belles galettes de roche avec du graphite après, dans la côte. Il fait dynamiter pour voir ce qu'il y avait dessous...du sable ! Rien, rien que du sable ! »

« Le graphite était de très, très bonne qualité. Si le propriétaire avait vécu, je pense que ç'aurait pu marcher. » Ensuite, il prend plaisir à raconter l'histoire vraie du tuyau et de la barre de fer insérée à l'intérieur. « M. Clôt, lui, il s'était imaginé que s'il mettait du graphite sur la barre de fer, elle sortirait mieux. Et c'était vrai ! » On dit qu'il a dû être le premier à utiliser du graphite comme lubrifiant. « Il en a fourni pas mal à une compagnie à Montréal, qui faisait du tuyau. C'était un débouché, pour commencer. Mais il est mort subitement, un matin, alors ç'a fini là, parce que c'est lui qui faisait tout. Au même laboratoire, une autre compagnie est venue ; elle a fait du graphite mêlé avec de l'huile pour mettre dans les moteurs d'automobiles. Ça n'a pas marché. »

Au sujet de cette mine de graphite, précisons que le gisement de graphite est exploité depuis 1907 jusque près de 1920 et des travaux de remise en valeur sont effectués de façon sporadique ; les résultats sont peu encourageants. En 1951, la mine devient la propriété de *Oscar Clôt Graphite Mines Co. Ltd.*, un citoyen de Saint-Jovite. Près de 800 tonnes de minerai sont tirées de l'excavation au cours de la première année. La compagnie dépense 25 000 \$ en travaux de tout ordre. À compter de 1953 et jusque dans les années 1960, de nouveaux acquéreurs de la compagnie se succèdent.

Les manufactures

« On va parler de la manufacture de chandails. A la place de la " Poterie " sur le chemin de la Gare, commençons par le commencement, de dire Joseph



Rue principale, hôtels Labelle et Nantel et en arrière plan, maison construite par Ulysse Dyonnet en 1891. A abrité le Dr J.A. Bigonnesse en 1893.

Robillard. *J'ai fait les formes pour couler le ciment de cette bâtisse-là. On l'a bâtie presque gratuitement et c'est la Lingerie Charbonneau de Montréal, qui avait une trentaine de magasins, qui est venue ici.* «C. Charbonneau Lingerie» installe la Compagnie Wolden Bobins pour laquelle plus de cent personnes ac-

quièrent des actions à 50 \$ chacune, pour un montant de 16 000 \$ à 20 000 \$. «*Ils faisaient des bobines en bois pour mettre le fil, c'était en 1948.*» En 1950, voilà qu'un incendie détruit tout. «*Pendant ce temps-là, M. Charbonneau, le propriétaire, s'en venait avec son agent d'assurance pour assurer sa manufacture. Il a vu la fumée de loin. Il s'est rendu compte et a tourné de bord. Deux étages de machinerie venaient de passer au feu.*»

Comme conséquence, «*les gars de Labelle sans travail, ça recommence à parler, toujours avec M. Charbonneau*» s'exclame Joseph Robillard, et un Valet de Service est construit. Incroyable mais vrai, un service nettoyeur de vingt-quatre heures, Labelle-Montréal. Un an et demi passe, c'est trop compliqué, l'entreprise ferme ses portes.

En 1954, l'édifice est acheté par la compagnie *Premium Textile*. Maurice Boisclair, le président, est un industriel de Saint-Jean et M. Choinière est le surintendant. Joseph Robillard est engagé pour travailler au réaménagement de la bâtisse. La compagnie produit des bas de nylon et des chandails d'orlon. L'inauguration a lieu le 2 novembre 1954, en présence du député Albiny Paquette.

Joseph Robillard tricote sur une des machines à chandails et donne, à deux autres employés, l'entraînement nécessaire. Il touche un salaire de cinquante dollars par semaine ; il se dit bien payé. Le 2 septembre 1958, au rôle d'évaluation, on note un changement de propriétaire, *Chatelaine Hosiery Ltd.* est inscrit. «*Cette manufacture de chandails a duré une dizaine d'années. Les salaires étaient bons et la propreté remarquable.*» Elle emploie à l'époque cent quinze personnes, en majorité des femmes.

Des problèmes internes surviennent ; la compagnie *Chatelaine* ferme ses portes en 1961 et déménage toute la machinerie à Saint-Jean. Un dur coup

