

# La Laurentie

Revue de La Société d'histoire et  
de généalogie des Hautes-Laurentides

Attache ta tuque,  
on décolle...

*Les débuts de l'aventure des transports*



La Laurentie est publiée 4 fois par année par  
La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-  
Laurentides  
385, rue du Pont, C.P. 153, Mont-Laurier (Québec)  
J9L 3G9  
Téléphone : 819-623-1900 Télécopieur : 819-623-7079  
Courriel : soc.hist.mt-laurier@genealogie.org  
Site internet : www.genealogie.org/club/shrml/

**Heures d'ouverture :**

Du lundi au vendredi, de 9 h à 12 h et de 13 h à 17 h.

**Rédacteur en chef :**

Gilles Deschatelets

**Équipe de rédaction :**

Suzanne Guénette, Geneviève Piché, David Saint-Germain  
Louis-Michel Noël

**Impression :**

Imprimerie L'Artographe

**Conseil d'administration 2009-2010 :**

Gilles Deschatelets (président), Shirley Duffy (vice-prési-  
dente), Raymond Hamel (trésorier), Gisèle L. Lapointe  
(secrétaire); administrateurs : Marguerite L. Lauzon,  
Danielle Ouimet, Lise Lauzon, Paul Fyfe.

**Nos responsables :**

Généalogie : Louis-Michel Noël, Denise T. Besson  
Responsable administrative et webmestre :  
Suzanne Guénette  
Archiviste : David Saint-Germain  
Personne ressource : Denise Florant Dufresne.

**Cotisation annuelle :**

La cotisation annuelle des membres (25\$) comprend  
l'abonnement à *La Laurentie*.

**Abonnement :** 20 \$ pour les 4 numéros annuels ou  
25 \$ pour abonnement de soutien et membership.

Les articles peuvent être reproduits avec mention  
de la source, sauf lorsque apparaît le signe ©.  
Les opinions émises dans les articles publiés n'engagent  
que leurs auteurs et non la Société.

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 1919-6830

Photo page couverture : Des membres de la famille  
Pellerin en excursion au Lac Rouge, le canot sur la  
« waggine ». Collection Madeleine Pellerin.

## Sommaire

**Propos à l'air libre** 3

**Des nouvelles de votre Société** 4

### Dossier Les Transports

**Canots, chaloupes et barges** 5

**Chalands et traverses** 7

**Les bateaux à vapeur** 9

**Les premières routes** 11

**Transports par animaux** 13

**Le service ferroviaire** 15

**Les débuts de l'automobile** 19



Attelage conduit par Wilfrid Lessard

Source : Collectif, *Nominingue, 1883-1983*, Comité des Fêtes  
du Centenaire de Nominingue, 1983, p.215.

### Nos chroniques :

**Généalogie : Thérèse Raymond** 23

**La chronique de l'archiviste** 25

**Mots croisés et photo mystère** 26

**Encourageons nos commanditaires** 27



## Propos à l'air libre

Gilles Deschatelets

### Du canot d'écorce à l'automobile

Il y a 5 000 ou 6 000 ans les Anishinàbeg et les Attikamekw sillonnaient le territoire des Hautes-Laurentides en canot d'écorce. Il est le premier type d'embarcation à évoluer sur nos eaux et le premier moyen de transport utilisé ici. Il était de différentes grandeurs selon les besoins des familles des chasseurs. Peu de renseignements subsistent sur son origine et son histoire avant l'arrivée des Européens; fabriqué de matières fragiles, il a laissé peu de traces. On peut cependant affirmer que sa fabrication avait atteint un haut degré de qualité technique si on en juge par l'engouement qu'il a provoqué chez les Européens qui l'adoptèrent aussitôt.

On le construisait soit avec de longues écorces d'une seule pièce, soit avec plusieurs grandes écorces cousues ensemble avec des racines de pruches. Un mélange de gomme d'épinette et de graisse d'ours en assure l'étanchéité. L'écorce mesure environ un quart de pouce d'épaisseur. Léger et robuste, c'est l'embarcation idéale pour les portages.

Les Européens vont vite adopter les moyens de transport légers des premières Nations : canot, raquettes, toboggan. Les défricheurs de notre coin de pays utilisèrent le canot pour l'explorer à fond dans le but de trouver les meilleures terres cultivables. Au début de la colonisation des Hautes-Laurentides, il n'existe que des «chemins d'eau» : lacs, rivières, ruisseaux. En canot, l'été, l'hiver sur la glace.

Comme le décrit le père Alexis de Barbezieux, chaque famille possède son canot :

«Rien n'est pittoresque comme les maisonnettes en troncs équarris que l'on trouve à chaque instant sur le bord de l'eau avec leurs petits sentiers conduisant à la rivière et leurs canots d'écorce renversés, la quille au soleil. C'est qu'en effet la rivière est la grande route du pays et toutes les habitations sont sur ses bords. (...) Nous avons remonté la Lièvre jusque près de la rivière Kiamika, en canot d'écorce, car le chemin de terre finit à Pontmain.»<sup>1</sup>

Parfois, pour les familles les plus pauvres, le canot est un arbre creusé à la manière des pirogues.

Rétablissons ici certains faits touchant le cheval. Les historiens et les archéologues sont d'avis que le cheval est apparu en Amérique où il vagabonda à travers les plaines un million d'années avant l'apparition des premiers humains. Plus tard, ils se répandirent sur d'autres continents par des ponts de terre coupés par le retrait des glaces. Cependant, au moment de l'arrivée des Européens en Amérique, les chevaux n'y étaient plus et c'est en grande partie grâce à la présence de ces animaux grands et magnifiques, tenus par des créatures maléfiques, que l'offensive des Espagnols contre les peuples natifs a eu tellement de succès.

Nous souhaitons que vous ayez autant de plaisir à lire ce dossier spécial que nous avons eu à le produire. Bonne lecture.

Gilles Deschatelets  
rédacteur en chef

<sup>1</sup> Alexis de Barbezieux, *Histoire de la province ecclésiastique d'Ottawa*, Cie d'Imprimerie d'Ottawa, 1897, vol.2 p. 274.



## Des nouvelles de votre Société

### Nos prochaines activités

#### **« Il était une fois un petit train qui « montait » vers le nord... »**

Découvrez la gare de Mont-Laurier sous ses différents aspects à travers les années. Expo de photos et café social. Vernissage le **24 juin 2011** à 14 heures, à la Gare de Mont-Laurier, 700 rue Vaudreuil. Vins et fromages locaux. Ouvert tout l'été. Gratuit pour tous. En collaboration avec la maison Lyse-Beauchamp.

#### **Circuit Mont-Laurier/Kiamika**

Visite commentée de 55 km offert aux associations et voyages organisés ayant leur propre moyen de transport. Durée : 3 heures. Découvrez, entre autres, les deux ponts couverts de Ferme-Rouge, uniques au Québec. Sur réservation au 819 623-1900.

#### **Circuit pédestre « Marchons notre histoire »**

**Du 25 juin au 21 août 2011**, une visite commentée par un personnage historique, Mademoiselle Marguerite Godard, dans les rues de Mont-Laurier. Durée : 1 heure. Du mercredi au dimanche. Départ deux fois par jour : à 10 h et à 14 h, de la Maison de la culture, au 385 rue du pont, Mont-Laurier. Tarif : 2\$ par personne. Pour information : 819 623-1900.

#### **Journée Portes Ouvertes**

Rencontrez nos spécialistes en histoire, archives et généalogie. Le **samedi 25 septembre 2011** de **14 h à 17 h**. Bazar de livres et de jeux. Dans le cadre des Journées de la culture.

#### **Circuit « Sur la route des pionniers »**

Le dimanche **2 octobre 2011**. De Mont-Laurier à Nominique, découvrez l'histoire des bâtisseurs de notre région dans ce circuit de 216 km en autobus. Vous sillonnerez, à travers le spectacle des couleurs flamboyantes de l'automne, les chemins Chapleau et Gouin, premières voies carrossables de notre région. 30 \$ pour les non-membres, 25 \$ pour les membres et les enfants de moins de 12 ans. Dîner inclus. Départ du 385 rue du Pont, à Mont-Laurier à 9h; réservation obligatoire avant le 25 septembre 2011 au 819 623-1900.

#### **Centre de référence en histoire, archives et patrimoine :**

La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides vous donne accès à ses multiples ressources documentaires au 385, rue du Pont, Mont-Laurier, J9L 3G9.

Téléphone : 819 623-1900. Télécopieur : 819 623-7079.

Courriel : [soc.hist.mt-laurier@genealogie.org](mailto:soc.hist.mt-laurier@genealogie.org).

Site Web : [www.genealogie.org/club/shrml](http://www.genealogie.org/club/shrml).



## Canots, chaloupes et barges

par Gilles Deschatelets

« La voie d'accès la plus utilisée en ces années était la rivière. Tout le monde avait sa chaloupe ou son canot, c'était indispensable. (...) ou bien on s'en achetait un d'un parent ou ami pour huit à dix dollars. Mais, un très bon canot pouvait aller jusqu'à quinze ou même vingt dollars.»<sup>1</sup>

Le canot d'écorce permet aux premiers défricheurs de coloniser toutes les parties du territoire. Pour atteindre le rapide de l'Original (Mont-Laurier), ils remontent la rivière du Lièvre soit depuis l'embouchure de la rivière Kiamika, soit depuis la Ferme rouge. À Kiamika, la poste suit de près les colons et arrive deux fois par semaine de Notre-Dame-du-Laus en canot. Jusqu'en 1895, le bureau de poste de Kiamika dessert les colons échelonnés le long de la rivière du Lièvre jusqu'à la Ferme neuve. À compter de cette date, Léonard Lafontaine fait la livraison du courrier en canot ou en traîneau sur les rives de la Lièvre jusqu'à l'ouverture du bureau de poste chez lui, à Ferme-Neuve, en 1898. De même, on utilisait le canot pour aller s'approvisionner à la ferme forestière Wabasse sur la rivière du Lièvre. Signalons, en passant, que la Kiamika sera l'une des premières rivières sur lesquelles on ne fera plus de drave (1955).

De Kiamika au Lac-des-Écorces, en 1898, le curé Lemonde, qui dessert les deux paroisses, fait le trajet en canot, l'été. Selon le témoignage de Marcel Plouffe, son père, Joseph-Arthur, premier marchand général au Lac-des-Écorces, devait aller chercher ses marchandises à Labelle. «Ce trajet s'effectuait par des chemins très mauvais : on pourrait dire des sentiers très étroits et non gravelés. On passait par le chemin Chapleau et rendu au lac Gauvin on devait enlever la marchandise des charrettes pour la transférer dans les chaloupes, parce qu'il n'y avait pas de chemin pour se rendre à son magasin. La traversée du lac terminée, on devait recharger cette marchandise dans des charrettes pour enfin se rendre au magasin.»<sup>2</sup>

Dans la région de Chute Saint-Philippe, les bûcherons utilisaient canots et chaloupes entre le Lac David et Nomingue. Les pionniers parlent «d'un portage qui nous arrive des Quatre-Fourches pour traverser la Kiamika sur un pont de billots, à la place du pont couvert actuel. De là, il se dirige directement au lac Léo Pilon (Lac à la Truite) pour atteindre soit la Baie Nadeau, soit le lac Rochon.»<sup>3</sup>

À Lac Saint-Paul, «au printemps lorsque les chemins de terre étaient impraticables pour les voitures à chevaux, à tour de rôle, un ou deux chefs de famille allaient aux provisions au village voisin, Ferme-Neuve ou Mont-Laurier en traversant en canot le ruisseau qui relie le lac Gorman à la rivière du Lièvre.»<sup>4</sup> Appelé d'abord «Gorman», d'après le nom d'un contremaître de la compagnie McLaren, le lac prendra le nom «Moreau» parce que situé dans le canton du même nom. Quand la mission est placée sous le patronage de Saint-Paul, on donne le nom de Lac-Saint-Paul à la paroisse et à la municipalité.

