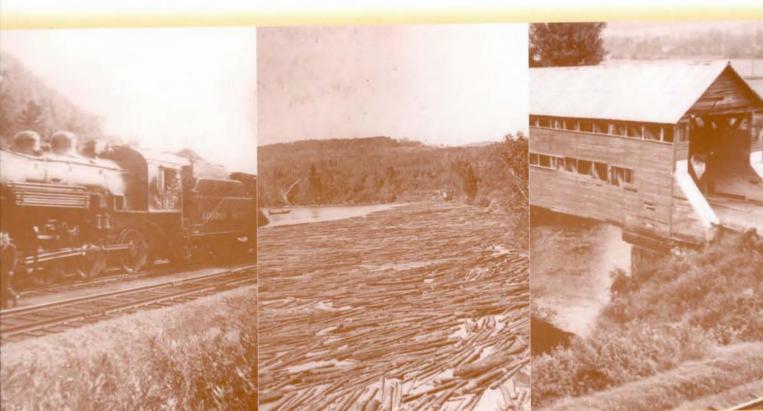
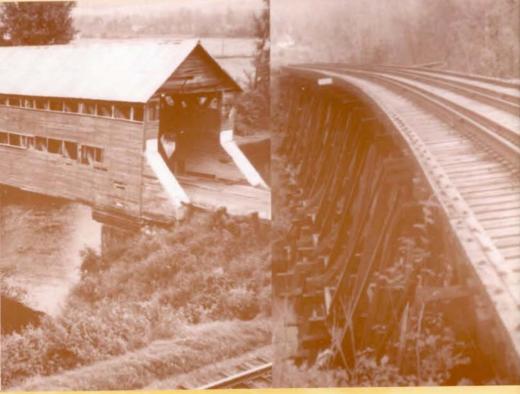
GUIDE D'INTERPRÉTATION DU PARC LINÉAIRE

Le «P'tit Train du Nord»
SECTION ANTOINE-LABELLE

Attraits environnementaux & patrimoniaux















. Le curé Antoine Labelle (1833-1891) .

LE P'TIT TRAIN DU NORD

Le chemin de fer Saint-Jérôme/Mont-Laurier a été construit de '1891 à 1909, sous l'impulsion notamment de son infatigable défenseur, le curé Antoine Labelle. En 1891, il reliait Mont-Rolland, en 1903, L'Annonciation (aujourd'hui Rivière-Rouge), en 1904, Nominingue et enfin Mont-Laurier en '1909.

Le chemin de fer a connu son apogée et ses heures de gloire dans les années 1920-1940. À partir des années 1950, son déclin, amorcé à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, s'est continué avec l'amélioration du réseau routier et la concurrence des autres moyens de transport. C'est finalement au cours des années 1980 que Canadien Pacifique a cessé l'exploitation du service de transport de passagers et de marchandises sur la ligne des Laurentides.

LE PARC LINÉAIRE

Les années 1990 sont celles du démantèlement des rails et de la conversion de l'emprise à des fins de parc linéaire, axé sur des activités de randonnée.

En favorisant la randonnée, le parc linéaire est devenu un moyen inédit de visiter la région et, en même temps, un lieu d'observation de la faune, d'interprétation du patrimoine et une porte d'accès à des espaces naturels qui ne sont accessibles que par cette emprise. La réalisation du parc linéaire sur l'emprise désaffectée du P'tit Train du Nord fut la meilleure façon de conserver cet héritage précieux pour les générations actuelles et futures. La valeur patrimoniale du chemin de fer est indéniable et justifie à elle seule la mise en valeur de l'emprise et de ses ouvrages.

FONCTIONNEMENT DU GUIDE

Ce guide regroupe de façon intégrale les quarante-six (46) textes des panneaux d'interprétation qui se trouvent sur le parc linéaire du P'tit Train du Nord entre La Macaza et Mont-Laurier. Les sujets de ces panneaux, qui viennent appuyer le volet éducationnel du parc linéaire, sont répartis en deux principaux thèmes, soit le patrimoine et l'environnement.

Chacun de ces panneaux comporte un numéro d'identification qui permet de le localiser sur la carte d'ensemble qui se trouve aux pages centrales. Cette carte se retrouve également sur chacun des panneaux qui sont situés sur le parc et ce, afin de permettre une plus grande facilité de localisation face aux municipalités environnantes ainsi qu'aux aires de repos se trouvant sur le parc linéaire.