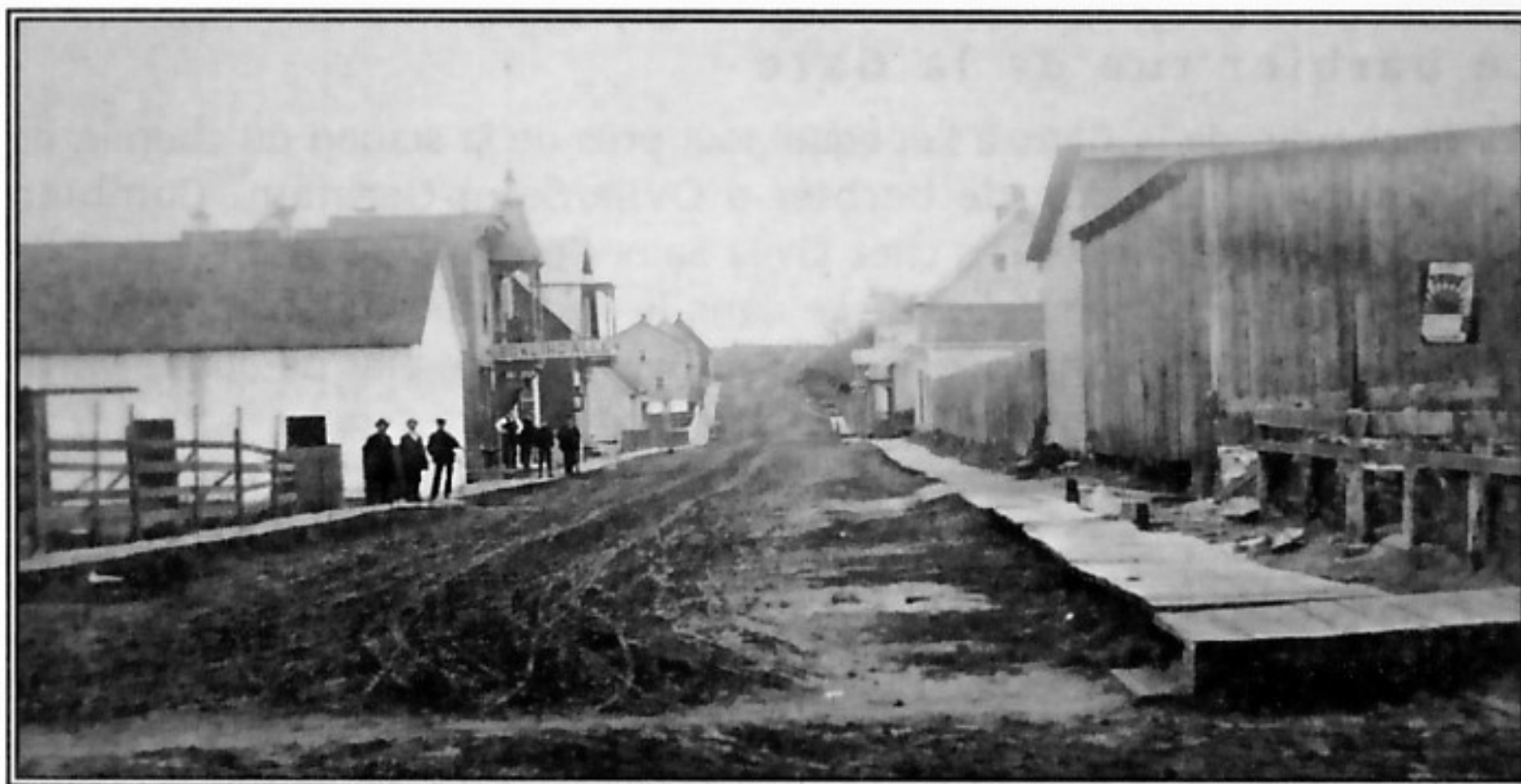
pour Labelle. « Dans cette manufacture, on comptait cinq machines de cinquante-six pieds de long. »

Lorsque la compagnie *Chatelaine* ferme ses portes en 1961, Joseph Robillard se retrouve sans travail comme tous les autres employés ; déçu, il achète le terrain du patron, M. Lucien Choinière, rue des Loisirs et se bâtit une boutique d'ébénisterie. Il construit l'édifice, monte lui-même sa machinerie, une bonne douzaine de machines fabriquées, en partie, avec des pièces de machines qui ont échappé à l'incendie de la *Wolden Bobin* ; elles fonctionnent encore depuis au moins 36 ans. Il met sur pied son commerce. Guy Robillard, son fils, est maintenant propriétaire de l'*Ébénisterie Guy Robillard* depuis 1976.

LA VIE AU VILLAGE

Pendant ces années-là, la politique municipale va bon train. Joseph Robillard décrit : « la plate-forme de l'escalier en ciment, dans le temps, à l'Hôtel de ville, a été faite pour "faire parler les candidats pendant les élections. " La politique, c'était comme partout ailleurs ; le gars montait sur la petite plate-forme et puis il nous disait qu'il était pour arranger un bout de chemin. Ben, ç'a toujours été pareil ; aujourd'hui, ça poigne pu. » En période d'élections, il semble bien que la cabale est arrosée généreusement de bons petits boires et que dans les hôtels, ça discute fort à travers le tintement des verres et des bouteilles.

Essayons de saisir l'atmosphère au village en saison hivernale. Pour ce qui est de la neige, à l'époque, « la Municipalité tapait la neige avec un



Une vue de la rue principale. À gauche, le bowling.

rouleau en bois, tiré par un cheval. » Circuler, n'est pas aisé. De là apparaissent les "snowmobiles", fabriqués par Fernando Machabée. Le premier engin du genre est l'invention de la compagnie *Bombardier*. À Labelle, on utilise ces véhicules surtout pour aller cueillir les voyageurs à la gare et les conduire à leur destination.

