

Historique des gares des Laurentides

- 1769 Début de la colonisation de l'actuel territoire des Laurentides par les rivières du Chêne, puis celles du Nord, la Rouge et la Lièvre
- 1790 La Grande Ligne et quelques autres tronçons de route relient Montréal et diverses localités des seigneuries du nord de Montréal
- 1845 L'historien F.-X. Garneau propose l'appellation « Laurentides » à la chaîne de montagnes qui borde la rive nord du Saint-Laurent, nom qui s'appliquera à la région
- 1856 Un premier chemin carrossable relie Saint-Jérôme et Sainte-Agathe
- 1872 À l'occasion d'un hiver très rigoureux pour les Montréalais, un convoi de 80 voitures chargées de bois de chauffage, descendu du Nord à l'instigation du curé Labelle, contribue à prouver l'utilité d'un chemin de fer pour la capitale et décide les autorités à entreprendre sa construction
- 1876 Inauguration du tronçon de chemin de fer Montréal/Saint-Jérôme. À Saint-Jérôme, une maison privée sert de gare pendant un an
- 1882 Le Canadien Pacifique (CP) achète l'emprise de Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental (QMO&O) et prolonge la voie
- 1891 Décès du curé Labelle, le père de la colonisation
- 1892 Le chemin de fer atteint Sainte-Agathe
- 1897 Début de la construction de la gare de Saint-Jérôme, telle qu'on la connaît actuellement. Elle remplace la gare construite en 1877
- 1898 Inauguration de la gare de Shawbridge
- 1902 Construction de la gare de Sainte-Agathe
- 1903 Construction de la gare de L'Annonciation. En 1905, on y ajoute la maison du chef de gare et en 1924, un dépôt de marchandises et de charbon
- 1904 Inauguration du tronçon Labelle-Nominingue. Construction des gares de Nominingue et de Mont-Tremblant
- 1909 Le service ferroviaire baptisé « Le P'tit train du Nord » se rend jusqu'à Mont-Laurier, contribue au développement industriel, et confirme la vocation touristique de la région
- 1909 C'est aussi l'année de la construction de la gare de Mont-Laurier
- 1911 Construction de l'actuelle gare de Saint-Faustin /Lac-Carré.. Elle remplace une première construction (Saint-Faustin Station), réalisée en 1893
- 1920 Pendant que diverses installations de ski alpin se développent, M. Herman Smith Johannsen, dit « Jack Rabbit », trace plusieurs pistes de ski de fond dont la fameuse *Maple Leaf* qui relie les gares, de Shawbridge (Prévoist) à Mont-Tremblant.
- 1924 Construction de l'actuelle gare de Labelle. La première gare avait été construite en 1893, en même temps que la table tournante et le hangar à locomotives