À Mont-Saint-Michel, avant la construction du pont en 1919, les premiers résidents du rang 1 du canton Moreau traversaient la rivière du Lièvre en chaloupe. Et c'est aussi en canot qu'on explore le futur site de Sainte-Anne-du-Lac : «C'est ainsi que M. l'abbé Michel Martin, énorme comme le curé Labelle, jeune curé de Ferme-Neuve vers 1905, regardait plus loin, vers ce canton Décarie pour le coloniser. En 1911, il monte en canot avec Josaphat Doré au lac Tapani\* pour un voyage d'exploration. Il revient en 1912 (...) et en 1914.»<sup>5</sup> D'autres colons arrivent de Lac-Saint-Paul et, à partir de Mont-Saint-Michel, remontent la rivière du Lièvre puis la rivière Tapani.

Il n'y a pas que le bon peuple qui voyage en canot. Les évêques du diocèse de Bytown (Ottawa), avant la création du diocèse de Mont-Laurier en 1913, l'utiliseront aussi pour visiter les nouvelles paroisses du Nord : Monseigneur Guigues, en 1849 et en 1854 et Monseigneur Duhamel, en 1874, 1879, 1883, 1886, 1889, 1892 entre autres. Dans ses notes historiques rédigées à la demande de Maurice Lalonde pour son livre *Notes historiques de Mont-Laurier, Kiamika et Nomingue*, publié en 1937, l'abbé Augustin Desjardins, deuxième curé de Mont-Laurier et prêtre missionnaire de Kiamika et Lac-des-Écorces, raconte la visite de Monseigneur Duhamel en 1901 : «De Saint-Gérard-de-Montarville (Kiamika), je conduisis Mgr à la mission de Saint-Régis (Lac-des-Écorces). Après nous être rendus en voiture au lac Vert (lac Gauvin), nous eûmes recours

au canot pour traverser ce lac et celui des Écorces et remonter la rivière Kiamika jusqu'à la petite chapelle.»<sup>6</sup>

Lors de sa visite de 1904, Monseigneur sera accompagné d'un convoi de 7 ou 8 chaloupes et, de Mont-Laurier, aurait utilisé le «crique cochon», le ruisseau Villemaire. Cette voie sera beaucoup utilisée jusqu'à la construction de la route 117; pour les chevaux ou bagages lourds on traversait le lac des Écorces sur le chaland de Léon Plouffe.

\* La Commission de toponymie du Québec a approuvé en 1963 la graphie «Tapani», reconnaissant que les formes Tapanee, Tapany et Tapanee avaient été recueillies antérieurement.



Au début du XXe siècle, à L'Annonciation, quelques descendants des Amérindiens fabriquaient encore des canots d'écorce. Ici, au premier plan, Amable Simon, dit Lafleur. Venu de Buckingham avec sa femme, Olivine Canard-Blanc dite Larose, son territoire de chasse se situait entre le lac Simon et le lac Nomingue.

Source : Samuel Charrette, *Douce souvenir*, Frères du Sacré-Cœur, Granby, 1953, p. 25.



À partir du modèle du canot d'écorce des Anishinabèg, les Français développeront le «canot du maître» ou «canot de Montréal». Dévolu au transport de lourdes charges, il peut porter jusqu'à 2 500 kg en plus de huit ou dix hommes, et jusqu'à douze et plus s'il est moins chargé. Il mesure généralement 11 mètres de long (36 pieds). Aucun de ces longs canots n'a malheureusement été conservé mais une réplique exacte est exposée au musée de la Civilisation de Gatineau. Il a été construit et donné par Matt et Mike Bernard du groupe algonquin de Golden Lake.

Crédit photo : Edmond Brouillard, O.M.I., Lac Simon, dans *Quebec and Building a Birch Bark Canoe* by David Gidmark, 1994, page 5. Tiré de *Since time Immemorial: Our Story, the Story of the Kitigan Zibi Anishinabeg*.

<sup>1</sup> Val-Barrette *Un petit village Une grande histoire*, Comité des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire de Val-Barrette, 1988, p.19.

<sup>2</sup> Cité dans *Histoires de familles Lac-des-Écorces*, témoignages rassemblés par Lionel Normand, 1976, p.155.

<sup>3</sup> Ernest Brault, *Chute-Saint-Philippe 1933-1983*, Monographie, 1983, p.3.

<sup>4</sup> Lise Meilleur, *Un passé détenteur d'espoir*, Lac-Saint-Paul, Publié à titre d'auteur, 1994, p.24.

<sup>5</sup> Demers, Eugène, *Histoire de la paroisse Sainte-Anne-du-Lac 1916-1976*, Publié à compte d'auteur, 1982, p.25-27.

<sup>6</sup> Cité dans *Histoires de familles Lac-des-Écorces*, op.cit. p.1.



## Chaland et traverses

par Gilles Deschatelets

«Le chaland, c'était comme un boat (sic) carré de 30 à 40 pieds (9 à 12 mètres) de long, fait de gros madriers. On embarquait avec les chevaux et la «wagine» (sic). On tirait le câble qui était installé sur une poulie accrochée à un poteau de chaque côté de la rivière. C'était vraiment notre seul moyen de communication, car il n'existait pas encore de pont et de route. On l'utilisait tant que la glace n'était pas prise. On payait pour traverser.»<sup>1</sup>

De 1855 à 1872, la compagnie forestière Hamilton Brothers bâtit trois fermes le long de la rivière Rouge qui devinrent les noyaux de futures paroisses : la Ferme d'en Bas (La Conception), la Ferme du Milieu (L'Annonciation) et la Ferme d'En Haut (L'Ascension). Les maisons, dépendances, granges, écuries et étables étaient situées de chaque côté de la rivière et on utilisait un chaland pour la traverser. Nommé «La Traverse», le chaland transportait autant les voitures à chevaux de la compagnie que les colons venus s'installer sur les terres avoisinantes.

Le premier pont à enjamber la Chute aux Iroquois à Labelle fut construit en 1879. En raison de sa construction fragile, ses piliers sont vite endommagés par la descente des billots sur la rivière, beaucoup préfèrent utiliser le chaland construit, dès l'année suivante, par l'entrepreneur Célestin Bisson, propriétaire d'un moulin à scie à Saint-Jovite. Le premier pont sera fermé en février 1899 et le conseil de la municipalité du canton de Joly autorise son maire, Paul-Émile Forget, à construire un chaland de 12 pieds x 24 pieds (4 m x 7 m) au prix de 30 \$. Muni d'un câble de métal et de deux poulies, le traversier était situé sur la propriété d'Octave Nantel, à environ un quart de mille au nord du village. Un homme est engagé, à quatre dollars par jour, pour l'opérer. «Le traversier doit charger 25 cents aller et retour pour double, 15 cents pour simple; 10 cents pour aller et retour pour piétons, les étrangers et les contribuables traverseront gratis. Les charretiers qui transporteront des effets appartenant à l'étranger devront payer le taux ci-haut mentionné. Le traversier devra traverser de quatre heures du matin au départ du

train jusqu'à onze heures du soir à l'arrivée du train.»<sup>2</sup>

Dans un pays de lacs et de rivières on ne s'étonnera pas de la présence de chalands ou traverses sur tout le territoire. Ainsi, un chaland traverse la rivière du Lièvre à l'extrémité du chemin Chapleau pour atteindre la Ferme rouge; un autre sillonne l'embouchure de la rivière Macaza sur la Rouge et, dès 1896, un autre est en service sur le ruisseau Froid au lac Castor.

Les premiers défricheurs à s'installer à l'endroit appelé aujourd'hui Sainte-Véronique font le voyage de L'Annonciation au relais de Nazaire Aubry, à environ quatre milles et demi (7 km) des rives du lac Tibériade, en voiture à chevaux. De là, ils prendront exemple sur le premier arrivé. « Henri Martineau fait construire un chaland afin de transporter par la rivière Brochet (aujourd'hui Jourdain), pendant cinq ou six jours les meubles, les provisions, la famille enfin! ... Henri et ses deux matelots doivent parfois se mettre à l'eau jusqu'au cou pour pousser, tirer des cordes, remonter le courant.»<sup>3</sup>

À Pontmain, la municipalité, érigée en 1895 sous le nom de Corporation municipale des Cantons unis de Wabasse, Dudley et Bouthillier, fait construire, en 1897, deux chalands de 32 pieds sur 11 pieds (10 m x 4 m) au prix de 40\$ chacun. L'un est placé chez Monsieur Joseph Gougeon, l'autre chez Monsieur Francis Paquette. Elle autorise, en 1903, la construction d'un autre chaland au rapide de la Babiche chez Monsieur Gilbert Grenier. Le coût d'une traversée est de 25 sous aller et retour. En 1905, elle loue, à Monsieur Cyrille Arbic, pour la

somme de 5\$, un chaland servant sur le ruisseau Paquette.

À Lac-du-Cerf, une des premières décisions du conseil de la nouvelle municipalité de Wabassee, Dudley et Bouthillier sera de faire construire deux chalands de 32 pieds sur 11 pieds (10 m x 4 m). L'un fait la traversée de la rivière du Lièvre au sud de l'Île Longue, et l'autre, entre la même île et le lac à Barbotte. En 1900, une autre traverse sera en fonction en amont du rapide Wabassee. Vers 1902-1903, à L'Annonciation, deux chalands traversent la rivière Rouge : un chez l'hôtelier R. Clément et, six milles plus haut (10 km), un autre chez Édouard Major. À Kiamika, on traverse la rivière du même nom en chaland chez Monsieur Delphis Brière.

On utilisera des chalands plus tard que dans les premières années de colonisation. Dans les années 1930, certains entrepreneurs forestiers utilisent un chaland à moteur pour faire traverser les plus grands lacs aux bûcherons et aux marchandises. On trouve mention d'une telle embarcation dans les souvenirs de Monsieur René Prud'homme : «... Arrivés au bord du lac (Kiamika), il nous fallait traverser le lac sur un chaland à moteur...».<sup>4</sup>

Dans la nuit du 19 février 1946, un incendie rase le pont rouge de Ferme-Neuve, ouvert en 1906. Le conseil municipal tient une réunion spéciale au cours de laquelle il décide de demander au gouvernement provincial de reconstruire un pont neuf. Entre temps, un chaland sera construit pour assurer la liaison entre les deux rives de la rivière du Lièvre.

<sup>1</sup> Témoignage de Ernest Clément dans *Fierté d'un passé, élan vers l'avenir, La Conception 1883-1983*, Collectif, 1984, p. 36.

<sup>2</sup> Archives de la Municipalité du canton de Joly, Livre des minutes 1898-1907, Séance du 4 avril 1899, cité dans *De la Chute aux iroquois à Labelle 1880-1980*, Comité des Fêtes du centenaire, p.124.

<sup>3</sup> Madeleine Grammond, *Histoire de Sainte-Véronique, 1896-1996*, Comité des fêtes du centenaire, Sainte-Véronique, 1996, p.15.

<sup>4</sup> Cité dans *Histoires de familles Lac-des-Écorces*, témoignages rassemblés par Lionel Normand, 1976, p.171.



Le bac-traversier de Notre-Dame-de-la-Salette, vers 1907

Collection Pierre Louis Lapointe  
*La vallée assiégée*, Éditions GID, 2006, p.100.



Parfois le chaland n'est qu'un assemblage de troncs d'arbres et a l'allure d'un simple radeau.

Source : Dessin de W.H. Barlett, Musée du Québec, fonds Gérard Morisset, FM-1530-D-7 dans Serge, Laurin, *Histoire des Laurentides*, Institut québécois de recherche sur la culture, 1989, p.142.



## Les bateaux à vapeur

par Gilles Deschatelets

La Révolution industrielle va mettre les techniques de l'énergie à vapeur au service des transports. Le train et, dans une moindre mesure, le navire à vapeur, supplantent diligences et charrettes à traction animale.