Quant à la Commission des liqueurs, on n'en avait pas ici. Maintenant, il y a l'agence de la Société des alcools. » Et là, la main courbée au bord de la bouche comme pour livrer un secret, il murmure : *« le monde s'en faisait. Il y avait des alambics. Certains s'en faisaient du bon alcool, d'autres s'en faisaient pas du bon. Le vin de betteraves ! C'était pas buvable, pas respirable. Ils appelaient ça du bon petit vin de betteraves ! Il y avait aussi la gargote c'est-à-dire du whisky distillé. De toute façon, c'était pas buvable, c'étaient toutes des choses faites à la maison. On ne pouvait pas en acheter, mais le monde en prenait quand même.*

Ils allaient s'en chercher. On s'en faisait monter dans les hôtels, les hôtels nous en faisaient venir », de conclure Joseph Robillard.

Salles de danse

Depuis toujours, l'homme cherche à se divertir et la danse est populaire à l'époque. Prenons connaissance des règlements en vigueur dans les salles de danse en 1953. Ces salles doivent avoir une superficie de plancher de 1 200 pieds, un seul étage et être en plain-pied. Les enfants de 17 ans et moins n'y sont pas admis à moins d'être accompagnés des parents. De plus, ces salles doivent être sous la surveillance de personnes mariées et recommandables.¹¹

Le barbier rue de la Gare

Sur le chemin de la Gare, à l'époque, tout près de la station du chemin de fer, se trouve le salon de barbier d'Ovila Saint-Germain. Combien d'employés du CP sont allés chez Ovila Saint-Germain, pour une coupe de cheveux ou pour prendre un *Coke* dans le restaurant adjacent tenu par Exire Nantel-Saint-Germain, son épouse. Ovila, âgé de plus de quatre-vingt-dix ans et Exire, presque centenaire racontent :¹²

« Quand j'ai tenu mon salon de barbier, ma clientèle c'était des passagers du Pacifique, les employés des trains aussi, puis des gens de Labelle et de La Minerve ; ils venaient se faire faire les cheveux. Ça venait de La Conception, de tous les bords ! ». La voix traduit l'enthousiasme et le plaisir de revivre une époque. Sa femme, Exire Nantel ajoute : *« Certains se faisaient les cheveux entre eux autres ; l'argent ne roulait pas. »* On est à peu près en 1945, les années dures du temps de la guerre, précédées de celles de la crise de 1929.



Équipe de ballon-balai d'Exire Nantel dans les années 1940.

Pendant vingt-cinq ans, il tient son salon. Et, référant aux confidences faites des clients au barbier, le sourire d'Ovila en dit long sur ses souvenirs, mais la discrétion l'emporte et les secrets restent muets. On parle de coupes de cheveux à vingt-cinq cents. Il fait aussi une barbe de temps en temps. Pour l'éclairage et d'autres commodités, l'électricité se fait encore attendre, « *ah, mais je coupais les cheveux avec un "clipper" manuel* », de préciser Ovila Saint-Germain.

« *Vous savez ce n'était pas gros de même Labelle, quand j'ai commencé ici comme barbier.* » Il laisse savoir que cette maison a été habitée avant lui par un nommé Ritchot, un employé du Canadien Pacifique. Il mentionne monsieur Orban, barbier lui aussi sur la route 11, côté sud-est, non loin des feux de signalisation. Selon lui, de deux barbiers, l'un est de trop; Ovila Saint-Germain décide de travailler pour M. Éméric Bergeron.

Dix ans s'écoulaient et le village prend de l'expansion. Ensuite, c'est à travers le métier de boucher que M. Saint-Germain sert la population. Il achète des animaux, toutes les semaines, les tue et lui et sa femme les vendent. Ovila part avec son cheval et sa voiture, « *je prenais le bord de La Conception, de La Macaza, du côté de La Minerve et du lac Labelle, j'allais acheter des animaux ici et là, chez les cultivateurs. Il y en avait plusieurs, c'était dans les années mille neuf cent quarante, quarante-cinq.* »



Un aperçu de la rue principale dans les années 1940.

enseignantes en raison de la distance à parcourir de la maison à l'école. La même école sert aussi bien aux garçons qu'aux filles, un côté pour les uns, un côté pour les autres. Et d'ajouter : « *Vous savez, y avait pas grand monde à Labelle! Ça faisait rien que de commencer à se développer un peu.* » C'est vers 1910.

Il faut voir avec quel enthousiasme M. Saint-Germain décrit l'arrivée du train le samedi soir au son des cloches : « *Tout le monde s'amenait pour l'arrivée du train; c'était plein de monde à la station!* »

La sagesse de l'âge se manifeste lorsque, face à l'ère des camions et des autobus, M. Saint-Germain s'exprime en ces termes : « *Le train, une fois devenu inutile, il était normal qu'il soit remplacé.* »

Le vendredi après-midi, 19 janvier 1996, à peine deux mois après cette entrevue, tout le village est réuni à l'église pour le service funèbre de M. Ovila Saint-Germain. À la lecture d'un texte de son cru, son arrière-petit-fils, affirme : « *Mon grand-père a vécu la vie comme elle doit être vécue.* »

Service d'incendie

Le feu manifeste sa puissance et détruit de nombreuses maisons au cours des années. L'incendie du village, en 1902, est un fait marquant. Graduellement et sans relâche, des éléments de solutions sont adoptés par le conseil pour remédier à cette situation d'inégalité des forces.

