

le train du Nord

... vers ...

Labelle



Réalisation

La Société d'Histoire de Chute aux Iroquois
819 681-3371, poste 5022

Responsable

Gilbert Cholette

Recherche, textes, mise en page et traitement de photos

Gilbert Cholette

Révision des textes

Madeleine Perreault-Cholette

Labelle 3^e édition septembre 2008



Avant-propos

En 2005, la Société d'Histoire de Chute aux Iroquois a réalisé un document d'archives sur l'historique de l'école à Labelle, intitulé "*Raconte-moi ton école...*". L'année suivante, nous avons récidivé avec un nouveau document qui mettait en évidence l'exploitation minière à Labelle sous le titre "*Labelle, le grenat, le graphite*".

Les succès obtenus avec la publication de ces deux documents nous ont grandement encouragés à nous lancer dans une toute nouvelle aventure, c'est-à-dire, de réunir dans un seul document d'archives la merveilleuse histoire du chemin de fer à Labelle.

La réalisation de ces projets par la Société d'Histoire de Chute aux Iroquois serait impensable sans l'appui et l'encouragement manifestés par la municipalité de Labelle. L'implication du service d'Urbanisme par l'entremise de sa responsable Geneviève Demers, est pour nous une aide précieuse qui facilite grandement nos recherches.

Nous tenons à remercier sincèrement ceux et celles qui ont accepté si spontanément de participer à l'élaboration de ce projet, en fournissant leurs témoignages, des documents, des photos et de donner généreusement de leur temps.

Merci tout spécial à tous ceux et celles qui, soit comme employés du chemin de fer ou comme voyageurs, et qui ont été des acteurs de cette fabuleuse époque que fut celle de la locomotive à vapeur. Merci

à vous, d'avoir accepté avec plaisir de coucher sur papier vos souvenirs, votre expérience et vos impressions, vous l'avez fait avec le souci de l'honnêteté du détail.

Votre contribution a permis de donner à ce document une âme, des émotions, une vie, faisant de ce livre une valeur sûre tant au niveau des sentiments exprimés que de l'histoire.

Merci, encore une fois, à mon épouse Madeleine pour son soutien et son importante participation à la révision des textes donnant ainsi à ce document une valeur supérieure.



Introduction

La réalisation du projet du chemin de fer du Nord étant indissociable du curé Antoine Labelle, ce chapitre d'histoire sur la colonisation du Nord prend ses racines dans tous les efforts qu'il a déployés à la réalisation de ce projet.

Contrairement aux deux autres documents déjà produits, qui eux concernaient presque exclusivement l'historique de Labelle, ce nouveau document ne peut se cantonner à Labelle sur l'histoire du chemin de fer du Nord.

Dans celui-ci, nous tentons de décrire le plus possible l'historique du tracé du chemin de fer entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, en suivant l'itinéraire original du train du Nord. Nous nous appliquerons à relater dans la mesure du possible, les caractéristiques de chacun des arrêts qui ont fait l'histoire de ce tracé.

Nous porterons bien sûr, une attention toute particulière à la portion de trois milles de voie ferrée qui traverse la municipalité de Labelle, et par ricochet, nous tenterons de mettre en relief, ce que furent les cent ans d'histoire du chemin de fer à Labelle.



Notes aux lecteurs

Les toponymes

"Le train du Nord" ou le "P'tit train du Nord"

Il est hasardeux d'expliquer la différence entre ces deux toponymes ainsi que l'utilisation qu'on en a fait, mais essayons quand même.

Le toponyme *"le train du Nord"* est bien celui utilisé par le curé Labelle pour désigner « *son chemin de fer* » entre Montréal et Mont-Laurier, et continue de s'appliquer durant toute la durée de vie de ce tronçon. Pour les cheminots, spécialement pour ceux oeuvrant sur les convois de marchandises, pour eux c'est *"le train du Nord"*.

Quant au toponyme *"P'tit train du Nord"*, il prend naissance vers 1925 et est intimement lié à la venue des "trains des neiges", c'est-à-dire ces convois remplis de skieurs, qui partent de Montréal le vendredi soir et se dirigent vers Shawbridge, Sainte-Adèle et plus tard Mont-Tremblant. C'est ainsi que ce toponyme est popularisé.

Le Canadien Pacifique cesse son service de transport de passagers en 1960. Entre 1977 et 1980, Via Rail remet en service un petit convoi de trois wagons, qui part de Montréal le samedi matin et se dirige jusqu'à Labelle, avec un retour le dimanche soir, ainsi renaît pour une courte période le véritable *"P'tit train du Nord"*.

"Le Wabano"

Sur la "section Labelle" c'est-à-dire le tronçon "Labelle-Mont-Laurier", le "*fret*" (convoi qui transporte les marchandises) est surtout connu sous le l'appellation "*le Wabano*". Tous les employés du Canadien Pacifique qui oeuvrent sur ce "*fret*", pour eux c'est travailler sur "*le Wabano*". Malgré les recherches que nous avons entreprises, nous ne pouvons dire le pourquoi. Il est possible, vers 1920 qu'un employé en soit le précurseur.

"*Wabano*", en langage Cri signifie sorcier, en langage Atikamek et Algonquin il signifie l'étoile du matin.



L'architecture des gares

Elle est définie par Montreal, Ottawa & Occidental Railway Company et plus tard par la compagnie du Canadien Pacifique. Cette architecture est représentée par cinq styles : gare mobile, cottage orné, Queen Anne, néo-gothique et chalet suisse.

Infrastructure

Certaines caractéristiques sont similaires à presque tous les arrêts du train, c'est-à-dire que, outre la voie principale, au moins une voie d'évitement (siding) complète celle-ci, et des "*cabanes de section*" sont installées le long de la voie à environ 7 ou 8 milles de distance l'une de l'autre.

Les données énumérées dans ce document concernant les caractéristiques de chacune des stations, sont celles en vigueur durant les années 1950.

Horace Jansen Beemer

À la lecture de ce document on retrouve souvent le nom de M. Beemer. Durant toute la période qu'a duré la construction du chemin de fer entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, M. Beemer est impliqué à titre d'actionnaire et d'entrepreneur.

Horace Jansen Beemer avait d'abord travaillé pour la compagnie Smith & Ripley, à New York dans un atelier d'ingénierie. Né en Pennsylvanie, amené au Canada par cette compagnie, il se lance à titre de contracteur de plusieurs entreprises de chemin de fer au Québec : Ottawa & Gatineau Valley Railway, Pontiac Pacific Junction Railway, Québec Montmorency & Charlevoix Railway et le Montreal & Western Railway. Il est décédé en 1912.



Chapitre 1

le chemin de fer du Nord

Les compagnies de chemin de fer

The Montreal Northern Colonization Railway Company

La compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique

Afin de favoriser la colonisation, un chemin de fer s'avère essentiel. Le 5 avril 1869, une loi est votée pour subventionner la construction d'un chemin de fer.

Les sous-divisions actuelles de Parc Avenue et de Sainte-Agathe relient 158,1 milles du réseau du Canadien Pacifique. Elles sont constituées en société le 5 avril 1869, sous le nom de Montreal Northern Colonization Railway Company, dans le but de construire un chemin de fer de Montréal à Saint-Jérôme. Le 8 avril 1875, la société change de nom et devient la Montreal, Ottawa & Western Company. La même année, le gouvernement du Québec acquiert la société, qui a de sérieux problèmes financiers à la suite de la crise économique de 1873. Il la confie à une commission chargée de l'administration de cette ligne.

Le nouvel organisme gouvernemental prend le nom de Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway. Le service régulier débute le 16 octobre 1876 entre Hochelaga (à l'angle des rues Sainte-Catherine

et Harbour) et Saint-Jérôme. Le 4 mars 1882, le Canadien Pacifique achète une partie de la compagnie Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, et en prend possession le 20 juin 1882. Le nouveau terminus connu sous le nom de Quebec Gate Barracks Station (gare Dalhousie) est situé à l'angle des rues Notre-Dame et Berri, en face de la future gare Viger.

Grâce à la charte de la Montreal, Ottawa & Western Company Railway, le Canadien Pacifique peut continuer la construction du chemin de fer vers le nord. Le 25 mai 1883, la Montreal, Ottawa & Western Railway Company change de nom et devient Montreal & Western Railway Company.

Le tronçon entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe (30,5 milles) est inauguré le 1^{er} septembre 1892 avec des arrêts à Shawbridge (Prévost), Piedmont, Mont-Rolland, Sainte-Adèle, Sainte-Marguerite, Val-Morin et Val-David. La construction du chemin de fer se poursuit au cours de 1892 et 1893. Enfin, le 4 décembre 1893, le service est ouvert jusqu'à Chute aux Iroquois (Labelle). Le Canadien Pacifique loue la Montreal & Western Railway Company de 1890 à 1897; le 25 mars 1897, il acquiert cette Société avec ses voies ferrées de Saint-Jérôme à Labelle.

Le 10 juillet 1899, la compagnie de chemin de Fer de Colonisation du Nord est constituée en vue de la construction du chemin de fer, de Labelle à Mont-Laurier. Une décennie s'écoule avant que soit terminé ce tronçon. Le 30 novembre 1903, le tronçon de 13 milles entre Labelle et L'Annonciation est inauguré, et le 29 juin 1904, celui de dix milles entre L'Annonciation et Nominique est ouvert à son tour. Dès 1907, débute la construction du tronçon entre Nominique et Rapide-de-l'Original (Mont-Laurier). Le 1^{er} janvier 1905, le Canadien Pacifique

loue le chemin de Fer de Colonisation du Nord, qui s'étend sur une distance de 34,74 milles pour une période de 999 ans.



« Les Américains n'avaient pas colonisé l'Ouest avec des charrettes, mais grâce au chemin de fer »

Antoine Labelle

« L'émigration aux États-Unis, c'est pour ainsi dire le cimetière de la nation. Que de bras, que de travail, que d'intelligence qui sont perdus pour toujours pour le pays. Comme si on les portait au cimetière. »

Antoine Labelle

« Je ne crois pas qu'il y ait un chemin de fer au monde, qui ait plus d'avenir et qui soit plus important pour la race française. Il devient naturellement comme le débouché pour la colonisation des trois quarts de la province. Le Nord lui appartiendra, avec le temps, les circonstances, la nature des choses, tout cela se fera. »

Antoine Labelle

Chapitre 2

L'incontournable Curé Antoine Labelle

Les bases du projet

Le curé Labelle a, dès 1868, posé les bases de son projet de chemin de fer, car il estime que ce moyen de transport est un rouage nécessaire à la colonisation du Nord. Depuis 1868, las des longues journées de trajet entre Montréal et Saint-Jérôme, le curé Labelle est obsédé par l'avenir de ce coin de pays qui s'ouvre sur tant de terres et de lacs. Il a pris soin, dès son premier retour dans la grande ville, de mettre sur pied un comité composé de notables influents, pour promouvoir auprès des pouvoirs publics, la construction d'un chemin à lisses de bois qui permettrait aux trains de se rendre à Saint-Jérôme et même plus loin, et qui ferait de sa cure une capitale régionale et, éventuellement, un évêché. Il approche son ami l'honorable Édouard Masson, ancien conseiller législatif de la région Mille-Isles, qui, depuis sa défaite politique en 1864 aux mains du docteur Léandre Dumouchel, s'occupe de colonisation et a même fondé une colonie à Sainte-Marguerite, à une trentaine de milles en haut de Saint-Jérôme.

Ce nouvel entrepreneur en ouverture de terres, est enthousiasmé à l'idée de présider le groupe de pression du curé Labelle à Montréal.

Les deux savent s'adjoindre un pesant député conservateur, celui d'Hochelaga, Louis Beaubien et une brochette de capitalistes anglophones incluant Duncan MacDonald, Philip Murphy, David Pelletier et Charles Legge, ingénieur en chef de la compagnie du chemin de Colonisation du nord de Montréal et d'Ottawa. Le team sans vergogne, demande pas moins d'un million à la Corporation de Montréal. Au même moment, dans son coin, le Curé Labelle réussit la grosse quête : il fait souscrire aux deux municipalités du village et de la paroisse (Saint-Jérôme) une avance de 25,000 piastres pour le financement de l'entreprise. Toutefois, dès sa diffusion dans les cercles politiques et financiers, cette idée de chemin de fer en bois pour le Nord se heurte à des oppositions qui semblent irréductibles. Surtout celle des directeurs du "Grand Tronc" qui tiennent jalousement à leur prédominance sur le rail et son financement. Mais Labelle n'est pas homme à lâcher prise.

Le 31 janvier 1871, il invite à un grand banquet à l'hôtel de Médor Grignon à Saint-Jérôme, une importante délégation de citoyens influents de Montréal. Tous les échevins montréalais entourent le maire Charles-Joseph Coursol, sont invités en même temps les directeurs de la compagnie de chemin de fer intéressés au projet. Le spectacle a impressionné tout le monde mais la partie n'est pas encore gagnée. Il faut travailler l'opinion publique montréalaise. Un faisceau de circonstances lui fournira une occasion en or de séduire et de gagner les Montréalais à sa cause.

La corvée de bois, le 18 janvier 1872

Une circonstance des plus malheureuses fut à l'origine d'une grande manifestation d'entraide.

L'hiver qui suit est le plus rigoureux, de mémoire de Montréalais. Toutes les familles pauvres ont épuisé leurs réserves de bois de chauffage. Certaines meurent de froid, et plus d'une fois des policiers ou des voisins font de macabres découvertes. Le 21 décembre 1871, deux échevins de Montréal, Messieurs Bastien et Wilson, furent délégués à Saint-Jérôme pour demander au conseil municipal si les forêts de la région ne pourraient pas fournir du bois aux pauvres gens de Montréal.

Séance tenante, le maire Godfroy Laviolette (ingénieur-arpenteur), le notaire Melchior Prévost, son frère le docteur Jules-Édouard Prévost, Charles de Montigny, le notaire Joseph, Amable Hervieux, William Gauthier, bientôt suivis d'autres citoyens présents à l'assemblée, s'offrent à donner une centaine de cordes de bois pris à même leurs terres. Cette offre est acceptée sans conteste et avec joie.

Le curé, mis au courant sans délai, saisit cette occasion extraordinaire de montrer avec éclat, combien des moyens de communication rapide entre la grande ville et Saint-Jérôme pouvaient être avantageux, non seulement pour notre village, comme on était trop souvent porté à croire, mais aussi pour la métropole à ce moment, car il y avait beaucoup à faire pour arriver à faire comprendre l'importance des transports dans l'économie du pays.

Le curé Labelle organisa donc la 'Corvée de bois' comme on appela cet élan généreux. Il fait sonner les cloches en pleine semaine, monte en chaire et rallie tous ses paroissiens et les gens de Sainte-Marguerite et de Sainte-Adèle à son idée : celle de ramasser un voyage de bois pour le donner aux citadins aux prises avec le froid. L'organisateur communautaire des Pays-d'En-Haut réunit rapidement un grand cortège de quatre-vingts traîneaux lourdement chargés d'une soixantaine de belles cordes de bois. Ce jeudi de janvier mille huit cent

soixante-douze, à la barre du jour, c'est le curé lui-même, capot de chat, casque de fourrure et ficelé dans une longue ceinture fléchée, qui est la figure de proue du plus long convoi d'hiver jamais vu (avec un gallon de caribou dans chacun des traîneaux) descendant du Nord pour distribuer ce bois précieux dans les faubourgs.

Le journaliste L. O. David de "*L'Opinion publique*", dans la livraison du 25 janvier 1872, écrira :

« Jeudi dernier (le 18 janvier 1872), un spectacle nouveau s'offrait au regard des habitants de Montréal. Quatre-vingts voitures chargées de bois sillonnaient nos rues. Un grand nombre de ces voitures étaient doubles, c'est-à-dire traînées par deux chevaux. Un drapeau anglais flottait sur celle de devant. Les citadins se groupaient pour voir défiler cette procession aux coins des rues. On se demandait ce que cela signifiait. On le sut bientôt! C'était les gens de Saint-Jérôme qui s'en venaient, leur curé en tête, faire un présent de soixante cordes de bois aux citoyens pauvres de Montréal. Voilà l'un de ses coups de théâtre pour le bien, comme seul le curé de Saint-Jérôme peut en imaginer.

« Tout en faisant un acte de charité, M. Labelle a voulu montrer comment les paroisses du Nord pourraient être utiles à notre ville si on leur donnait le chemin de fer qu'elles demandent avec tant d'ardeur. Cet acte généreux des habitants de Saint-Jérôme prouve qu'ils méritent qu'on les soutienne dans leur entreprise et qu'on aurait tort de leur refuser les moyens de travailler à la prospérité du pays. Les autorités de la ville ont fait à M. Labelle et à ses paroissiens l'accueil qui convenait. Vers une heure, un dîner leur fut servi dans les spacieuses salles de l'Hôtel Jacques-Cartier. M. l'échevin Ferdinand David présidait et plusieurs membres de la Corporation étaient présents. Des discours ont été prononcés par MM. David, Loranger,

Bernard, Wilson, Legge, Chapleau, Prévost(Jules), Prévost (Melchior) et le curé Labelle. Les orateurs de Montréal ont tour à tour décerné de justes éloges aux citoyens de Saint-Jérôme et ont reconnu avec eux la nécessité du chemin de fer du Nord. »

Qu'a répondu le curé Labelle?

« Je sens que la province a besoin d'un chemin de fer dans le nord et que nous devons ne reculer devant aucun sacrifice pour l'obtenir. L'immigration nous dévore. Nos ressources restent inertes dans les entrailles de la terre. Notre bois pourrit sur le sol. Allons-nous périr au milieu de l'abondance? Non Messieurs! Pour développer notre pays, il nous faut des industries, il nous faut des chemins de fer. Qui veut la fin doit vouloir les moyens! Toute la province est intéressée au développement du Nord, car la prospérité de l'une de ses parties fait la prospérité des autres. Lorsqu'une partie de notre corps est malade toute la machine humaine s'en ressent. De même, dans le corps social, nous sommes tous solidaires les uns des autres. Nous nous tenons ensemble comme une maison. Si, dans le Nord, on nous laisse en souffrance, toute la province tout le pays en seront affectés. C'est ce qu'on a compris au conseil de ville de Montréal.

« Nous avons besoin d'un Grand-Tronc dans le Nord, comme dans le sud. Nous sommes aussi intelligents et industriels que les habitants du sud. Qu'on nous donne les mêmes moyens d'action et nous le prouverons. C'est ainsi, que nous pourrons devenir plus tard les rivaux des Anglais et des Américains dans le commerce et dans l'industrie. »



Le 19 janvier 1872, Charles Legge, ingénieur en chef de la compagnie du chemin Colonisation du Nord de Montréal et Ottawa (avec embranchement à Saint-Jérôme) adressait aux directeurs de sa compagnie un rapport officiel très élaboré dont nous allons citer quelques passages qui nous renseignent exactement sur la situation :

« La mesure la plus importante que l'on prit ensuite pour ouvrir des communications avec le Nord, continuait le même M. Legge, fut adoptée à la fin de l'année 1868. Ce fut la création d'une compagnie pour la construction d'un chemin à lisse de bois à bon marché de Mile-End (Montréal) à Saint-Jérôme. Une charte fut obtenue dans ce but l'année suivante, laquelle, entre autres privilèges, accordait celui de continuer la ligne de Saint-Jérôme jusqu'à Sainte-Agathe au nord, ou jusqu'à Rawdon à l'est, et aussi de construire des chemins d'embranchement.

....« Plus tard, la construction d'un chemin à lisses de bois n'inspirant pas suffisamment confiance pour sa durée et son efficacité, demande fut faite à la Législation locale d'amender la charte et de permettre qu'on substituât le fer au bois... » Autre mesure importante et non la moindre; une charte a aussi été octroyée pour la construction d'un chemin de fer qui pénétrera à l'intérieur, le long de la rivière « Gatineau », sur un parcours de cent milles...Ayant son point de départ, sur la ligne principale, près de Sainte-Thérèse, « l'embranchement » de Saint-Jérôme suit la direction nord-est dans un pays plat jusqu'à Saint-Janvier, puis sur un terrain onduleux jusqu'à Saint-Jérôme même, à treize milles de Sainte-Thérèse et à trente milles de Montréal...Saint-Jérôme est un florissant village de douze cents âmes situé sur la « Nord », au débouché de la gorge pratiquée par cette rivière à travers les Laurentides, et il sert de marché à un nombre considérable d'habitants des paroisses de l'intérieur.

« Le village est en plein milieu d'un beau pays agricole et, dans le voisinage, il y a des pouvoirs d'eau illimités...En passant le long de cette rivière (la « Nord »), où il y a tant d'endroits favorables à l'érection de moulins et de manufactures, et en jetant un regard sur un magnifique pays au sol onduleux qui se déroule au sud, à l'est et à l'ouest tandis qu'il est flanqué au nord par les Laurentides.....C'est pourquoi je comprends très bien l'enthousiasme de M. Labelle, l'estimé curé de cette paroisse, qui, depuis quelques années, consacre son infatigable énergie au développement de cette région, pour le plus grand bien de ce pays... ».

Il est aisé d'apercevoir à travers les lignes de ce rapport officiel, ou entre les lignes plutôt, que l'importance de « l'embranchement » de Saint-Jérôme dérivait pour une bonne partie de l'importance du curé lui-même et de l'activité qu'il déployait pour faire valoir aux yeux de tous les avantages réels de sa localité et de toute la région.

La veille même du jour où M. Legge datait ce rapport présenté à la compagnie du Nord, dont nous venons de citer quelques extraits, le 18 janvier 1872, le curé Labelle conduisait sa fameuse corvée de voyages de bois (la première), dont nous avons parlé.

Témoignages d'appréciation

De ces témoignages que l'on retrouve à foison dans sa correspondance, notons deux de ces opinions bien caractéristiques, exprimées dès 1873 par l'honorable M. Abbott et Sir Hugh Allan qui l'avait félicité et remercié des judicieux avis qu'il avait donnés, touchant le tracé et la construction du chemin de fer dans le Nord et qui avaient fortement influencé les décisions finales. M. Abbott lui avait écrit et répété à plusieurs reprises, sous diverses formes, combien il

regrettait que, prêtre, il ne lui fut pas permis de siéger au conseil d'administration du chemin de fer du Canadien Pacifique.

En 1875, du projet de chemin de fer Montréal-Saint-Jérôme du curé Labelle, on ne parle plus de lisses de bois depuis que le dégel a brisé les premières expériences québécoises. Ce projet s'inscrit dans la problématique ferroviaire de l'époque, comme d'une partie d'une future ligne qui desservirait la rive nord du Saint-Laurent, de Québec à Montréal, en passant par Trois-Rivières, puis de Montréal à Saint-Jérôme, et enfin jusqu'à Ottawa, où elle rejoindrait le Canadien-Pacifique vers l'Ouest. Le chemin de fer du Nord ne serait donc qu'un tronçon de la ligne Québec, Montreal, Ottawa & Occidental. Soutenu par le Times, le "Grand-Tronc", le géant du rail de la rive sud, s'oppose à ce projet et empêche le magnat du Canadien-Pacifique, Hugh Allan, promoteur de la ligne nord, d'emprunter sur le marché londonien (avril 1875). Au début de 1876, l'état québécois décide de prendre la responsabilité de ce chemin de fer de la rive nord. La cabale d'Antoine Labelle ne fut pas étrangère à cette décision du gouvernement conservateur de Charles Boucher De Boucherville.

Deuxième descente de traîneaux

L'hiver 1876 est assez rude. Pour le curé de Saint-Jérôme qui veut tordre le bras aux autorités politiques, il réédite le coup de l'hiver soixante-douze. Le 24 janvier, il prend les premiers cordeaux d'une caravane de cent traîneaux, arborant le drapeau français, chargés de billots pour les pauvres de Montréal. Cette fois-ci, les belles cordes de bois sont encore plus nombreuses; à l'entrée de la ville, près de la ferme Fletcher, une fanfare s'installe à l'avant du joyeux convoi pour la traversée de Montréal, le curé Labelle répète des discours devant les foules qui s'assemblent à tous les coins de rues, le carnaval descend

la Main, bifurque à Craig, tourne à gauche à McGill, retourne sur Notre-Dame, arrête place Dalhousie pour le verre de « fort », et finalement les bonnes gens de Saint-Jérôme vont déposer le bois devant le manège militaire pour la distribution. Une moitié ira aux nécessiteux canadiens-français, un quart aux Irlandais dans la misère et le reste aux institutions de charité.