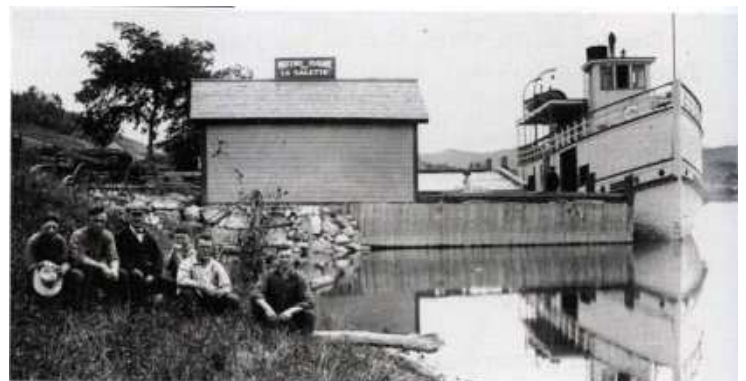
Le premier bateau à vapeur est apparu en 1808 sur la rivière Hudson aux États-Unis où il fait la navette entre New York et Albany. Au Québec, dès l'année suivante, John Molson construit le premier bateau, l'*Accomodation*, qui effectue le premier voyage entre Montréal et Québec le 1<sup>er</sup> novembre 1809. Le premier vapeur canadien-français sera le *De Salaberry*, propriété d'un groupe d'hommes d'affaires de Chambly. Il ne naviguera qu'une année complète en 1822 et quelques mois seulement en 1821 et 1823. Un incendie le détruira en cours de navigation le 12 juin 1823. Ces premiers bateaux ne relèvent pas des services publics, mais d'entreprises privées. La compétition est féroce et pas seulement dans les prix. Le journal *The Gazette* écrira : «... Nous notons que les accidents entre nos navires sont trop fréquents dans leur récurrence pour être purement accidentels.»<sup>1</sup>

La situation est plus calme du côté de la rivière des Outaouais où le premier vapeur apparaît en 1820. L'*Union of Ottawa*, un navire de 125 pieds, est propulsé par un moteur de 28 chevaux-vapeurs. Comme il a été construit à Hull, il ne peut naviguer, à cause des rapides infranchissables, qu'entre Grenville et Hull, une distance de 95 km qu'il met 24 heures à parcourir. Le nombre de bateaux à vapeur augmente rapidement à compter des années 1830 et certains remontent la rivière pour approvisionner les chantiers du nord.



Le vapeur *Agnes*, propriété de Georges Bothwell, accosté à un des quais flottants de la Lièvre, le 10 septembre 1907

Source : Collection Pierre Louis Lapointe, série  
Ministère des Travaux publics du Canada  
*La Vallée assiégée*, Éditions Vents d'Ouest, 2006



Le bateau à vapeur *Georges Bothwell* au quai de la Salette, le 12 août 1918

Source : Collection Pierre Louis Lapointe  
*La Vallée assiégée*, Éditions Vents d'Ouest, 2006.

Les premiers bateaux à vapeur n'apparaissent sur la rivière du Lièvre qu'en 1883. À partir de Buckingham, sur une distance approximative de 30 km, ces petits bateaux peuvent se rendre jusqu'au pied des High Falls (Grande Chute). George Bothwell est propriétaire d'une petite flotte qui comprend le *Agnes*, le *Alice*, le *George Bothwell* et le *Thibault*. Un autre petit vapeur prend le relais au sommet de la chute (130 mètres) jusqu'au rapide des Pins, chez Christian Thibaudeau, à Notre-Dame-du-



Le bateau à vapeur *Alice* à quai, vers 1910.

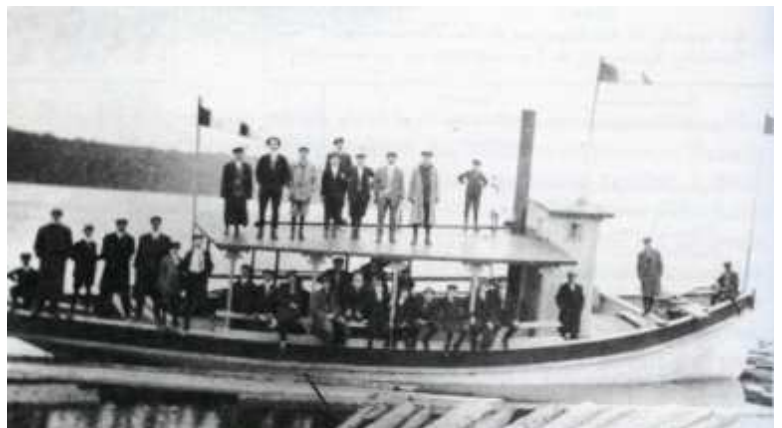
Source : Collection Pierre Louis Lapointe  
*La Vallée assiégée*, Éditions Vents d'Ouest, 2006.

Laus. En plus du transport des passagers, ces bateaux assurent la livraison de nourritures, d'outils et de produits de première nécessité. Joseph Guérin, pionnier du canton de Kiamika, écrit :

« Le 26 (septembre 1884) au matin, nous nous embarquons sur un tout petit vaisseau qui fait le service sur la Lièvre, de Buckingham au High Rock (Grande Chute), 24 milles. À chaque instant, on entend le sifflet de la machine du bateau appeler les habitants riverains pour leur livrer, soit une poche de fleur (farine), un sac de sel, un poêle, une lettre ou un paquet quelconque. Le vaisseau approche de la rive, tantôt d'un côté de la rivière, tantôt de l'autre ; les matelots livrent l'objet réclamé et il reprend sa course à toute vapeur. Belle affaire pour les colons. Au petit rapide de la Salette, le vaisseau approche de terre, on attache un gros câble à sa proue, voyageurs et équipage tirent sur la corde, en vingt minutes le rapide est franchi.»<sup>2</sup>

Certains grands lacs comme les lacs Nominique, des Îles, Des Grandes Baies et Labelle connaîtront les alligators! Pas les vrais, bien sûr, mais des embarcations rectangulaires mues par la vapeur à l'aide de roues à palettes situées de chaque côté, ce qui leur donne la silhouette d'un alligator.

Le lac Nominique avec ses grandes dimensions (8 km de long sur 3 km de large et 50 km de circonférence avec ses bords dentelés) se prête bien à la navigation. Parmi les bateaux qui sillonnèrent ses eaux figure *L'Hirondelle* qui battait pavillon français comme son capitaine et son ingénieur. Il fait double tâche : bateau d'excursion pour les touristes, il fait aussi la cueillette du lait des fermes riveraines. Il aurait sombré un jour de vents violents. On n'a jamais retrouvé son épave. Le *Lacaille*, du nom de son propriétaire, Sem Lacaille, était muni d'un moteur de 100 forces qui lui permettait de traîner jusqu'à son usine, la Bellerive Veneer, une énorme quantité de bois. La *Laurette* sillonnait les eaux du Petit Lac Nominique.



*L'Hirondelle* sur le lac Nominique

Source : Collectif, *Nominique, 1883-1983*, Comité des Fêtes du Centenaire de Nominique, 1983, p. 94.

<sup>1</sup> Montreal Gazette, 13 octobre 1824 cité dans *Histoire Québec*, vol 12, no 2, 2006, p.20.

<sup>2</sup> Joseph Guérin, *Canton Kiamika 1884*, Société historique de Mont-Laurier, 1979, p.4.



## Les premières routes

par Suzanne Guénette

Les apôtres de la colonisation, dans les cantons du nord comme partout au Québec, doivent faire face à un défi de taille pour réussir à convaincre des nouveaux colons à venir « ouvrir un nouveau pays ». Les chemins existants sont à peine carrossables pour les voitures tirées par des chevaux qui s'enlisent dans les ornières et qu'il faut sortir à la force des bras.

Pour les colons courageux venus s'installer dans les terres riches de la Lièvre et de la Rouge, ce sont des chemins de terre, à peine des sentiers, qui leur permettent de se rendre au village. Des chemins qu'ils doivent entretenir eux-mêmes. L'hiver, c'est encore plus exigeant. L'hiver, on circulait en carrioles; « on roulait » la neige sur les routes. Madame Gabrielle Auger-Vaillancourt témoigne : « Ils prenaient un rouleau à semences. Il n'y avait pas de grattoir ni de charrue dans ce temps-là. Ils roulaient le chemin en allant et revenant, assez large pour rencontrer. »<sup>1</sup>



Les chemins de chantier, comme la plupart des routes de campagne, devaient être roulés en hiver pour aplanir et durcir les surfaces afin de faciliter le passage des traîneaux lourdement chargés.

Source : Collection Pierre Louis Lapointe  
La vallée assiégée, Éditions GID, 2005, p.130.

<sup>1</sup> COLLECTIF, *La Conception 1883-1983*, Comité du Centenaire, 1984, p. 121.

Certains chemins sont payants : « Pour aller à Ferme-Neuve l'hiver, il fallait payer à une barrière parce que le chemin était entretenu par un particulier, les voitures à traction animale passaient sans payer, mais pas les autos », relate Monsieur Achille Ouellette dans un article de *L'écho de la Lièvre*, du 7 février 1953.

Les colons et leurs défenseurs – le Curé Labelle en tête – réclament à grands cris l'ouverture de nouveaux chemins afin d'ouvrir de nouvelles terres à la culture, mais aussi pour leur faciliter la vie de tous les jours : assister aux offices religieux, consulter un médecin, acheter au village les équipements et la nourriture. Leur voix sera finalement entendue par le gouvernement provincial en 1882.

### **Le chemin Chapleau**

Le projet réclamé vise à faire construire une bonne route carrossable reliant la rivière Rouge à la rivière du Lièvre. Cette route, du nom de Sir Adolphe Chapleau, premier ministre de 1879 à 1882, partira de la Chute-aux-Iroquois, pour traverser les cantons Marchand, Loranger, Montigny et atteindre en ligne droite la Lièvre dans le canton Kiamika. Plus tard, elle sera prolongée, en longeant la Lièvre, jusqu'au Rapide-de-l'Original. Les travaux de construction du chemin sont complétés au cours de l'hiver 1884-1885. Mais malgré son importance pour le mouvement et l'essor de la colonisation de la région, le chemin Chapleau, long de 56 milles, ne sera pourtant longtemps qu'un simple chemin à peine défriché.

### **Le chemin Gouin**

En 1901, le Ministre de la colonisation, Lomer Gouin, le conseiller législatif Raymond Préfontaine, maire de Montréal et M. Cherrier, député de Laprairie, décident de bâtir une route couvrant la distance entre Nomingue et Ferme-Neuve. Le chemin Gouin couvrait une longueur totale de trente-quatre milles (64 km) partant du canton Loranger (Nomingue) et aboutissant à Ferme-

Neuve, dans le canton Wurtèle, en traversant en entier les cantons Boyer (Lac-Saguay), Rochon (Chute-Saint-Philippe) et Moreau (Lac-Saint-Paul). Il fut inauguré en 1905.

### **Le chemin Poulin**

En 1928 fut construit le Chemin Poulin, du nom d'Ernest Poulin, ancien député libéral dans Outremont qui brigua le comté de Labelle. Il reliait Val-Barrette à Lac-Saguay. Jusqu'à sa fermeture en 1943, une barrière gardée le fermait et des frais de passage de 25¢ y étaient réclamés.



Billet pour passage sur le chemin Poulin

Pour réparer et entretenir les chemins appartenant au gouvernement, le Ministère de la Voirie engageait des cantonniers. Ceux-ci devaient réparer et nettoyer les abords du chemin, faucher, transporter le gravier afin de remplir les trous. Aujourd'hui, on les a remplacés par des « employés de la voirie ».