Vers 1950, le service des incendies, composé de quelques pompiers volontaires, bénéficie d'une jeep de l'armée, acquise par la Municipalité. Quelques années s'écoulent et, vers 1957-1958, le conseil municipal du village installe une station de pompes à incendies munie de tous les accessoires nécessaires, au coût de 10 000 \$, dans la bâtisse située entre

l'actuel Bureau d'information touristique et le parc René-Lévesque. La tour de l'édifice, que l'on peut encore voir, sert alors à suspendre les boyaux d'arrosage pour le séchage.

En 1964, le conseil emprunte 23 000 \$ pour l'achat d'une auto-pompe. En 1967, la caserne des pompiers est aménagée à l'arrière du nouvel hôtel de ville. L'endroit devenu trop petit vers la fin des années 1980, suite à l'acquisition de l'unité de secours, les véhicules sont logés au garage municipal agrandi. Vers 1990, le service de protection contre les incendies fait l'acquisition de pinces de décarcération à utiliser lors d'accidents de la route.¹³

LES FORCES DE L'ORDRE

Maintenir l'ordre dans le village est une préoccupation pour le conseil. « Défense de trotter, No trotting allowed », sous peine d'amende, sur le pont neuf terminé en 1899. Ce règlement adopté par résolution du conseil le 29 septembre 1902 coûte cher à certains contrevenants car, en 1904, un gardien est nommé pour faire respecter ce règlement.



Costumes d'époque.

Les archives municipales renseignent sur la création du poste d'un premier constable. Le 6 avril 1925, par résolution du conseil, Joseph Paradis est assermenté comme constable pour maintenir l'ordre dans le village. « *Un revolver, un bâton et une paire de menottes seront achetés pour lui être confiés et être employés au cas de besoin à la charge par lui de les remettre au Conseil.* »¹⁴

En 1926, la vitesse des automobiles dans le village et sur le pont devient préoccupante et Moïse Ménard est engagé comme policier. Le conseil recommande « *qu'on lui achète une montre pour prendre la vitesse des autos et que la moitié de l'amende lui soit allouée* ». En plus de surveiller la vitesse, il doit arrêter les conducteurs qui circulent en état d'ivresse.¹⁵

En 1951, parmi les représentants de la Sûreté du Québec, Fernand Laporte, Maurice Pominville, Yvan Léonard et Jean Monette remplacent la police locale. Sous la direction du sergent Léo-Paul Cadieux, a lieu à Labelle, en 1963, l'ouverture du poste de la Sûreté du Québec. Par souci d'économie, le gouvernement provincial le ferme en 1997.

LE RUBAN DES ROUTES

Au début du siècle, le chemin du roi conduit, de Montréal à Chute aux Iroquois, celui qui accepte de consacrer au voyage près de quatre jours. Il s'agit d'un chemin de terre étroit et tortueux. Il apporte sa large contribution au développement des cantons du nord; plus tard lui succèdent la route 11, puis la route 117. À l'intérieur de plusieurs municipalités, cette route porte le nom de boulevard du Curé-Labelle. Pas plus le tracé de ce chemin que n'importe quel autre projet ne fait l'unanimité. Chacun y va de ses intérêts et de ses perceptions: les uns souhaitent faire passer le chemin sur le côté est de la rivière, les autres soulignent les avantages de lui faire longer la Rouge, sur le côté ouest.

Dès 1904, le développement d'un système routier devient une préoccupation pour le conseil municipal pressé en ce sens par un groupe de citoyens qui ont rédigé une requête; on désire tenir compte de l'industrie du tourisme. On sait que Mont-Tremblant, depuis plusieurs années, reçoit des skieurs en grand nombre amenés par le chemin de fer. Le conseil municipal appuie la requête et sollicite du gouvernement provincial une route communiquant jusqu'à Saint-Michel en partant du lac Tremblant. Le 6 janvier 1922, cette fois, le conseil demande au gouvernement une route dans le but de relier Montréal à Mont-Laurier.

En 1924, le conseil évalue le chemin Chapleau qui, depuis 1895, conduit péniblement à Kiamika sur La Lièvre, à travers les cantons. Dans le but de faciliter le développement et de favoriser l'expansion dans la région du Nord, le conseil en place s'intéresse à la construction de la route nationale devant relier Montréal à Mont-Laurier.

En 1925, c'est le début de la construction de la route 11. Plus d'une centaine d'ouvriers trouvent du travail. Les matériaux nécessaires aux travaux sont transportés par des voitures à chevaux.

En 1945, à nouveau on fait des travaux de construction sur cette route 11, le tracé est modifié; des ouvriers de Labelle sont embauchés, on y trouve Albert Cassidy, Fernand Larocque, Jean-Paul Telmosse et Fernand Vézina.