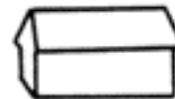
- 1925 Construction de la gare de Nominique
- 1928 Construction de l'actuelle gare de Mont-Rolland. Elle remplace la première gare construite en 1904, et appelée alors gare de Sainte-Adèle
- 1930 La route est désormais ouverte aussi l'hiver entre Montréal et Saint-Jérôme . . .
- 1935 À l'hiver 34-35, 40 000 skieurs visitent les Laurentides grâce au P'tit train du Nord
- 1960 Interruption du service offert par le P'tit train du Nord (CP)
- 1970 Commencée à la fin des années 50, l'autoroute 15 atteint Sainte-Agathe au début des années 70
- 1978 Le CP, la CDL et l'ATL remettent en service le P'tit train du Nord
- 1981 Abandon définitif du P'tit train du Nord
- 1985 Création du *Mouvement de survie des gares* et des manifestations s'organisent dans le but de sauver les gares de la démolition
- 1986 Un projet de réseau muséal des gares et de réutilisation de l'emprise est présenté au Sommet socio-économique régional
- 1987 Le Mouvement est incorporé sous l'appellation *Corporation des gares des Laurentides* (CGL) et regroupe huit comités locaux : Mont-Laurier, l'Annonciation, Sainte-Agathe, Mont-Rolland, Prévost, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, New-Glasgow.
- 1988 Inauguration de la gare de L'Annonciation, première gare du réseau à être rénovée en kiosque d'information, salle d'exposition et musée
- 1989 La CGL réalise l'exposition *Nos gares* et produit une trousse pédagogique destinée aux élèves du primaire
- 1990 Démantèlement de la voie ferrée
- 1991 La CGL réalise le projet *Gares à vue* qui permet de doter les gares patrimoniales d'un panneau d'interprétation commun
- 1994 Achat de l'emprise par le gouvernement du Québec et début de la location des tronçons aux MRC Antoine-Labelle, Laurentides, Pays-d'en-Haut et Rivière-du-Nord.
- 1996 Inauguration du Parc linéaire du P'tit train du Nord, et réouverture progressive des gares
- 1997 La CGL entreprend une étude d'implantation d'un Réseau muséal qui vise à présenter un extrait de l'histoire des Laurentides dans chacune des 10 gares patrimoniales
- 1999 La Corporation des gares, désormais connue sous le nom *Réseau des gares des Laurentides* inaugure son site Internet *gareslaurentides.qc.ca* et distribue son premier dépliant intitulé : *Un voyage dans le temps le long du parc linéaire du P'tit train du Nord.*

Relevé des caractéristiques architecturales des gares des Laurentides¹

Style gare mobile

Bâti rectangulaire d'un seul étage, à rebord de toit court, sans oriel, ni autre ornement. C'était la forme habituelle des bâtiments que le CP déposait près des voies avant qu'une gare particulière ne soit dessinée et construite.

Exemple : Mont-Tremblant



Style cottage orné

Bâti rectangulaire à oriel, généralement orné à l'étage de lucarnes, à toit en croupes aux rebords larges (avant-toit existant parfois seulement du côté de la voie), supportés par des consoles.

Exemples : Saint-Jérôme, Mont-Rolland, Labelle, L'Annonciation, Nominingue, Mont-Laurier



Style Queen Anne

Bâti à l'avant-toit supporté par des consoles, aux angles arrondis, amplement fenestré, surmonté d'un toit conique.

Exemple : Sainte-Agathe



Style néo-gothique

Bâti rectangulaire généralement d'un étage et demi, dont le toit à deux versants est percé au-dessus de l'oriel de fenêtres donnant sur la voie ferrée.

Exemples : Les gares suivantes présentent des caractéristiques des styles néo-gothique et chalet suisse : Prévost, Piedmont et Saint-Faustin/Lac-Carré.



Style chalet suisse

Bâti à toit débordant, avec croix de Saint-André aux angles et pignons jadis ornés d'épi de faîtage.

Exemple : Sainte-Thérèse



¹ Ces données sont extraites du cahier pédagogique *Nos Gares*, conçu et rédigé par Gleason Thérberge, pour la Corporation des gares des Laurentides, mars 1989, 36 pages.

ORIEL : avancée fenestrée donnant sur la voie d'où la circulation des trains peut être surveillée (en anglais, « bow window »)



CONSOLE : angle de support augmenté par un demi-cercle renforcé au centre par un travers parfois terminé en pomme



CROIX DE SAINT-ANDRÉ : double travers de support engoncé en X



ÉPI DE FAÎTAGE : ornement plat de forme effilée, placé au pignon bâtiment; dans certains cas, la flèche pouvait cacher un paratonnerre.



Le P'tit train du Nord

C'est sous l'instigation du fameux curé Antoine Labelle de Saint-Jérôme, franc défenseur de la colonisation des Laurentides, que le chemin de fer du nord fraie son chemin par étapes jusqu'à Mont-Laurier. La première liaison Montréal Saint-Jérôme de la compagnie de chemin de fer « Québec, Montréal & Occidental » est officiellement inaugurée le 9 octobre 1876. Le train effectue plusieurs arrêts en cours de route : Mile-End, Sainte-Rose, Sainte-Thérèse et Saint-Janvier. Les premières gares de ces villages sont temporaires; ce n'est que quelques années plus tard que des gares permanentes seront construites.