Le midi, c'est le grand banquet à l'Hôtel du Canada. Des conservateurs, tels les députés Louis Beaubien et Adolphe Chapleau et des libéraux, les parlementaires Wilfrid et Jules Prévost, trinquent. Le curé Labelle amuse tout le monde. Entre le café et le cigare, il remercie chaleureusement les Montréalais pour le million souscrit depuis déjà quatre ans. Le curé de Saint-Jérôme fait des efforts d'éloquence pour insister sur l'urgence de ce chemin de fer qui ouvrirait Montréal sur le Nord, donnerait le signal du départ véritable à la colonisation des Pays-d'En-Haut, faciliterait le transport du bois vers Montréal, et donnerait du travail aux chômeurs. L'enthousiasme a gagné Montréal et Québec, la réticence des députés de la rive sud a diminué, et quelques semaines plus tard la province de Québec réussit à obtenir, avec le Merchants Bank, quatre millions à Londres, malgré les jeux de coulisses du Grand Tronc, et les gazettes annoncent les débuts des travaux. Le curé Labelle en pleure de joie.





Chapitre 3

...vers Saint-Jérôme

Construction du tronçon

Les plans sont tirés depuis longtemps et il n'y a que deux rivières à traverser, aucune montagne à percer. L'entrepreneur des travaux de construction de la ligne fut M. Duncan A. MacDonald qui en assumait l'exploitation durant une courte période. Ce projet de chemin de fer, œuvre du curé Labelle, est construit à vive allure à partir du printemps, et à l'automne 1876 la ligne est prête. Le curé Labelle jouant au "foreman", circule presque quotidiennement sur le sentier où sa silhouette, son haut-de-forme et sa pipe sont devenus familiers aux ouvriers qui le voient circuler debout sur un "lorry". Il vient constater de ses propres yeux l'avancement, traverse par traverse, de son rêve.

Mais à tout ce progrès qui s'éveille, il manque une apothéose. Si l'homme a dompté les eaux pour assurer le mouvement des moulins, il cherche dans le grand livre de la nature de nouvelles et mystérieuses puissances. Or, un jour, au Nord, s'aligne une voie ferrée, et en 1876, une locomotive traînant des wagons entre à Saint-Jérôme.



Station Saint-Jérôme

Un peu d'improvisation....peut-être volontaire ?

Alors que tout est en place, la voie et les installations sont prêtes, la date demeure indéterminée. L'impatience commence à gagner la population lorsque, par un beau dimanche de septembre, on apprend que le premier convoi attend sous pression – comme on disait, le coup de sifflet qui lui donnerait le départ.

Le maître de poste et préposé temporairement au télégraphe, en attendant qu'on l'installe comme il est d'usage à la future gare du chemin de fer, guette le message qui avertira le curé Labelle et le maire du départ du train.

Le dimanche 16 septembre 1876, un premier train part de Hochelaga à Montréal (coin rue Sainte-Catherine et Harbour) en direction de Saint-Jérôme. Fortuitement, l'évêque de Montréal, Mgr Charles-Édouard Fabre, se trouve en visite pastorale à Saint-Jérôme. Il veut bien, à la demande du curé Labelle, bénir la ligne et le train à son arrivée. Cette cérémonie, malgré son caractère improvisé, a un immense succès et groupe toute la population accompagnée de la Fanfare.

L'inauguration officielle du chemin de fer

On fixe au 9 octobre la cérémonie officielle, où on enfoncera le dernier clou de la section Montréal-Saint-Jérôme, sur la future ligne Montreal, Ottawa & Occidental. Flanqué du maire Jean-Baptiste Villemure et de toute la population de Saint-Jérôme, Antoine Labelle accueille deux cents invités en jaquettes noires et pantalons rayés, moustaches cirées, qui ont fait le trajet de soixante kilomètres dans six

wagons dont un postal, tirés par la puissante locomotive "*Lotbinière*", fleuron de la nouvelle ligne.

Le Premier ministre du Québec, Charles Boucher De Boucherville, descend le premier du train pavoisé, sur le débarcadère de la gare, suivi du secrétaire de la Province de Québec Adolphe Chapleau, du commissaire des chemins de fer, Henri-Gédéon Malhiot, du maire de Montréal le docteur William Hingston. Des wagons, on voit apparaître le député d'Hochelaga, Louis Beaubien, celui de Montréal-Est Louis-Olivier Taillon, le parlementaire Rodrigue Masson, Jonathan Wurtele de Yamaska, Louis-Onésime Loranger de Laval, Alexandre-Walther Ogilvie de Montréal-Centre, le conseiller législatif Henry Starnes, l'ancien maire de Montréal Jean-Louis Beaudry, des ingénieurs, des banquiers anglophones et des journalistes.

Après l'inauguration, les invités de marque visitent le presbytère où "*madame curé*" sert un vin de gadelle au Premier ministre et à sa suite. Au banquet, l'enthousiasme délirant du curé lui fait prononcer deux discours, l'un avant la soupe, l'autre après le gâteau. On a décoré la grande salle du nouveau moulin de Godefroy Laviolette, où les agapes dureront tout l'après-midi. Et pas moins de seize discours se succéderont. Saint-Jérôme entre dans l'âge du rail.

Le service régulier débute le lundi 16 octobre 1876, sous la direction de l'entrepreneur M. Duncan A. MacDonald. Un train mixte (voyageurs et marchandises) quitte quotidiennement la gare d'Hochelaga à 17 h 30 et arrive à Saint-Jérôme 90 minutes plus tard. Le train repart le lendemain à six heures à destination de Montréal.

Les retombées de l'arrivée du chemin de fer sur le développement de la région des Laurentides sont considérables, d'abord il donne un nouveau souffle à la colonisation des Hautes-Laurentides et permet la

rentabilisation de l'énergie hydraulique qu'on y exploite, favorisant du même coup l'expansion de l'industrie du bois et donne un sérieux coup de main au tourisme.

Le curé Labelle se consacra non seulement à la colonisation agricole mais aussi à l'industrialisation, à l'ouverture de nouveaux marchés pour le commerce, à l'exploitation forestière, minière et hydraulique. Il fut l'un des acteurs les plus actifs de la politique des chemins de fer pour le développement économique du Nord. Car au XIX^{ème} siècle, le chemin de fer est reconnu comme un facteur de progrès et de développement. Il brise l'isolement du défricheur, réduit les distances et facilite l'échange commercial. Le curé Labelle est conscient du dynamisme économique que représente le train.

La gare

À l'inauguration officielle du chemin de fer à Saint-Jérôme, un emplacement est déjà réservé pour la construction éventuelle d'une future gare, cependant c'est dans un bâtiment loué à un citoyen que sont reçus les voyageurs durant quelques années. La première construction à être érigée sur cet emplacement est rudimentaire, servant surtout à l'entreposage des marchandises, mais assez tôt de nouveaux bâtiments sont ajoutés et peuvent être considérés temporairement comme une véritable gare. On s'en accomoda malgré bien des déficiences pendant une vingtaine d'années. Le service de télégraphie est disponible seulement durant le jour.

En 1897, on bâtit une nouvelle gare de style "cottage orné" à deux étages, plus vaste et aux assises solides : c'est un "*bâti rectangulaire à oriel orné de lucarnes à l'étage, à toit en croupes aux rebords larges avec avant-toit du côté de la voie, supportés par des consoles*".

L'environnement de la gare est constitué d'abord de sa voie principale reliée à une voie d'évitement pouvant recevoir vingt-sept wagons, quelques autres voies secondaires complètent ce tissu routier. Une cour de triage importante abrite une réserve de charbon pour les locomotives, un château d'eau, et un Y (*Wye*). Plusieurs compagnies ceinturent la propriété du Canadien Pacifique dont entr'autres : les compagnies J. B. Rolland, Sainte-Agathe Lumber, Esso Impérial et Champlain, etc.

Vers les années 1953-1954, J. R. Palardie est chef de gare.



Coût des matériaux

Chemin de fer "Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental"

Coût des travaux, matériaux et accessoires le 4 juin 1880.

Extrait du rapport P. Alex. Paterson
Ingénieur en chef en 1880
La compagnie de chemin de fer Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental
Extrait reproduit textuellement

Description	Mesure ou quantité	Prix \$
Achat de terrain	Acres	... ..
Déblaiement	Acres	20, 00
Essortement	Acres	80, 00
Clôture	Perches	, 80
Excavation dans la terre	Verge carrée	, 20
Excavation dans le roc	Verge carrée	1, 00
Travaux en pierres perdues	Verge carrée	
Travaux dans les crèches	Verge carrée	
Fer forgé pour caissons, etc.	Livre	, 04
Béton	Verge carrée	4, 00
Maçonnerie de première classe en ciment	Verge carrée	10, 50
Maçonnerie de première classe en chaux	Verge carrée	10, 00
Maçonnerie de deuxième classe en ciment	Verge carrée	8, 00
Maçonnerie de deuxième classe en chaux	Verge carrée	7, 50

Maçonnerie en pierres sèches et maçonnerie pour ponceaux	Verge carrée	6, 00
Pavage	Verge carrée	4, 00
Rails d'acier	Tonne	35, 00
Rails de fer	Tonne	30, 00
Carvelle	Tonne	50, 00
Éclisses	Tonne	40, 00
Traverses	Unité	00, 25
Pose de la voie	Mille	150, 00
Ballast	Verge carrée	00, 20
Ligne télégraphique	Mille	75, 00
Pont en bois, 30 pieds et en dessous	Pied linéaire	10, 00
Pont en treillis de cent pieds d'ouverture	Pied linéaire	... ..
Pont en fer de 50 pieds et en dessous	Pied linéaire	30, 00
Pont en fer de 100 pieds et en dessous	Pied linéaire	43, 00
Pont en fer de 150 pieds et en dessous	Pied linéaire	61, 00
Pont en fer de 200 pieds et en dessous	Pied linéaire	71, 00
Pavage à niveau, bois et madriers,	Mille pieds	10, 00
Indicateur	Unité	8, 00
Passage de ferme	Unité	18, 00
Garde-bestiaux bois et madriers	Mille pieds	12, 00
Pilotis	Pied linéaire	00, 25
Table tournante	Unité	1400, 00

Château d'eau	Unité	1300, 00
Station	Unité	3000, 00
Locomotive	Unité	8000, 00
Char 1 ^{ère} classe	Unité	4000, 00
Char 2 ^e classe	Unité	2000, 00
Char pour le fret et les malles	Unité	2000, 00
Char fermé	Unité	550, 00
Char plate-forme	Unité	400, 00
Charrue à neige	Unité	1600, 00
Wagonnet	Unité	80, 00
Clôture pour la neige	Perche	1, 00
Rails de croisement en acier	Perche	30,00
Levier d'aiguillage	Perche	45,00



Station Saint-Jérôme



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Shawbridge-Prévost



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Saint-Sauveur-Piedmont (1^{re} gare)



Coll :Musée McCord

Station Piedmont (2e gare)



Coll :Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Chapitre 4

...vers Sainte-Agathe-des-Monts

Le projet se poursuit

Le curé Labelle ne se satisfait pas d'avoir amené le chemin de fer jusqu'à Saint-Jérôme. Il dépense des trésors d'énergie pour obtenir son prolongement jusqu'à Maniwaki, afin de souder l'une à l'autre les vallées de la Gatineau et de la Lièvre. À court terme, il vise comme première étape, Sainte-Agathe-des-Monts. Ce projet une fois réalisé, il ne doute pas des progrès fulgurants que fera son mouvement de colonisation.

Le curé Labelle a beau discourir, harceler les ministres, rien n'y fait le projet reste bloqué. L'entrepreneur Beemer rencontre des difficultés dans sa quête de capitaux. Le Crédit financier que préside Adolphe Chapleau, complète le financement d'un tronçon déjà prévu, et les travaux avancent lentement. En 1887, le premier ministre Honoré Mercier, nouvellement élu, donne son aval au prolongement au-delà de Saint-Jérôme jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts.

Toujours dirigé par l'entrepreneur Beemer, la construction de la voie continue. D'abord en 1887, M. Mullarky, son représentant et

responsable d'obtenir les droits de passage, s'entend assez facilement avec les propriétaires depuis Sainte-Agathe jusqu'aux limites de Saint-Jérôme.

Voici les besoins de M. Beemer en matériaux de construction relatés dans un journal de l'époque.

Un journal de l'époque
Année 1887
Le chemin de Saint-Jérôme

« M. Beemer a acheté, dit la Compagnie, 8,000 tonnes de lisses d'acier dont 4,000 destinées au chemin du Nord, et qui devront être livrées et posées durant l'année 1887. Ces lisses suffiront pour un parcours de 45 milles à partir de Saint-Jérôme. M. Beemer est prêt aussi, à conclure des contrats pour l'achat de 10,000 traverses de chemin de fer "ties", qui devront être livrées à différents endroits qu'indiquera M. Harris, son ingénieur, actuellement à Saint-Jérôme, de même que pour une quantité très considérable de bois de charpente pour pilotis, ponceaux, poteaux et poteaux de clôture, etc. »

L'ingénieur Garden arrive à Saint-Jérôme au printemps 1887, il établit son bureau dans l'immeuble de l'imprimerie du Nord. Des quantités énormes de bois sont achetées en vue de la construction des traverses, et des appels d'offres sont lancés aux fournisseurs.

Au printemps 1888, aussitôt que les conditions atmosphériques le permettent, les travaux de la ligne de chemin de fer reprennent. Vingt cinq wagons chargés de rails d'acier arrivent en gare de Saint-Jérôme. On en attend encore soixante-quinze.

C'est un lent départ pour la construction de ce nouveau tracé, mais enfin, à l'été 1891, tout s'accélère et durant les mois qui suivent des centaines d'ouvriers sont à l'œuvre. À noter, que c'est aussi durant ce

mois de janvier 1891, que le grand artisan de ce fabuleux projet de chemin de fer du Nord quitte le monde d'ici-bas, le curé Antoine Labelle décédé, n'aura pas eu la chance de célébrer avec les habitants l'inauguration de ce nouveau tronçon.

Le chemin de fer des Laurentides sert d'abord au ravitaillement des premiers colons et aussi au transport du bois vers Montréal. Il permet l'établissement de lieux de villégiature et de clubs de chasse et pêche. L'engouement pour les sports d'hiver prend son essor vers 1925. Les premiers "*trains des neiges*" amènent de nombreux skieurs dans les Pays-d'En-Haut. Puisque la route n'est accessible l'hiver qu'à partir de 1937, une infrastructure d'accueil est alors mise en place, grâce au tourisme d'hiver et les deux industries, touristique et ferroviaire se développent parallèlement.



Entre Saint-Jérôme et...Sainte-Agathe

Avant d'arriver à Sainte-Agathe-des-Monts, les ouvriers auront semé sur ce nouveau tronçon quelques autres arrêts ou nouvelles stations ayant leur propre spécificité :

Station Paquin

Arrêt situé à 4.8 milles de Saint-Jérôme, sa voie d'évitement peut recevoir 21 wagons.



Station Shawbridge-Prévost

Les premiers rails du chemin de fer pointent à l'horizon de Shawbridge vers 1890. La gare de style "néo-gothique-chalet suisse" est construite en 1893 par la compagnie Montreal & Western Railway, elle est agrandie après 1914 et quelque peu modifiée durant les années subséquentes. Le service de télégraphie est assuré de jour seulement.

Cette petite gare qui orne le paysage de Shawbridge, est utilisée pour des arrêts sur drapeau (flying-stop), c'est-à-dire que le convoi s'arrête seulement si un passager agite le drapeau rouge. Une "*cabane de section*" est située tout près de la gare, une longue voie d'évitement qui peut accueillir 34 wagons est reliée à la voie principale et vient compléter les aménagements ferroviaires. Léo Charron est chef de gare de 1952 à 1960.

En 1920, diverses installations de skis se développent, Shawbridge est le point de départ vers 1930 de la piste "*Maple Leaf*", piste de ski

de fond établie par Herman Smith Johannsen (Jack Rabbit), elle relie les gares de Shawbridge-Prévost à Mont-Tremblant.

À noter :

En 1973, on a réuni les municipalités de Lesage, Prévost et Shawbridge pour en faire une seule municipalité, du nom de Shawbridge, en 1977, cette appellation commune a été modifiée pour Prévost.

Prévost, rappelle la famille Prévost, tout particulièrement : Wilfrid, Jean-Berchmans et Jules-Édouard, membre de cette éminente famille des Basses-Laurentides. Shawbridge rappelle le souvenir de William Shaw qui construisit un pont sur la rivière du Nord.



Station Saint Sauveur-Piedmont

C'est le 1^{er} septembre 1890, que le premier train à destination de Sainte-Agathe s'arrête à Piedmont. Les habitants de Saint-Sauveur n'auront plus à se rendre à Saint-Jérôme pour aller à Montréal. Originellement la gare porte le nom de Saint-Sauveur. En 1923, lorsque Piedmont se détache de Saint-Sauveur, le nom est modifié pour celui de gare de Piedmont. Elle est détruite par le feu en 1935 et est reconstruite dans le style "néo-gothique".

Outre la gare et sa voie principale, une voie d'évitement pouvant recevoir dix-sept wagons ainsi qu'une "*cabane de section*" viennent compléter les infrastructures. La gare est démolie vers 1982.

Durant plusieurs années, Piedmont et Saint-Sauveur sont les lieux privilégiés des skieurs. Les "*trains des neiges*" sont remplis de jeunes

gens, où dans les wagons on place les bancs dos à dos, et entre les deux on y plante les skis.



Station Sainte Adèle-Mont-Rolland

En 1891, le train arrive à la gare Sainte-Adèle située dans la municipalité de la paroisse de Sainte-Adèle. En 1918, cette paroisse est séparée en deux entités et la nouvelle paroisse porte le nom de municipalité de la paroisse de Saint-Joseph-de-Mont-Rolland et par conséquent la gare devient gare de Mont-Rolland. En 1967, cette paroisse devient municipalité de Mont-Rolland.

Mont-Rolland rappelle le souvenir de Jean-Baptiste Rolland, fondateur de la compagnie de papier J. B. Rolland.

Outre la gare et sa voie principale, une voie d'évitement (siding) d'une capacité de vingt-trois wagons de quarante pieds, deux voies secondaires, un château d'eau et une petite cour de triage, complètent les infrastructures du Canadien Pacifique. Le service de télégraphie est accessible le jour seulement.

Vers 1906, Rosaire Courchesne est chef de gare et il le sera durant plusieurs années, il habite à l'étage supérieur de la gare où il élève ses huit enfants, tous nés à la gare.



Station Sainte Marguerite

Entre Sainte-Adèle et Sainte-Marguerite, les ingénieurs rencontrent un problème de taille. La vallée de la rivière du Nord, que doit suivre le tracé du chemin de fer original, a une dénivellation trop importante pour permettre la circulation des trains. Les locomotives ne peuvent, à cette époque, monter une pente de plus de cinq degrés. On doit donc construire une longue boucle entre les montagnes, que l'on nommera « *le fer à cheval* ». C'est en haut de cette côte qu'est construite la gare de Sainte-Marguerite vers 1891. En 1928, ce bâtiment est remplacé par un plus vaste.

La gare, la voie principale, une voie d'évitement d'une capacité de vingt wagons ainsi qu'une "*cabane de section*" viennent compléter le paysage.

La gare est démolie vers 1983

Le territoire devenu Sainte-Marguerite est acquis par Édouard Masson, homme d'affaires et politicien, qui en 1864, acquiert 10,000 acres de terre, où il construit un manoir en 1865. Ce territoire devient plus tard Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson.



Station Val Morin

Un premier train arrive à Sainte-Adèle vers 1891, et la gare est construite par le Canadien Pacifique dans le style "cottage orné". Cet arrêt est situé à vingt-quatre milles de Saint-Jérôme.

Outre la gare et la voie principale, une voie d'évitement pour dix-neuf wagons, une petite cour de triage ainsi qu'une "*cabane de section*" complètent les infrastructures du Canadien Pacifique. La gare est démolie vers 1982

Séparé du Village de Sainte-Adèle en 1922, ce nouveau territoire est constitué en village et prend le nom de Val morin. Le nom de Morin évoque le souvenir d'Augustin Norbert Morin homme de lettres, avocat député à la Chambre d'assemblée du Bas-Canada (1830-1840). Il est un des premiers résidents de ce territoire.



Bélisle's Mill Station Station Val David

Le 3 juillet 1892, un premier convoi transportant les dignitaires qui se rendent à l'inauguration de la gare de Sainte-Agathe, s'arrête quelques minutes à Canton Morin, à la gare "Bélisle's Mills Station" vers onze heures de l'avant-midi, et poursuit son trajet vers Sainte-Agathe-des-Monts.

Bélisle, rappelle Joseph Bélisle, propriétaire de moulin à scie et à farine construit sur la rivière du Nord. Ce village situé à 26.3 milles de Saint-Jérôme fait partie de la paroisse de Sainte-Agathe-des-Monts. En 1917, il fait partie d'une nouvelle paroisse qui porte le nom de de Saint-Jean-Baptiste-de-Bélisle's Mill. En février 1923, le nom de ce village est modifié et devient Val-David ce changement est officialisé en 1944.

Le Canadien Pacifique a choisi d'ériger cette station du style "chalet suisse". Le bâtiment fait deux étages, ce qui permet au chef de gare

Station Sainte-Marguerite



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Val Morin



Coll : Musée McCord

Station Bélisle Mill (1^{er} toponyme)



Coll :Musée McCord

Station Val David (2^e toponyme)



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

d'y loger avec sa famille. M. Léon Préfontaine est le premier chef de gare, suivi par M. Arthur Frénette entre 1915-1941.

En 1921, l'agrandissement de la gare est nécessaire, on y ajoute une remise pour une "draisine", appelée aussi, le pompeur ou put-put, elle est utilisée pour l'entretien et la surveillance de la voie ferrée, en 1950, des réparations importantes sont effectuées sur le bâtiment. La voie principale est reliée à une voie d'évitement qui peut accueillir vingt et un wagons et une "*cabane de section*" complète les installations ferroviaires.

En 1955, c'est la disparition des fameux "trains des neiges". Ce service de fin de semaine sera repris par Via Rail Canada en 1977 et abandonné trois ans plus tard.

À l'annonce de la compagnie de chemin de fer de démanteler la voie ferrée de Saint-Jérôme-Mont-Laurier, la gare de Val-David est démolie en 1985 et constitue une perte importante pour le patrimoine. En 1997 deux ans après l'ouverture du "parc linéaire" un nouveau bâtiment voit le jour dans l'environnement de l'ancienne gare, en respectant le mieux possible l'architecture de celle-ci.



Station Préfontaine

Cette petite gare est utilisée pour les arrêts sur drapeau (flying stop). À une époque elle est surtout utilisée par une petite colonie Juive qui vit sur le territoire environnant. On surnomme affectueusement la station "*la Jérusalem*".



Station Sainte-Agathe

Inauguration

Cette inauguration a lieu le 9 juillet 1891 dans la joie la plus totale. Voici ce qu'écrivit Edmond Grignon dans "*En guettant les ours*", « (...) *j'entendis pour la première fois le hennissement sonore du cheval de fer, traversant la montagne du Sauvage, cette barrière reportée infranchissable pour venir s'arrêter, tout haletant, au pied de ma nouvelle patrie. Quelle Joie! On aurait dit qu'au son de la trompette d'un nouveau Josué, les murs de Jéricho venaient de tomber et que, par la brèche laissée grande ouverte, entrain, enfin, triomphant et glorieux, le Bonheur et la Prospérité, promis par le prophète, "le roi du Nord".* »

Plusieurs colons de partout dans les Laurentides sont venus fêter avec ceux de Sainte-Agathe-des-Monts. Le maire Bohémier adressa la bienvenue aux dignitaires. Un important banquet clôtura les festivités.

La gare est de style "Queen Anne", construite en 1892, possède deux salles d'attente, une pour les femmes, une pour les hommes

Située à 30.5 milles de Saint-Jérôme cette propriété du Canadien Pacifique couvre une grande superficie de terrain. À proximité de la gare, on aperçoit d'abord la voie principale à laquelle viennent se souder une voie d'évitement principale et cinq à six voies secondaires qui relient des industries à la voie principale. Ce tissu ferroviaire est complété par un Y (wye). De plus ce site est un important centre d'approvisionnement pour les cheminots, on y trouve une réserve de charbon, un château d'eau et une cour de triage. Un M. Véronneau fut un des chefs de gare.