Voyons les observations d'un citoyen, «*l'hiver, la route 11 était fermée autrefois jusqu'à Saint-Jérôme, un peu plus tard, jusqu'à Sainte-Agathe, ç'a été*

comme ça jusqu'à la fin de la guerre de 1939-1945 et même plus. Ensuite la 117 a été faite et un terme d'élection après, elle a été asphaltée, même chose, une autre fois encore.»¹⁶ À cette époque, aller à Montréal n'est pas de tout repos. Un autre citoyen évoque quelques souvenirs : « la route principale n'était même pas en asphalte ; elle était en asphalte dans le village, un petit bout de rue, mais, aussitôt lâché le village, vous poigniez la route pis là les gars descendaient à Montréal avec leurs gros camions de deux tonnes puis des voyages de bois. Le chemin était étroit puis creusé à force de passer, puis le vent envoyait de la poussière. L'hiver avec la neige ! Ce n'était pas nettoyé dans le temps, tout était barré. On serrait nos machines, on serrait tout, tout était fini. Il n'y avait pas de chemin l'hiver. Tout ce que la Municipalité pouvait faire, elle tapait la neige avec un rouleau en bois. » L'ancienne route 11 longe toujours la rivière dans une plus grande tranquillité ; elle porte maintenant les noms de rue Brousseau, ou Nantel selon le secteur.

LE TÉLÉGRAPHE ET LE TÉLÉPHONE

Avant la présence du téléphone sur le territoire, le télégraphe est déjà en usage. Lorsqu'une nouvelle urgente doit être transmise à quelqu'un au loin, une mauvaise nouvelle la plupart du temps, il s'agit de se rendre à la gare et de donner le message à la télégraphiste qui le transmet sur un appareil en langage Morse du nom de l'inventeur, un peintre et physicien nommé Samuel Finley Breese Morse. Bien qu'imaginé en 1832, l'invention du télégraphe électrique ne suscite pas immédiatement d'intérêt ; la première démonstration date de 1837 et la première ligne établie (Washington-Baltimore) n'est essayée que le 24 mai 1844. À l'époque, le même inventeur conçoit un alphabet conventionnel qui porte son nom et est utilisable sur son appareil.

Quant au téléphone, dès 1905, le conseil est en relation avec Eugène Danis de « *Système de Téléphone Danis* », afin de procurer aux habitants du village le service téléphonique. En 1908, la compagnie de téléphone *Bell* du Canada aménage son premier bureau central à Labelle et nomme Mary Wise gérante locale.

Simultanément, on trouve pour desservir le territoire, deux sociétés téléphoniques indépendantes dans le comté de Labelle : *La Conception Téléphone Association* (desservant La Minerve et La Conception) et Eugène Danis pour *Système de Téléphone Danis* (compagnie qui opère à L'Annonciation, Val Barette, Hébert et Nomingue). Ces deux compagnies, pour les lignes interurbaines, sont branchées à celles de la compagnie *Bell*

au village. Cette dernière prolonge, en cette même année 1908, ses lignes interurbaines de Saint-Jovite à Labelle.

En trente ans seulement, de 1878 à 1908, ces hommes et ces femmes, déterminés à se bâtir un pays, se voient aussi dotés d'une ligne téléphonique.

En 1940, la compagnie *Bell* acquiert le réseau téléphonique de «*Système de Téléphone Danis*». En 1941, *Bell* le revend à la compagnie *Labelle Téléphone* et rachète cette dernière en 1950. L'achat du réseau téléphonique de *Labelle Téléphone* en 1950, marque le début de travaux de modernisation et d'innovation de la compagnie *Bell* pour le réseau téléphonique du Nord.

L'ÉLECTRICITÉ

Dès 1905 et jusqu'à 1925, le village est éclairé par au moins vingt lampes de deux chandelles. Ne nous méprenons pas sur les lampes de deux chandelles ou *lampes et bougies (ou chandelles)*. Sachons qu'aux premiers jours de l'éclairage électrique, la puissance des ampoules est calculée en «*bougies*», unité de mesure qui sous l'influence du mot anglais *candle*, est appelé, au Québec, «*une chandelle*». Sachons aussi qu'en ce temps-là, une lampe incandescente de 8 bougies (ou chandelles) fournit une lumière qui est l'équivalent d'un peu plus de 6 bougies ordinaires.¹⁷ À noter, la vigilance du conseil qui ne met que trois ans après l'érection civile du village pour adopter un règlement en faveur de l'éclairage électrique. À la séance du 15 mai 1905, c'est François Souillard qui est autorisé à procéder à l'installation de poteaux dans le village. Il obtient un privilège d'exploitation pour une durée de vingt ans ; il éclairera le village au prix de 5 \$ par lampe.

Conscient du confort que procure l'énergie électrique et désireux de favoriser le développement de la municipalité du Village, le conseil fait des démarches auprès du ministère des Services publics. Il négocie avec *Hydro Électrique Laurentienne, International Power Company*, avec R.L. Villeneuve de Labelle et J.A. Fournier de Québec, des particuliers ou des compagnies intéressés à l'exploitation du pouvoir hydraulique de la chute.

En 1928, le 5 novembre, la *Gatineau Light Power Company* achète les droits d'exploitation des chutes. Ces dernières demeurent inexploitées depuis. Cette même compagnie installe, à partir de 1929, des lignes électriques seulement dans les principaux villages. En 1930, Alfred Bélisle engagé par la Municipalité peut allumer ou éteindre les lampes des rues du village, à l'aide d'un système unique qui est installé chez lui. En 1935, la Municipalité du Village demande à la *Gatineau* d'étendre le service électrique à toutes les limites du village.