### **La route nationale**

Les années 1910 amènent un projet annonciateur de temps nouveaux : construire une grande route provinciale macadamisée permettant le long trajet Montréal-Mont-Laurier en automobile. En février 1923, le gouvernement provincial classait officiellement la route 11 « nationale », ce qui signifiait la prise en charge de ses frais d'entretien par Québec.

Mais jusqu'en 1924, la route partie de Montréal s'arrête à Sainte-Agathe. Athanase David, député de Terrebonne, demande son prolongement jusqu'à Mont-Laurier. Le développement touristique justifie sa requête. La route prolongée jusqu'à Mont-Laurier est inaugurée le 5 juillet 1926. Elle est alors en gravier. Sa construction employa une centaine d'ouvriers qui travaillèrent dix heures par jour, six jours par semaine, au salaire quotidien de 2,50\$.

Cette artère relie maintenant la région au cœur industriel de la métropole lui permettant d'exporter ses produits du bois aux moulins de la région de Montréal, ses produits laitiers et son cheptel. En retour, la région peut recevoir fournitures et

matériel pour ses manufactures, ses fermes et ses camps forestiers.

Au début des années 1930, une route gravellée mettait en communication Mont-Laurier et Hull au moment où, de toutes parts, on réclame la construction d'une route Mont-Laurier-Abitibi. Commencée sous Taschereau en 1935, sa construction se poursuit sous Duplessis. Au printemps de 1938, des tronçons sont commencés du côté de Mont-Laurier et de Senneterre et terminés en août 1940. Avant la construction de cette route, il fallait parcourir 650 milles (1 040 km) pour se rendre en Abitibi en passant par Maniwaki, Ottawa, monter vers le Témiscamingue en longeant l'est de l'Ontario pour finalement atteindre l'Abitibi. Il faut attendre les débuts des années 1950 pour qu'Albiny Paquette, député et ministre de Duplessis, obtienne le pavage de la route entre Montréal et Mont-Laurier.

Lors d'un remaniement du réseau routier faisant partie d'un programme du Ministère des transports, la numérotation des routes subissait de nombreuses modifications. La route 11 devint la 117 telle qu'on la connaît aujourd'hui. Elle fut officialisée Transcanadienne en 1987.

### **Service de diligence**

Au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, les communications postales connaissent une croissance remarquable avec le développement commercial. On voit apparaître les diligences postales qui subsisteront jusqu'à l'arrivée du service ferroviaire. Samuel Charette raconte un voyage en diligence :

« Sept ou huit personnes occupaient les trois sièges de la lourde voiture, dont les ressorts rigides absorbaient à peine les chocs les plus rudes. Deux bons chevaux réussissaient à couvrir une distance de 30 à 40 milles par jour ; quand la diligence enfonçait dans les ornières jusqu'au moyeu, les hommes sautaient dans la boue et, d'un coup d'épaule, la libéraient. (...) En entrant dans le village, le postillon annonçait l'arrivée du courrier et des voyageurs, en sonnait du cor ; (...) Entre la Chute-Aux-Iroquois et l'Annonciation, le prix du passage était 75 sous ; entre L'Annonciation et Nominingue, un écu ».<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Samuel Charrette, *Douce Souvenance, Histoire de L'Annonciation*, Granby, 1953, p.149.



## Animaux et pionniers, un couple inséparable

par David St-Germain

L'utilisation d'animaux dans les transports humains date depuis fort longtemps. Les bovins ont été domestiqués il y a plus de 10 000 ans et les chevaux plus de 6000 ans. La force des animaux fut toujours très utilisée par plusieurs civilisations à travers le globe : pour l'agriculture, la guerre, le commerce ou pour déplacer du matériel sur une distance plus ou moins longue. Il n'est pas surprenant d'observer le rôle prédominant des animaux dans le développement des Hautes-Laurentides. Contrée agricole et forestière située profondément dans le continent nord-américain, la force motrice des animaux a été indispensable dans tous les aspects de la vie des premiers colons.

### **Les bovins : force et docilité**

Les bovins sont parmi les premiers animaux domestiqués et furent souvent utilisés comme animaux de trait, étant donné leur docilité et leur force. Leur lenteur est également un attrait car ils sont plus faciles à contrôler. Ils sont très prisés dans les travaux agricoles où leurs efforts soutenus les rendent inestimables pour les colons. Doté d'un système digestif solide, les bovins peuvent être nourris très facilement et à moindre coût. Durant les saisons de croissance, ils se nourrissent de tiges, de feuilles, de graines et de racines, alors qu'en hiver, le fourrage de foin leur suffit. Hélas, le climat canadien leur rend la vie dure; leur petite taille rend leurs déplacements dans l'épaisse neige difficiles, voire impossibles. Heureusement qu'il y a le cheval!

### **Les chevaux : rapidité et fougue**

C'est surtout l'intendant Talon (1666-1672) qui importa les premiers chevaux, environ 80 bêtes, en Nouvelle-France. Ces bêtes viendraient de Normandie et constituent l'ancêtre de la race du *cheval canadien*. Dès leur arrivée, les chevaux furent utilisés pour l'agriculture, le transport et le commerce. Leur grande taille était un bon avantage dans le climat de l'Amérique du Nord puisque leur hauteur leur permettait d'affronter les accumulations de neige. Des premiers chevaux en 1665, ils

sont environ 14 000 en 1760<sup>1</sup>. Après l'arrivée initiale des chevaux sous Jean Talon, il n'y a pas eu d'autres contacts avec d'autres races de chevaux. Les 80 chevaux initiaux se sont développés et multipliés en vase clos. Leur isolement et les conditions de vie de la colonie ont donné naissance à une nouvelle race hippique : le *cheval canadien*.

Le cheval canadien, également surnommé petit cheval de fer, est une race reconnue pour son endurance, sa robustesse, sa vigueur, sa docilité et sa petite taille. Ces caractéristiques font du petit cheval de fer un excellent cheval pour une très grande variété de tâches. La race connut une dépopulation massive et fut même menacée d'extinction lorsque des milliers de chevaux canadiens furent utilisés lors de la guerre civile américaine (1860-1865). Aujourd'hui la race se porte bien grâce aux efforts de préservation de la Société des éleveurs de chevaux canadiens.

Les chevaux ont joué un rôle déterminant dans la colonisation des Hautes-Laurentides. Lors de l'ouverture progressive des chemins, les colons montaient souvent avec leurs chevaux. Dans son récit de vie, Joseph Guérin, pionnier de Kiamika, démontre bien le rôle du cheval dans les péripéties des colons. Que ce soit pour le transport du matériel pour son établissement sur ses lots, des

<sup>1</sup> Société des éleveurs des chevaux canadiens, [www.lechevalcanadien.ca](http://www.lechevalcanadien.ca).

voyages hivernaux pour aller chercher le foin des chevaux ou bien encore de ses efforts pour sauver son jeune cheval « P'tit Black », Guérin exprime bien le rôle vital des chevaux dans la vie des colons.

Les photographies d'archives offrent d'excellents témoignages sur l'utilisation des chevaux : transport du bois, des marchandises, des personnes, des travaux agricoles ou encore pour tirer des chars allégoriques lors des célébrations de la Saint-Jean-Baptiste.



La voiture conduisant des clients du Château Laurier qui vont prendre le train.  
Le conducteur est Ludger Daviault, 1921.

Source : Collection Henri Sabourin

### **Les chiens : inusité et pratique**

Enfin, il y a un autre moyen de transport utilisé : les attelages de chiens. L'idée d'atteler des chiens à des véhicules ne date pas d'hier; les cultures sub-arctiques utilisent des traîneaux depuis des millénaires, alors que les peuples des climats tempérés utilisent de petits chariots.

Ce n'est qu'au 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle que l'attelage de chiens est utilisé massivement par les Européens lors des expéditions d'exploration polaire. La configuration de l'attelage de chiens est idéale pour affronter les rigueurs du climat arctique et sub-arctique.



Attelage de chiens devant la Librairie populaire.

Source : Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides

Beaucoup moins extrêmes, les conditions hivernales et l'état précaire des routes enneigées des Hautes-Laurentides ont favorisé l'utilisation de ce moyen de transport souvent marginalisé.

Les équipées du Dr Joseph-Désiré Hélie, de Val-Barrette, viennent également à l'esprit. Il visitait ses patients malades grâce à son fameux attelage de chiens! Il ne s'agissait pas de petites promenades non plus; le Dr Hélie avait des patients un peu partout dans la région : Lac-des-Écorces, Mont-Laurier, Kiamika, Lac-du-Cerf et Guénette<sup>2</sup>.

L'attelage de chiens fait dorénavant partie de l'imaginaire collectif québécois. Dans l'ouvrage de Jean-Yves Soucy, *Un dieu chasseur*, l'utilité de l'attelage de chiens est bien présentée. Mathieu Bouchard, un coureur des bois vivant aux environs du lac Baskatong, réussit à parcourir des distances impressionnantes dans la nature sauvage grâce à son attelage de chiens.

Dans le nouveau développement de la région, les colons et les animaux formaient véritablement un couple inséparable. L'arrivée progressive du transport motorisé et du train modifie énormément la donne; la puissance et l'utilité de la traction motorisée dépassent largement la traction animale. Peu à peu, les animaux deviennent de plus en plus utilisés dans le cadre des loisirs et du tourisme.

<sup>2</sup> Val-Barrette *Un petit village Une grande histoire*, Comité des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire, 1988, p 77.



par Suzanne Guénette,

## « Tchoutchou, tchoutchou... »

### Le train du nord... »



Le train du Nord

*« Le chemin de fer que je voudrais voir construit partirait de Montréal (...) et irait jusqu'au Lac Témiscamingue ; de là il pourrait se souder aux voies de l'Ouest ; de là encore, et ce serait le point le plus rapproché, l'on pourrait pousser un embranchement jusqu'à la Baie d'Hudson. Voilà pour l'Ouest. Du côté de l'Est, qui nous empêcherait de traverser les Laurentides pour arriver jusqu'à la région du lac Saint-Jean. »*

*Curé Antoine Labelle <sup>1</sup>*

Après avoir balayé l'Europe, c'est peu avant 1840 que naît la « fièvre du chemin de fer » aux États-Unis et au Canada. Avant cet avènement, le développement économique était tributaire surtout des rivières, gelées jusqu'à cinq mois par année dans les régions nordiques, et des routes très peu développées. Le premier vrai chemin de fer construit au Canada est le *Champlain and Saint-Lawrence Railroad* qui va de La Prairie, sur les berges du Saint-Laurent, à Saint-Jean-sur-Richelieu. Financée par des marchands montréalais, la ligne est officiellement inaugurée le 21 juillet 1836 et sera suivie de nombreuses autres lignes. Le chemin de fer va contribuer au développement économique du pays et ses avantages indirects pour l'industrie et le marché de l'emploi seront énormes.

Vers 1860, la colonisation du territoire s'essoufle dans les Laurentides. Les Canadiens-Français quittent en masse le Québec pour les États-Unis. C'est alors que naît dans l'esprit visionnaire d'un personnage haut en couleurs et fort en détermination, le curé Antoine Labelle, le rêve d'un chemin de fer qui s'étendrait jusqu'aux territoires de l'Ouest canadien.

Pour trouver des appuis à son projet, il va frapper aux portes et reçoit l'appui d'Adolphe Chapleau, Premier Ministre de la province de Québec et député de Terrebonne, et évoque la nécessité d'un train pour que la colonisation connaisse un second souffle, brise l'isolement des colons, réduise les distances et facilite l'échange commercial. En 1876, il obtient gain de cause. On peut supposer que le développement du chemin de fer au nord du fleuve Saint-Laurent s'est réalisé parce que le gouvernement provincial voyait la nécessité d'assurer l'approvisionnement des centres urbains, Montréal et Québec, en bois de chauffage et de construction, dont les Laurentides étaient très riches.

<sup>1</sup> G.A. NANTEL, *Notre Nord-Ouest provincial, étude sur la vallée de l'Ottawa*, Journal Le Nord, Saint-Jérôme, 1887, p.85.