Chapitre 5

Conducteur de locomotive

.....Paul Courtois

(Conducteur sur le tracé Montréal Mont-Laurier 1918-1965)
Entrevue réalisée par Jean-Yves Bégin
Le Petit Journal, semaine du 13 mars 1966
Texte cité textuellement

Le "Pt'it train du Nord".y'en reste presque plus!. L'autre jour, M. Paul Courtois a interrompu pour un soir, sa retraite d'ancien conducteur de train. Il est remonté, sans uniforme, à bord du convoi sur lequel il a passé 47 ans de sa vie. Comment s'y reconnaître ? Il n'a trouvé que deux wagons modernes, beaucoup de places vides, et la tranquillité un peu solennelle de tous les trains, où les voyageurs attendent la fin du voyage. Mais tout à coup, des mains ont surgi. Quelque chose s'est remis à pétiller. 'Hé Paul' 'M. Courtois!'

Des skieurs grisonnants lui tapent sur l'épaule. On se bouscule, on se l'arrache. On le fait passer dans le compartiment à bagages, où un vieil employé de la compagnie de chemin de Fer de Colonisation du Nord, enregistre consciencieusement **DEUX** paires de skis. '*R'gardez! Y'a presque pu rien! Ces années là, y r'viendront pas!*'

Intarissable

M. Courtois a retrouvé sa famille! Tout lui rappelle quelque chose!
« '*Tenez ici, y'avait des skis d'empilés jusqu'au plafond! Y fallait les*'

séparer pour qu'y z'arrivent à la bonne place! Et puis les courroies s'défaisaient. On appelait cela not'bois d'corde!' ». Il passe à la chambre des contrôles de l'autorail où un ingénieur, assis, chatouille paresseusement un levier du bout des doigts, tandis qu'à travers le pare-brise on voit filer la voie ferrée sous les roues.

« Salut Réal, toujours à ton poste !! »

« C'est plus comme au temps où je pelletais de quinze à vingt tonnes de charbon entre Sainte-Thérèse et Mont-Laurier! J'étais plus en forme dans le temps! »

« Le P 'tit train du Nord, c'est presque plus rien. Le "C N" il a cédé la place à la nouvelle autoroute des Laurentides, qui emprunte son ancien parcours "panoramique". Reste le "C P", avec six petits convois par semaine ». En ce vendredi soir, il y a des échantillons, épars, de l'époque glorieuse; quelques skieurs, des grisonnants, des plus jeunes, et même quelques jeunes qui osent chanter à tue-tête. Deux ou trois couples d'amoureux. Une jeune fille emmitouflée dans un manteau de chat sauvage.

15 trains !

« Dans mon temps, recommence M. Courtois, j'ai vu jusqu'à 25,000 skieurs entre le jeudi et le dimanche!. Des trains jusqu'à 1,100 personnes dessus. On collectait tout le temps. Le dimanche, les trains se préparaient. On les nettoyait et ils faisaient le plein, à Sainte-Agathe. Vers trois heures, le premier allait se poster à Shawbridge, deux autres s'arrêtaient à Piedmont, et ainsi de suite.

« J'ai vu jusqu'à quinze trains de 12 wagons en un dimanche soir! Le "dispatcheur" donnait son signal et ça partait, à dix minutes d'intervalles. C'était les spéciaux. On criait : "Parc Avenue next!". Dans

les côtes on semait des fusées rouges qui brûlaient dix minutes, pour avertir les trains suivants. On avait du système. Pas un accident en 47 ans! C'est beau, hein Nous autres, on comptait pas les heures! On se s'rait fait couper un bras pour la Compagnie ».

Vous aviez d'la misère avec les billets?

« Non j'ai pas de mauvais souvenirs avec ça. Les gars étaient....Des fois, ils voulaient blaguer. Y disait; « J'ai perdu mon billet, qu'est-cé qu'tu vas faire? » Et moi : « Eh ben mon gars. J'vas être obligé d'prier pour toi! » Alors il disait : « Toi Thinel t'es à la mode. V'la mon billet! » Vous comprenez il fallait être diplomate avec ces gens-là! On n'arrivait pas comme ça, et pis...non, ça marchait pas comme ça! Moi la seule chose que j'endurais pas, c'était les blasphémages. Y avait du clergé, à bord! J'disais : « Toi si tu veux te rendre...! »

C'était tous des skieurs?

« Presque! des fanatiques du ski. C'était comme une rage. Il fallait que tout le monde ait son équipement. En c'temps-là, on était pas exigeant. On achetait des skis pour 5 piastres. On cousait des élastiques sous les pantalons, et on y mettait son chandail ordinaire. Y faisait du cross-country, surtout. On en faisait à Sainte-Marguerite et à Val-Morin, pour les reprendre à Piedmont ou à Sawbridge. C'était pas des pâtes molles avec la face longue comme ça! Ça venait au train en skis. On les voyait arriver comme une nuée d'amaringuins par dessus les buttes de piedmont. Y venaient se réchauffer, et emmenez-en, du café, des sandwiches, des liqueurs! Y avait beaucoup d'Anglais de Westmount, des étudiants de McGill surtout. Je me souviens du train « Early Bird », qui partait aux p'tites heures le dimanche matin ! Y'était plein! »

Y avait du chahut?

« On pouvait pas empêcher cela! C'était un vrai carnaval! Y en a qui sortaient leur violon, ou ben leur accordéon. Çà dansait en file indienne, d'un wagon à l'autre. Souvent les amoureux éteignaient les lampes à gaz, on les rallumait, y les éteignaient encore, on les rallumait...mais on ne se choquait pas, tant qu'était pas indécent. Fallait ben les séparer, des fois, pour avoir les billets! Y' avait souvent d'la bière en masse sur le train. Çà circulait on pouvait pas empêcher çà. Mais quand ils faisaient des banderoles avec du papier de toilette, fallait leur dire que c'était criminel, que le feu pouvait prendre. Ouf! »

La grosse tempête !

Y avait eu des contretemps?

« Oh de temps à autre, le gaz manquait dans les lampes, et les amoureux étaient contents! Mais voulez-vous parler des tempêtes? On a été bloqué une seule fois. La charrue avait déraillé près de Saint-Martin Jonction et une quinzaine de trains étaient bloqués entre Sainte-Thérèse et Sainte-Agathe. Les gars et les filles avaient envahi les villages pour aller s'amuser. On avait passé la nuit sur le train. Durant la nuit, des ouvriers ont coupé l'arrière de la locomotive à charrue, qui bloquait la voie ferrée, avec des torches à acétylène. Les trains sont rentrés vers 7 h. ou 8 h. le lundi matin. Une vraie rage »

Quelles ont été vos plus belles années?

Le "P'tit train du Nord", Ç' a commencé vers 1933, après la Dépression, pour s'éteindre tranquillement à partir des années 50. Dans c'temps-là, y avait pas de chars, pas de gaz, pas de pneus, les routes étaient mauvaises, les autobus, fallait pas en parler! Tout

s’faisait par train. C’est surtout entre 40 et 45 que ça marché. C’était tellement populaire que les soirs de lune, la Compagnie organisait des parties de ski la nuit! On lâchait les gars et les filles dans les montagnes à Shawbridge, et on venait les reprendre à 11 h. Dans c’temps-là, le monde n’était pas orgueilleux. Et puis les trains spéciaux ont commencé à arriver des Etats-Unis, direct au Mont-Tremblant. Des Pullman, de New-York et de Boston, pleins d’Américains. Les modes de ski ont fait leur chemin! ».

M. Courtois est intarissable, à chaque main qu’il serre, c’est un nouveau flot de souvenirs. *« Te souviens-tu des retraités, qui n’avaient pas parlé pendant trois jours quand y embarquaient sur le train? – Et des communautés? Le clergé, nous autres, on respectait ça! Et pis, le curé l’vicaire faisaient du ski comme les autres. Y avait rien que les sœurs qui faisaient pas de ski...mais elles étaient gentilles...elles nous donnaient des tartes! Maintenant c’est plus pareil. Mais des fois, encore, c’est gai sur le train. Y a une bande de jeunes de Val-David qui nous font bien rire. Vous auriez dû voir les foules qui nous attendaient aux gares. Et les filées de carrioles. On s’habillait avec les fourrures, on aimait ça. Y pis, y faisait froid. On n’a plus les hivers qu’on avait, c’est certain. Dans le temps, ça arrivait souvent qu’on voyait même pas les piquets de clôture! »*

Vous avez fait du ski, M. Courtois?

« Moi! J’avais pas l’temps! ».





Chapitre 6

Sainte-Agathe-des-Monts ...vers Labelle

Station Ivry

Situé à 34.2 milles de Saint-Jérôme, c'est un arrêt sur drapeau. Une voie d'évitement pouvant recevoir vingt-deux wagons est reliée à la voie principale.

En 1852 c'est l'arrivée des premiers habitants. En 1862 ce territoire devient la municipalité de la paroisse de Sainte-Agathe dont Ivry fait partie. En 1891 c'est l'acquisition de la ferme de Benjamin de Montigny (Manitou) par la comtesse Ogier d'Ivry de France. En 1912 ce territoire connu sous le nom de "Lac Manitou" devient la municipalité de Ivry-sur-le-Lac.



Station Degrobois

Cette petite station est utilisée pour les arrêts sur drapeau.



Station Nantel

Connu dans les années 1920 sous le nom de Allard's Mill, cet arrêt situé à 38.3 milles de Saint-Jérôme est utilisé pour les arrêts sur drapeau. Une voie d'évitement pouvant recevoir vingt-deux wagons est reliée à la voie principale et complète le paysage.



Station Summit

Connue dans les années 1920 sous le nom de Labarge Mill, cette station est utilisée pour les arrêts sur drapeau. Une voie d'évitement d'une longueur de vingt wagons et trois voies secondaires sont reliées à la voie principale et un Y (wye) terminent le tissu ferroviaire et un château d'eau complète le paysage. Summit étant situé sur un parcours ascendant, n'est pas tellement apprécié par les chauffeurs et ingénieurs des convois. Il n'est pas rare qu'ils doivent "*doubler un convoi*" c'est-à-dire, laisser une partie du convoi sur une voie d'évitement à Summit et retourner à Labelle chercher le reste du convoi. Son toponyme rappelle que cette partie de la voie du chemin de fer est ascendante et qualifiée de sommet qui devient en anglais "Summit".



Station Saint Faustin-Lac Carré

Les habitants de Saint-Faustin avaient été témoins des innombrables démarches du Curé Labelle, auprès des directeurs de la compagnie ferroviaire Montreal & Occidental, afin de les presser de continuer leur voie ferrée de Saint-Jérôme à Labelle. Ces démarches

n'ont pas été vaines, puisque la construction de ce chemin de fer à l'été 1892 marquait une ère de prospérité pour leur paroisse.

À l'automne 1892, ces mêmes colons sont les témoins auditifs des sons caractéristiques d'une locomotive, ce géant noir et sa cloche, ...laissant sur son trajet cette longue traînée de fumée noire. La gare de "style gothique" est construite l'année suivante. Les premiers voyageurs se contentent d'un train "mixte" faisant la navette entre Mont-Tremblant et Montréal. À l'époque, il n'y a pas de chef de gare. C'est un agent de la compagnie Montreal & Occidental qui, à l'arrivée du train, dépose les marchandises dans les hangars et est aussi responsable de la distribution. La gare est agrandie en 1911 et le chef de gare loge à l'étage supérieur. Le service de télégraphie est assuré durant le jour.

Une voie d'évitement d'une longueur de vingt wagons de quarante pieds est reliée à la voie principale. Deux voies secondaires, une petite cour de triage et une prise d'eau permettant aux cheminots d'approvisionner les locomotives viennent compléter la propriété du Canadien Pacifique.

À l'arrivée du train en 1892, la station prend le nom de la paroisse située dans la municipalité de canton Wolfe, c'est-à-dire Saint-Faustin. En 1922, le territoire situé à proximité du lac Carré se sépare du canton et prend le nom de Saint-Faustin Station. En 1944, ce nom est changé pour municipalité du village de Lac-Carré, tandis que celui de la municipalité de canton Wolfe prend le nom de municipalité de Saint-Faustin.

Anecdote

Le journal "Le Pionnier" le 30 juillet 1907

« Le train de Montréal de samedi soir le 29 juillet, arrive au terminus à Nominique avec un retard de trois heures. Le chauffeur de la locomotive serait tombé en bas de son engin, un peu en delà de Saint-Faustin. S'apercevant un peu plus loin que le foyer perdait de son intensité, l'ingénieur constata l'absence du chauffeur qui heureusement s'en tira avec une simple luxation de l'épaule. »



Station Morrison

Un arrêt sur drapeau (flying stop). Une petite cabane chauffée l'hiver sert d'abri aux voyageurs en attente de l'arrivée du train qu'ils arrêtent en agitant le drapeau rouge. Une voie d'évitement d'une capacité de vingt-cinq wagons est reliée à la voie principale. Ce bâtiment est possiblement déménagée vers 1984.



Station Saint Jovite

En décembre 1892, tandis que l'on termine la construction de la gare, le sifflement d'une première locomotive se fait entendre le long du ruisseau Noir. Le train du Montreal, Ottawa & Occidental est arrivé! Un vent d'optimisme souffle sur la population. Le 26 octobre 1893, une foule considérable se rassemble sur le quai de la gare de Saint-Jovite pour assister à l'inauguration officielle du chemin de fer, à laquelle ont été conviés plusieurs personnalités de marque, dont les députés Chapleau et Nantel, Israël Tarte, M. Beemer directeur du Montreal &

Occidental et M. Garden, l'ingénieur en chef. Il manquait hélas feu le Curé Antoine Labelle.

Outre la gare et sa voie principale, une longue voie d'évitement d'une capacité de vingt-cinq wagons est reliée à celle-ci, une petite cour de triage ainsi qu'une "*cabane de section*" viennent compléter la propriété du Canadien Pacifique.

La gare constitue un lieu de rencontre pour les commerçants et la population du coin. Le service de télégraphie est accessible durant le jour.

En 1988, la gare est déménagée au centre du village et est transformée en restaurant.



Station Lac Mercier-Mont-Tremblant

En 1894, un sifflement de locomotive résonne le long du lac Mercier, et le passage de ce mastodonte fait frissonner les eaux du lac. Cependant ce n'est qu'à l'automne 1904 que le Canadien Pacifique érige une première gare. Pour répondre à l'affluence toujours grandissante, surtout des chasseurs et pêcheurs, quelques années plus tard une deuxième gare de style "*gare mobile*" et plus fonctionnelle remplace la précédente. En 1928, un hangar latéral est ajouté à la gare.

Une petite cour de triage et une voie d'évitement pouvant recevoir seize wagons est reliée à la voie principale. Le service de télégraphe est accessible le jour.

En 1981 lorsque le transport des passagers cesse, la gare est un peu abandonnée. À l'automne 1997, la municipalité de Mont-tremblant entreprend des travaux de rénovation afin de lui donner l'architecture des années 1920 tout en changeant son orientation originale. La façade devient l'arrière et vice-versa.



Station La Conception

En 1893, deux ans après le décès du curé Labelle, la venue du chemin de fer à La Conception donne un nouvel essor à la vie active déjà existante.

Dès l'arrivée du train au début de 1894, c'est comme un nouveau départ, voilà que les moulins à scie Quinn et Allard sont installés, et bien sûr, pour nourrir et loger les travailleurs et voyageurs des hôtels naissent, et bientôt; épicerie, cordonnerie, et autres commerces se dressent dans le paysage.

En 1903, des escarbilles, sorties de la cheminée d'une locomotive, tombent sur les toitures et provoquent un incendie que le vent propage. La gare, le moulin à scie, et plusieurs commerces et habitations sont la proie des flammes. En dépit de la conflagration, la gare et plusieurs commerces sont reconstruits. Cet arrêt est devenu un arrêt sur drapeau. Une voie d'évitement d'une capacité de dix-neuf wagons ainsi qu'une autre de moindre importance viennent rejoindre la voie principale. Lucien Lefebvre fut gardien à la station, il est remplacé en 1930 par Adolphe Gagnon, surveillant et opérateur.

Petits souvenirs

« Le samedi il y avait trois trains. On allait faire nos commissions au Lac Mercier. On revenait sur le train de cinq heures. Il y en avait un à six heures, un autre à sept heures. »

Antoinette Pilon-Saint-Jean, La Conception

« Un petit s'est cassé la jambe, on se rendait à la station avec les chevaux et on prenait le train »

Diana Chaussé-Vaillancourt, La Conception



	Tarif 1907		
	Aller simple	Retour	Distance
Montréal-La Conception	\$ 01,60	\$02,40	94 milles
La Conception-Sainte-Agathe	\$ 00,55	\$00,75	30 milles
La Conception-L'Annonciation	\$ 00,30	\$00,45	21 milles
La Conception-La Macaza	\$ 00,20	\$00,30	13 milles
La Conception-Labelle	\$ 00,10	\$00,15	7 milles

*



Station Sainte-Agathe



Col : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Degrobois



Coll : Société Historique de Mont-Laurier

Station Saint-Faustin



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Saint-Jovite



Coll :Denise Potvin

Station Lac Mercier-Mont Tremblant



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station La Conception



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Chapitre **7**

Chute aux Iroquois Labelle

Ses premiers soupirs, ses premiers pas

Très tôt le curé Labelle veut faire progresser la construction de la voie ferrée jusqu'à Chute aux Iroquois. En septembre 1882, il fait une visite à Chute aux Iroquois où il est assisté d'une pléiade de personnalités dont Guillaume Nantel, avocat, député et rédacteur du journal "*Le Nord*", L. O. Fontaine, directeur de la colonisation, Louis Beaubien, député, Charles De Bellefeuille, avocat, Marsan, directeur de l'école d'agriculture de l'Assomption, etc. Devant une foule nombreuse, le curé Labelle fait un éclatant discours sur l'importance du chemin de fer. J.A. Nantel écrit dans le journal "*Le Nord*", le 7 septembre 1882, qu'à Chute aux Iroquois :

« La question du chemin de fer occupe ici tous les esprits. Il est certain que ce chemin de fer se fera tôt ou tard. Mais quel immense profit pour le pays, si cette entreprise était de suite accomplie »

Dans un autre article paru dans "Le Nord," le 31 janvier 1883, le commerçant Ernest Kapps de la Chute aux Iroquois précise nettement l'apport économique qu'entraînerait le chemin de fer pour le commerce, l'industrie et l'exploitation forestière, il écrit :

« Toutes les richesses forestières que l'on peut et pourra retirer des lots qui ont été vendus, auraient été autant de trafic de plus pour un chemin de fer. À moins qu'une voie ferrée ne vienne sous peu réveiller les échos des collines du Nord, il faut s'attendre à voir tous ces beaux bois francs tombés sous la hache et ensuite être brûlés faute de débouchés pour le commerce et l'industrie. »

Premières démarches, premiers pas...

Déjà en juin 1883, le conseil municipal de Canton Joly est interpellé par la compagnie de chemin de fer Montreal Ottawa & Occidental. La compagnie demande qu'un bonus lui soit octroyé pour lui venir en aide pour la construction du dit chemin de fer. Il est alors résolu :

« que la municipalité de Canton Joly souscrive un montant de 5,000 dollars, payable en 25 ans, et ce à la condition que le premier paiement ne soit versé, que lorsque la locomotive roulera sur la voie ferrée jusqu'à la Nativité (Village Chute aux Iroquois) et que la gare soit construite dans les limites du dit village. »

Quatre années passent, et le 24 novembre 1887, le journal "Le Nord" de Saint-Jérôme nous apprend « que M. G. H. Garden, ingénieur en chef de la compagnie de chemin de fer Montreal Ottawa

& Occidental, pousse activement ses travaux de localisation qu'il terminera dans le cours de l'hiver jusqu'à la Chute aux Iroquois, ce qui sera terminé au mois de mars suivant ».

En 1888, le gouvernement Ross vote des octrois pour la construction de la voie ferrée jusqu'à Chute aux Iroquois. Il s'agit de subside de 5,000\$ et de 5,000 acres de terres par mille.

Plus de trois années plus tard, en novembre 1892, le même journal signale : *« que les travaux de terrassement du Montreal Ottawa & Occidental sont maintenant terminés jusqu'à la rivière Noire, c'est-à-dire à 52 milles en arrière de Saint-Jérôme. Les lisses sont posées jusqu'au 45^e mille et le chemin est tracé jusqu'à la Chute aux Iroquois ».*

Le 4 septembre 1893, une demande est transmise au conseil municipal du Canton Joly par M. G. H. Garden, ingénieur en chef de la compagnie de chemin de fer, relative à la déviation de certains chemins qui longeront la voie du chemin de fer.



Un dragon noir apparaît...

Station Labelle

Vers le 20 septembre 1893, un premier petit convoi d'essai; une première locomotive se pointe à Chute aux Iroquois. La compagnie du chemin du fer n'y va pas de mains mortes. Deux chars de fleurs, dont un pour le magasin de M.P. Simard, et l'autre pour le magasin de Paul-Émile Forget, accompagnent la locomotive. Le 26 octobre suivant est la date choisie par la compagnie Canadien Pacifique pour l'inauguration officielle.

Inauguration du chemin de fer Montreal & Occidental à Chute aux Iroquois

À Chute aux Iroquois, c'est avec une joie immense que tous les citoyens sont massés tout près de la voie. Pour cette occasion, un train spécial venant de Montréal est arrivé ici vers neuf heures ce matin. Plusieurs citoyens distingués sont déjà à bord du train qui arrive.

Le 3 novembre 1893, le journal *"Le Nord de Saint-Jérôme"* fait le récit des événements de ce grand moment de joie pour les colons de Chute aux Iroquois.

Voici textuellement ce qu'écrit le journaliste :

« Une grande fête pour les colons.

« L'inauguration du chemin du fer Montreal et Occidental jusqu'à la Chute aux Iroquois, a été, ainsi que le "Nord" l'avait annoncé, l'objet d'une grande et solennelle démonstration dans les cantons les plus

reculés du Nord, et que cette voie ferrée met en communication facile avec Montréal.

Dans les montagnes

« Rien de plus pittoresque que la contrée traversée par cette voie ferrée, de Saint-Jérôme à Chute aux Iroquois. À Saint-Jovite, la foule réunie à la gare était très considérable. Une jeune fille, Mell. Lacasse présenta à l'honorable M. Chapleau un joli bouquet de fleurs. M. l'abbé Racicot avait été délégué par sa Grandeur l'archevêque de Montréal, pour bénir la nouvelle voie ferrée.

À la Chute

« À la Chute aux Iroquois, M. Blanchard maire de la paroisse, présenta une adresse au lieutenant-gouverneur et une autre aux honorables au nom du canton Joly.

« En réponse, l'honorable M. Chapleau dit qu'autrefois le trajet entre Montréal et Sainte-Agathe durait trois jours, encore était-il excessivement pénible. Aujourd'hui tout est changé, un train parti de Montréal à sept heures est rendu à midi et demi à la Chute, située plusieurs lieues plus loin que Sainte-Agathe. C'est l'œuvre du progrès, due aux efforts réunis de la religion et du patriotisme.

« L'hon. M. Nantel fit ensuite l'éloge de M. Beemer, l'entrepreneur intelligent qui a veillé à la construction de cette ligne, et conseilla aux cultivateurs de profiter des avantages d'une voie ferrée.

La bénédiction

« Cette cérémonie industrielle et religieuse fut remplie avec beaucoup de solennité.

« Un dîner fut ensuite servi aux excursionnistes et les convives surent faire honneur au menu. Un voyage dans les montagnes aigüise l'appétit et quand les mets sont succulents l'appétit redouble de vigueur. C'est ce qui est arrivé. M. Damien Rolland présidait. À la fin du lunch il proposa les santés d'usage, à la reine et au gouverneur général, puis enfin du lieutenant-gouverneur de la province de Québec et des ministres de la législature.

« L'honorable Chapleau dans un éloquent discours, fit remarquer qu'il avait insisté beaucoup pour que cette ligne de chemin de fer reçut la bénédiction d'un membre du clergé, d'un représentant de l'archevêché. Il félicita l'honorable M. Nantel de son dévouement à la cause du Nord, et tous les politiciens qui ont laissé la politique de côté pour travailler à l'œuvre de la colonisation.

« L'honorable M. Nantel dit quelques mots, puis le président proposa la santé des compagnies de chemin de fer. M. Spencer fit en réponse, un excellent discours au sujet de la politique de chemin de fer de nos gouvernements et de la ligne de conduite que se propose de suivre la compagnie du Pacifique. Il dit que cette compagnie est bien disposée à favoriser le Nord dans toute la mesure de ses pouvoirs. M. Beemer, le directeur-gérant de la compagnie Montreal et Occidental, trouva des expressions charmantes.