Ces aires de repos sont également identifiées sur la carte centrale et comprennent généralement un abri ou un belvédère, des tables à pique-nique, des bancs, des poubelles et quelquefois une toilette sèche.

En espérant que ces textes vous donneront le goût d'en savoir plus sur le parc linéaire, nous vous souhaitons une agréable lecture...



La réalisation et l'impression de ce guide ont eté rendues possibles grâce à la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides en collaboration avec les partenaires suivants :



de Laurentides-Labelle

476, rue du Pont, bureau 2. C.P. 57, Mont-Laurier (Qc) J9L 3G9

Tél.: 819-440-3091 • Sans frais: 1-866-440-3091

Sylvain Pagé Député de Labelle

Hôtel du Parlement 1045, rue des Parlementaires Bureau 3.96 Québec (Québec) G1A 1A4 Téléphone: (418) 528-1349 Télécopieur: (418) 644-7013



Adresse de circonscription 384, rue du Pont Case postale 358 Mont-Laurier (Oc) J9L 3N7 Téléphone: (819) 623-1277 Télécopieur: (819) 623-6838



dans le cadre de la politique nationale sur la ruralité 2007-2014





Le programme de mise en valeur de l'environnement d'Hydro-Québec a permis la réalisation du parc linéaire et l'impression du premier guide d'interprétation en 1996.



Daoust Station

La Macaza

Le 4 janvier 1904, le train entreprend son voyage inaugural entre Montréal et L'Annonciation ouvrant le tronçon Labelle-L'Annonciation avec un arrêt à La Macaza. La gare du Canadien Pacifique est alors située à Daoust. En 1922, lorsque la compagnie de chemin de fer obtient le transfert de la gare près du village, Daoust Station perd sa vocation première.

L'EXPLOITATION FORESTIÈRE

Chemin de fer et exploitation forestière sont étroitement liés. Vers 1872, la Hamilton Brothers Company de Hawkesbury implante plusieurs chantiers dans la région de la rivière Rouge et de la rivière Macaza. Plusieurs compagnies lui succèdent soit la G.H. Perley, la Riordon Company Ltd et en 1922, la Canadian International Paper Company (C.I.P) qui devient l'une des plus colossales parmi les entreprises forestières. En 1948, la Eagle Lumber Ltd s'installe. Elle y restera jusqu'en 1963 ayant acheté la Macaza Hardwood dirigée par Leslie Strong.

L'installation de la scierie de la Eagle Lumber Ltd marque une étape importante. On y sciait 25 à 35 000 pieds (PMP) de bois dur par jour. D'autres petites compagnies et quelques entrepreneurs privés ont également essayé de tirer leur subsistance des forêts pourvues de pins magnifiques, qualifiés « du plus beau bois de commerce » par les ingénieurs du temps. Quelques



• Les scieries de la Hamilton Brothers Company à Hawkesbury, en 1859 •



. Le train en route vers la Macaza .

scieries, notamment celle de Draper, vice-président de la section québécoise de la C.I.P. et celle de Zagiewicz, originale par la conception artisanale de son propriétaire, s'implantent et fournissent un travail précieux dans ces années difficiles du début du siècle. À ce moment, on parle de La Macaza comme d'un centre de chargement de billots de moyenne importance.

CENTRE DE CHARGEMENT

Le tracé rectiligne de la voie ferrée à Daoust laisse une plus grande marge de manœuvre pour accéder à la voie d'évitement et ainsi faciliter le chargement du bois.

Jour et nuit, les hommes hissent sur des wagons des tonnes de bois destinées aux scieries situées sur les rives de l'Outaouais. À une époque, 13 hommes vaillants et robustes chargeaient annuellement de 6 à 7 millions de pieds d'un bois dur, de qualité « Sélectionnée » ou « Meilleure » et de taille plus que respectable.

De 1903 à 1965, le train permet de véhiculer d'importantes quantités de matières premières à une période où les routes rendent impossible ce type de transport. Dans les années 1960, le camion supplante le train de façon irréversible. Pas plus que le transport de passagers, le transport ferroviaire du bois ne survit aux années 1980.