Dans l'train pour St-Adèle,  
Y'avait un homme qui voulait débarquer.  
Mais allez donc débarquer  
Quand l'train file cinquante milles à l'heure  
Et qu'en plus vous êtes le conducteur.

Dans l'train pour St-Adèle,  
Y'avait rien qu'un passager.  
C'était encore le conducteur.  
Imaginez pour voyager,  
Si c'est pas la vraie p'tite douleur.  
Oh! le train du nord.

Tchoutchou, tchoutchou.  
Le train du nord, le train du nord.  
Au bord des lacs, des p'tites maisons  
Ça vire en rond  
Le train du nord, c'est comme la mort  
Quand y'a personne à bord.

Le train pour St-Adèle,  
En montant la côte infidèle,  
Le conducteur et puis l'chauffeur  
Se sont décidés à débarquer  
Pis l'train tout seul a continué.

Le train pour St-Adèle  
Est rendu dans l'bout de Mont-Laurier.  
Personne n'a pu l'arrêter.  
Paraîtrait qu'on l'a vu filer  
Dans l'firmament la nuit passée.  
Oh! le train du nord

Tchoutchou, tchoutchou  
Le train du nord  
A perdu l'nord  
Rendu de l'autre bord  
Le train du nord a perdu l'nord  
Pis c'est pas moi qui va l'blâmer  
Non, non, non.

Félix Leclerc

Le lien entre Montréal et Saint-Jérôme est réalisé par la *Montreal Northern Colonization Railway* fondée en 1869. Le gouvernement la prend en charge en 1875 suite à une période économique difficile. Il l'administre alors par le biais d'une commission, la *Quebec, Montreal Ottawa & Occidental*. Celle-ci construit les 60 km de voies ferrées entre Montréal et Saint-Jérôme dont le service est inauguré le 9 octobre 1876. Mais pour le curé Labelle, ce n'est que la première étape. Il souhaite que son train se rende rapidement à la Chute-Aux-Iroquois, puis à Nominigüe et jusqu'à Notre-Dame-de-la Désert (Maniwaki).

En 1882, le gouvernement provincial vend sa ligne au Canadien Pacifique. En 1887, des subsides sont votés par le gouvernement Ross pour la construction de la voie ferrée jusqu'à la Chute-aux-Iroquois (Labelle). Hélas, le célèbre curé Labelle, qui décède en 1891, ne verra pas son rêve se réaliser puisque ce n'est qu'en 1893 que le tronçon Saint-Jérôme-Sainte-Agathe est inauguré.

*« avec le temps, les circonstances, la nature des choses, tout cela se fera... Mais je devrai en laisser une partie à ceux qui me succéderont... Avant de mourir, je veux donner à ce projet une impulsion si forte qu'il vaincra tous les obstacles, malgré la sottise des hommes qui est toujours plus à craindre que leur intelligence. »*

*Curé Labelle*<sup>2</sup>

Pour le passage des rails à l'Annonciation, le CP exproprie cinquante pieds de chaque côté de la voie; certains colons perdant du terrain ou devant déplacer leur maison. De plus, la paroisse se verra obligée d'exproprier une partie du cimetière et procéder à l'exhumation des corps. Finalement, le 30 novembre 1903, le service ferroviaire atteindra l'Annonciation et le 4 janvier 1904 c'est la première entrée en gare.

*Il résonnera longtemps aux oreilles de nous tous, les quelque vingt ou vingt-cinq personnes qui eûmes l'avantage d'être témoins de ce spectacle, le premier cri de départ régulier lancé par le conducteur Gosselin sur le quai de la gare de Nominigüe, le mercredi 15 septembre 1909 à 4 h.p.m précises – All aboard for Duhamel! – En route pour Duhamel!*

*Amédée Denault*<sup>3</sup>

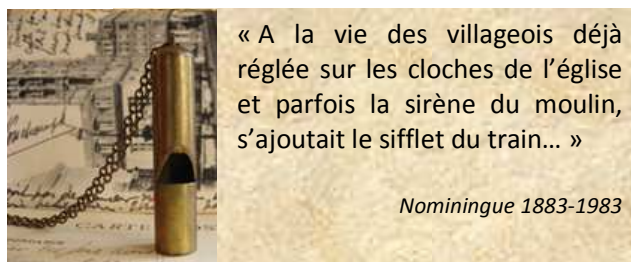
<sup>2</sup> Arthur Buies, *L'Outaouais supérieur*, C.Darveau, 1889, p.233.

<sup>3</sup> *Le Pionnier*, 30 septembre 1909, vol. IV, numéro 226, p1.

Puis le tronçon L'Annonciation-Nominigüe sera officialisé le 27 juin 1904. Il sera le terminus pendant trois ans. Le développement du service ferroviaire dans les Hautes-Laurentides stagne.

Le curé Joseph-Alphonse Génier, arrivé à Rapide-de-l'Original (Mont-Laurier) en 1901, tente par tous les moyens que le train soit prolongé jusqu'à sa paroisse d'adoption. Aidé du curé J. Rodrigue Cadieux de Ferme-Neuve, il organise des requêtes, des pétitions, des voyages à Québec et à Ottawa, appuyé des députés Charles-Beautron Major (provincial) et Henri Bourassa (fédéral). N'obtenant pas de résultats, en 1902, ils se rendent à Montréal rencontrer J.P.B. Casgrain, président de la Société de Colonisation du diocèse de Montréal, puis Damien Rolland, président de la Compagnie de chemin de fer du Nord. On les informe que le projet ne débouche pas à cause de Thomas Shaughnessy, président du CP qui ne cesse d'augmenter ses exigences auprès du gouvernement québécois et qui est insatisfait des subsides versés par celui-ci. En 1904, une nouvelle délégation se rend à Montréal, sans résultat, suivie d'une autre, en 1907, qui rencontre Shaughnessy qui leur déclare qu'il consent à faire commencer les travaux immédiatement si le gouvernement augmente ses subsides en terre de 3000 à 4000 acres. La délégation repart aussitôt pour Québec soumettre la démarche à Sir Lomer Gouin (Premier ministre) qui refuse de souscrire aux exigences du CP et charge plutôt le curé Génier de lui remettre une lettre signée de sa main demandant à la compagnie de débiter les travaux de prolongement dans les plus brefs délais jusqu'à Rapide-de-l'Original. Une semaine plus tard, les ingénieurs du CP se mettent à l'œuvre pour déterminer le meilleur tracé qui prolongera le chemin de fer de Nominigüe à Rapide-de-l'Original.

Lorsque le premier train arrive à Rapide-de-L'Original le 15 septembre 1909, la gare n'est pas encore terminée. Hermas Lamarche, 20 ans, premier chef de gare, effectue son travail dans un wagon équipé d'un télégraphe. La construction de la gare, nommée Duhamel en honneur de Joseph-Thomas Duhamel, 2<sup>e</sup> évêque d'Ottawa, sera complétée le 15 novembre 1909.



« A la vie des villageois déjà réglée sur les cloches de l'église et parfois la sirène du moulin, s'ajoutait le sifflet du train... »

Nominingue 1883-1983

### Des gares et des stations

La distance entre les gares du Nord varie entre dix à quinze km. Le but principal de la voie ferrée étant le transport de marchandises lourdes, on construit des entrepôts et on aménage des vastes espaces vacants aux abords des gares. Certaines ne sont que ce qu'on appelait à l'époque des « flag-stations », une station à laquelle le train ne s'arrête pas à moins qu'un signal soit émis par un drapeau suspendu ou agité. Aucun agent permanent n'y réside.

Les gares des Hautes-Laurentides seront inaugurées les unes après les autres :

La Conception et Labelle en 1893, Lacoste en 1903; plusieurs autres voient le jour, la même année, en 1904, soit : Daoust-La Macaza, L'Annonciation, Nominingue, Bellerive, Loranger, Hébert (Lac-Saguay); Bédard et Guénette sont inaugurées en 1907 puis viennent Campeau (Lac-des-Écorces), Routhier (Val-Barrette), Brunet et Mont-Laurier en 1909.

Les services ne sont pas les mêmes à chaque station. Ainsi, à la station Lacoste, il n'y a aucun chef de gare. Seul le courrier est livré. Lorsque le convoi arrive près de la gare, sans même ralentir, un préposé attrape le sac de courrier accroché à un poteau installé sur le bord de la voie ferrée; de l'autre main, il lance le sac du courrier à distribuer.

À Guénette, le tracé décrit une courbe en forme de U qu'on appelait « fer à cheval ». D'abord construite du côté intérieur de la courbe, la station sera déménagée en 1926 de l'autre côté pour des

raisons de sécurité. En effet, les usagers devaient traverser la voie principale ainsi que les voies d'évitement pour atteindre la station. Un spectaculaire déraillement s'y déroulera en 1947.



Déraillement du train en 1947

« Le Train du Nord avait 300 courbes à négocier sur plus de 200 km de voie ferrée. Il pouvait y rencontrer des embûches, et c'est bien ce qui s'est produit un soir d'hiver de 1947. Le train filait vers Mont-Laurier en pleine tempête, transportant plus de 300 joyeux passagers. Soudain, dans une grande courbe entre Bédard et Lac-Saguay, le train quitta les rails. Les conducteurs furent tués, mais aucun passager ne fut grièvement blessé. Ils débarquèrent du train pour retourner à pied à la petite gare de Bédard. »<sup>3</sup>

### Le P'tit train du Nord

Le P'tit train du nord sert d'abord au transport et au ravitaillement des colons. Son convoi est composé généralement de sept wagons et d'une locomotive D-10 d'une puissance de 1 200 chevaux. L'un de ses wagons est nommé « char hôpital » ou « le char de velours » car les sièges sont recouverts de velours bleu et vert. Il était situé à l'avant, juste derrière le char à bagages et était fermé. On transporte les morts dans le wagon bagages.



Locomotive du Canadien Pacifique

<sup>3</sup> Jean-Paul Bourbeau *Les Laurentides, la belle randonnée*, Éditions GID, 2005, p.141.

Le courrier était acheminé par le train du matin et atteignait Montréal l'après-midi. Un wagon était réservé aux diverses opérations de la poste : le tri, l'oblitération et la distribution du courrier se faisant le long du trajet.

En 1908, le voyage de l'Annonciation à Montréal, en première classe, est de 1,90 \$ pour un aller simple et 2,85\$ pour un aller-retour. Le transport des biens et instruments aratoires, sur la même distance coûtait 20¢ pour 100 livres, 17,50\$ pour un char complet. Le transport des vaches laitières est moitié-prix au wagon. (Richard Lagrange, *Le nord, mon père, voilà notre avenir...*)

La popularité grandissante du ski incite les grandes compagnies de chemin de fer à mettre en place, au départ de Montréal, des convois ferroviaires spécialement pour les touristes de fin de semaine. C'est le début du « train de neige ». En 1928, le CP inaugure le sien. En 1935, plus de 40 000 skieurs empruntent le train pour se rendre aux diverses stations de ski des Laurentides.

### **Le déclin du service ferroviaire**

Le chemin de fer atteint son apogée dans les années 1920 à 1940. Puis à partir de 1950, le déclin amorcé à la fin de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale s'est poursuivi avec l'amélioration du réseau routier et la concurrence des autres moyens de transport. Les déficits s'accumulant, les dirigeants du Canadien Pacifique tentent à plusieurs reprises de faire cesser le service entre Montréal et Mont-Laurier.