« M. G. H. Garden, ingénieur de la compagnie, dit ensuite quelques mots, suivis de quelques paroles de remerciements de M. Vallée, ingénieur à la santé de nos invités et de tous les maires du conté de Terrebonne.

« M. l'abbé Racicot répondit au nom du clergé. Il s'est déclaré heureux de voir que l'on n'a pas oublié la place de Dieu dans une circonstance aussi importante. C'est un des beaux souvenirs de sa

vie de prêtre. Que la religion et le patriotisme marchent ensemble et le pays n'y perdra rien.

« Des discours furent ensuite prononcés par MM. Richard White, Israël Tarte et autres.

« Le train est reparti de Chute aux Iroquois à 5 heures ».

Cette inauguration est toutefois assombrie par l'absence de celui qui aura le plus contribué à ce projet, feu le curé Antoine Labelle, décédé le 4 janvier 1891.



Le début d'une nouvelle vie au village...

Disons d'abord que la voie du Canadien Pacifique qui traverse le territoire de Canton Joly (municipalité de Labelle) est d'une longueur d'environ 3 milles.

Les premières installations ferroviaires érigées dès le début, à Chute aux Iroquois sont : d'abord la gare (la première) (que l'on pourrait situer aujourd'hui juste en haut de la côte de la rue du Pont à l'intersection de la rue du Dépôt), un hangar à charbon et un château d'eau (réservoir à eau) sont situés entre la voie et la rue du Pont, une voie d'évitement (siding) relie la voie principale, et un enclos pour les animaux en transit. Vers 1900, d'autres voies d'évitement s'ajoutent, afin de faciliter le transport du bois entre les moulins à scie et la voie principale, tout spécialement pour desservir les compagnies Labelle Lumber et Church & Fee.

Ce grand projet devenu une réalité, la municipalité de Canton Joly, à l'intérieur de laquelle son village, nommé "Chute aux Iroquois", prend le nom de municipalité du Village de Labelle" à la mémoire du « Roi du Nord » le curé Antoine Labelle.

Ce village ne sera plus jamais le même, il est projeté vers un avenir très prometteur. La venue du train apporte à Labelle une nouvelle manière de vivre, désormais on peut se rendre à Montréal hiver comme été, recevoir et expédier des marchandises, etc. Des hôtels sont construits, les commerces se multiplient et l'exploitation forestière prend un élan magistral. Pour les colons, cette nouvelle manière de vivre apporte de nombreux d'avantages mais aussi de nouvelles préoccupations.

À compter de 1893, rentrent à Labelle, des chars bondés de passagers et de marchandises. Les gens viennent de Saint-Jérôme et des environs et aussi de Montréal : gens d'affaires, voyageurs ou employés du Canadien Pacifique descendent tous à Labelle, ici c'est le terminus. Ces derniers habitent presque tous au village, chauffeurs, ingénieurs, conducteurs.

Durant les dix minutes d'arrêt du train, et avant de repartir, les employés courent se glisser un petit boire derrière la cravate et reprennent la voie ferrée.

En juillet 1896, les colons dont les terres sont traversées par la voie ferrée sont préoccupés. Presque tous les jours des animaux sont heurtés par des convois. Par l'entremise de leur conseil municipal, ils demandent vivement à la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique de réparer leur clôture afin de prévenir de tels accidents.



HORAIRE EN 1894

Montreal and Labelle.						
Exp	Mxd	M	STATIONS		Exp	Mxd
P.M.	A.M.		Lv	Ar	A.M.	P.M.
†5.30	†8.80	0	{ Montreal, {		†8.40	10†30
			{ Dalhousie Sq. 6 }			
6.20	9.86	20	Ste. Therese	Lv	7.45	9 45
6 28	9.48	22	..St. Lin Junc..		7.32	5.55
†6.39	10.00	27	...St. Janvier...		†7.20	†5 40
6.50	10.20	88	arSt Jerome	Lv	7.05	†5 20
7.29	.. .	89	...Ste. Sophie...		6.00	.....
†7.37	.. .	41	..New Glasgow..		†5.45	.....
			C. N. Ry.			
7.06	.....	33	lvSt Jerome	ar	6.50	.....
7.23	.....	41	..... Lesage		6 33	.. .
7.26	.....	42	...Shawbridge...		6 29	.....
7.38	.....	46	....Piedmont....		6.17	.....
7.48	.....	49	....Ste. Adele....		6.07	.....
8.05	.....	54	..Ste. Margaret.		5.50	.....
8.25	.....	59	...Belisles Mill..		5.30	.....
8.40	.....	68	..Ste. Agathe.		5 15	.....
†9.05	.....	72	...Allard's Mill..		†4.50	.....
†9.10	.....	74	..Labarge Mill..		†4.45	.....
9.22	.....	78	...St. Faustin...		4.33	.....
9.46	.....	86	....St. Jovite....		4.09	.....
10.11	.....	95	...Conception...		3.44	.....
10†30	.....	101	....Labelle....		†3.25	.....
P.M.	A.M.		Ar	Lv	A.M.	P.M.

HORAIRE EN 1920

LAURENTIAN MOUNTAINS—MONTREAL A											TABLE 50		
For additional train service between Montreal (Place Viger Stn.) and											(Eastern Time)		
READ DOWN											Altitude	Miles	
457	455	459	451	449	447	445	441	443	439	437			
P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	NOON	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.			
13.10	12.30	2.15	12.45	12.40	12.10	12.00	8.30	8.30	7.45	7.45	58	0.0	MONTREAL (C) ○
3.26	2.46	2.31	1.01	12.36	12.26	12.16	8.46	8.46	8.01	8.01	223	5.0	Lv. (Windsor St. Stn.) Ar
	62.55		1.11	12.46			8.56		8.11	8.11	75	9.8	Lv. (Place Viger Stn.) Ar
											74	10.2	Mile End
	63.02										107	11.9	Bordeaux
	63.10		1.29				9.14		8.19	8.19	109	12.7	Laval Rapides
			1.32				9.17		8.29	8.29	84	17.2	St. Martin
	3.18		1.40				9.25		8.40	8.40	122	19.9	St. Martin Junc.
	3.33		1.56				9.41		8.56	8.56	91	17.9	Sto. Rose
	3.42										91	17.9	Rosemere
	3.51		2.12	1.41			9.57	9.40	9.14	9.14	122	19.9	Sto. Therese Ar
	4.12		2.30				10.14		9.33	9.33	217	27.1	St. Janvier
	4.16	3.38	2.32	2.02			10.17		9.37	9.37	247	31.6	Montfort Junc.
	4.29	3.48	2.42	2.13			10.27		9.48	9.48	307	33.1	St. JEROME (C)
	4.41	3.58	2.53	2.25	1.45		10.38	10.21	9.58	9.58	307	33.1	St. JEROME (C)
	4.54	4.11	3.07	2.38	2.13		10.52	10.34	10.13	10.13	579	41.0	Lesage
	5.07	4.27	3.21	2.51	2.24		11.06	10.48	10.26	10.26	593	41.8	Shawbridge
	5.13	4.35	3.27	2.57			11.12		10.32	10.32	547	46.0	Piedmont
	5.18	4.40	3.32	3.03			11.17		10.38	10.38	631	49.0	Sto. Adele
5.38	5.25	4.50	3.40	3.15	2.38		11.30	11.10	10.50	10.50	900	53.6	Sto. Marguerite
5.50				3.30	2.50			11.20	11.00	11.00	1013	57.3	Val Morin
6.05				3.44	3.00	2.40		11.34	11.14	11.14	1055	59.5	Bellisle Mill
6.10				3.50	3.06	2.45		11.40	11.20	11.20	1070	62.0	Prefontaine
6.16				3.54	3.13	2.50		11.44	11.24	11.24	1207	63.7	Ar STE. AGATHE (Lv) Ar
6.21				3.59	3.18	2.55		11.49	11.29	11.29	208	67.4	Ivry
6.32				4.13	3.32	3.16		12.03	11.43	11.43	225	69.0	Degrosbois
6.42				4.23	3.43	3.25		12.13	11.53	11.53	266	71.5	Nantel
6.52				4.35	3.55	3.35		12.25	12.05	12.05	343	73.3	Labarge Mill
7.05				4.51	4.08	3.48		12.41	12.21	12.21	254	77.0	St. Faustin
											889	80.5	Morrison
											700	85.0	St. Jovite
											745	90.5	Lac Mercier
													(Mont Tremblant)
7.13				4.59	4.16	3.56		12.49	12.29	12.29	720	93.7	Conception
7.26				5.15	4.35	4.12		1.05	12.45	12.45	746	100.1	LABELLE ○
7.38											776	105.3	Macaza
7.54											816	113.2	Annonciation
8.02											850	116.7	Lacoste
8.12											836	21.7	BELLERIVE
8.17											835	23.6	NOMININGUE ○
8.27											862	27.3	Loranger
8.43											1078	34.5	Hebert
9.02											1007	42.8	Guenette
9.20											793	49.6	Barrette
9.45											733	58.1	Ar MONT-LAURIER Lv
P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	A.M.	P.M.	A.M.	P.M.			

Le dépôt de Labelle

Transformations importantes

En 1909, le train fait son entrée à Mont-Laurier. Le village de Labelle étant situé à mi-chemin entre Montréal et Mont-Laurier, la compagnie du Canadien Pacifique décide de transformer ses installations à Labelle et d'en faire un véritable dépôt ferroviaire, qui deviendra dans l'avenir un des plus achalandés au Canada. D'abord, elle acquiert des terrains, construit un garage équipé pour réparer les locomotives : quatre portes d'entrée, un "pit" utilisé pour atteindre le dessous des locomotives, etc. Une table tournante est installée à l'entrée du garage, à côté de celui-ci un nouveau château d'eau s'élève vers le ciel. Tout prêt du chemin qui conduit à La Macaza, une chute à charbon est construite et ce sera la seule existante entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier. Des voies d'évitement sont ajoutées à celle d'une capacité de 30 wagons qui est déjà en place.

Le Canadien Pacifique construit des "*cabanes de section*" (à outils) à environ tous les six milles de voie ferrée, le dépôt de Labelle en possède deux, ainsi qu'un abri pour le petit véhicule utilisé pour l'inspection de la voie, la draisine (de Drais, nom de l'inventeur, début 19^e siècle) "*Hand car*".

Les locomotives utilisées jusqu'en 1908 possèdent 8 roues, un tender de 10 tonnes de charbon, et peuvent contenir 2800 gallons d'eau et tirent sans peine 20 wagons chargés. Vitesse maximum permise : 30 milles à l'heure sur un tronçon droit.

Autres transformations importantes...

L'année 1942 est témoin de modifications importantes au dépôt de Labelle. La compagnie Canadien Pacifique veut modifier ses méthodes d'opération, un "Y" (wye) doit être aménagé pour remplacer éventuellement la table tournante. Ce projet préconise donc l'achat de plusieurs terrains et doit être accepté par les citoyens concernés et par la municipalité du Village de Labelle.

Le 1^{er} juin 1942, le conseil municipal est prêt à donner son accord à ce projet, à la condition que les propriétaires des terrains qui seront touchés par ce projet soit dédommagés, que la compagnie ouvre quelques rues permettant de traverser la ligne et en ferme d'autres devenues inutiles.

Le 8 septembre 1942, suite à des amendements apportés au projet initial présenté par le Canadien Pacifique, la municipalité accepte le projet de la confection d'un "Y".

Le "Y" réalisé, la table tournante est devenue inutile et est relocalisée à Grand-Mère en Mauricie où elle sera utilisée durant plusieurs années. Sa fondation originale demeure sur place et est enterrée.

Quant au garage et au château d'eau ils disparaissent vers 1960, le garage est vendu à M. Roland Gaudreault et est démoli, le château d'eau est enlevé. Tout comme les fondations de la table tournante, celles du garage et du réservoir rappellent plusieurs souvenirs.



Incidents

Malgré la circulation importante et les déplacements nombreux réalisés au dépôt de Labelle, on peut affirmer que durant cent et quelques années au cours desquelles le Canadien Pacifique a été actif à Labelle, très peu d'événements malheureux ont marqué l'histoire.

Le 7 septembre 1928, un convoi venant de La Conception et se dirigeant vers Labelle quitte la voie à environ 5 milles du dépôt de Labelle, causant très peu de dégât.

En 1948, un convoi tout juste parti de La Macaza se dirige vers Labelle. À l'arrivée au dépôt de Labelle, une locomotive vient de quitter le "Y" et par manque de communication, les deux locomotives se heurtent de plein fouet. Malgré des dégâts matériels importants il n'y a pas de blessures graves à déplorer.

Le 30 août 1934, Hervé Labelle travaille à la "*chute à charbon*", il trébuche et tombe enseveli sous des tonnes de charbon causant malheureusement son décès.





Station Labelle (1e gare)



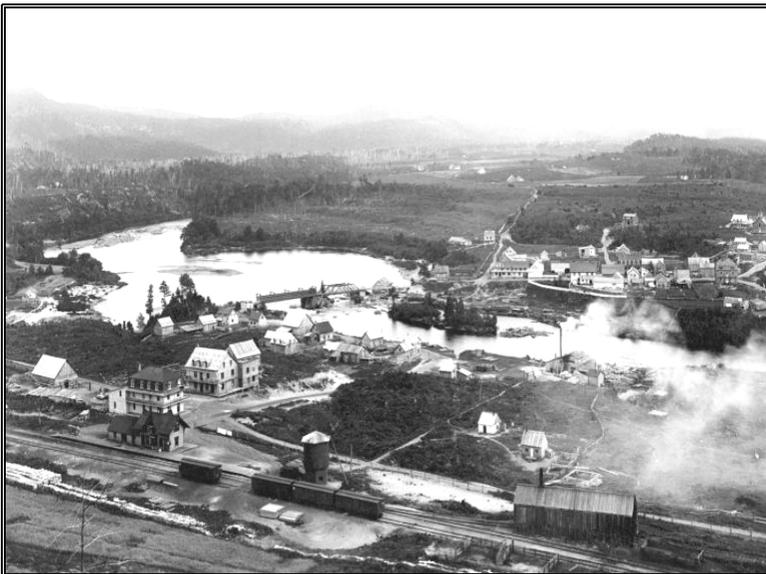
Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station Labelle (2e gare)



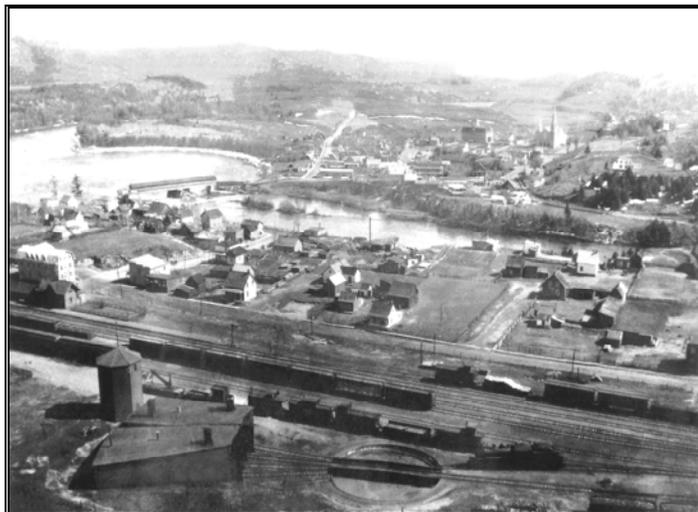
Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Labelle photo avant 1899



Coll :Musée McCord

Labelle photo Vers 1920



Coll :Musée McCord

Chapitre 8

l'eau et le charbon

Locomotive à vapeur, veut aussi dire eau et charbon.

L'approvisionnement en charbon ne cause pas beaucoup de soucis. Des chars de charbon arrivent régulièrement au dépôt de Labelle, il n'est pas rare d'apercevoir, sur une voie d'évitement, une dizaine de chars pleins de charbon en attente d'être utilisé.

Pour l'eau c'est différent. Durant plus de cinquante ans, l'approvisionnement en eau est au cœur des discussions entre la compagnie Canadien Pacifique et la municipalité du Village de Labelle.

Entre 1893 et 1905, l'eau qui alimente le château d'eau (réservoir d'eau) est puisée exclusivement dans la rivière Rouge, à l'aide d'une pompe située dans un petit bâtiment "*pump-house*" érigé au bord de la rivière.

En 1904, la municipalité du Village de Labelle construit son propre réseau d'aqueduc, dorénavant l'aqueduc municipal sera alimenté directement à partir du Lac Blanc (Chaudefond).

En septembre 1904, le Canadien Pacifique fait une demande au conseil municipal, afin que la municipalité approvisionne en eau le château d'eau ainsi que la station.

Le 14 janvier 1905

Il est proposé :

« ...que le Village de Labelle alimentera d'eau le réservoir de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique pour la somme de deux cent vingt-cinq piastres par année payé semi annuellement. Que la compagnie n'exigera aucun dommage si l'aqueduc a besoin de réparations ou manquera d'eau. Que la compagnie devra laisser son engin actuel qui lui fournit d'eau à son réservoir au cas où l'eau manquerait. Que le contrat soit signé pour dix ans et puisse être renouvelé pour dix ans au même prix si les parties s'entendent. »

Cette première entente, ayant pour but de fournir l'eau au Canadien Pacifique, est renégociée à différentes époques et durera plus de 65 ans c'est-à-dire jusqu'à l'arrivée des locomotives au diesel. En février 1906, à cette époque, les citoyens paient une taxe d'eau et ceux qui refusent de la payer n'ont pas droit à ce service. La compagnie est alors avertie de ne laisser personne prendre de l'eau au réservoir ou à la station.

Durant toutes ces années des discussions plus ou moins animées ont lieu régulièrement entre la municipalité du Village de Labelle et la compagnie du Canadien Pacifique. Celle-ci se plaint que la pression d'eau n'est pas suffisante et la municipalité de répondre que cette perte de pression résulte de défauts inhérents à leurs installations, entre autres que leur réservoir coule.

Un exemple :(cité textuellement)

Conseil municipal, le 7 janvier 1918.

« Il est proposé que le secrétaire-trésorier écrive à la Compagnie du CPR, que la pression d'eau de notre aqueduc est de première classe et que nous sommes surpris, de ce que la tank ne soit pas pleine tout le temps et nous prions la Compagnie de voir s'il n'y a pas, comme nous l'avons toujours prétendu, un défaut dans leur tuyauterie collectant à la tank. Notre Surintendant de l'aqueduc a constaté que la valve du stand pipe coule constamment et inutilement, et qu'il a vu que les employés de la Compagnie faisaient des rigoles pour faire couler l'eau s'échappant en pure perte, et au détriment de la tank par cette valve qui est soit défectueuse ou laissée ouverte par négligence ».



Arrivée des locomotives au diesel

L'abandon des locomotives à vapeur sonne le glas pour le charbon et pour le château d'eau et par ricochet nécessite de nouvelles ententes pour l'approvisionnement d'eau avec la municipalité.

En septembre 1958, suite aux changements survenus dans le service des trains, et principalement des locomotives à vapeur remplacées par des locomotives au diesel, M. W.J. Presley, surintendant de la compagnie du Canadien Pacifique, demande à la municipalité du Village de Labelle une révision concernant le tarif à être chargé à la compagnie pour le service de l'aqueduc. La Corporation décide que le nouveau tarif est réduit à 225\$ par six mois et prendra effet le 1^{er} mai 1959.

L'année suivante, en réponse à une lettre de M. W.J. Presley concernant une nouvelle réduction du tarif pour le service de l'aqueduc, la municipalité informe la compagnie « *que le nouveau tarif ne peut être établi avant que le réservoir ne soit enlevé, de même que la pompe servant à alimenter les engins de la compagnie près du chemin de fer* ».

Le 7 octobre 1960, le nouveau tarif est fixé à 300\$ par année, payable à raison de 150\$ à tous les six mois et le 4 juillet, le Canadien Pacifique offre à la municipalité du Village de Labelle d'acheter ou de louer son réservoir (château d'eau), ce qui est refusé par les autorités municipales.

Une situation cocasse

La tour d'eau au dépôt de Labelle est enlevée depuis 1960. Pourtant, durant la fin des années 1970, quelques locomotives diesel du "*P'tit train du Nord*", appelées ?? "Ptit-bud" sont munies de génératrices de vapeur utilisées pour chauffer les voitures de voyageurs, se présentent au dépôt de Labelle. Cela fait problème. Une entente est alors conclue entre le Canadien Pacifique et la municipalité de Labelle. "Le plein" pourra être fait, lorsque requis au coût de 25\$ par locomotive et c'est le service des incendies de la municipalité qui est chargée de faire le plein.



Chapitre 9

nous...les cheminots

Armand Gaudreault
chauffeur de locomotive
pour le Canadien Pacifique
Extraits du livre
Labelle-La vallée de la Rouge-Tremblant.

«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, 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». Vers 1940, 150 wagons par jour en moyenne.

«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 par 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 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.

Et la peur ?

«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. Un jour, un samedi matin d'été, je conduisais mon convoi comme

d'habitude, à quelques cents pieds avant d'arriver à un passage à niveau à Thurso, j'aperçois une voiture qui approche du passage à niveau. Les passagers de l'auto sont occupés à saluer des parents qui habitent de l'autre côté de la voie. Malgré la cloche et le sifflet de la locomotive, un manque de concentration de leur part et ils s'engagent sur la voie et c'est la catastrophe. Une famille de trois personnes est décimée. Ils s'en allaient aux noces. Trente ans plus tard, lorsque j'en parle, je me sens mal et j'en tremble encore.

Le feu allumé par les locomotives ?

« Oui ça arrivait quelques fois, le frottement des roues qui glissent sur les rails causaient des feus de broussailles et les étincelles qui s'échappaient de la locomotive devenait un danger pour les gares et autres bâtiments situés près de la voie ferrée.

Et 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.

Le train de 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. Souvent ces convois viennent stationner ici au dépôt à Labelle pour repartir reprendre les skieurs à Mont-Tremblant le dimanche soir.

L'arrivée du diesel ?

"Une job de paresseux !!"

« Le diesel commence tranquillement vers 1955, avant l'arrêt définitif de l'engin à la vapeur vers 1960. Des employés du Canadien Pacifique viennent donner des instructions à l'ingénieur sur le maniement des diesels et en même temps nous les chauffeurs nous en profitons. Beaucoup moins épuisant que conduire les locomotives à vapeur, mais pour moi la senteur du fuel qui s'infiltré à l'intérieur de la cabine me rend malade, les yeux en mangent un coup et deviennent rouges et chauffent. En arrivant chez nous ma femme voulait toujours laver mon linge. À cette époque, on fait le plein de carburant diesel à Côte-Saint-Luc ».

Les chenilles ?

« En 1952-53, toute la région est envahie par des chenilles velues de la grosseur d'un petit doigt. Les camions ont de la difficulté à

monter les côtes, les pêcheurs sont précédés dans leur chaloupe par les chenilles et au temps de la Fête-Dieu les chenilles n'ont aucun respect, ils montent sur la soutane du curé. Sur la voie ferrée c'est l'enfer!

« Les rails sont envahis par ces bestioles, les roues de la locomotive glissent comme si c'était du verglas. La locomotive sable les rails, ça ne donne rien, ça pue, une senteur épouvantable je n'en peux plus, je veux laisser ma job. Mon ingénieur Arthur Racicot, astucieux, décide de brancher un tuyau à partir du "boiler" et le dirige à quelques pouces des rails, ouvre la valve et voilà le problème est réglé. Les chenilles prennent un vrai bain de vapeur sous pression et les rails sont complètement dégagés.

Voyages inusités ?

« Un jour sur mon convoi, je tirais jusqu'à Mont-Laurier le char particulier du vice-président du Canadien Pacifique, et je ne veux pas me vanter mais j'ai reçu de sa part de chaleureuses félicitations, ç'a fait un petit velours.., oui un petit velours.

« Une autre fois, j'ai conduit à partir du Camp Bouchard (camp de l'armée) situé près de Sainte-Thérèse, un convoi de une locomotive tirant un wagon citerne rempli d'un liquide très, très explosif. Je le menais à Sainte-Thérèse, une distance d'environ trois milles. À mi-chemin je dois traverser un passage à niveau, arrivé à une centaine de pieds un camionneur me coupe, j'ai comme arrêté de respirer, si je l'avais frappé tout sautait, j'étais en sueur, le dernier bout qui me restait à faire fut court mais m'a paru le plus long.