Les gens des rangs se sentent concernés. Le 8 septembre 1945, la *Coopérative d'électricité de Labelle*, formée de citoyens intéressés, décide de construire des lignes électriques à tous les endroits reculés, c'est-à-dire partout où la *Gatineau Light Power Company* refuse de desservir les habitants, alléguant la non rentabilité. Le président de cette coopérative est François Nantel, et Georges Godard, le secrétaire-trésorier. En 1963, *Hydro-Québec* prend possession des compagnies d'électricité dont la *Gatineau Power* ainsi que des Coopératives du Québec. On assiste à la nationalisation de l'électricité.

HYGIÈNE ET SALUBRITÉ HYGIÈNE ESTHÉTIQUE ET MORALE

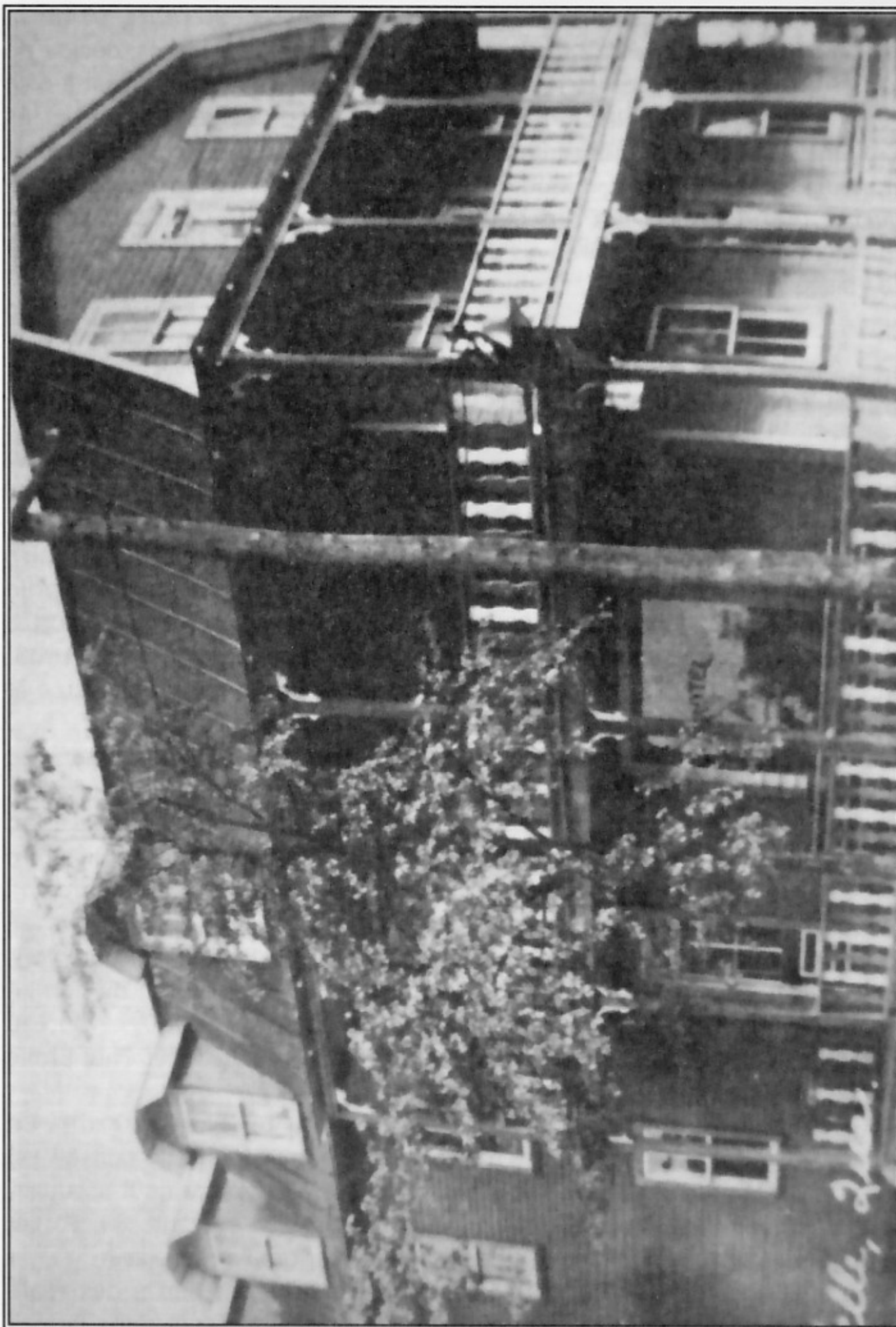
Faire du village de Labelle un lieu salubre préoccupe l'administration municipale et oriente certaines de ses décisions ; l'esthétique et les mœurs ont aussi leur influence.