En 1977, la compagnie dépose devant la Commission Canadienne des Transports une demande pour l'abandon du service. Elle obtient un demi-succès : suite aux audiences, la Commission réduit à deux trajets hebdomadaires la liaison ferroviaire pour passagers entre Montréal et Mont-Laurier. En 1981, le CP gagne finalement sa cause et le service ferroviaire sera complètement abandonné. Le dernier train quitte Mont-Laurier le 8 novembre 1981 à 16 heures. Plus de 2000 personnes se sont massées sur le quai de la gare et dans le dernier convoi. Ces passagers descendront à Nominique et reviendront en autobus... Le 13 novembre suivant, le dernier train entre en gare transportant de nombreux étudiants de Mont-

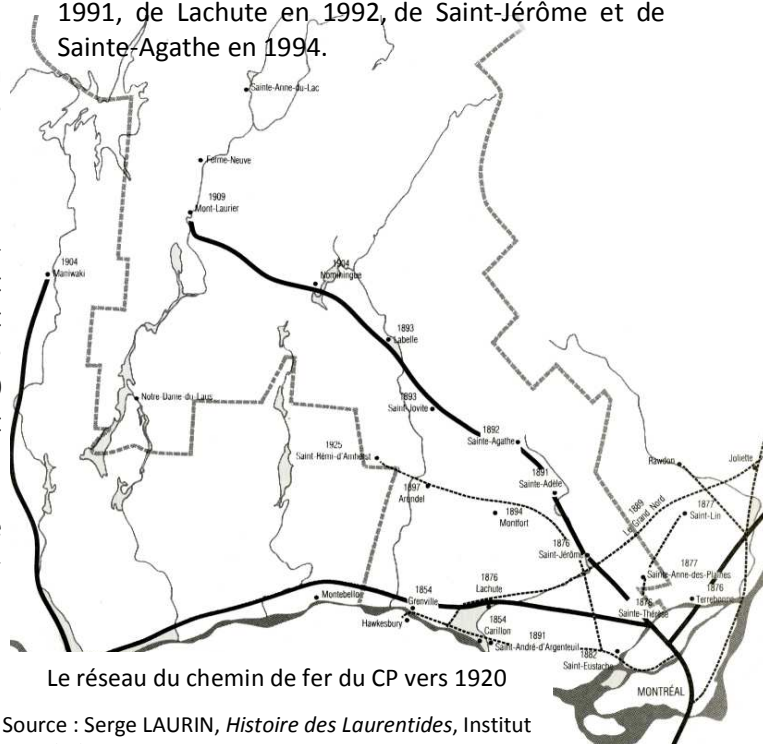
Laurier qui se sont rendus à Montréal par autobus pour faire le dernier trajet du P'tit train du Nord.



Dernier train en gare de Mont-Laurier  
Collection Société d'histoire

réservée à l'exploitation d'une voie ferrée – par le gouvernement du Québec permet la transformation du chemin de fer en un long corridor vert, le Parc linéaire du P'tit train du nord. L'aménagement de ses 200 km s'inscrit dans la vague de fond commencée aux États-Unis de la transformation des chemins de fer abandonnés en corridors verts de randonnée.

Plusieurs gares des Laurentides seront désignées gares patrimoniales par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Notamment celles de L'Annonciation et de Mont-Laurier en 1991, de Lachute en 1992, de Saint-Jérôme et de Sainte-Agathe en 1994.



Le réseau du chemin de fer du CP vers 1920

Source : Serge LAURIN, *Histoire des Laurentides*, Institut québécois de recherche sur la culture, 1989, p.303.



## Les débuts de l'automobile dans les Hautes-Laurentides

par David St-Germain

Le début du 20<sup>e</sup> siècle apporte de nombreuses innovations dont l'une qui est devenue incontournable aujourd'hui : l'automobile. Au début, la voiture automobile est un véritable phénomène et une merveille technologique. Elle est d'abord une curiosité et un joujou de fortunés. Sa diffusion fut lente dans les régions rurales du Québec pour des raisons financières, technologiques et climatiques.

Les premières automobiles coûtent très cher. En 1909, certains modèles les moins dispendieux de Ford coûtent 850\$, allant jusqu'à 4200\$ pour Packard<sup>1</sup>. Bien que le fameux *Modèle T* de Ford diminue drastiquement, le coût passant de 850\$ en 1909 à 525\$ en 1919, puis à 298\$ en 1923, les automobiles demeurent un bien de luxe dans la région nouvellement colonisée. Surtout si on le compare au salaire d'un journalier, travaillant sur le chantier du pont Perrault de Mont-Laurier, en 1920, de 3,25\$ par journée de 10 heures<sup>2</sup>. Avec les dépenses d'immatriculation et d'entretien, on voit bien que l'automobile n'était pas abordable pour tous.

La mécanique des premières automobiles est également peu fiable. Les moteurs mécaniques à combustion interne en sont encore à leurs premiers balbutiements et sont fragiles.



Pour démarrer il faut tourner la manivelle.  
Collection Roland Lamoureux

Démarrer le véhicule consiste en trois opérations de réglage : celui du distributeur chargé de l'allumage et de l'alimentation en carburant, de l'étrangleur « choke » manuel et l'activation de la manivelle frontale. Mal effectuées, ces opérations peuvent dérégler et ruiner le moteur. De multiples crevaisons sont causées par la quantité impressionnante de clous acérés sur les routes, clous qui servaient à fixer les fers des sabots des chevaux et qui finissaient par tomber avec l'usure et le temps<sup>3</sup>. Les ennuis mécaniques sont passablement nombreux pour les voitures de l'époque. Ce n'est pas l'ensemble de la population qui avait les moyens de supporter le fardeau des coûts des réparations et des pertes de temps encourues.

La piètre qualité des routes n'aide pas également. Souvent en terre battue ou parfois en gravier, les routes sont un véritable cauchemar pour les automobilistes. Le premier modèle de pneu, le pneu-ballon, n'a pas de nervure et a donc une mauvaise traction. Lors des pluies, les routes deviennent de véritables patinoires à cause de la boue. Pendant l'hiver, les routes ne sont pas déneigées.

Les premières automobiles arrivent tardivement dans la région des Hautes-Laurentides, comparativement au reste du Québec. C'est en 1909 que la première automobile arrive à l'Annonciation par J.-Patrick Lee, marchand en ferronnerie; elle sera suivie de celle du notaire Philius en 1912 et du Dr Côme Cartier en 1913<sup>4</sup>. À Kiamika, Rodrigue Lacasse

<sup>1</sup> Guy Thibault, *L'immatriculation au Québec*, Sherbrooke, Les Éditions GID, 2005, p. 83.

<sup>2</sup> Luc Coursol, *Histoire de Mont-Laurier; Tome 1 1885-1940*, L'Arthographe, Mont-Laurier, 1985, p. 201.

<sup>3</sup> Guy Thibault, op.cit, p.90.

<sup>4</sup> Samuel Charrette, *Douce Souvenance Histoire de L'Annonciation*, Granby, 1953, p. 153.

est le propriétaire de la première voiture, en 1914<sup>5</sup> alors que pour Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles, les premières automobiles arrivent en 1916 par Jos Dufour et William Grenier<sup>6</sup>.

Dans une entrevue au journal *L'Écho de la Lièvre* en 1953, Achille Ouellette résume bien la réalité des automobiles en 1933 : « C'était rare qu'on pouvait voir une auto avec une chaufferette, les pneus à pitons étaient inconnus. Les tracteurs, ça se voyait pas souvent ».<sup>7</sup>

À cette époque, les automobiles sont un luxe réservé à l'élite : commerçants, médecins, avocats, etc. Un gage de succès mais qui demeure un rêve pour le commun des mortels.

### **Le grand dérangement de l'automobile**

Ici comme ailleurs, la venue de l'automobile perturbe le règne de la traction animale. Les premières voitures sont bruyantes et énervent les chevaux. Ce qui représente de sérieux risques de sécurité pour la population car un cheval paniqué est dangereux. Cet inconvénient est assez important pour faire l'objet d'un article dans la *Loi concernant les véhicules-moteurs*, sanctionnée le 9 mars 1906. L'article 24 stipule :

« Toute personne ayant le contrôle ou le soin d'un véhicule moteur doit, sur toute rue ou chemin public, à l'approche de tout cheval monté, mené ou conduit, ou de tout véhicule tiré par un cheval, manœuvrer ce véhicule-moteur de manière à prendre toute précaution raisonnable pour empêcher que le cheval soit effrayé et pour assurer la sécurité et la protection de la personne qui le monte, mène ou conduit... »<sup>8</sup>

Les automobiles ont également causé plusieurs soucis concernant l'entretien des routes et des

<sup>5</sup> Josée Lacasse, Alain Morin, Angèle Nantel et Solange Nantel, *Kiamika comme une rivière...* Comité des fêtes du centenaire, 1998, p.569.

<sup>6</sup> *Saint-Aimé de Lac-des-Îles 75<sup>e</sup> anniversaire 1906-1981*, Comité des fêtes du 75<sup>e</sup>, 1981, p.33.

<sup>7</sup> *Écho de la Lièvre*, Entretien avec Achille Ouellette, 7 février 1953, p.1

<sup>8</sup> Guy Thibault, op.cit, p. 279.

ponts. À Sainte-Véronique, le conseil municipal adopte le règlement 88 en 1938 interdisant la circulation des véhicules automobiles et véhicules à traction animale sur les routes de la municipalité lors du dégel printanier et durant les jours consécutifs de pluie<sup>9</sup>.

### **De nouveaux commerces : garages et stations-services**

L'arrivée des automobiles marque également l'ouverture de commerces voués à la vente et aux services d'entretien. Progressivement, stations-services et garages se multiplient dans la région pour desservir une clientèle grandissante.

À L'Annonciation, les premiers garages sont Cotte & Frères (1922) et Boileau & Frère (1924)<sup>10</sup>. À Kiamika, Émile Diotte opère le premier atelier de mécanique et la première pompe à essence en 1927<sup>11</sup>. Bien entendu, il y a également l'apparition des vendeurs d'automobiles. Initialement, il s'agit de marchands qui offrent de nouvelles marchandises. Par exemple, à Mont-Laurier, dans les années 1920, Benjamin Laurin, charretier et marchand, devient le premier concessionnaire d'automobiles de marque Ford. Il sera suivi par Omer St-Louis pour la marque Hudson, William Grenier pour les produits Plymouth et Chrysler et Georges Paquette ceux d'Overland et Maclaugin. Enfin Robert Bédard, près du lac Sagouay, vend des véhicules Dodge et Desoto<sup>12</sup>.



Le Relais du touriste en 1938, au coin de la rue du Pont et de la rue Limoges, et son pompiste Gaston Forget. La station est la propriété de Maurice Lalonde.

Collection Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides

<sup>9</sup> Madeleine Grammond, *Histoire de Sainte-Véronique*, Comité des fêtes du centenaire, Sainte-Véronique, 1996, p.76

<sup>10</sup> Samuel Charrette, op.cit, p.210.

<sup>11</sup> Josée Lacasse et autres, op.cit., p.570.

<sup>12</sup> Luc Coursol, op.cit, p.315.

### **Camion et transport en commun**

Bien entendu, l'automobile n'a pas le monopole du déplacement motorisé. Les camions et le transport en commun font également leur apparition. Étant une région ressource, les camions présentent plusieurs avantages pour les industries dont particulièrement l'industrie du bois. La traction animale se voit déclassée par la puissance de la machine. Les industriels adoptent rapidement le transport motorisé.



Dès 1923, au début de l'apparition des véhicules moteurs, Isaïe Godmer de Ferme-Neuve assure une modeste ligne d'autobus entre Mont-Laurier et Ferme-Neuve.

Source : Athanase Léonard  
Fonds Caisse Desjardins de Ferme-Neuve

La percée de l'automobile dans les Hautes-Laurentides demeure limitée pendant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Le climat rude, le coût élevé des automobiles, la piètre qualité des routes font en sorte que l'automobile est avant tout un luxe.

La prospérité, le développement technologique et les progrès de la voirie de la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle changent la donne.



Lorsque l'automobile tombe en panne, les chevaux prennent la relève...