Un train, et 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.

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



Jean Amadei
Mécanicien au garage des locomotives
Extraits du livre
Labelle-La vallée de la Rouge-Tremblant

« Je débute pour le CP, le matin du jour de l'An 1945, comme gardien de nuit et je deviens par la suite, mécanicien. Je serai au service de cette compagnie durant trente-cinq ans dont sept à Labelle, huit à Mont-Laurier et vingt à Montréal.

« Les trains roulent alors au charbon et je travaille au garage des locomotives, mon travail 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 permettre au convoi de poursuivre son trajet, et faire bonne route.

« Il montait ici des chars de charbon», il y avait toujours dix, douze chars de charbon stationnés 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, quelques centaines de 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, d'où ce bois de sciage serait ensuite expédié en Europe.

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



Chapitre 10

la gare et son milieu...

La gare et ses fonctions sociales

Le chemin de fer, en plus de susciter des agglomérations nouvelles, change l'allure du paysage. Ces résilles de voies ferrées ponctuées à des intervalles réguliers et à des distances assez rapprochées les unes des autres, vise à donner un meilleur service à la clientèle. D'ailleurs, la carte du réseau ferroviaire des Laurentides nous indique que les gares et, par conséquent, les villages sont tout au plus à des distances de dix à quinze kilomètres les uns des autres.

"Station" ou "gare"

Les compagnies ferroviaires, utilisent le toponyme "*station*" pour identifier tous les arrêts du parcours de leur chemin de fer, (arrêts pour passagers, marchandises, etc.) Sans exclure complètement le mot station, la plupart des utilisateurs du chemin de fer emploient depuis longtemps le toponyme "*gare*".

La réception des voyageurs et des marchandises

Les gares sont alors le centre du réseau ferroviaire. Le but principal de la voie ferrée c'est le transport des marchandises lourdes; d'où la présence d'entrepôts et de vastes espaces vacants aux abords des

gares, un environnement qui s'apparente aux zones portuaires. Les activités générées par la gare et l'arrivée des trains sont toutefois pour les citoyens, un point d'attraction et l'occasion de rencontres.

La gare constitue le point de chute du courrier et avant l'avènement du téléphone on y offre le service de télégraphie, la gare de Labelle sera la seule entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier à offrir ce service jour et nuit.

La gare est le lieu de rencontre de prédilection des commerçants et des villageois. Pour certains, c'est l'attente quotidienne de leur journal, assis entre amis, c'est la jasette la pipe au bec, pas très loin du crachoir, ils attendent le journal *La Presse* livré à l'époque par le train. En humant les senteurs de la pipe et du cigare, les discussions sont nombreuses et les sujets ne manquent pas.

En plus d'être un lieu de rendez-vous pour les badauds qui viennent y observer le débarquement des bagages, l'opération du remplissage de l'engin au château d'eau, ou l'arrivée de skieurs en provenance de la ville le samedi matin, la gare est aussi l'endroit où les taxis de l'époque, *les voitures tirées par des chevaux*, viennent prendre les voyageurs pour les conduire aux hôtels ou ailleurs.

Les enfants et la gare...

La gare et ses alentours sont des lieux intrigants pour les enfants, leurs yeux grands ouverts voient tout, mais en même temps ce sont des lieux qui peuvent devenir dangereux. Bien sûr, comme à chaque époque, il y a quelques malfaisants, comme ces gamins qui s'amuse près des wagons à bestiaux, à '*picosser*' un cheval par l'ouverture entre les planches du wagon, ce qui déclenche à l'intérieur de celui-ci une véritable révolte.

Voici la réflexion que fait le Journal "Le Pionnier" en 1907, destinée à la gare de Nominique mais qui peut s'appliquer très bien aux autres gares.

Le journal "Le Pionnier"
le 11 juin 1907

« On ne peut passer une seule fois sur le quai de notre gare du Pacifique Canadien, le soir surtout, sans y voir fourmiller un bataillon d'enfants, garçonnets et même fillettes de 7 à 15 ans. C'est un bien vilain endroit pour y laisser fréquenter cette toute jeune clientèle. Sans insister sur les dangers de mort ou 'd'écloppage' qui menacent là tous ces jeunes imprudents, par suite des opérations du maniement des trains, etc.; il se tient, à la gare comme tout endroit public pareil, assez fréquemment des propos qui n'ont rien d'édifiant pour ces petites oreilles-là surtout. Les parents feraient bien d'éloigner leurs enfants de ce milieu... »



Les gares de Labelle

Construite en 1893, cette première gare est de style "cottage orné", c'est-à-dire un bâtiment rectangulaire à oriel, orné à l'étage de lucarnes, au toit en croupes aux rebords larges supportés par des consoles. Vingt-sept années passent et vers 1920, ce bâtiment montre des signes évidents d'usure. Il devient trop exigu, insalubre et son plancher est usé à "*la corde*", par les très nombreux déplacements des draveurs qui pénètrent dans la gare avec leurs souliers cloutés.

En 1920, l'insatisfaction des citoyens et des voyageurs est à son comble et les citoyens se tournent vers leur conseil municipal et lui demandent de faire des représentations sérieuses à la Compagnie Pacifique Canadien.

Agrandissement de la gare

Voici (textuellement) le cheminement de ce projet, vécu à l'intérieur du conseil municipal :

Le 2 février 1920

Demande d'agrandissement de la gare

Il est proposé que le conseil, satisfaisant à la demande générale des contribuables de Labelle et des alentours, *« fasse des démarches auprès de la compagnie du CPR, pour que le dépôt de Labelle soit agrandi et aménagé pour le confort tant des voyageurs que des marchandises, spécialement la salle d'attente qui est seule et unique pour les hommes et les dames et également les W.C. qui ne remplissent pas toujours toutes les règles d'hygiène nécessaires. »*

Le 11 novembre 1920

Il est proposé que le secrétaire-trésorier *« rappelle à M. le Surintendant de la compagnie du CPR, notre lettre du 5 février dernier et la réponse du 13 du même mois, au sujet de la station de Labelle et lui faire remarquer que la salle d'attente est souvent remplie d'un tas de marchandises encombrantes ce qui n'est pas commode pour les passagers. Des plaintes ont été faites à notre conseil à ce sujet, et de voir également à faire entretenir la salle d'attente plus proprement et si la compagnie ne voit pas un moyen de corriger cet état de chose, le conseil s'adressera à la Commission des chemins de fer. »*

Le 1^{er} mai 1922

Agrandir la gare

Il est proposé que le secrétaire-trésorier *« rappelle à la compagnie du CPR notre correspondance au sujet de l'état sanitaire de la station de Labelle, spécialement en ce qui concerne les cabinets d'aisance*

publics pour lesquels nous avons reçu des plaintes du bureau d'hygiène local. Ces closets devraient être faites d'une manière plus moderne et hygiénique. Si cette question n'est pas prise en sérieuse considération immédiatement, nous nous adresserons à la Commission des chemins de fer. »

Suite aux pressions de ses citoyens, le conseil municipal du Village de Labelle prend la situation en main et les démarches entreprises par la municipalité à la compagnie de chemin de fer, connaissent leur dénouement trois années et demie plus tard.

Une nouvelle gare

Deux années passent et la compagnie du Canadien Pacifique décide alors, de bâtir une toute nouvelle gare à l'été 1924, à la grande satisfaction des usagers. À sa réunion du 15 septembre 1924 le conseil décide d'écrire à la compagnie du Pacifique Canadien : *« pour la remercier d'avoir répondu au désir de la population de Labelle, en construisant une gare suivant les plans les plus modernes et les besoins du trafic et spécialement pour remercier M. Lavoie qui a contribué pour une grande part à la construction de cette gare. »*

Construite à quelque cent pieds au nord de la précédente, cette deuxième gare est de style "cottage orné". Comme la première gare, celle-ci a deux étages et le chef de gare habite à l'étage supérieur. Beaucoup plus grande, elle possède deux salles d'attente. Des bancs longent les murs, au centre une pièce fermée avec guichet pour la vente des billets et abriter le télégraphiste. Un poêle à bois bien situé vient réchauffer le tout.

Riche de l'expérience d'une première gare, les autorités ferroviaires en arrivent à la conclusion que la promiscuité hommes-femmes dans

une même salle d'attente n'est pas du tout désirable. Ils considèrent que les oreilles féminines sont souvent écorchées par le vocabulaire plutôt rude de certains hommes, et que des crachoirs bien en vue n'est pas chose tellement agréable pour des yeux féminins. La solution est trouvée, chacun aura sa salle d'attente.

L'ancien bâtiment est transporté sur des billots tirés par des chevaux, à proximité du garage à locomotives, au pied de la montagne du Dépôt. Durant quelques années, il sert de maison "*bunkhouse*" aux ingénieurs et aux chauffeurs de locomotives et permet à douze employés d'y coucher ; ils ont l'eau courante, sont chauffés mais doivent voir eux-mêmes à leur nourriture. Quelques années plus tard cette ancienne gare est vendue à M. Roger Bisson, qui la transporte à son tour, sur le chemin de la Gare et la transforme en logement.

Chauffeurs et ingénieurs sont relocalisés dans une des deux salles d'attente de la gare (celle située côté nord) qui est transformée en logement pour les accueillir.



Avila Gratton, chef de gare

Vers 1910, Avila Gratton assume les fonctions de commis pour le Canadien Pacifique à la gare de Sainte-Agathe. Le 29 janvier 1911, il épouse, à La Minerve, Marie-Blanche Labelle, et durant quelques années il est chef de gare à Sainte-Scholastique. Vers 1917, il est transféré à Labelle comme chef de gare et il le sera jusque vers 1952 soit plus de 35 années.

C'est accompagné de leur trois fils, que le couple est arrivé à Labelle. Le 8 avril 1925, naît Suzanne, elle sera la seule fille de la

famille. Elle sera le premier et le seul bébé à naître dans cette nouvelle gare, bâtie l'année précédente.

Logement situé à l'étage supérieur de la gare, il est habité vers les années 1911 par le chef de gare M. Ladouceur. À son départ, Avila Gratton est remplacé par Henri Cyr et lui-même remplacé par Romulus Rainville.

Vers 1965, lorsque le Canadien Pacifique décide d'abolir le poste de chef de gare, le logement sera occupé par un employé. Vers 1975, Yves Lagacé est le locataire et est suivi entre 1979-81 par André Baribeau, responsable de la signalisation, il sera le dernier locataire de la gare du Canadien Pacifique à Labelle.



Naissance à la gare...

Suzanne Gratton-Bertrand

« Je suis née le 8 avril 1925 dans la nouvelle gare de Labelle construite l'année précédente, et j'y suis demeurée jusqu'à mon mariage à l'âge de 24 ans. Je considère avoir vécu une jeunesse heureuse dans cette maison, même s'il est convenu de dire qu'une gare n'est pas une maison comme les autres. Pour un enfant, l'environnement d'une gare n'est sûrement pas le lieu le plus enchanteur; carré de sable, balançoire, pas possible !!. À l'arrière de chez moi, il y avait l'Hôtel Larocque et à l'arrière de celui-ci, leur jardin où je retrouvais mes amies, Lisette, Thérèse, Fernande et Jacqueline Larocque. Sandy, le chien de mon frère Conrad et moi avions trouvé là, un endroit pour y passer des moments délicieux. Comme Sandy aimait courir après les poules du voisin, il fallait l'attacher.

« Mon père Avila Gratton est chef de la gare. Il croit que l'environnement de la gare n'est pas un endroit propice pour élever ses enfants, surtout des adolescents. Je fais mes études jusqu'à la neuvième année au couvent des Sœurs-de-Sainte-Croix à Labelle. Question de nous éloigner le plus possible, aussitôt les congés et les vacances arrivés, on prenait le chemin de notre maison d'été au Lac Désert près de La Minerve.

« Après mes études à Labelle, mon père me place pensionnaire chez les Sœurs-de-Sainte-Croix à Ville Saint-Laurent. Les fins de semaine ? Non, je ne prends pas le train pour la gare de Labelle à chaque fin de semaine, je dois attendre les vacances.

« La vie quotidienne dans une gare, ce sont les bruits que l'on entend et qui sont différents de ceux des autres maisons, les cloches et les sifflets des locomotives, le grincement des roues qui embrassent les rails, ce quotidien c'est aussi la suie qui cherche à pénétrer par les fenêtres et qui angoisse lorsque les cordées de linge sont pleines et que le train avertit qu'il s'en vient, et bien sûr, que dire de la vibration que l'on ressent la nuit lorsque le train passe sans s'arrêter. Lorsque la voie passe tout près de la maison ça peut être dangereux pour les enfants, mais aussi pour les petits chiens, un jour, mon petit chien décide de traverser la voie ferrée et comme il ne connaît pas l'horaire du train, c'est fatal !! coupé en deux !!.

La vie dans une gare ! C'est bien, c'est autre chose et il n'y a rien qui puisse être comparé à cela. »



Les odeurs de l'époque!

Texte de Pierre Charron fils de Léo Charron
Revue TRAQ décembre 2005

« On dit que les femmes sont beaucoup plus sensibles aux odeurs que les hommes. Donc, si je me souviens de l'odeur, ou plutôt des odeurs des vieilles gares, c'est quelles étaient très marquées.

« Comme partout ailleurs le long du chemin de fer, il y avait, durant les grandes chaleurs d'été, une odeur qu'on retrouve encore aujourd'hui : de la créosote des traverses (ties) neuves que le soleil faisait remonter à la surface. Une autre, heureusement disparue grâce aux réservoirs de rétention maintenant obligatoires sur toutes les voitures pour voyageurs, était celle dont nous gratifiaient les passagers qui ne respectaient pas l'écriteau « Do not flush toilet while train is in station. »

*« Heureusement que le ballast de la subdivision de Sainte-Agathe était fait de gravier naturel (**gravelle**) et non de pierres concassées : une de mes tâches « d'agent non officiel », consistait à marcher la longueur du quai avec une pelle pour enterrer les petits monticules couverts de mouches vertes, et facilement repérables par des bouts de papier de toilette, qui s'agitaient au vent comme des drapeaux blancs! C'était pour le confort des voyageurs qui attendaient le train suivant, mais aussi pour celui de notre famille, puisque la gare était notre maison et la plate-forme, notre balcon.*

« L'hiver, à l'intérieur, l'heure du dîner était annoncée par la délicieuse odeur des sandwiches que les sectionnaires venaient faire griller sur les charbons incandescents de la fournaise de la salle d'attente. Il y avait aussi l'odeur rassurante des lanternes au pétrole

des équipes de train qui venaient chercher dans l'office leurs ordres de marche, ou tout simplement jaser en attendant une rencontre : pour moi, les gars des trains, avec leurs overalls, leurs bottines et leurs casquettes, c'étaient les maîtres du chemin de fer...après le dispatcher bien entendu, qui en était le pape, si non Dieu le père.

« Et puis, il y avait les odeurs d'endroits particuliers : l'armoire à papeterie recelait la bonne odeur des bâtons de cire, qui servaient à cacheter les enveloppes d'argent liquide des recettes de la journée, que chaque chef de gare devait remettre au « messenger » de l'Express du dernier train en direction de Montréal. Il y avait aussi l'odeur « sanitaire » de l'armoire, où on rangeait les savons et tous les produits nécessaires à l'entretien ménager de la gare, notamment les blocs de déodorant pour les toilettes, la sciure de bois verte pour balayer les planchers et le fameux « caustique Lyle » pour les laver.

« Mais par-dessus tout, il y avait l'odeur des locomotives à vapeur. En principe, la vapeur est inodore ; mais elle laissait dans la bouche un goût ou tout au moins une sensation spéciale, particulièrement par grand froid. Le charbon, lui, avait une odeur très caractéristique et très marquée, non pas à l'état naturel dans le tender de la locomotive, mais dans la fumée qu'elle crachait. À l'époque c'était une odeur normale, surtout dans les villes où toutes les usines et tous les gros édifices publics chauffaient au charbon.

« Mais cette odeur est disparue de notre atmosphère, remplacée par celle de la combustion du pétrole, que l'on remarque à peu près pas parce qu'elle est omniprésente. Lorsque je parle de l'époque de la vapeur à des jeunes, je leur montre un morceau de charbon, que je conserve précieusement, en leur disant : « Ceci est du charbon »...et ils regardent ce morceau comme s'il venait d'une autre planète. Pour leur expliquer à quel point le charbon était un combustible et un

carburant omniprésent il y a à peine cinquante ans, mais maintenant disparu (sauf dans les centrales électriques thermiques), je leur dis : « Imaginez-vous dans cinquante ans, montrant une bouteille à vos petits-enfants ébahis, en leur disant : « Ceci est du pétrole ».





Chapitre 11

Le coffret aux souvenirs

Souvenirs de mon enfance...

Marie-Noëlle Forest
Labelle, mars 2007

« Déjà après les Fêtes de Noël, notre père nous disait « À la fin des classes, nous prendrons le train pour monter à Labelle! » C'était toujours une joie, ça aidait à mieux supporter l'hiver et la neige moins blanche dans les rues de Montréal. Et...l'hiver finissait!

« En ce printemps 1947, le doux temps commande le grand ménage : les marchands cassent la glace devant leurs magasins, les employés municipaux qui nettoient les trous d'hommes nous redistribuent les balles perdues d'avant l'hiver, ces précieux jouets que nous frottons sur nos vêtements pour jouer au plus tôt!

« Puis juin arrivait! La révision des matières scolaires, les examens, la remise des prix, le lavage des pupitres et des tableaux. Bravo mesdemoiselles! Au revoir ma Sœur! L'école est finie!

« Maman avait déjà préparé les boîtes contenant les oreillers, des vêtements et des maillots de bain, des pots vides pour les futures

confitures et quelques autres commodités, les empilait dans le passage depuis quelques jours.

« Arrivait le grand jour, celui qui rendait papa nerveux, car une famille de sept enfants voyageant par train, c'était toute une aventure et surtout une grosse dépense pour un petit journalier. Heureusement pour nous, il se trouvait toujours un conducteur compréhensif...

« Demeurant rue Saint-Hubert près de la rue Jean-Talon, une bonne marche nous attendait. Nous marchons donc, en nous donnant la main les uns les autres, les plus grands portant un "paqueton", jusqu'à la gare Park Avenue (Jean-Talon). Notre père n'a jamais été en retard! En attendant l'heure, nous, les enfants, courons sur ces grands parquets de marbre, ignorant la beauté de l'architecture des lieux. Il fallait descendre un couloir sombre et passer sous la terre pour accéder "au train de Labelle".

« Dans le wagon aux banquettes d'osier, maman fait son possible pour nous regrouper pas trop loin d'elle, car le train à cette époque, était rempli à son départ de Montréal. Nous restons assis sagement près d'un gros monsieur à pipe ou d'une dame au regard sévère! Les stations se succèdent, les passagers descendent, le wagon se vide peu à peu : Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme, Sainte-Adèle, Val David...

« Dans ce temps-là, il n'était pas rare que le train compte dix-sept, dix-huit voitures, nécessitant deux locomotives pour les tracter. La fenêtre abaissée, en prenant garde aux grains de charbon dans les yeux, nos parents nous font voir la queue de notre convoi dans les grandes courbes de Sainte-Marguerite!

*« Sainte-Agathe...next, dix minutes d'arrêt ! »
Papa descend acheter une liqueur douce à séparer entre nous et nous craignons toujours que le train parte sans lui!*

« Maman, est-ce que je peux m'asseoir toute seule dans un banc? »
« Moi aussi, moi aussi! » « Papa, de quel côté sera la prochaine gare? » Et nous changeons tous de sièges.

« Le site que nous ne voulions surtout pas manquer, année après année, était la pisciculture de Saint-Faustin avec ses grands bassins de poissons! Après quatre heures de roulis et de grincement, le conducteur crie enfin : « Labelle, Labelle! »

« Mais voilà, papa est déjà prêt à nous attraper, un par un, pour nous déposer sur le grand quai de bois gris où une partie de la population s'est massée. On vient au train pour voir descendre quelques touristes, pour faire une sortie entre amis ou...pour passer le temps!

« Quant à nous, c'est un bel été qui commence, un autre! Nous arrivons à notre petit camp sur le chemin de la "petite chute" (aujourd'hui rue du Camping); papa enlève les contrevents, maman prépare les lits et nous, les enfants, nous nous balançons en chantant!

« Notre père doit retourner à Montréal mais, chaque vendredi, nous l'accueillons à son retour à la gare. Ce jour-là, la baignade à la rivière est écourtée : il nous faut arriver à temps au train. La locomotive avec son long et triste cri s'entend de loin, mais nous l'aimons car elle nous ramène notre papa!

« À chaque fois nous sommes effrayés de sentir le souffle chaud de ce monstre de fer qui crache sa vapeur et qui roule si près de nous! Du dernier wagon papa descend, chargé de lourdes boîtes de carton remplies de denrées et de surprises. Aussitôt, nous l'entourons telle une joyeuse équipe de joueurs; maman sourit!

« L'été 1947 passe si vite, presque à notre insu! Déjà, septembre ordonne le retour à l'école. Le cœur gonflé, nous refermons les volets

le chemin de fer du Nord

*de bois. Cette fois, la litanie des gares se récitera à l'envers,
Montréal...next!*

*Montréal et son odeur de ville et ses rues plutôt bruyantes, est un
changement difficile pour nous. À l'évidence les vacances sont finies! »*



Un petit bonheur

Béatrice Roberts
Labelle, avril 2007

*« J'ai le goût de raconter un doux souvenir,
je ferme les yeux, et voilà... »*

« Je suis la neuvième d'une famille de douze enfants. Au début des années 1950, à l'école j'avais passé une bonne année et obtenu de bons résultats. Mes parents en étaient très fiers. Chez nous c'était tranquille on ne voyageait jamais car mon père n'avait pas d'auto. On s'amusait comme tous les autres enfants, avec nos frères et nos sœurs et les petits voisins.

« Un samedi, un des frères de mon père nous rend visite. Mon père, très heureux de mes résultats scolaires, le dit à mon oncle. Il me félicite et demande à mes parents la permission de m'amener avec lui passer la semaine à Rosemère. À ma grande surprise, mes parents ont dit OUI! Je suis partie avec lui ? et ce fut une semaine inoubliable.

« Je me suis bien amusée avec ma cousine et mon cousin. Elle avait un piano, j'adorais les pianos alors j'en ai profité, ma tante devait en avoir mal à la tête le soir car je ne savais pas jouer du tout et à la fin de la semaine j'avais appris un petit bout de pièce.

« Le dimanche suivant, mon oncle décida de me reconduire à Labelle en train. Je n'avais jamais voyagé en train. J'avais peur, mon oncle me rassura en me disant que souvent il venait en train à Labelle.

« Ça y est, c'est parti, on est dans le train. Je me sentais tellement petite dans ce monstre roulant et très bruyant traînant sa longue fumée noire, mais je me sentais en sécurité avec mon oncle. Le plus beau était à venir. C'était le soir et quel spectacle, quel retour

extraordinaire. En approchant de la gare de Labelle, les lumières du village étaient toutes allumées et avec la vitesse du train, on aurait dit des milliers de petites étoiles qui scintillaient au-dessus du village, tout cela amplifié par le cri du train qui annonçait notre arrivée.

« C'était vraiment féérique, je pensais rêver, je croyais être dans un conte de fées. Mes petits yeux d'enfants n'étaient pas assez grands pour tout voir. Je crois bien que c'est à ce moment-là que mon ordinateur a enregistré comme l'un des plus beaux spectacles qui restera gravé dans ma mémoire pour la vie et que je pourrais le revoir au besoin, seulement en fermant les yeux.

« Aujourd'hui, je dis à mes petits-enfants que même les plus petites joies de la vie, il faut les vivre à 100% et les garder dans nos cœurs. C'est ça qui s'appelle "Le Bonheur". »



Souvenir sonore...

Lise Labelle
Labelle, mai 2007

« Dans mes souvenirs, il y a une place spéciale pour le chemin de fer. Petite fille, je ressentais toujours du plaisir à regarder passer le train et à entendre son sifflet retentissant, nous avertissant de son passage fidèle. J'admirais cet engin puissant tirant son train de marchandises ou de passagers. Comme d'autres enfants, je faisais signe au conducteur, qui inmanquablement, nous rendait notre salut.