En 1903, dans le but de prévenir des épidémies, un fonctionnaire municipal est nommé pour voir à placarder les maisons où la maladie contagieuse est présente, c'est-à-dire qu'un avis est apposé dans les portes d'entrée de ces maisons indiquant le danger de contagion. Le 4 mai 1903, un compte de 21,25 \$ est payé à M. Antoine Tessier pour avoir exercé le contrôle des placards aux portes des maisons des variolés.

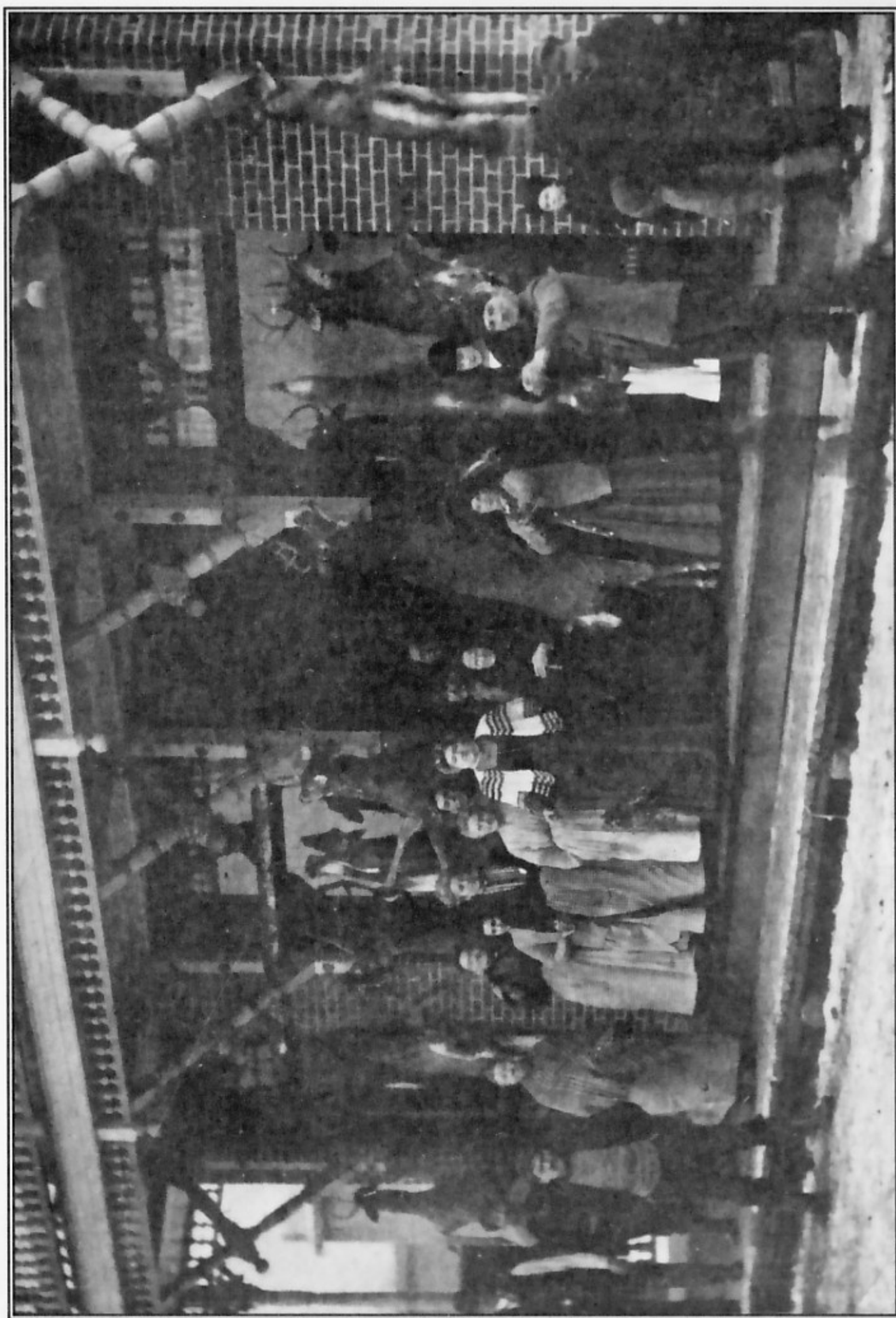
Quelques années plus tard, en 1918, le bureau d'hygiène est formé de : James Mc Gibbon, marchand, Martin Cassidy et Albert-Alexandre Dufresne, médecin. Le personnel en place a comme tâche de surveiller l'application de certains règlements concernant, par exemple, la vaccination obligatoire et de fournir les secours requis pour enrayer, entre autres maladies, la grippe espagnole et la gratelle. Dans les années 1920, des senteurs de *closet* sont perceptibles dans tout le village provenant d'égouts à ciel ouvert, dont certains aboutissent dans la rivière. En 1922, Henri Adam du comité d'hygiène reçoit de nombreuses plaintes à cet effet.¹⁸ En 1930, ce bureau d'hygiène comprend Hilaire Bélisle, A. Dufresne, médecin, et Paul-Émile Forget, marchand.

Au conseil municipal en 1925, l'usage de la pipe est interdit. En désaccord avec cette mesure, le maire Forget démissionne, le conseil est démantelé. Mais le pouvoir a ses attrait ; du poste de maire qu'il occupait, et même sous l'interdiction de la pipe, à l'assemblée suivante, M. Forget réintègre le conseil et occupe le siège du conseiller qui l'a remplacé.