Source : Gaétan Meilleur  
Fonds Caisse Desjardins de Ferme-Neuve



Le chargement et déchargement avant la mécanisation

Source : Maximilien Meilleur  
Fonds Caisse Desjardins de Ferme-Neuve



La rue Principale de Ferme-Neuve. On peut y voir une pompe à essence devant le restaurant D.D. Ouellette

Source : Famille Éthier  
Fonds Caisse Desjardins de Ferme-Neuve

## **Bibliographie**

### Livres :

- BOURBEAU, Jean-Pierre, *Les Laurentides, la belle randonnée*, Les Éditions GID, 2005, 205 p.
- BRAULT, Ernest, *Chute-Saint-Philippe 1933-1983*, Monographie, 1983, 35 p.
- BRODEUR, Albert, *Souvenirs de fondation de la paroisse Chute-Saint-Philippe*, Monographie, 1983, 24 p.
- BUIES, Arthur, *L'Outaouais supérieur*, C.Darveau, 1889, 309 p.
- CARTIER, CÔME Dr, *Sous le ciel de L'Annonciation*, Publié à compte d'auteur, Montréal, 1965, 127 p.
- CASTONGUAY, Fabienne, *Guide d'interprétation du Parc linéaire*, MRC d'Antoine-Labelle, 2008, 52 p.
- CHARRETTE, Samuel. *Douce Souvenance; Histoire de L'Annonciation*, Frères du Sacré-Cœur, Granby, 1953, 252 p.
- COLLECTIF, *Album Souvenir de Notre-Dame-du-Laus 1873-1973*, Comité du centenaire, 1973, 101 p.
- COLLECTIF, *Saint-Aimé de Lac-des-Îles 75<sup>e</sup> anniversaire 1906-1981*, Comité des fêtes du 75<sup>e</sup>, 1981, 104 p.
- COLLECTIF, *Ferme-Neuve 1901-2001*, Comité du Centenaire, 2001, 192 p.
- COLLECTIF, *Ferme-Neuve 1901-1976*, Corporation du 75<sup>e</sup>, 1976, 128 p.
- COLLECTIF, *Fierté d'un passé, élan vers l'avenir, La Conception 1883-1983*, Comité du Centenaire, 1984, 408 p.
- COLLECTIF, *De la Chute aux Iroquois à Labelle*, Comité des fêtes du Centenaire de Labelle, 1980, 373 p.
- COLLECTIF, *Nominingue, 1883-1983*, Comité des Fêtes du Centenaire de Nominingue, 1983, 439 p.
- COLLECTIF, *Val-Barrette Un petit village Une grande histoire*, Comité des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire de Val-Barrette, 1988, 184 p.
- CONSTANTINEAU, Marguerite et autres, *Notre-Dame-de-Pontmain 1884-1984*, Comité des fêtes du centenaire, 1983, 125 p.
- COURSOL, Luc, *Histoire de Mont-Laurier; Tome 1 1885-1940*, L'Arthographe, Mont-Laurier, 1985, 366 p.
- COURSOL, Luc, *Lac-du-Cerf La Mémoire du Temps*, L'Arthographe, Mont-Laurier, 1992, 306 p.
- DEMERS, Eugène, *Histoire de la paroisse Sainte-Anne-du-Lac 1916-1976*, Publié à compte d'auteur, 1982, 194 p.
- FILION, Mario, *Une histoire des pays-d'en-haut*, Société d'histoire des Pays-d'en-Haut, 1981, 58 p.
- GODARD, Robert, s.s.s, *Labelle Aperçu historique 1878-1955*, Centre eucharistique, Montréal, 1956, 190 p.
- GRAHAM, Joseph, *Nommer les Laurentides*, Les Éditions Main Street inc., 2008, 241 p.
- GRAMMOND, Madeleine. *Histoire de Sainte-Véronique*, Comité des fêtes du centenaire, Sainte-Véronique, 1996, 150 p.
- GUÉRIN, Joseph, *Canton Kiamika 1884*, Société historique de la région de Mont-Laurier, 1979, 43 p.
- LACASSE, Josée, Alain Morin, Angèle Nantel et Solange Nantel, *Kiamika comme une rivière...* Comité des fêtes du centenaire, 1998, 700 p.
- LaGRANGE, Richard, *Le Nord, mon père, voilà notre avenir, une histoire de l'Annonciation et de Canton Marchand*, Richard Lagrange et la Municipalité du Village de l'Annonciation, 1986, 324 p.
- LAURIN, Serge, *Histoire des Laurentides*, Institut québécois de recherche sur la culture, 1989, 892 p.
- MEILLEUR, Lise, *Un passé détenteur d'espoir*, Lac-Saint-Paul, Publié à compte d'auteur, 76 p.
- McGREGOR, Steven, *Since time immemorial : Our Story*, Kitigan Zibi Anishinàbeg, 2004, 344 p.
- NANTEL, G.A., *Notre Nord-Ouest provincial, étude sur la vallée de L'Ottawa*, Journal Le Nord, Saint-Jérôme, 1887, 98 p.
- NORMAND, Lionel, curé, *Histoires de familles Lac-des-Écorces*, vol. 1, 1976, vol. 2 1982, Monographies. p. 81 p.
- PERREAULT-CHOLETTE, Madeleine, *Labelle, La vallée de la Rouge, Tremblant*, Madeleine P. Cholette enr., Labelle, 1997, 289 p.
- PLOUFFE, Lyse, *Histoire de l'Ascension*, Publié à compte d'auteur, 2005, 257 p.
- RABY, Jean-Paul, *Histoire de Mont-Saint-Michel depuis Cent ans*, Publié à compte d'auteur, 2001, 534 p.
- SAINT-LOUIS, Agathe, *125<sup>e</sup> anniversaire de Notre-Dame-du-Laus Les gens de chez nous*, Publié à compte d'auteur, 1998, 124 p.
- SŒURS SAINTE-CROIX, *Un glorieux passé 50 ans à Nomiingue 1887-88\*1937-38*, Sœurs de Sainte-Croix, 1941, 438 p.
- THIBAUT, Guy, *L'immatriculation au Québec*, Sherbrooke, Les Éditions GID, 2005, 282 p.

### Reuves :

- HUDON, Paul-Henri, *Les Canadiens-Français et les bateaux à vapeur*, Histoire Québec, vol.12, no2, 2006, p. 15-23.
- LABELLE, Ernest, *L'Outaouais – Voie d'eau navigable*, Histoire Québec, juin 1997, p.6.
- LAMBERT, Pierre, *Le transport public en diligence au Québec*, Histoire Québec, vol.16, numéro 1, 2010, p. 8-12.

### Autres :

- LAFRAMBOISE. Yves, *Rapport sur les gares ferroviaires*, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 29p.
- LAMOTHE, Claude et Maurice Couture, *1891-1991 Du chemin de fer au parc linéaire des Laurentides (plan directeur du P'tit train du Nord)*, MRC Rivière-du-Nord, Les Pays-d'en-Haut, Laurentides, Antoine-Labelle, 1991, 16 p.

# Ma mère, Thérèse Raymond

Collaboration spéciale : Daniel Dumont

Par une nuit de janvier 1920, un drôle d'équipage débarque du train à Mont-Laurier. Zéphirin Raymond arrive avec les plus vieux de ses garçons et une partie de son troupeau pour s'installer sur les terres qu'il vient d'acquérir au Rapide de l'Original.

Une quinzaine de jours plus tard, sa femme, Georgianna Brosseau, arrive à la même gare avec le reste de la famille. Madeleine et Fernande, les deux plus jeunes, sont encore aux couches. Zéphirin et son épouse viennent de quitter définitivement la région du Lac Marois, comté d'Argenteuil, où ils étaient installés depuis leur mariage. Leur famille compte dix-sept enfants vivants, Thérèse en fait partie, elle est âgée de neuf ans.

Thérèse Raymond est aujourd'hui centenaire et habite Rouyn-Noranda depuis fort longtemps. C'est avec une tendre émotion qu'elle raconte la quinzaine d'années qu'elle a passées à Mont-Laurier, d'abord comme étudiante, tout en aidant aux travaux de la terre paternelle puis comme maîtresse d'école de rang.

Thérèse a été éduquée au couvent des Sœurs de la Providence de Mont-Laurier. Peut-on imaginer que c'est dans le parloir de ces religieuses qu'elle a été confrontée au progrès alors qu'elle y a manipulé un téléphone pour la première fois de sa vie. Ses histoires du bon vieux temps nous laissent bien loin de l'internet, de la télévision ou même du confort familial des salles de toilette aménagées à l'intérieur des résidences.

En fouillant dans ses papiers jaunis, elle partage volontiers les enjeux des examens auxquels elle a souscrit alors qu'elle était jeune fille. Au printemps 1927, en compagnie de Simone Charrette et de Jeanne-Berthe Morin, elle se présentait pour l'obtention d'un brevet modèle d'enseignement. Du même souffle, elle nous parle avec abondance de son école sur la terre des Marcotte ou de celle sur la terre de Placide Plante. Dans ses souvenirs encore vivaces, elle retrouve les noms de ses premiers

élèves : les Arbour, Marcotte, Lauzon, Lajeunesse, Saint-Amour.

C'est à Mont-Laurier, au travers des travaux de soutien qu'elle devait rendre sur la ferme familiale, que Thérèse Raymond a *jeunessé* comme elle dit. Ses récits détaillés des visites de cavaliers à la ferme le dimanche soir sont assortis d'anecdotes savoureuses et révèlent vraiment des habitudes appartenant à un autre âge. Peut-on encore imaginer l'allure de l'amoureux bravant le froid et la tempête d'hiver en carriole pour apporter une petite boîte de chocolats à sa dulcinée et ses vœux à madame la belle-mère... Quand Thérèse raconte la cour assidue dont faisaient l'objet les filles de la famille, ses récits sont bourrés de détails surréalistes qui ne peuvent se retrouver que dans les familles nombreuses d'autrefois. Moyens plus que limités mais imagination et complicité sans bornes.

Pour Thérèse Raymond, premier amour rime avec Philippe Prévost qu'elle a fréquenté pendant plusieurs années alors qu'elle vivait à Mont-Laurier. Mais la vie avait d'autres desseins qu'une union consacrée pour le couple d'amoureux. Ce n'est qu'après plusieurs péripéties et déplacements vers Montréal que Thérèse entreprendra un jour un long périple qui l'amènera à déposer finalement ses bagages à Macamik en Abitibi en 1937. Elle y trouvera un pays neuf plein de promesses où tout est à faire. Elle y trouvera surtout l'amour alors qu'elle y épousera Guy Dumont, à la veille des années quarante. Cinq enfants naîtront de cette union.

En 1950, la famille se déplace vers une ville minière voisine, Rouyn-Noranda, où Thérèse vit encore. L'usure des ans a amené la disparition de son mari, de son fils Pierre et de la totalité de ses seize frères et sœurs. Mais le balancier de ces mêmes années a aussi amené pour Thérèse, une lignée de treize petits-enfants et seize arrière-petits-enfants.

Thérèse, avec ses cent ans bien sonnés, est la dernière des enfants de Zéphirin Raymond. C'est une battante, une survivante... survivante d'une époque sans réels moyens.

Pourtant, quand on écoute ses récits, on doute que les puces soient vraiment faites pour être électroniques... On réalise que si l'internet a amélioré les moyens de communication on est en droit de se demander si on doit déplorer l'effet appauvrissant des nouvelles technologies sur l'imaginaire collectif. La magie dans les propos de Thérèse Raymond c'est sa capacité encore intacte à s'émerveiller devant les petits événements de la vie.

Lors d'une messe célébrant sa centième année de vie, Thérèse était bien fière d'avoir été sollicitée pour bénir l'évêque célébrant l'office religieux, monseigneur Dorylas Moreau. Elle s'est prêtée à l'exercice avec une pudeur toute juvénile.



Thérèse Raymond lors de son 98<sup>e</sup> anniversaire.

De g. à droite : Daniel Dumont (benjamin), Thérèse, Raymond (l'ainé) et son épouse Louise, Marthe (seule fille de Thérèse).