« Je devais avoir huit ou neuf ans la première fois où j'ai pris le train, pour aller à Saint-Jovite avec ma mère et ma sœur, acheter quelques vêtements chez « Mme Cadieux ». Nous allions quelquefois jusqu'à la gare Jean-Talon à Montréal, pour faire des achats sur la rue Saint-Hubert et revenir le soir même. Jeune fille, j'ai eu l'occasion de prendre le "p'tit train", comme on l'appelait.

« Les wagons étaient spacieux avec de grandes fenêtres et des banquettes confortables qu'on pouvait à notre convenance, installer face à face. Cela donnait une impression d'espace, de liberté, de clarté et nous avions tout le loisir d'admirer le paysage qui défilait sous nos yeux.

« J'aimais bien entendre égrener avant chaque arrêt, les noms des villages que je ne connaissais pas : Prévost, Morin-Heights, Val-David, etc.

« J'essayais de voir un peu de chaque village qui défilait, mais mon coin préféré c'était le Lac Mercier. Non seulement pour son magnifique paysage mais aussi parce qu'à partir de là, le train prenait plus de vitesse, pressé on aurait dit, d'arriver à Labelle.

« Il y avait toujours plusieurs personnes qui attendaient à la gare, et même si elles n'étaient pas là pour nous, je me sentais accueillie et cela ajoutait au plaisir du voyage, cette parenthèse pleine de surprises et de nouveautés que j'appréciais grandement.

« Quel dommage que le chemin de fer ait disparu des Laurentides. Ce moyen de transport, régulier, sécuritaire, avec plusieurs passages par jours, à prix raisonnable, gratuit pour les jeunes enfants, était un lien privilégié avec la ville et ses commodités. Son absence nous laisse dépendants du transport routier et victimes de sa pollution et de ses besoins, qui demandent toujours plus de routes à construire et à réparer encore et encore ».



Le train nous amène toujours quelque part...

Solange Whear Latendresse

Ontario, mars 2007

« Je remonte loin dans le temps, lorsque j'étais pensionnaire au couvent des religieuses de Sainte-Croix à Labelle.

« Entre les années 1941 et 1957, mes sœurs Réjeanne, Denise, Normande, Marcelle, Hélène, Micheline et moi avons été à différentes époques, pensionnaires au couvent des sœurs de Sainte-Croix à Labelle et ces souvenirs que je raconte sont aussi partagés par elles.

« Nous ne sortions du couvent pour se rendre chez nos parents que deux fois par année, durant les vacances de Noël et les grandes vacances de fin d'année. Je me vois encore heureuse, la joie débordait de moi à penser que j'allais rendre visite à ma famille.

« Denise, Marcelle et moi étions pensionnaires en même temps et voyagions donc ensemble. J'ai toujours aimé le train, surtout son sifflet qui fait écho des milles à la ronde encore aujourd'hui, cela me fascine. La veille de notre départ nous étions nerveuses, la joie se lisait sur nos figures. Le matin même, valises en main, accompagnées des religieuses, nous nous dirigeons vers la gare, tenue impeccable, vêtements propres, des soldats en ligne... Voir arriver ce géant sur rails, ralentir et cracher sa fumée, cela faisait un bruit d'enfer, nous impressionnait. Une à une, nous montions nous asseoir et par la vitre, nous envoyions la main à nos amis et nos accompagnatrices les religieuses venues nous conduire à la gare. Vingt minutes d'attente, deux par deux assises sur nos sièges nous attendions que le train commence à bouger, et voilà nous partions...

« En ce temps-là le train n'était pas des plus confortables, je me souviens que lorsque nous nous levions, on titubait comme un homme

en boisson, le mal de cœur était aussi de la fête. L'hiver, le paysage était magnifique, les petits villages, les belles églises et le train-train quotidien de la gare nous faisaient beaucoup parler. Le contrôleur de billets faisait sa tournée et le vendeur de peanuts aussi faisait partie du service. Pour nous, les religieuses avaient préparé une collation, nous l'aurions sûrement échangée pour quelques peanuts...

« L'arrivée à Val Barrette, banlieue de Mont-Laurier, nous rappelait de beaux souvenirs, notre village natal et quelques années d'école primaire. Enfin Mont-Laurier où nous attendaient nos parents, papa et maman étaient éblouis de nous voir, agrandies, épanouies, les belles manières et le beau langage que nous parlions. Toutes joyeuses nous montions dans l'auto, l'hiver c'était en snowmobile et partions vers Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles revoir nos sœurs et notre chez-nous.

« Le retour des vacances, toujours en train, nous ramenait à Labelle avec de la tristesse dans nos cœurs, le voyage nous semblait de courte durée. Arrivée, pour moi le sifflement du train n'était plus le même, il me rappelait la classe d'école nous rappelant à l'ordre.

« Le train nous amène toujours quelque part, que ce soit vers la joie, le devoir à accomplir et surtout vers l'avenir. »



Un voyage...et ses imprévus

En août 1902, le docteur Côme Cartier, frais licencié pour droit de pratiquer comme médecin, choisit son lieu pour y pratiquer sa profession, il prend le train pour L'Annonciation et fait un arrêt au Village de Labelle.

Voici des extraits d'un récit, tel que raconté par le
Dr. Côme Cartier en 1965 dans son livre
« Sous le ciel de L'Annonciation »

« (...) En 1902, au début du mois d'août je pris ma licence pour droit de pratiquer comme médecin. Mon nom "Côme Cartier, M.D." était gravé sur une plaque de cuivre, je fis une courte visite à mon professeur, ami, le docteur Hervieux, qui me dit : « Avant de te donner à la pratique de la médecine, métier dur, pénible, va donc voir Labelle, le lac Chapleau, le lac Lacoste; te reposer sur le bord de l'un de ces lacs, respirer les baumes de cette riante verdure, dormir en plein air. » Pourquoi ?...

« Je décidai donc de suivre l'itinéraire tracé par le docteur Hervieux.

« (...) Vers la mi-août j'entrais au bureau de La Presse, saluer un ami de mon père, Arthur Dansereau (le boss Dansereau) un grand journaliste, éditeur de La Presse. Il possédait une vaste érudition, l'expérience des hommes et du temps. C'était un politicien lucide, averti.

« Avant mon départ de Montréal, je passai en revue tout ce qui me tenait au cœur. Une visite dans la cave, un regard sur tous les coins du rez-de-chaussée, les cheminées, les grandes salles, le piano, les horloges, etc..

« Enfin, au seuil de la porte recevoir les caresses, les souhaits de belle-maman, des sœurs, des frères; demander la bénédiction paternelle, si vraie, si sincère, si profonde et "partir".

« Il me remet un billet de chemin de fer, me donnant le droit d'arrêter selon mon gré à tout endroit desservi par le tronçon Montréal-Labelle. Sur la fin de l'après-midi je prenais mon siège dans le convoi des voyageurs du C. P. R. à la gare Viger. « All aboard for Labelle" ! Le chef du train regardant mon billet me demande :

« Allez-vous à Nominique! » « Probablement ». Sur la carte on lit Labelle-un peu à l'ouest, L'Annonciation Nominique. Mon voisin me dit que Nominique est le point important du Nord. Labelle, c'est le terminus de cette ligne. J'apprends l'histoire de cette région. Le conducteur passe d'un wagon à l'autre en criant Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme, Saint-Sauveur, Sainte-Agathe, Saint-Faustin. Ici nous traversons le point culminant des Laurentides, dit-on dans l'arrière-banc.

« Le soleil est disparu sous de gros nimbus, des nuages de pluie, l'air est frais, le jour tombe. Dans un autre wagon, des hommes qui s'allongent, d'autres qui dorment, des femmes les cheveux épars font l'impossible pour calmer les petits qui se roulent, pleurent et crient. Dans un autre wagon, le seul où il est permis de fumer, il y a plus de gaieté; on s'amuse, on jase, on rit, le temps passe. L'un ira travailler pour la Riordon, un autre pour George Church, s'il a un bon cuisinier, on parle de contremaitre, on boit à même le flacon de gin, on chante, on raconte des histoires, on marche, danse et gigue dans l'allée.

« La Conception-Labelle, à Labelle tout le monde descend », répète le serre-frein. Aussitôt chacun de rassembler ses paquets, de se lever

et de s'engager en file dans l'allée. Le premier une valise à la main, une femme le petit dans ses bras, un autre le sac au dos.

« Une première vibration sous nos pieds fait perdre l'équilibre de plusieurs, on se tourne pour s'excuser, mais c'est une courbe qui nous verse sous l'appui-bras. On entend le grincement des roues sur les rails, la locomotive ralentit, vomissant une colonne de fumée par les portes entrouvertes. Un dernier sifflement strident, dans l'air, un dernier tour de frein qui nous ébranle, et nous sommes au quai très peu éclairé de Labelle.

« "Hôtel Nantel ?" "Hôtel Dumoulin! ?" Nous montons dans la voiture de Dumoulin. Après une course remplie de sauts tortueux, nous descendons chez Auguste Dumoulin. Un jeune homme au fin sourire, une moustache roulée, les cheveux séparés en plein milieu, à la règle, avec boucles sur les tempes. Un torse d'athlète. Il nous remet la clé de la chambre no 4. Fatigués, nous montons pour y dormir dans un grand lit blanc, propre et confortable.

Témoin de l'incendie de 1902 à Labelle

« Sept jours plus tard, au retour d'un voyage à Rapide-de-l'Orignal, assis sur des poches de farine et de blé, je fus l'hôte de Guillaume Giard, huissier de ces cantons. On ne l'aimait guère. Je crois que l'on le craignait pour l'assommer à la sourdine tant sa vision voulait dire « arrestation, les cellules, la prison, un protêt, une saisie, une action ». Vers dix heures de l'avant-midi le lendemain, un samedi, madame Giard me crie; « Docteur, entendez-vous crier? au feu, au feu? ». C'est bien vrai, un cri d'alarme. Je cours dans la direction de la fumée, chez Napoléon Marinier. Le monde accourt, s'affole, s'amène en criant; « avez-vous des chaudières? des seaux? des cuvettes? Vite de l'eau, vite! ». Un premier maladroit, « ôtez-vous je vide ma chaudière ». Il la

verse en faisant un demi-tour et court au puits. La fumée nous aveugle, tous reculent devant ce nuage que la flamme bientôt traverse. Le foin dans la remise est en feu. On crie : « Qui a mis le feu? » « On verra ça plus tard. » « De l'eau, de l'eau! » En un moment chez Marinier, la partie est perdue. On sort tout ce qui est mobile pour le jeter pêle-mêle, le faire brûler le temps d'après.

« Les pompiers bénévoles sont nombreux, un groupe se rend chez McGibbon, un autre chez Dumoulin. Des échelles? des échelles? Chez McGibbon, du premier étage on jette dans la rue les lits, matelas, bureaux, etc. Le feu tourbillonne, les flammes font bouillir la peinture. Ce n'est plus tenable. Une vague de feu pénètre dans le magasin, dans l'entrepôt. Les détonations se font entendre, la peur s'empare des plus braves qui crient en arrière : « On va se faire tuer. » C'est une salve à répétition – c'est comme la mitraille. La foule recule et se rue chez la mère Renaud. On entend crier : « Avez-vous vu la femme de x ? » « les enfants de? ». On crie, on court à droite, à gauche – chez Dumoulin – chez Paul-Émile Forget, le feu est partout, à la porte chez Nantel et des deux côtés de la rue. Je vois encore un groupe de gens qui roulent des tonnelets de bière, de whisky, portent des caisses de gin de Berthier, du Seagram, du cognac et des cruches de vin. Ils se dirigent vers le pont pour aller les mettre à l'abri.

« ...On voit, du pont, le quadrilatère où le feu passera. Les mêmes explosions sont entendues chez Paul-Émile Forget, la foule se range sur l'autre côté.

« Quelqu'un crie : « Allez donc chercher le curé! le curé Proulx!. Le bon curé et qu'il vienne avec son bénitier. » Ce n'est pas plus long. Un gros curé tout rouge, essoufflé, portant de gros verres, descend la rue du couvent, sous un surplis, son étole, le bénitier d'une main, le goupillon de l'autre, aspergeant dans tous les sens, implorant la

Providence de sauver le village qui n'est plus qu'un brasier. Le vent semble se calmer, le curé toujours sur la brèche, à travers les débris de ferraille, bénit l'eau, remplit le bénitier et passe de maison en maison. Le vent cesse. À la suite du curé, les hommes, des femmes, des enfants pleurent en priant, en criant de désespoir. Le curé retourne au presbytère. La scène du feu est abandonnée. C'est maintenant l'heure du souper. Il faut organiser le ravitaillement, voir à donner abri aux sinistrés.

« L'organisation fut extraordinairement rapide – tout le monde voulait donner des aliments, loger et vêtir, faire du bien aux malheureux, qui en retour ne savaient pas comment remercier pour autant de générosité, de largesse de cœur, de charités si nobles, si bienfaitantes.

« Le soir est brillant, les étoiles scintillent au-dessus de ce théâtre - Labelle dans son trou, s'humidifie lentement et des vapeurs embrument ce tableau chaud de tisons rouges, riche de souvenirs avec ses petites cheminées éteintes. Des groupes nombreux se promènent, vont et viennent, se croisent, jasant entre eux. « Je n'avais pas une grosse maison, mais je ne devais rien à personne; tout était payé, on vivait. » « Ma femme avait tricoté tout l'été pour nous faire des bons bas pour le chantier, y sont tous brûlés. » « Je suis tout ruiné, on n'a plus rien qui vaille (un mouchoir) c'est tout ».

« L'un porte des éraflures sur la figure, un autre les mains sous les bandages du Dr. Bigonnesse. Dans la grande rue aussi on parle et plus fort; « Ouais, Forget, pis McGibbon, c'est pas de valeur ils sont assurés. Les hôteliers, c'est nous autres qui les faisons vivre, on ira encore les aider à rebâtir. » Plus loin Jos, « m'as-tu vu quand j'ai descendu la vieille, c'était tout un poids! » « Puis moé, le curé, c'est moé qui suis allé le chercher. » « As-tu vu s'il arrosait le feu; à chaque

fois qu'il donnait un coup d'asperge, le feu était éteint. » « C'est un bon pieux, il croit en Dieu. » Un autre, « ça doit l'avoir frappé dret au cœur, car son église qu'il va bâtir, la pierre angulaire qu'il va bénir. » « C'est bien triste mais la nuit continue d'être belle, claire, douce... »



Chapitre 12

la malle et les communications ferroviaires

La malle

En 1898, la distribution de la malle se fait par la route avec la complicité de chevaux. En février de la même année, les contribuables de Canton Joly s'unissent avec ceux des autres Cantons, pour demander au gouvernement fédéral qu'un commis de malle soit attiré sur le train de Montréal à Labelle, afin d'assurer la distribution des matières postales. Cette demande est acceptée, chacun des convois aura son wagon postal.

Les multiples fonctions de la gare ont été le prélude des communications rapides. La gare était le point de chute du courrier expédié et reçu.



Ce que fut le service postal

Jean Amadeï
mécanicien pour le Canadien Pacifique

Extraits du livre
Labelle-La vallée de la Rouge-Tremblant 1997

« La malle par le train, ça c'était la crème, on ne reverra jamais ça. 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. 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 à Labelle, 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, descendants comme montants, le type s'en allait là, il avait un petit cheval de 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. 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. »



La happe-dépêches

De toutes les activités du service postal ferroviaire, une seule lui était propre : le système du happe-dépêches permet de saisir au vol des sacs postaux à partir du train en marche.

À une certaine époque, on voit souvent des mâts happe-dépêches le long des rails de chemin de fer à la campagne. Le mât est installé à des endroits où les voies passent près d'une agglomération, aussi dans les gares où le train ne s'arrête pas. Un maître de poste ou un messenger amène le courrier de la ville au mât, y attache le sac postal et attend le train. Au moment où le wagon-poste passe dans un sifflement, le commis ambulant actionne un bras installé sur la paroi du wagon, afin d'attraper le sac fixé au mât. Il lui faut en même temps laisser tomber le sac postal destiné à cette agglomération. Il faut faire attention de ne blesser personne, tout en projetant le sac suffisamment loin pour qu'il ne risque pas d'être happé sous le train en marche. La manœuvre exige beaucoup d'adresse et de synchronisme, et il arrive que les commis ambulants ratent leur coup. Un sac postal spécial est conçu pour ce service de happe-dépêches.

Happe-dépêches entre Canton Marchand et L'Annonciation

Bureau de poste de Bayard

Le bureau de poste de Bayard, est situé à cinq milles et demi au sud du village de L'Annonciation dans la maison de Théophile Fortin.

Extraits du livre : "Le Nord, mon père, voilà notre avenir.."
Entrevue réalisée avec Léon Fortin en 1985

« Oui ! Mon père a été maître de poste de Bayard. Ça serait dans les alentours des années 1920. Ça l'a duré jusqu'en 1940-1941. On avait la malle trois fois par semaine, rien que quand le train descendait de Mont-Laurier à deux heures et quart de l'après-midi. On préparait le sac, pis on avait un poteau là, à crossing de la route, de l'ancienne route 11, c'était avec les bras. En levant le bras d'en bas, ça baissait le bras d'en haut, pis là il y avait deux crochets mobiles où on accrochait notre sac. Là j'attendais que le train passe. Quand l'express arrivait là,

il ouvrait la porte de l'express, il levait le bras et poignait le sac de malle en passant à toute vitesse. Pis l'autre il garochait le sac de malle à distribuer en bas de l'express. Pis nous autres on le ramassait et on s'en allait au bureau de poste, donc chez nous à la maison où le monde venait chercher leur malle».

Vers 1967, le service postal ferroviaire du Canadien Pacifique a pratiquement complètement cessé.



Le télégraphe

Avant l'arrivée du chemin de fer dans les Laurentides, le seul moyen de communication avec le sud c'est le postillon avec son cheval, lorsque les chemins le permettent ou un coureur des bois qui accepte volontiers ce service. Il n'est pas rare qu'un colon apprenne le décès d'un proche quelques semaines après son enterrement.

Durant la construction de la voie du chemin de fer, des poteaux sont installés tout le long du parcours à des distances similaires, prêts à recevoir les signaux des télégraphes.

Chaque chef de gare est aussi télégraphiste, dans les gares les plus achalandées, un employé assume cette tâche.

Le morse

Vers 1832, Samuel F.B. Morse en collaboration avec Alfred Vail invente deux codes pour la télégraphie; le code international et le code chemin de fer, qui prennent aussitôt le nom de codes Morses. Ces codes seront modifiés d'une manière importante en 1906 lorsque

Réginald Aubrey Fessenden invente la radio, qui fait passer l'ère du morse à celle de la musique.

Un premier code est utilisé par les chemins de fer aux États-Unis dès le milieu du 19^e siècle, puis par les chemins de fer canadiens. Lors de l'arrivée du câble transatlantique vers 1897, on constate que certaines lettres de l'alphabet se prêtent mal à la transcription par câble, on modifie le code qui devient alors le code international Morse. Ce code fut adopté par les forces armées, la marine, l'aviation, les guides et les scouts, et par la radio amateur, tandis que les chemins de fer continuent d'utiliser le code initial tel que proposé par monsieur Morse.

Le code chemin de fer est réputé être environ 20% plus rapide que l'autre. Les télégraphistes au service du chemin de fer transmettent de 20 à 45 mots à la minute. Sitôt, le télégraphiste le tape directement sur son vieux dactylographe qui date des années 1920. L'apprentissage de la télégraphie prend de un à deux ans et demi selon les circonstances.

Avant l'arrivée du téléphone, chaque gare est pourvue d'un service de télégraphie apportant aux citoyens la bonne ou la mauvaise nouvelle. La gare permet également d'abriter le voyageur en attente d'un train. Très souvent, elle loge à l'étage le chef de gare et sa famille. Celui-ci manipule le télégraphe et assiste les conducteurs de locomotive pour le contrôle du trafic ferroviaire. Pour mieux contrôler les convois, des aiguilleurs sont requis à des intervalles fréquents le long de la voie. Grâce au télégraphe, ils peuvent savoir où se trouvent les trains et planifier les rencontres et les points de passages à niveau.

Un bon télégraphiste peut émettre, à la clé (poinçon de métal) ou au « bug » (contact établi entre le pouce et l'index, jusqu'à quarante

mots à la minute; tous les télégrammes portent les initiales du télégraphiste, et certains, comme ceux qui proviennent ou sont destinés aux banques, sont rédigés en code et répétés pour éviter toute erreur.

Une gare importante peut recevoir et émettre jusqu'à une centaine de messages par jours; une gare de village environ vingt-cinq. En 1950, le tarif d'un télégramme de dix mots est de 0,37\$; vers 1970, il est de 1,75\$.

L'heure juste

La gare a également une fonction importante, puisque la régularité du service ferroviaire l'oblige à tenir son horloge à l'heure juste. Les gares de Labelle et de Mont-Laurier sont les seules à posséder une horloge (*maîtresse*) sur laquelle les équipes de trains peuvent régler leurs montres. Les citoyens y font référence. Ce phénomène est à ce point important que les télégraphistes de toutes les gares du Canada reçoivent un signal qui leur permet de vérifier l'exactitude de l'heure. Au Québec ce signal est reçu régulièrement à 11 h 54, puis 11h 55 et 11h 56 et le télégraphiste doit communiquer immédiatement qu'il est à son poste.

Le Canadien Pacifique cesse ses opérations de télégraphe en 1972.



Chapitre 13

...Labelle vers Mont-Laurier

Le dernier tracé

Le chemin de fer est rendu à Labelle en 1893 et ce n'est qu'en 1904 qu'il atteint L'Annonciation. L'absence du curé Labelle se fait sérieusement sentir. La compagnie de chemin de fer du Nord et les politiciens sont moins pressés. C'est comme si ses appuis l'avaient suivi dans sa tombe. Deux religieux toutefois, vont reprendre le flambeau laissé par le curé Labelle. Le Révérend Dom Joseph Cottet, s.j. supérieur à Nominique et le curé Alphonse Génier, curé de Rapide-de-L'Original en 1901. Ces deux religieux sont les principaux responsables de l'arrivée du chemin de fer d'abord à Nominique en 1904 et en 1909 à Rapide-de-L'Original. Leur ténacité légendaire a porté ses fruits et par conséquent le rêve du curé Labelle se poursuit.

Ça bouge !

Le 10 juillet 1899, la compagnie de chemin de fer du Nord reçoit ses lettres patentes de la province de Québec, l'autorisant à construire une voie ferrée de Labelle jusqu'au lac Témiscamingue, via l'Annonciation, Nominique et Rapide-de-l'Original. Les crédits pour le

premier tronçon Labelle-Nominingue sont votés le 11 août 1899; le gouvernement provincial octroie 5000\$ par année pendant 12 ans. Le premier juillet 1902, il porte cet octroi à 8000\$. Cette compagnie cède ses droits le 6 octobre 1904, à la compagnie Canadien Pacifique pour 99 ans, à dater du 1^{er} janvier 1905.

Le curé Alphonse Génier

En 1901, au moment où le curé Génier prend charge de la paroisse à Rapide-de-L'Orignal, les rails s'arrêtent encore à Chute aux Iroquois, rebaptisée Labelle, et rien n'indique que la situation va changer, malgré l'engagement de Lomer Gouin, ministre de la colonisation qui a parlé d'un prolongement jusqu'à la rivière du Lièvre. Le curé Génier n'apprécie pas ses longues traversées en voiture à cheval depuis Labelle par le chemin Chapleau. Convaincu de la nécessité d'entreprendre une bataille pour faire monter le chemin de fer jusqu'à la rivière du Lièvre, il organise une première requête signée par les colons et envoyée aux gouvernements de Québec et d'Ottawa, afin d'exposer l'urgence de faire le prolongement des rails le plus tôt possible.

En 1902, la demande du prolongement reçoit un appui important, alors que la Commission d'enquête sur la colonisation en vient à la conclusion, que le prolongement de la voie ferrée est primordial, si l'on veut songer à relancer sérieusement la colonisation dans les cantons du Nord.

Le curé Génier saute sur cette belle occasion et organise une nouvelle pétition auprès de toutes les familles de colons de la Lièvre. Le Premier Ministre, S.N. Parent, annonce que finalement le prolongement demandé atteindra le village de Nominingue.



Un nouveau départ

...de retour sur les rails...