Parallèlement, de 1905 à 1925, ces années donnent lieu à des réalisations d'ordre esthétique ; l'élément urbain toujours présent dans l'esprit



Hôtel Larocque, vers 1924, situé à l'arrière de la gare.



Une réunion de Nantel en 1908, devant l'hôtel de Napoléon Nantel.

des membres du conseil incline ces derniers à faire construire des trottoirs dans le village dès 1905. Ils sollicitent une aide financière auprès du député Lortie sous forme d'octroi; l'ornementation du village les intéresse, des arbres sont plantés pour plus de cachet.

À l'époque, faute d'organismes de surveillance, on constate que le rôle de protecteur des mœurs est assumé par l'administration municipale du Village de concert avec le clergé. Pensons à l'observance du dimanche qui bannit le travail, ajoutons à cela la défense de blasphémer. Que dire des costumes de bain et des shorts proscrits pour toute personne circulant dans les rues du village. Une tenue vestimentaire décente est exigée sous peine d'arrestation et le pouvoir de faire arrêter un contrevenant est attribué par le conseil au maire Paul-Émile Forget en 1931. Par exemple, en 1919, le règlement numéro 25 interdit l'exhibition de tout cheval étalon dans les rues du village ou dans un endroit public, en tout temps, sous peine d'amende.

LE VILLAGE S'URBANISE

Pendant toutes ces années de longs débats et de querelles au sujet de l'aqueduc, le village se transforme. De part et d'autre d'une chute d'eau puissante, de plus en plus, il offre des services capables de satisfaire les nombreux voyageurs, la population locale et celle des environs. Une vie trépidante bat son plein au village. Dans les hôtels, ces lieux d'échange et de divertissement, devant un petit Caribou ou un petit rouge, les voyageurs et des gens de la place fument la pipe, jasant entre eux et les inquiétudes s'avalent en même temps que fusent les rires, à la table voisine, suite à une

histoire parfois un peu arrosée de grivois.

Terminus du chemin de fer, les gens arrivant ou séjournant au village, sont bien servis à l'hôtel Nantel, situé alors côté sud-ouest, non loin des feux de signalisation dans le village



Un aperçu de la rue principale dans les années 1940.

d'aujourd'hui, sur la rue du Pont. L'hôtel Labelle du temps a encore pignon sur rue et est toujours sis au même endroit ; à l'époque, le propriétaire est Auguste Dumoulin. Près des chutes, coin sud-est du boulevard du Curé-Labelle actuel, on trouve alors le magasin Mc Gibbon, un des premiers magasins, un gros magasin général incluant le bureau de poste ; il est possible d'y acheter des cercueils comme toute autre marchandise. Un autre hôtel a à cœur sa clientèle, celui-là on le trouve à la station, c'est l'hôtel Larocque du nom de la famille propriétaire. Il est situé tout près de la voie ferrée au coin des rues du Pont et de la Gare ; sa construction par Louis Jubinville, père, date de 1920.

À compter de 1893, rentrent à Labelle, des chars bondés de passagers et de marchandises. Les gens viennent de Saint-Jérôme, de ses environs et aussi de Montréal. Ils arrivent et descendent tous à Labelle, aussi bien gens d'affaires, voyageurs ou employés du Canadien Pacifique, c'est le terminus. Ces derniers habitent presque tous au village, les chauffeurs, les ingénieurs, les conducteurs. Pendant le dix minutes d'arrêt du train, avant de repartir, les employés courent se glisser un petit boire derrière la cravate et reprennent la voie ferrée.

La maison McDonnell sise rue du même nom, non loin du terminus, reconnue bien patrimonial, abrite à l'époque, des employés du CP. On trouve d'autres maisons dans cet arrondissement où logent des employés anglophones du CP tout comme à la maison McDonnell. Parmi eux se trouvent MM. McDonnell, conducteur, MacLean, Andy Phillip, Blackburn, Maurice David, Seagleton ; en miniature, cette situation est l'équivalent du West Island à Montréal, qu'il est convenu d'appeler " l'Ouest de Montréal. "

L'HISTOIRE SE FAÇONNE

Dans cette ambiance où foisonne une vie intense mais pas toujours facile, voyons le déroulement de l'histoire sur le plan familial.¹⁹

Un jeune couple se marie le 28 juin 1922. Ils ont respectivement lui et elle, 23 ans et 17 ans. Ils s'établissent sur la terre paternelle jadis plantée de beaux gros pins, et perpétuent le noble métier de cultivateur. La jeune femme, Edmée, participe de tout son cœur.

Remplis de courage, ces paysans triment d'une étoile à l'autre, la terre est exigeante. Ils fondent une famille. En sept ans de mariage, ils ont cinq enfants qui jouent et courent au jardin. Le plus jeune est agrippé au tablier de sa mère et l'aînée rend déjà de multiples menus services. À leur insu, les petits aident leurs jeunes parents à cultiver amour et patience. Ils arrivent même à calmer l'inquiétude par leurs rires insoucians.