Dans la troisième quart du XIX^e siècle, le réseau ferroviaire canadien est en pleine expansion; plusieurs compagnies de chemins de fer se partagent les lignes reliant les grandes villes et constituent un instrument privilégié de développement dans certaines régions périphériques. Le Canadien Pacifique (CP), formé en 1880 par un groupe d'hommes d'affaires montréalais liés de près à la banque de Montréal, réalise un défi en reliant Montréal à Vancouver en 1886.

Le 4 mars 1882, le CP se porte acquéreur des sections de chemin de fer reliant Montréal à Hull et Montréal à Saint-Jérôme. La compagnie poursuivra par la suite la construction du chemin de fer du Nord.

En 1892, le P'tit train du Nord relie Saint-Jérôme à Sainte-Agathe avec des arrêts à Shawbridge (Prévost), Piedmont, Mont-Rolland, Sainte-Adèle, Sainte-Marguerite, Val-Morin et Val-David.

Le train monte à l'assaut des montagnes et atteint Saint-Jovite en 1893, passant par Ivry-sur-le Lac, Nantel et Morrison. En 1902, il poursuit sa route au-delà de La Conception et de Mont-Tremblant, jusqu'à Chute-aux-Iroquois (Labelle). Il arrive à Mont-Laurier en 1909, contournant monts et lacs et effectuant des arrêts à La Macaza, L'Annonciation, Bellerive, Nominique, Lac Sagouay et Val Barette.

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 de neige amènent de nombreux skieurs vers les stations de ski des 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. On verra les centres de ski proliférer près du chemin de fer et à proximité des gares, et l'affluence des touristes contribuer à l'essor de l'industrie du ski. Ainsi, par exemple, le premier remonte-pente en Amérique sera conçu et installé par M. Foster, à Shawbridge en 1932.

Mais à partir de 1960, le réseau routier supplante le chemin de fer. Le chemin de fer perd progressivement de son attrait. Malgré la prise en main des services par Via Rail en 1978, le service Montréal / Mont-Laurier est interrompu en 1981.

Les gares et leurs fonctions sociales

Les chemins de fer, en plus de susciter la création d'agglomérations nouvelles, créent à différents égards de nouveaux paysages. Cette résille de voies ferrées est ponctuée à intervalles réguliers et à des distances assez rapprochées les unes des autres pour ainsi 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.

La réception des marchandises et des voyageurs

Les gares étaient alors le centre du réseau ferroviaire. Le but principal de la voie ferrée, c'était 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 de trains étaient autrefois pour les citoyens un point d'attraction et l'occasion de rencontres .

En plus d'être un lieu de rendez-vous pour les badauds qui venaient 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 voyait aussi les hôtels y faire prendre les voyageurs par les voitures à cheval, les taxis de l'époque.

Les communications

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.

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

Un bon télégraphiste pouvait 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 étaient initialés et certains, comme ceux qui provenaient ou étaient destinés aux banques, étaient rédigés en code et répétés pour éviter toute erreur.

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

L'heure juste

La gare avait également une fonction sociale importante puisque la régularité du service ferroviaire l'obligeait à tenir son horloge à l'heure juste. Les citoyens y faisaient référence et à Saint-Jérôme, par exemple, c'est sur l'arrivée du train de 10 h 20 qu'on réglait sa montre.

Ce phénomène était à ce point important que les télégraphistes de toutes les gares du Canada, recevaient chaque jour un signal qui leur permettait de vérifier l'exactitude de

l'heure. Au Québec, ce signal était reçu régulièrement à 11 h 54, puis à 11 h 55 et 11 h 56 et le télégraphiste devait communiquer immédiatement qu'il était alors à son poste.

¹ Ces données sont extraites du cahier pédagogique *Nos Gares*, conçu et rédigé par Gleason Théberge, pour la Corporation des gares des Laurentides, mars 1989, 36 pages.