Station Daoust-Macaza

Le 4 janvier 1904, le train entreprend son voyage inaugural entre Montréal et L'Annonciation avec un arrêt à Daoust situé à proximité de La Macaza. La gare du Canadien-Pacifique est alors située à Daoust et est considérée comme un arrêt sur drapeau. Une voie d'évitement d'une longueur de 19 wagons de quarante pieds est reliée à la voie principale. En 1922, lorsque la compagnie de chemin de fer obtient le transfert de la gare près du village, Daoust Station perd sa vocation première et c'est la naissance de Macaza Station.

Centre de chargement

Pour les citoyens du village de La Macaza, le chemin de fer a la même importance que pour les citoyens des autres villages. Il permet de véhiculer d'innombrables matières premières. De plus, la situation géographique de La Macaza favorise énormément l'exploitation forestière. Situé à proximité des rivières Macaza et Rouge, ses forêts sont très tôt prises d'assaut par plusieurs compagnies forestières, et par conséquent ce village devient un important centre de chargement de bois. Le tracé rectiligne de la voie ferrée à Daoust permet plus facilement d'accéder à la voie d'évitement et ainsi faciliter le chargement des billots, de bois de construction, de bois de chauffage et de charbon, etc.

De 1942 jusqu'à la fermeture de la gare en 1964, Achille Bélanger occupe l'emploi de chef de gare. La famille Bélanger occupe une maison bâtie en face de la gare. Située trop près de la voie ferrée, elle est détruite par le feu allumé accidentellement par un tison provenant d'une locomotive.



Station L'Annonciation

En septembre 1893, le chemin de fer est rendu à Labelle. Le six juin 1898 le conseil municipal du village de L'Annonciation engage Ubald Chartrand à 1\$ par jour, pour accompagner le Rév. Dom Joseph Cottet, afin de tirer un tracé acceptable par la compagnie de chemin de fer. Il faudra attendre dix autres années pour voir arriver un premier convoi à L'Annonciation. Le coût énorme prévu pour le tracé Labelle-Nominingue semble expliquer ce retard. Cependant, des voyages nombreux sont faits à Québec par le Révérend Dom Joseph Cottet, dans le but de rencontrer le Premier Ministre Félix-Gabriel Marchand, afin d'obtenir le prolongement du chemin de fer de Chute aux Iroquois jusqu'à Nominingue.

De plus, une mésentente existe opposant le conseil municipal de L'Annonciation et la compagnie de chemin de fer du Nord, concernant le tracé proposé. Ce tracé ne rencontre pas les vues de la compagnie, ainsi le révèle une lettre du député Henri Bourassa datée du 6 mai 1901. Pour minimiser les coûts d'expropriation et par ricochet, causer le moins possible de déplacements aux colons, la compagnie propose un tracé qui passe à un peu plus de deux milles du village. Les travaux sont retardés. Dû à la ténacité des citoyens de L'Annonciation ainsi qu'à l'intervention d'Henri Bourassa, le dossier débloque, le conseil

municipal et les citoyens gagnent leur point, le tracé passera en plein milieu du village.

Cette mésentente entre le conseil et la compagnie de chemin de fer est suivie par une autre et non la moindre. L'emplacement de la future gare alimente des querelles pendant plusieurs mois entre les citoyens. Trois groupes se forment ayant chacun leur intérêt bien particulier et la lutte sera féroce. Une partie de la population favorise le choix d'un terrain appartenant à Dosithée Boileau situé à côté de son moulin à scie au village. Un deuxième groupe appuyé par une majorité du conseil municipal préfère le terrain de la Fabrique de la paroisse. Un troisième groupe privilégie un terrain propriété de la compagnie Perly, situé à un mille de l'église, finalement le site choisi est celui de Dosithée Boileau.

Le changement du tracé obtenu par les habitants est en partie responsable des désagréments causés lors de la construction de la voie et de la gare. Des maisons sont déplacées et la paroisse est obligée de déplacer une partie de son cimetière et procéder à l'exhumation des corps.

Le 30 novembre 1903, la ligne atteint L'Annonciation et enfin le 4 janvier 1904 le train arrive à la gare. Malgré l'heure tardive et le froid, une foule nombreuse et curieuse se presse sur le débarcadère, elle peut à loisir visiter les voitures.

Au sortir de l'obscurité, les yeux des villageois sont éblouis de tant de magnificences; ces lourds sièges capitonnés, ces châssis anglais dissimulés derrière de beaux rideaux à ressort; ces lampes à gaz qui ronronnent sous un plafond ombragé comme une voûte de cathédrale, et qui projettent une lumière aveuglante pour des yeux habitués à la lampe de pétrole. Une toilette intérieure, avec bol en porcelaine

blanche, un évier rond émaillé surmonté d'une glace; l'eau froide et l'eau chaude courante, tant de luxe, en si peu d'espace.

La gare

La gare de style *cottage orné* est construite en 1903. Plusieurs dépendances s'ajouteront durant les années à venir, en 1905 la maison du régisseur, en 1911 le parc à matériaux et les remises à outils et en 1924 les dépôts de marchandises et de charbon. Le service de télégraphe est en opération de jour seulement.

Une voie d'évitement d'une capacité de 27 wagons précède le Village de L'Annonciation. L'environnement de la gare est constitué, d'abord, de sa voie principale à laquelle sont reliées d'autres petites voies secondaires utilisées pour le chargement du bois.

À proximité, les fours à charbon, les écuries de la compagnie International Paper, etc. À l'automne le train transporte plusieurs chevaux pour cette compagnie, et comme le précise un ex-employé de chemin de fer, au printemps on redescend les survivants.

Chefs de gare

J.- Wilfrid Dumouchel	jusqu'en juillet 1919
A. E. Hancox	juillet 1919-mai 1920
Lawrence O'Neil	Mai 1920-1934
Alphonse Piché	1934-39
Georges Giroux	1939 à au moins 1953



Station Lacoste

En 1903, Lacoste Station est la seule station de chemin de fer de la municipalité de canton Marchand. Cette gare est un arrêt sur drapeau (flying-stop). À une certaine époque, elle est le plus gros poste de chargement de bois entre Sainte-Agathe et Mont-Laurier. Une voie d'évitement qui peut accueillir vingt-huit wagons est reliée à la voie principale et d'autres voies moins importantes servent au chargement tant du bois de pulpe, du bois de sciage que des billots. Aucun agent ne réside à la station car le transport des passagers est concentré à la gare de L'Annonciation. Le courrier est livré à Lacoste en utilisant une happe-dépêches.

Le toponyme Lacoste est un rappel de Sir Alexandre Lacoste, juge en chef de la Cour supérieure du Québec 1891-1907. À l'époque de la construction de cette station, il est un important propriétaire terrestre dans les cantons Joly et Marchand.



Station Bellerive

En 1907, tel que promis à la population, le Canadien Pacifique donne l'autorisation de construire un embarcadère pour voyageurs à Bellerive. La Station de Bellerive est située en face de l'Hôtel du même nom. Un château d'eau permet aux locomotives d'y faire le plein. Aucun agent permanent y réside.

Ce nouveau service est un immense avantage pour tous les voyageurs, ayant à prendre le train ou en descendre de l'autre côté des deux lacs Nomingue. Lorsque le chemin sera ouvert via le lac Blanc, il permettra aux gens de La Minerve de parcourir seulement

onze milles plutôt que seize pour atteindre le chemin de fer pour se rendre à Labelle et prendre le train.

Lors de l'arrêt du service de transport de passagers par le Canadien Pacifique, la gare est vendue puis déménagée sur le terrain des Serres de la Ferme d'en Haut sur la rue Saint-Ignace à Nominique.



Station Nomingue

Le 27 juin 1904, le tronçon L'Annonciation-Bellerive-Nomingue est officiellement inauguré. Durant trois ans, Nomingue sera le terminus de la ligne du nord du Canadien Pacifique.

Construite de style cottage orné, la gare comprend aussi un hangar à marchandises "*fret shed*". À l'inauguration en 1904, les installations du Canadien Pacifique comprennent un abri pour les locomotives et un "Y". En 1909, l'arrivée du chemin de fer à Rapide-de-L'Original amène des changements importants à la gare de Nomingue, l'abri est relocalisé à ce dernier endroit et le "Y" est enlevé. Vers 1950, une petite cour de triage ainsi qu'une voie d'évitement d'une capacité de trente-sept wagons de quarante pieds viennent compléter le paysage de la gare. Le service de télégraphe est en opération de jour seulement.

Incident

En décembre 1908, un accident inusité arrive à la station, qui aurait pu avoir de graves conséquences. Un engin au repos, placé sous la surveillance d'un mécanicien nettoyeur "*cleaner*" se met tout-à-coup en mouvement et se dirige vers le hangar à locomotives et défonce la porte. Ce que voyant, le mécanicien renverse la vapeur sans pouvoir le contrôler, l'engin se met à reculer pendant que le mécanicien saute à terre, l'engin happe une autre locomotive qu'il fait dérailler. Heureusement que la pression de la vapeur n'est pas très élevée. La résistance de la machine déraillée fut suffisante pour arrêter l'autre, seul le "tender" est endommagé et peut être réparé sur place.

Débutés en 1907, les travaux de construction du tronçon Nominique-Rapide-de-l'Original sont terminés en 1909. Mercredi, le 15 septembre de la même année, le premier départ d'un convoi de Nominique en direction de Duhamel (Mont-Laurier) est chaleureusement salué par toute la population de Nominique. Des drapeaux flottent en différents endroits et la foule se presse sur le quai pour entendre le cri de départ du train.



Un débrouillard

En 1915, Eugène Patenaude est propriétaire d'un domaine au lac des Iles (Lesage), il construit un moulin à scie à une dizaine de milles de la voie ferrée du Canadien-Pacifique. Le transport de son bois lui cause donc un sérieux problème. Homme astucieux et ingénieux, il pense avoir trouvé la solution, il veut construire son propre chemin de fer.

En 1918, il rencontre les membres du conseil municipal de Canton Loranger et demande la permission de construire un mini chemin de fer à voie étroite (les rails ont environ un mètre de largeur). La demande est acceptée. Ce qui fut, semble-t-il assez facile à obtenir en comparaison de ce qui l'attendait : construction de ponts et de viaduc, les marécages ou les pentes trop abruptes. Son projet réalisé, sa solution devient une réalité ainsi naît le "*Trans Nominique Railway*" (T. N. R.)

Sa scierie du Lac des Iles devient une véritable cour de triage, tracées de plusieurs voies de contournement et, plus important encore, sa mini voie de chemin de fer le conduit directement à une plus grosse, celle du Canadien-Pacifique.



La fin du rêve...

En 1965, l'achalandage à la gare de Nominique est en régression. Le Canadien Pacifique remplace son chef de gare par un gardien. Les passagers doivent acheter leur billet à bord du train. Le service de télégrammes et le "fret" se font désormais à L'Annonciation. En 1981, le "Train du Nord" n'est plus.

Le Canadien Pacifique lance un ultimatum aux citoyens de Nominique; « la gare doit être enlevée ou démolie ». En 1983, la Chambre de Commerce de Nominique et la municipalité deviennent propriétaires de la gare, celle-ci est déménagée au parc Hervé Desjardins. En 1995, elle réintègre son site d'origine.

Chefs de gare ou agents

Napoléon D'Amour	1904	M. Giroux	1944-1948
J.B. Adolphe Gosselin	1911	Romulus Rainville	1949-1951
Charles Paquin	1920-1932	Kennet Guitor	1952-1953
Léo Lamarche	1933-1935	Albert Filiatreault	1953-1956
Armand Gignac	1935-1936	Jean-Roch Lockwell	1957-1960
Joseph Simard	1936-1939	Yves Lagacé	1961-1962
L.-H. Labonté	1940-1943	Jean-Luc Lefebvre	1963-1965

Le poste de chef de gare ou d'agent a été aboli le 16 octobre 1965.



Retour de vacance...

Jean-Jacques Rodier
Nomingue
Février 2007

« Séminariste à Mont-Laurier dans les années 1940, les vacances arrivées, je prends le train pour retourner chez moi à Nomingue. Un wagon est réservé pour les normaliennes de Mont-Laurier, elles aussi sont en vacance. Montés dans le train, il est défendu pour les garçons de traverser dans le wagon des filles, notre wagon étant situé plutôt à l'arrière du convoi, arrivés à la gare nous avons le privilège de descendre dans la neige ou dans la boue.

Qu'importe on était en vacance. »



La bataille n'est pas terminée.

Pour le curé Génier, l'arrivée du train à Nomingue ce n'est qu'un demi-succès. Il est déçu, tenace il se joint au curé de Ferme-Neuve, Rodrigue Cadieux. Ils lancent une nouvelle pétition et invitent tous les habitants installés dans le haut de la rivière du Lièvre à les soutenir dans la lutte qui s'annonce. Désireux d'obtenir des appuis politiques d'importance, le curé Génier se rend à Montréal pour y rencontrer J. P. B. Casgrain, Président de la Société de Colonisation du diocèse de Montréal. Accompagné de ce dernier, le curé se présente chez Damien Rolland, Président de la compagnie de chemin de fer du Nord. Le projet est retardé par les exigences du Canadien Pacifique.

Résignés pour un temps, les curés Génier et Cadieux sont persévérants. Deux autres années de pétitions, de pressions politiques et de voyages à Montréal, grâce à l'appui de Henri Bourassa, député libéral de Labelle, du premier-ministre Lomer Gouin et de quelques autres. Au début de 1907, la bataille est finalement gagnée et la construction débute.

Le 3 juillet 1907, on entreprend de déterminer le meilleur tracé qui conduira le chemin de fer de Nomingue jusqu'au Rapide-de-l'Original.

Arpenteurs à l'œuvre

"L'ami du Coloré" Nomingue
Le 22 février 1907

« Tout un parti d'assistants-ingénieurs, topographes, manœuvres, etc. nous arrivaient l'autre lundi, venant entreprendre le tracé définitif, de l'extension du Pacifique-Canadien de Nomingue au Rapide-de-l'Original. Ces messieurs se sont mis au travail sans retard, dès que leur char de ravitaillement fut arrivé. Ils comptent achever leur besogne

en six ou sept semaines. Leur impression est que la construction de ce tronçon si désiré commencera au printemps. »

"L'ami du Colon/Le Pionnier"

Mars 1907

Construction

« Une activité presque fébrile règne ici présentement dans le commerce spécial du foin et de l'avoine. Il s'agit de ravitailler de ces produits tous les chantiers en voie d'établissement pour la construction du chemin de fer...Nos actifs co-sociétaires, MÈME. Chasles et Trudeau sont les principaux facteurs de ce négoce, où nos colons trouvent un bon marché pour l'écoulement de ces deux produits de leurs fermes. Ils font faire la livraison tout le long de la ligne projetée jusqu'à 15 milles à l'est de Kiamika, en gagnant Nominique, et les voitures reviennent chargées de matériel nécessaire à la Cie, matériel qu'elles vont prendre au dépôt général de la Cie, sur la ferme Poirier...sur la Sawgay ».

Le journal « Le Pionnier »

Le 9 juillet 1907

« Messieurs Macdonald, Boivin, Frankoefer et Jones, représentants la Orillia Construction et la Compagnie de chemin de Fer de Colonisation du Nord, arrivaient à Nominique le mercredi 3 juillet pour mettre en train les travaux de construction de l'extension du chemin de fer de La Lièvre. Dès jeudi matin ils étaient à l'œuvre et une douzaine d'hommes, tout ce qu'ils avaient pu trouver sur place, commençaient déjà le déblaiement du tracé. Ces messieurs se plaignent de la difficulté qu'ils éprouvent à obtenir de la main-d'œuvre et cependant on dit qu'ils paient à leurs hommes jusqu'à une piastre et soixante par jour et les nourrissent. Ils comptent bien augmenter leur effectif jusqu'à 150 et même 200 hommes avant longtemps, de façon à

pouvoir pousser rondement les travaux de dix milles de voie qu'ils ont entrepris.

« Les chantiers et quartier généraux de la Cie sont installés sur la terre de M. Poirier de l'autre côté de la Sawgay (lac Saguay) à deux milles de la gare de Nominique et que les trains de construction atteignent à présent en toute sécurité.

« Les wagons de la Cie sont attelés de quatre chevaux chacun et la compagnie n'accepte comme conducteurs que ceux-là seulement qui sont capables de conduire en sûreté un pareil attelage. »

.....et le 17 janvier 1908

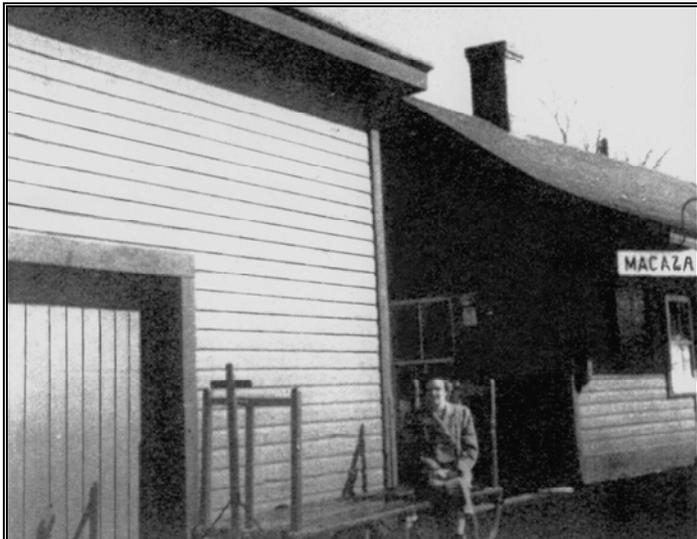
« La Cie de construction de Toronto vient de recevoir une consignment de 54 chevaux, venant directement du Montana et amenés ici dans de luxueux wagons spéciaux à cette fin, décorés du titre et de la qualité de chars palais pour chevaux.

« Le matin du Vendredi-Saint en avril 1908, un grave accident s'est produit sur le chantier. Deux Italiens préposés au maniement des explosifs, avaient imprudemment choisi le voisinage de la forge pour y faire dégeler, dans une chaudière pleine d'eau, sept cartouches de dynamite. Une étincelle fait éclater cette formidable mine qui fit voler le plafond et creusa le sol, criblant de projectiles les deux infortunés. Les deux gravement blessés sont transportés à Nominique et confiés au soin des Drs. Bellemare et Cartier. »

Au début de décembre 1908, les travaux sont suspendus pour la saison hivernale, ils sont rendus au 28^e mille sur les 35 à faire avec le posage et le nivellement de la ligne.



Station Macaza



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

Station L'Annonciation



Coll : Musée McCord

Station Lacoste



Station Bellerive



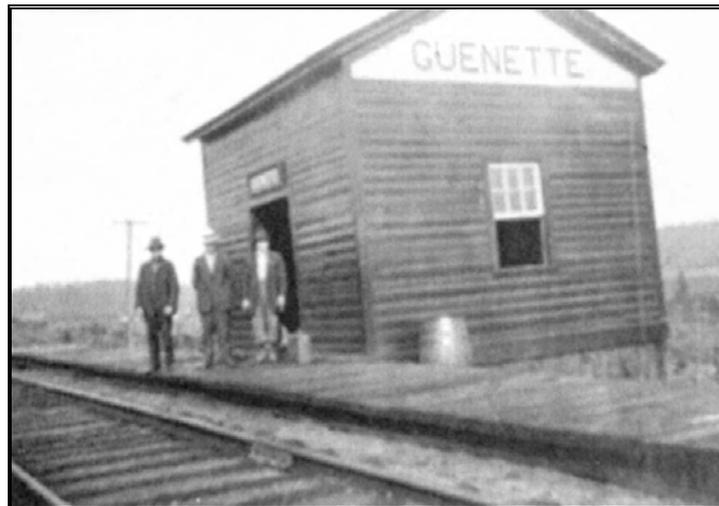
Coll : Jacques Larivière

Station Nominngue



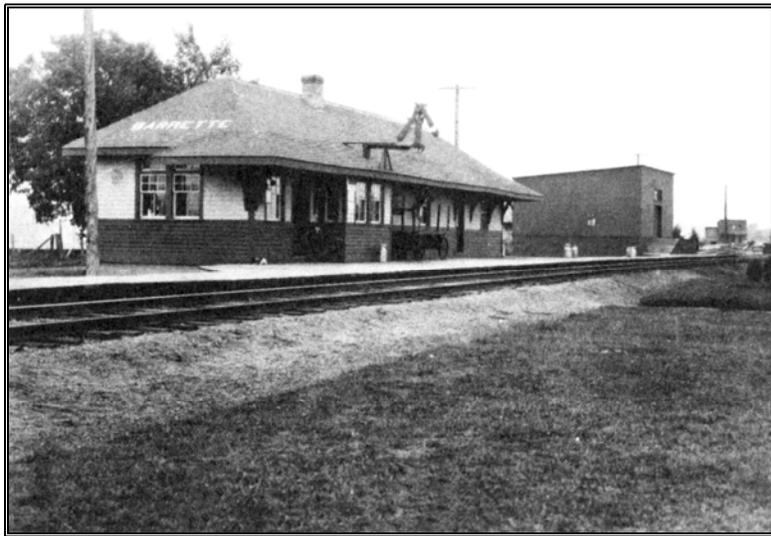
Coll : Jacques Larivière

Station Guénette



Coll : Société Historique de Mont-Laurier

Station Barrette



Coll : Société Historique de Mont-Laurier

Station Brunet



Coll : Société d'Histoire de Chute aux Iroquois

...de retour sur les rails

Station Loranger

Construite vers 1907, cette petite gare est un arrêt sur drapeau (flying-stop). Aucun agent permanent n'habite cette station. Les personnes désireuses de prendre le train se rendent, pour la plupart, au débarcadère de la gare de Nominougue.

La compagnie de chemin de fer construit une maison, "la maison du Pacifique" pour abriter le contremaître chargé de l'entretien de la voie ferrée. Il loge dans ce bâtiment avec sa famille. À l'arrêt du service de train cette maison est offerte en location. Une longue voie d'évitement qui peut accueillir trente-cinq wagons est reliée à la voie principale et complète le paysage.

Le nom de Loranger rappelle le nom de Louis-Onésime Loranger, (juge à la Cour supérieure du Québec, de 1882 à 1909).



Lac Sagouay

Village d'Hébert

Station Hébert

En 1907, la construction de la voie ferrée entre Nominougue et Rapide-de-l'Original laisse dans sa foulée la Station Hébert. Cette gare est intimement liée à l'essor de l'exploitation forestière de cette région. À une époque, l'opérateur M. Armand Gignac et sa famille logent à la gare. De plus le Canadien Pacifique possède une petite maison à proximité de celle-ci. Elle est habitée par le contremaître en charge de

l'entretien ainsi que par sa famille. Le service de télégraphie est accessible le jour seulement.

Une voie d'évitement d'une capacité de trente wagons de quarante pieds est reliée à la voie principale. Une petite cour de triage et un château d'eau complètent la propriété du Canadien Pacifique.



Station Bédard

Cette petite gare est un arrêt sur drapeau (flying-station) et comme chacune de ces petites gares, elle est munie d'une petite passerelle utilisée pour les passagers qui attendent le train. Cette station est surtout utilisée par les exploitants forestiers et de granite.

Le toponyme de Bédard rappelle Alphonse, Raoul Bédard arrivé en 1908 au village d'Hébert. Il est un industriel, hôtelier, propriétaire de moulin à scie et surtout un important propriétaire foncier.

Le déraillement de 1947

Un samedi soir de mars 1947, un soir de tempête de neige, le train à destination de Mont-Laurier termine sa course entre Bédard et Lac Saguay.

Plus de 250 passagers sont à bord au moment de l'accident, des travailleurs, des visiteurs sont venus passer quelques jours parmi leurs proches.

Parti de la gare Windsor, le convoi se compose de la locomotive, du char à bagages, celui du courrier, un wagon de marchandises et de quatre wagons de passagers.

C'était la fête à bord, les ouvriers de chantiers fêtent depuis le départ, ingénieur, chauffeur et conducteur participent à la fête. Le chauffeur et l'ingénieur effectuent ce parcours pour la première fois. Certains passagers trouvent que le train roule à une trop grande vitesse. Quelqu'un se risque d'en avertir le conducteur : « *On passera jamais le fer à cheval à cette vitesse* ». Plusieurs crient « *ralentissez* ». Lorsque l'ingénieur décide enfin de ralentir, il freine trop brusquement. La locomotive et les trois wagons qui la suivent ont immédiatement déraillé, laissant fort heureusement les quatre wagons de passagers sur les rails. Les fenêtres de la locomotive se fracassent, et sous l'impact, celle-ci verse sur le côté et se remplit de neige.