Macaza Station

La Macaza

LE VILLAGE DE LA MACAZA

Au confluent du ruisseau Chaud, du ruisseau Froid et de la rivière Macaza s'est établi le village de La Macaza. Le premier arrivant, Léon Ouellette s'y installe en 1886. Quelques années plus tard, en 1895, Philias Charbonneau construit le premier moulin à scie. L'installation des chantiers de la Hamilton Brothers ainsi que la construction du chemin de fer amènent de nouveaux colons sur les rives de la rivière Macaza. De 1895 à 1904, la petite agglomération s'enrichit de nouvelles familles mais aussi d'une école (1897), d'un bureau de poste, d'une église (1903), d'un magasin général et même d'un hôtel.

Dès 1900, des familles juives et un peu plus tard des familles polonaises achètent quelques lots pour s'y installer. Certaines familles juives ouvrent des pensions à partir des années 1922 à 1924, pendant que d'autres cultivent leurs terres ou travaillent dans les chantiers. Quelques polonais et roumains sont également arrivés durant la construction du chemin de fer.

MACAZA STATION

Dès son ouverture en 1922, la gare accueille les voyageurs en provenance de la ville, ainsi que le courrier et toutes les marchandises pour les hôtels, les pensions et le magasin général. On y fait aussi le chargement du bois et du charbon.



• La gare de La Macaza •



· La gare et le hangar à marchandises ·

De 1942 jusqu'à la fermeture de la gare en 1964, Achille Bélanger occupe l'emploi de chef de gare. Avec une équipe de 8 hommes, il est en charge du transport de bois vers les scieries du sud. Son épouse, quant à elle, contrôle le va-et-vient des passagers et des autres marchandises. À cette époque, le trafic ferroviaire est important : à chaque mois, des billets sont vendus au guichet de la gare pour un montant de 500 \$ à 600 \$ (le prix d'un billet ne dépassait guère 4 \$).

Les Bélanger ont élevé leur famille dans une maison construite en face de la gare. Située trop près de la voie ferrée, elle fut détruite par un incendie allumé accidentellement par un tison provenant de la chaudière de la locomotive.

L'INVASION DE 1952

À l'été 1952, toute la région est littéralement envahie par de grosses chenilles velues. Pour faciliter la circulation des convois sur ce tapis poilu, qui atteint à certains endroits presque dix centimètres, on installe de petits balais sur le devant des roues motrices de la locomotive. On épand également du sable sur la voie ferrée pour empêcher le train de glisser.



Le pont couvert

La Macaza

LES CHALANDS

En 1890, afin de faciliter le ravitaillement de ses chantiers en fournitures de toutes sortes, la Hamilton Brothers implante un système de chalands sur la rivière Rouge, la rivière Macaza et le ruisseau Froid.

Le premier chaland de l'embouchure de la Macaza est en usage jusqu'en 1902, alors que le courant l'arrache de son piquet et l'emporte. Il est remplacé par celui qui relie la rive nord et la rive sud du ruisseau Froid. Celui-ci fut construit en 1891. Jusqu'au jour de son déménagement, c'est le propriétaire du lot sur lequel il était situé qui en assurait la garde. Ce chaland reliait les deux rives de la rivière Macaza à l'endroit actuel du pont couvert Macaza.



• Le pont Macaza en 1973 •



· Un chaland sur la rivière Rouge ·



• Le pont Macaza vers 1940 •



LE PONT COUVERT MACAZA

L'usage que l'on fait de ces chalands ainsi que les conditions difficiles dans lesquelles ils sont utilisés les rendent rapidement hasardeux. Les habitants trouvent les chalands dangereux et demandent, par l'entremise d'une pétition déposée le 7 décembre 1903 au Conseil du Canton Marchand, un pont couvert. Le 1^{er} février 1904, le Conseil approuve sa construction. Après deux ans d'attente et trois emprunts successifs, une somme totale de 2 400 \$ est déboursée pour payer le bois du pont.

Le pont couvert Macaza est l'unique spécimen de la vallée de la Rouge. C'est un pont à une travée d'une longueur de 39 mètres. Il fut jadis appelé le Pont Rouge. Il a été témoin de la construction par le Canadien Pacifique du Pont des Chars. Ce dernier est un pont avec une structure en acier et des piliers de béton, haut de 10 mètres et mesurant 52 mètres.