Zéphirin Raymond sur sa terre à Mont-Laurier  
Fernande, Fébronie Filion, Thérèse Raymond,  
Madeleine, Zéphirin et Thérèse Filion

Pour témoigner de son parcours, Thérèse Raymond s'est soumise à un solide exercice de mémoire afin d'alimenter sa biographie intitulée « Mon Siècle » qui a été rédigée par son fils Daniel. On peut se procurer le volume au coût de 20\$ en contactant la Société d'Histoire.



Thérèse Raymond à 18 ans



Les enfants de Zéphirin Raymond :  
A l'avant : Albert, Omer, Jean, Georges,  
Fernande (en médaillon).  
Derrière : Marguerite, Jeanne, Frank (Pharaïde),  
Madeleine, Osias, Germaine, Héliodore,  
Léontine et Thérèse.



Les photographies

## Chronique de l'archiviste

par David St-Germain

Apparue au 19<sup>e</sup> siècle puis popularisée au cours du 20<sup>e</sup> siècle, la photographie a bouleversé notre perception du réel. Pouvant représenter fidèlement une réalité, elle a été depuis son invention un support très important à la mémoire et est devenue un document incontournable pour la compréhension du passé. Mais comme pour tous les documents, il existe des actions et des précautions à prendre afin d'assurer la pérennité et l'utilité des photographies.

Il est primordial de bien identifier vos photographies : le lieu, la date, l'événement et les individus présents. Trouver une boîte de chaussures pleine de photographies *non identifiées* est toujours décourageant! Elles perdent souvent leur valeur de témoignage, étant donné le manque de contexte. Si vous connaissez des individus susceptibles d'identifier des photographies en votre possession, n'hésitez pas à recourir à leur aide, dès que possible.

Leur conservation est également importante. Les conseils de la chronique archivistique du numéro précédent (#9, Hiver 2010-2011) s'appliquent complètement mais il y a quelques particularités liées aux photographies. Il est préférable de les placer dans des pochettes de plastique insérées dans des albums. Coller les photographies dans des albums ou utiliser des albums avec feuilles préencollées (pellicules de plastique) n'est pas recommandé; à long terme, la colle va détériorer les photographies.

Il y a bien sûr la conservation numérique à considérer, étant donné l'omniprésence informatique à notre époque. Le numéri-

que possède des avantages indéniables (espace de stockage, rapidité et facilité) mais présente également de nombreux désavantages. Il est bien important de s'assurer d'avoir des copies de sûreté sur des disques durs externes ou sur des clés USB. Un accident bête ou un virus informatique peuvent mettre en danger les données de vos ordinateurs. Les disques CD et DVD sont également pratiques, mais il faut être conscient qu'il s'agit de supports très fragiles. La durée de vie pratique des CD/DVD est estimée à environ 20 ans. En effet, une simple égratignure peut ruiner ces disques et ils sont vulnérables à l'évolution technologique; on n'a qu'à penser aux anciennes disquettes « floppy 3<sup>1/2</sup> », jadis couramment utilisées, mais qui ne le sont plus aujourd'hui. Imprimer les photographies qui vous tiennent à cœur est également une option intéressante.

À la Société, nous avons plusieurs fonds photographiques d'importance : les fonds des journaux Le Choix d'Antoine-Labelle et l'Écho de la Lièvre, des Studios de photographies Alcide Boudreault, Fleur-de-Lys, Florian Boudreault, Guy Charbonneau, Serge Grignon,



Exemple de photographie conservée dans une pochette de plastique

etc. Ces fonds proviennent de plusieurs municipalités de la région et ont une valeur inestimable lorsque vient le temps d'illustrer l'Histoire.

L'œuvre de Albert Kahn (1860-1940), *Les archives de la planète*, démontre bien l'importance de la photographie. Ce banquier français, soucieux de laisser à la postérité des images de notre monde, a envoyé des équipes de photographes partout sur le globe afin de saisir des scènes et des moments pour créer un témoignage de la diversité de l'activité humaine. En tout, c'est 72 000 autochromes (photographies couleurs inventées par les frères Lumière) qui furent prises entre 1909-1931. Je vous invite à faire un tour sur Internet pour visionner des photographies de l'œuvre inspirante de cet homme.

# Mots croisés



par Suzanne Guénette

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												

## HORIZONTALEMENT

**1.** Ce service fut à l'origine d'un essor considérable dans la région. **2.** Ils travaillaient à rendre nos routes meilleures. **3.** Jean-Pierre Ferland en met un petit en vedette dans une de ses très belles chansons.- Soldat de l'armée américaine. **4.** Hélas, trop de gens le sont encore. - Case postale. **5.** Chemin de fer : véhicule d'entretien. - Éminence. **6.** Ce type de transport nous permet de couvrir de longues distances assez rapidement. **7.** Souhaiter. - On le retrouve à la maison, au bureau, dans les cafés Internet... **8.** Voûte de bateau. - Chiffres romains. **9.** Réunient tous les types de bateaux. **10.** Gentilé. - Chemin bordé d'arbres. **11.** Elle a sillonné les eaux du Lac Nominigüe. **12.** Celle des films américains était constamment attaquée par les bandits. Au Québec, elle servait à transporter les gens et le courrier.

## VERTICALEMENT

**1.** Première route.- Les nouvelles télés le sont. **2.** Établissement d'enseignement. - Prénom du propriétaire d'un bateau et d'un château à Nominigüe. - Deux. **3.** - Essentiel au train ! - Lieu anglais où on sert de la bière et autres boissons alcoolisées. - Consonnes du premier mot de cette colonne. **4.** Radon. - Les anciens chevaliers médiévaux l'utilisaient abondamment. - On dit qu'il est bon lorsqu'il représente la qualité. **5.** Phonétiquement : enlever. - Dans nos campagnes, on en retrouvait plus d'un ! **6.** Elle a remplacé le canot, le train, la charrette... - ... morse. **7.** Opposé de out. - Récipient de la préhistoire. - Préposition. **8.** - Peut être gardien. - Idéal pour les fesses des bébés. **9.** Voyelles doubles.- Ensemble de plats ou partie de tennis. - Les enfants d'autrefois en parcourait parfois un ou plus pour se rendre à l'école. **10.** - Désert de roche. - Après ré ! - Amincit. **11.** Lapointe ou Salvail. - En avoir une au pied, c'est avoir une difficulté. **12.** On l'attelait parfois (!). - Nos routes en ont besoin l'hiver pour être sécuritaires.

## SOLUTION DU NUMÉRO PRÉCÉDENT

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	O	U	T	A	O	U	A	I	S		L	U
2	U	S	A	N	T		N		P	A	Y	S
3	E	A	U	X		A	N	T	O	I	N	E
4	S	G		I		V	O	R	T	E	X	
5	K	E	R	O	S	E	N	E		U		G
6	A		A	G	E	N	C	E		L		A
7	R	I	M	E	S		I				E	T
8	I	R	A	N		P	A	S		I	C	I
9	N		N	E		E	T	E	S		O	N
10	I		T			R	I	V	I	E	R	E
11	S	C			D	O	O	R	S		C	A
12		P	I	T	O	U	N	E		P	E	U

## Photo mystère



Photo de famille prise par le studio Alcide Boudreault.  
Si vous reconnaissez ces personnes,  
appelez-nous au 819 623-1900.

La photo mystère du numéro précédent a été identifiée par Mesdames Josée Boudreault et Cécile Lacasse ainsi que par M. André Leduc. Il s'agissait des sœurs Évelyne et Monique Boudreault.  
Merci à vous !

## Encourageons nos commanditaires !

**La maison de la rive**

GITE

415, DU PORTAGE  
MONT-LAURIER  
(QUÉBEC) J9L 2A1  
819 623-7063

*Edith Whelan  
& Wilfrid Lacelle* WWW.LAMAISONDELARIVE.COM

**MARCHE OMNI** TABACONISTE 

**Chez Pellerin**  
VIANDE - FRUITS ET LÉGUMES  
VOTRE MARCHÉ

**PRODUITS MAISON** 409, rue Chasles, Mont-Laurier (Québec) J9L 2V1  
☎ (819) 623-1623

**STEVE GIGUÈRE**  
PHARMACIEN-PROPRIÉTAIRE

470, de la Madone  
Mont-Laurier  
(Québec) J9L 1S5  
Tél. : (819) 623-2296  
Fax : (819) 623-3839

Pharmacie Steve Giguère  
Affiliée à 

 Services professionnels et confidentiels  
COLUMBARIUM - CONSULTATIONS  
PRE-ARRANGEMENTS

**Rémi Blais, directeur de funérailles**

680, rue de la Madone, Mont-Laurier (Québec) J9L 1S9  
Tél.: (819) 623-3751  
Télec.: (819) 623-6576  
Courriel : fun.ouellette@lino.com


Succ.: 456, 12e Avenue  
Ferme-Neuve (Qc) J0W 1C0  
Tél.: (819) 587-3169  
Télec.: (819) 587-2084

**CGA** Daniel JOANNETTE CGA

530, rue du Pont  
Mont-Laurier (Québec) J9L 2S1

Bureau : 819 623-5858  
Résidence : 819 585-3351  
Courriel: djoannette.cga@gestionmt.ca

Télécopieur : 819 623-5894

 DENIS LEDUC

939, boul. A.-Paquette, bureau 35  
Mont-Laurier (Québec) J9L 3J1

Téléphone : (819) 623-5665  
Télécopieur : (819) 623-4234  
Courriel : leclair@tlb.sympatico.ca

Meubles  
Accessoires  
Electroménagers

**Accent**

LES MEUBLES MONT-LAURIER  
580, rue Hébert, Mont-Laurier (Québec) J9L 2X2  
Tél.: (819) 623-1115 • Téléc.: (819) 623-2552

**Buro PLUS** André-Jean Thibault  
Michèle Thibault

**LIBRAIRIE JACLO INC.**

Tél. : (819) 623-5440  
Téléc. : (819) 623-7262  
librairiejaclo@lino.com

500, De la Madone, Mont-Laurier QC, J9L 1S5

 Remorquage 24h  
7 jours semaine  
léger / lourd

**Garage Réjean Beaugard Inc.**

2597, chemin de la Lièvre Nord  
Mont-Laurier (Québec)  
J9L 3G3  
Tél.: (819) 623-1766  
Fax: (819) 623-1808  
Sans frais: 1-888-799-1766

**Réjean Beaugard**  
Propriétaire




**AUBERGE STATION LAURIER**



1080, boul. A.-Paquette  
Mont-Laurier (Québec)  
J9L 1M1  
819 623-2744  
Télec. : 819 623-2325


www.stationlaurier.com  
Courriel : info@stationlaurier.com

 N. Cloutier, P. Sigouin  
P. Pelletier  
Pharmaciens-propriétaires

508, de la Madone  
Mont-Laurier (QC)  
J9L 1S5  
T 819 440-2011  
F 819 440-2673

300, de la Madone  
Mont-Laurier (QC)  
J9L 1R7  
T 819 623-3311  
F 819 623-1211

Lun. à vend.  
9h à 18h  
Samedi  
9h à 17h  
Dimanche  
Fermé

Partenaire affilié à 

**METRO**

Marché Doré & Fils inc.  
939, boul. A.-Paquette, suite 1  
Mont-Laurier (Québec) J9L 3J1

Téléphone : 819 623-6984  
Télécopieur : 819 623-6609

Martine Robinette et Réjean Gironne  
propriétaires



**Mont-Laurier**

*d'un  
naturel  
accueillant*

Ville de Mont-Laurier  
385, rue Mercier  
Mont-Laurier (Qc) J9L 3N8



Sylvain Pagé,  
Député de Labelle

472, rue Mercier  
Mont-Laurier (Québec)  
J9L 2W1

Téléphone : 819 623-1277  
Télécopieur : 819 623-6838