Des passagers réussissent à l'aide de pelles à sortir l'ingénieur de l'engin. Gravement blessé il ne survit pas à l'impact. Quant aux passagers, ils ont plus de peur que de mal. Les passagers retournent à pied à la Station de Bédard. Les inspecteurs du Canadien Pacifique en arrivent à la conclusion, que l'accident a été causé par la négligence de leurs employés. Les wagons endommagés par l'accident furent brûlés sur place. La locomotive remise sur les rails est dirigée vers le garage à locomotives de Labelle pour y subir un bon nettoyage.



Station Guénette

D'abord construite du côté intérieur du fer à cheval, en 1926, suite à des pressions de l'hôtelier, propriétaire de l'hôtel situé en face de la gare, et pour des raisons évidentes de sécurité, la gare est déménagée de l'autre côté de la voie. Auparavant les usagers du train

devaient traverser la voie principale ainsi que les voies d'évitement pour atteindre la gare. Cette station est un arrêt sur drapeau.

Le fer à cheval

En arrivant à Guénette, le tracé de la voie ferrée décrit une courbe en forme de "U". En 1909, lors de la construction de la voie, ce tracé en fer à cheval est assis sur une charpente qui s'apparente à des chevalets. Vers 1929 le Canadien Pacifique décide de remblayer cette charpente et à l'avenir, les convois rouleront directement sur le plancher des vaches.

Au début du vingtième siècle, Guénette est reconnue comme étant le centre d'exploitation du granite dans la région des Laurentides. Déjà en 1908, la compagnie Brodie's loue du Canadien Pacifique une petite locomotive et deux wagons, qu'elle utilise pour transporter le minerai de sa carrière jusqu'à la station.



Station Campeau

Une petite gare sert de logement au contremaître et à sa famille. Une voie d'évitement d'une longueur de vingt-cinq wagons se marie à la voie principale.

Comme plusieurs autres stations situées entre les villages, Campeau est utilisée pratiquement que pour le chargement du bois.



Station Routhier, Picardie (Barrette)

Sur ce parcours vers Mont-Laurier, naît vers 1909, "Routhier Station" dont le nom peu à peu sera remplacé par "Barrette". L'inauguration officielle du Canadien Pacifique est faite en 1909. Elle

consiste en un convoi d'une locomotive et de trois wagons. On dit à l'époque "*prendre les gros chars*", il en coûte aux passagers vingt-cinq cents pour aller à Mont-Laurier. Chaque arrivée du train cause un réel émoi dans le village et les citoyens convergent vers la gare. Le service de télégraphie est offert le jour seulement.

Cette station qui possède un hangar à marchandises "*fret shed*", est spécialement utilisée pour le transport du bois de corde, des billots, de la croûte, ainsi que pour le transport des animaux surtout des chevaux. Une longue voie d'évitement pouvant recevoir trente-sept wagons rejoint la voie principale.

Ce territoire connu sous le nom de Picardie, est transformé en municipalité de Val Barrette le 28 juillet 1914. Ce nom rappelle le souvenir de Zéphirin Barrette, l'un des premiers marchands de la région, et premier maire de Val-Barrette (1914-1915), il est aussi un employé du Canadien Pacifique.

M. Morel et par la suite pour plusieurs années Omer Rinfret se sont succédés comme chef de gare. Charles Paquin occupe le poste de télégraphiste entre 1926 et 1956 environ. La gare est démolie en 1987.



Station Brunet

Au début, une locomotive désaffectée est utilisée comme gare, par la suite un petit bâtiment "arrêt sur drapeau" est construit et sert d'abri aux voyageurs qui attendent le train.

Située, à l'époque, dans la paroisse de Brunet dans le Canton de Campbell, cette station est nommée ainsi en hommage à Mgr François-Xavier Brunet, premier évêque de Mont-Laurier. Cette station est située entre Val Barrette et Mont-Laurier.





Chapitre 14

Duhamel (Mont-Laurier)

Le terminus

Station Rapide-de-l'Original-Mont-Laurier

Après deux ans et deux mois de travaux, le chemin de fer atteint le village du Rapide-de-l'Original après avoir semé sur son passage les stations de Loranger, Campeau, Hébert au lac Saguy, Routhier à Val Barrette. À l'inauguration au Rapide-de-l'Original, la gare est nommée "Duhamel" pour commémorer la mémoire de Mgr Joseph, Thomas Duhamel, premier archevêque d'Ottawa (1886-1909).

Suite à une inspection faite le dix septembre 1909, le Canadien Pacifique décide que le service va débiter le mercredi 15 septembre suivant. L'entrée en gare du convoi est saluée par de chaleureuses acclamations. Le curé Génier tient à être à bord lorsque le conducteur va lancer '*All aboard for Duhamel*'. Les rues sont pavoisées et tout le monde est rendu à la gare.

Inauguration officielle

Le 30 septembre 1909, un convoi part de Montréal, il remorque un char officiel du Canadien-Pacifique (*le Earnscliff*) à l'intérieur duquel se trouvent entre autres M. Damien Rolland, Président de la compagnie de chemin de fer de la Colonisation du Nord ainsi que des ingénieurs

qui viennent faire l'inspection officielle de ce nouveau tronçon, Nominique-Rapide-de-l'Original.

La gare de "*style cottage orné*" n'est terminée que deux mois après l'arrivée du premier train. Herman Lamarche est chef de gare de 1909 à 1953, il habite le premier étage de la gare avec sa famille. En 1927, la gare est agrandie, de treize mètres elle passe à trente-six mètres en raison de l'achalandage. À l'étage, on agrandit le logement du chef de gare et on ajoute au rez-de-chaussée, une salle d'attente pour les dames. Le service de télégraphie est en opération seulement le jour. Comme à la gare de Labelle celle-ci est munie d'une horloge (maîtresse) utilisée par les équipes de trains pour régler leurs montres.

Vers 1930, en plus de la gare le site comprend un abri pour locomotive, un hangar à marchandises "*fret shed*", un château d'eau, une glacière, la maison du chef de section et la maison des ingénieurs et chauffeurs.

De plus le paysage de la gare comprend une importante cour de triage, un Y (Wye), et une dizaine de voies d'évitement reliant différentes compagnies à la voie principale sillonnent la propriété du Canadien Pacifique. En 1958, d'autres modifications importantes sont apportées à la structure de la gare.

Le 13 novembre 1981, le "*train du Nord*" effectue son dernier trajet en direction de Mont-Laurier. Le transport de marchandises, quant à lui, disparaît définitivement vers la fin de la décennie 1980.

Chefs de gare ou commis

Hermas Lamarche 1909-1953

Charles Paquin 1953-1954

Albert Liboiron 1956-1961

Armand Gignac 1961-1981



...le terminus

Station Mont-Laurier



Coll : Société Historique de Mont-Laurier



Chapitre 15

Le chemin de fer du Nord à son déclin ...

Le train de la colonisation agonise

Jusqu'en 1945, le train de passagers demeure très populaire. Aussi, des convois font la navette chaque semaine entre Montréal et Mont-Laurier, plus de 200 wagons de marchandises, bois de chauffage, bois de construction, charbon; des animaux aussi voyagent, chevaux, vaches, bœufs, veaux, etc. Avec l'ouverture de la route nationale vers l'Abitibi et l'augmentation du transport par camions, les dirigeants du Canadien Pacifique entrevoient déjà le temps où ils mettront fin à leurs activités sur le tronçon des Laurentides.

Le chemin de fer a connu son apogée et ses heures de gloire entre les années 1920-1940. Vers 1950, son déclin qui avait commencé quelques années auparavant s'est poursuivi avec l'amélioration du réseau routier et la concurrence des autres moyens de transport.

En 1964, des protestations énergiques sont adressées à la compagnie du Canadien Pacifique de même qu'à la Commission du chemin de fer à Ottawa. Elles visent à empêcher la compagnie de supprimer 3 ou 4 trains de voyageurs sur la ligne Montréal-Mont-Laurier à compter du 25 octobre prochain et à demander à la

compagnie de bien vouloir continuer le service à tous les jours comme par le passé.

Des reproches sont adressés par des organismes publics, reprochant à l'entreprise ferroviaire de n'avoir rien fait pour améliorer la ligne et assurer sa rentabilité. Ces mêmes reproches sont répétés par le conseil des maires du comté de Labelle aux audiences publiques du comité des transports en 1976. Au printemps 1977, la Commission canadienne des transports est sur le point de donner raison au Canadien Pacifique et lui accorder la cessation des services demandée. Un tollé de protestations s'élève parmi tous les usagers de ce tronçon de chemin de fer et par les représentants des groupes sociaux et économiques.

Appui

En mars 1979, la municipalité de Labelle donne un appui sans équivoque à l'Association Touristique des Laurentides :

« Le "P'tit train du Nord" qui se rend jusqu'à Labelle, contribue à amener des centaines de touristes voyageurs et sportifs dans notre municipalité durant les saisons estivales, automnales et hivernales.

« Le P'tit train du Nord" a un impact économique très important, lequel est primordial pour soutenir notre industrie touristique. L'expérience du "P'tit train du Nord" vécue en 1978-1979, a été des plus intéressantes et des plus profitables pour Labelle, avec une moyenne de 250 personnes par fin de semaine. Environ 40,000\$ ont été dépensés par ces touristes durant cette période.

« L'interruption du service du "P'tit train du Nord" serait désastreuse et qu'un tel service doit continuer dans l'avenir. Il aide grandement à

l'essor touristique dans les Laurentides et permet à des centaines de sportifs, de pratiquer leur sport durant les fins de semaines. »

À six reprises entre 1960-1980, la compagnie Canadien Pacifique demande à la Commission des transports du Canada la permission de cesser son service jusqu'à Mont-Laurier.



Dernier adieu aux “gros chars” ...

Ernestine Meilleur-Beaudin

St-Sauveur-des-Monts

Extrait du livre

“Val-Barrette, un petit village, une grande histoire”

« Seul l'espace entre mon passé dans ces montagnes, pouvait me faire parvenir à cet idéal de la vie que j'ai caressé en l'espérance de la réalité, qui sont maintenant mes souvenirs de ma tendre enfance du mois de décembre 1922. Car mon père, après avoir vendu sa ferme située à Brébeuf, conté de Terrebonne, acheta le moulin à scie situé près de la rivière Kiamika, à deux milles du petit village de Val-Barrette.

« C'était un site enchanteur, une vue magnifique que l'on ne voit qu'avec les yeux du cœur, et dans l'immensité de la province du Québec, cette beauté de la nature, y compris le moulin à scie, le pont rouge et cette rivière, le tout formait un coin enchanteur où tant de gens se sont arrêtés pour y prendre des photos.

« Oui, si j'écris ces lignes aujourd'hui, ce sera pour dire adieu aux “gros chars” du Canadien Pacifique ou au petit train du Nord comme la nouvelle génération l'appelle. Mes souvenirs d'adieu me reportent à notre premier déménagement; nous sommes embarqués sur le train à la gare de Saint-Jovite vers 6 heures le soir, pour arriver à Val-Barrette passé les 11 heures et vingt, cette mère courageuse avec 11 enfants, de 6 mois à treize ans.

« Malgré tout nous étions tous heureux de notre première randonnée qui nous conduisait à 80 milles à travers ces montagnes et lacs, le long de la rivière Rouge; voyage inoubliable, car Mgr Eugène Limoges faisait aussi son premier voyage, pour aller prendre la

charge de l'Évêché du diocèse de Mont-Laurier et avec sa grandeur d'âme de prêtre, il a béni ma mère et chacun des enfants. Et si aujourd'hui nous sommes seize enfants tous vivants et heureux, c'est certainement par l'entremise de Dieu et la bénédiction de ce grand Évêque.

« De plus, je dirai un adieu au Canadien Pacifique qui est, depuis plusieurs années, disparu de notre petit village de Saint-Sauveur-des-Monts. »



L'avenir de l'emprise ferroviaire

En 1960, interruption par le Canadien Pacifique du service du "*train du Nord*"

En 1977, le Canadien Pacifique, la Corporation de développement des Laurentides et l'Association touristique des Laurentides mettent en service le "*P'tit train du Nord*".

En 1981, abandon définitif du "*P'tit train du Nord*".

Entre 1981-1986, démolition des gares Piedmont, Val David, Val-Morin et Sainte Marguerite et déménagement des gares Nominingue et Morrison.

En 1986, un projet de réseau muséal des gares et de réutilisation de l'emprise, est présenté au Sommet socioéconomique régional par la Corporation des gares des Laurentides.

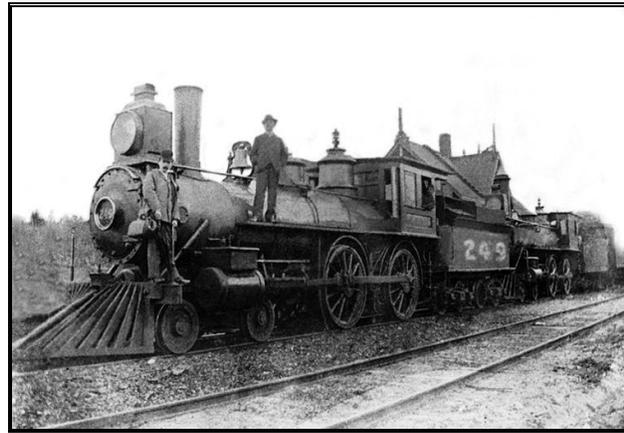
En 1988, le conseil régional des loisirs des Laurentides assume le projet de transformation de l'emprise du Canadien Pacifique, en parc linéaire préconisé par l'Association touristique des Laurentides.

En 1994, achat de l'emprise ferroviaire par le gouvernement du Québec, et début de la location des tronçons aux MRC Antoine Labelle, des Laurentides, des Pays-d'En-Haut et de la Rivière-du-Nord.

En 1996, Inauguration du parc linéaire du "*P'tit train du Nord*", et réouverture progressive des gares.



Un juste retour des choses



Le 9 octobre 1876, le curé Antoine Labelle assiste à l'inauguration du chemin de fer Montréal-Saint-Jérôme de la compagnie Montreal, Ottawa & Occidental, flanqué du maire de Saint-Jérôme, Jean-Baptiste Villemure et du maire de Montréal, le docteur William Hingston.

Après plusieurs années d'absence, le 8 janvier 2007, Saint-Jérôme inaugure pour une deuxième fois l'arrivée d'un train qui va relire de nouveau Montréal à Saint-Jérôme.



Quelques employés du Canadien Pacifique
ayant résidé à Labelle ou travaillé dans la section Labelle.

Amadeï Jean	Fugère Alfred
Baker, Bachard Eddy	Fugère Charles-Édouard
Baribeau André	Fugère Gérard
Baudart Albert	Fugère Marcel
Bélangier Roméo	Fugère Yvon
Belleau Joseph	Gagnon Adolphe
Bellefontaine Jack	Gaudette Arthur
Blackburn George	Gaudreault Armand
Bourgeois Médard	Gaudreault Léo
Brabant Gérald	Gaudreault Octave
Brousseau Pierre	Gauthier A. R.
Brun Félix	Gauthier Émile
Cédilotte Léonidas	Gauthier Pierre
Cédilotte Ovilla	Généreux Claude
Chalifoux Noé	Gignac Armand
Charland Albert	Gigoux Roland
Charretier Romulus	Giroux Aldège
Chaumont René	Giroux Denis
Clouthier Zéphirin	Giroux J.
Constantineau Patrick	Giroux Rodrigue
Côté Joseph	Gosselin J.B., Adolphe
Côté Roméo	Gratton Avila, chef de gare
Cyr Henri	Grignon Georges
Cyr Jean-Pierre	Guémont Arthur
D'Amour Napoléon. A.	Guitor Kennet
Daoust Ovilla	Hamelin Roger
Dauphin Adélard	Johnstone Robert
Dauphin Aurèle	Jubinvillle Noël
Dauphin Delphis	Labelle Euclide
Dauphin Jean-Baptiste	Labelle Euclide, fils
Demers Honoré	Labelle Serge
Dumais Honoré	Labelle Yvan
Filiatreault Albert	Labonté Louis-Hippolyte
Fraser J. A.	Ladouceur, chef de gare

Lafleur Albert
Lagacé Yves
Lalonde Joseph
Lamarche Léo
Latreille Charles
Latreille Gilbert
Lauzon Gilles
Lauzon Maurice
Leblanc Téléspore
Lebrun Bertrand
Lebrun Wilfrid
Légaré Antoine
Lefebvre Jean-Luc
Legault Stanislas
Lockwell Jean-Roch
Mailloux Thomas
Marcotte Adjutor
Marinier Jean-Baptiste
Martin Orient
Martin Raoul
McLean G. Eddy, Ernest
Miljours Alcide
Miljours Joseph
Miron Eugène
Monette Albert
Monette Fernando
Morel J. O.
Morin J. A.
Mould George
Nantel Albert
Nantel Alfred
Nantel Amédée
Nantel Charlemagne
Nantel Ernest
Nantel Honorius
Nantel Joseph

Nantel Médéric
Nantel Téléspore
Ouellette Jacques
Païement Mathias
Paquette Jean-Baptiste
Paquin Charles
Paquin Napoléon
Paradis Louis
Pharand Téléspore
Philipps Andy
Racicot Arthur
Racicot Lionel
Racicot Olivier
Racicot Roland
Racine Arthur
Rainville Romulus
Raymond A.
Richer Jean-Baptiste
Richer Joseph
Riley W. L.
Rinfret Omer
Ritchot Eugène
Robert Albert
Saint-Denis Hubert
Saint-Germain Jean-Denis
Saint-Louis André
Savard Hormidas
Sigouin Jean-Louis
Sigouin Normand
Singleton S.
Snyder George
Thibault Guy
Trottier Hubert
Trottier Ubald
Valiquette Lucien
Vanier Raoul

Verner Émile

Vinay Marius

Bibliographie

Archives écrites

Le journal Le Nord

Les archives de la Société d'Histoire de Chute aux Iroquois-Labelle

Procès verbaux des assemblées du conseil municipal du Canton Joly

Procès verbaux des assemblées du conseil municipal du Village de Labelle

Rôles d'évaluation de la municipalité de Canton Joly

Rôles d'évaluation de la municipalité du Village de Labelle

Archives iconographiques

Bibliothèque nationale du Québec

Collection privée en fonds d'archives de plusieurs familles de Labelle

Comité des gares de Nomingue

La Société d'Histoire de Chute aux Iroquois-Labelle

Société historique de la région de Mont-Laurier

Le comité de la gare de Labelle

Musée Mc Cord

Municipalité de Ivry-sur-le-Lac, Madame Julie Sauvé

Municipalité de Lac Saguay

Documentaires

Le Club de télégraphe Morse

Cahier pédagogique "Nos gares par Gleason Théberge"

Rapport sur les gares ferroviaires du Canada

Conférence donnée par Monsieur Lionel De Serres à des étudiants de la polyvalente de Saint-Jovite en 1971.

Livres et brochures

Auclair, l'abbé Élie-J. *Le curé Labelle, sa vie, son œuvre 1930.*

Bergevin, René, *La vallée de Saint-Sauveur en images.*

Cartier, Côme, docteur. *Sous le ciel de L'Annonciation .*

Charette, Samuël, frère. *Douce souvenance.*

Comez, Germaine. *Une ville naquit 1973.*

Coursol, Luc. *Histoire de Mont-Laurier .*

Dufresne, Marie-Andrée. *Val-David, fragments d'histoire.*

Godard, Robert r.s.s.s., *Labelle, aperçu historique 1956*

Hydro-Québec. *Guide d'interprétation du parc linéaire le "P'tit train du Nord" section Antoine Labelle.*

Lagrange, Richard. *De la Chute aux Iroquois à Labelle 1880-1980 pour Le comité des fêtes du centenaire 1980.*

Lagrange, Richard. *La vallée de la Rouge de la Conception au Lac Saguy, pour la Société du Patrimoine de la vallée de la Rouge.*

Lagrange, Richard. *Le Nord, mon père, voilà notre avenir 1986 pour la municipalité de L'Annonciation.*

Laurin Serge, . *Histoire des Laurentides 1989.*

Laurin, Serge. *Sainte-Agathe-des-Monts, un siècle et demi d'histoire .*

Lévesque, Robert et Migner, Robert. *Le curé Labelle le colonisateur, le politicien, la légende. 1979.*

M.R.C. des Laurentides. *La richesse et le patrimoine.*

Nominingue, 1883-1983. *Par le comité des fêtes du centenaire.*

Perreault-Cholette, Madeleine. *Labelle, La vallée de la Rouge, Tremblant.*

Proulx, Claude. *Val David, son histoire, son patrimoine.*

Rapport de 1880. *La compagnie du chemin de fer "Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental".*

Revue "Traq". *Par Pierre Charron.*

Soucy, Danielle. *Vallée de la Diable. De la hache aux canons à neige 1995.*

La Conception. *Fierté d'un passé, élan vers l'avenir 1883-1983.*

Val-Barrette. *Un petit village, une grande histoire.*



Table des matières

Avant-propos....5
Introduction....7
Notes explicatives....8

Chapitre 1

Le chemin de fer du Nord
 Les compagnies....11
 Citations du Curé Antoine Labelle....14

Chapitre 2

L'incontournable Curé Antoine Labelle
 Les bases du projet....15
 La corvée de bois de 1872....16
 Deuxième descentes de traîneaux....22

Chapitre 3

Vers Saint-Jérôme
 Construction du tronçon....25
 Station Saint-Jérôme....26
 Inauguration....26
 La gare....28
 Coût des matériaux en 1880....30

Chapitre 4

Vers Sainte-Agathe-des-Monts

Le projet se poursuit.....35

Entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe-des-Monts.....38

Stations : Paquin, Shawbridge, Saint-Sauveur-Piedmont,
Sainte-Adèle-Mont-Rolland, Sainte-Marguerite, Val-Morin,
Bélisle's Mill, Val-David, Préfontaine, Sainte-Agathe.

Chapitre 5

Conducteur de locomotive

Paul Courtois.....47

Chapitre 6

Sainte-Agathe vers Labelle.....53

Stations : Yvry, Degrobois, Nantel, Summit, Saint-Faustin-Lac Carré,
Morrison, Saint-Jovite, Lac Mercier-Mont-Tremblant, La Conception.

Chapitre 7

Chute aux Iroquois-Labelle

Ses premiers soupirs, ses premiers pas.....65

Premier convoi à Chute aux Iroquois et inauguration.....68

Le début d'une nouvelle vie au village.....71

Horaires 1894 et 1920.....73

Le dépôt de Labelle.....75

Chapitre 8

L'eau et le charbon.....81

Arrivée des locomotives diesel.....83

Chapitre 9

Nous les cheminots

Armand Gaudreault.....85

Jean Amadeï.....91

Chapitre 10

- La gare et son milieu.....93
 - Les enfants et la gare.....94
 - Les gares de Labelle.....95
 - Avila Gratton, chef de gare.....98
 - Naissance à la gare; Suzanne Gratton-Bertrand.....99
 - Les odeurs de l'époque...; Pierre Charron.....101

Chapitre 11

- Le coffret aux souvenirs
 - Marie-Noël Forest.....105
 - Béatrice Roberts.....109
 - Lise Labelle.....111
 - Solange Whear-Latendresse.....113
 - Docteur Côme Cartier.....115

Chapitre 12

- La malle et les communications ferroviaires
 - La malle.....121
 - Jean Amadeï.....122
 - Le happe-dépêches.....122
 - Léon Fortin.....123
 - Le télégraphe et le morse.....124

Chapitre 13

- Labelle vers Mont-Laurier
 - Le dernier tracé.....127
 - Le curé Alphonse Génier.....128
 - Un nouveau départ.....129
 - Les stations : Daoust-Macaza, L'Annonciation, Lacoste, Bellerive, Nomingue.
 - Retour de vacance... ; Jean-Jacques Rodier.....138
 - La bataille n'est pas terminée.....139
 - Construction vers Rapide-de-l'Original.....140

De retour sur les rails.....146
Les stations : Loranger, Hébert, Bédard, Guénette, Campeau, Routhier,
Brunet.

Chapitre 14

Duhamel-Mont-Laurier "le terminus"
Inauguration de la station Rapide-de-l'Original.....153

Chapitre 15

Le chemin de fer du Nord à son déclin
L'agonie.....157
Le "P'tit train du Nord »..... 158
Dernier adieu aux "gros chars" ...; Ernestine Meilleur-Beaudin.....160
L'avenir de l'emprise ferroviaire.....162

Liste d'employés du C.P. ayant travaillé sur la section Labelle.....164

Bibliographie.....167