Un autre pont couvert, aujourd'hui disparu, le pont couvert des Chutes du village fut construit en 1895. Il enjambait la rivière Macaza tout près de l'embouchure du ruisseau Chaud. Ce pont couvert n'a pas survécu aux charges très lourdes des camions transportant le bois du moulin à scie de la Eagle Lumber jusqu'à la station de chemin de fer. Il est démoli en 1960 pour faire place à un pont en béton.

Rapides des Italiens

Rivière-Rouge, secteur Marchand

Au tournant du XXº siècle, quelques familles italiennes s'installent sur les terres côtoyant la rivière Rouge dans le Canton Marchand, tout près d'une suite de rapides qui tout naturellement prennent le nom de « Rapides des Italiens ». À la période de la drave, les Rapides des Italiens avaient la réputation d'être difficiles à franchir, à cause des embâcles (bouchons de billots qui arrêtaient la circulation de la drave). Aujourd'hui, les draveurs ont cédé leur place aux canoteurs.

LE CANOT-CAMPING

Les Rapides des Italiens se classent au deuxième rang en importance après la longue série de rapides des « vingt et un milles » à la tête de la rivière Rouge dans la réserve faunique Rouge-Matawin. D'une longueur de 2 km, ils se caractérisent par une très bonne navigabilité pendant toute la saison estivale : en effet, même par eaux très basses, le canoteur peut s'aventurer à descendre les rapides dans une suite presque ininterrompue de R-II (rapides de classe 2). Finalement les Rapides des Italiens se terminent par un R-III situé sous le Pont des Chars à La Macaza. Ces rapides ont été baptisés «les Petites sœurs» ou « Rapides des Sœurs ». Pour les éviter, un sentier de portage a été aménagé.



· Les trois voies de communication aux Rapides des Italiens ·



· Canoteurs d'autrefois ·

Le niveau de difficulté rencontré nécessite de la part des canoteurs la connaissance des manœuvres d'eau vive telles que l'arrêt contre-courant et le bac arrière afin d'éviter que l'embarcation ne se remplisse d'eau et devienne ainsi incontrôlable. De nombreux clubs de canot-camping de la région métropolitaine utilisent les rapides comme site-école d'apprentissage du canotage d'eau vive.

La rivière Rouge est considérée comme étant la plus belle des rivières accessibles de Montréal et d'Ottawa. De plus, elle offre une grande diversité convenant à tous les goûts et à toutes les forces. Depuis 1969, la Fédération québécoise de canot-camping fait la promotion de la pratique du canotage. La protection des parcours canotables est également un de ses principaux buts. D'autre part, la fédération impose dans son règlement de sécurité le port obligatoire d'un vêtement de flottaison individuel. Elle recommande pour les amateurs d'eau-vive le port du casque protecteur.



Villaniville

Rivière-Rouge, secteur Marchand

Entre 1896 et 1900, quelques familles italiennes s'installent sur les terres le long des Rapides de la rivière Rouge. En 1901, le groupe d'italiens connaît une ascension marquée. La nouvelle colonie compte 74 personnes, soit 5,5% de la population de Canton Marchand, ce qui en fait le groupe d'immigrants le plus important.

L'agglomération prend le nom de « Villaniville », nom d'un industriel italien, Andréa Villani, venu s'établir un peu avant 1900, sur les rives de la rivière. La petite bourgade possède son bureau de poste du nom de « Bayard » et un arrêt de train « stopover » pour prendre les passagers et les sacs de courrier.

ANDREA VILLANI

Villani possédait un moulin à scie et une chaufferie qui servait à faire sécher le bois. Son entreprise employait une vingtaine d'hommes, qu'il recrutait au sein de la communauté italienne. Le moulin à scie fonctionnait jour et nuit.

Pour fournir son moulin, Villani coupe d'énormes quantités de bois. Il profite de la venue de quelques italiens en faveur desquels des concessions de terres sont demandées, pour agrandir son domaine. Mais l'agent des terres de la Couronne n'est pas dupe et il refuse. Un article paru dans le journal *La Presse* le 21 septembre 1901, indique que l'on s'inquiète du déboisement démesuré des forêts de Canton Marchand.



· La rivière Rouge vers Labelle ·



. La petite bourgade, le long des Rapides des Italiens .

On préconise alors la classification des terres en deux catégories : cultivables et non-cultivables. Celles qui sont cultivables seraient vendues aux colons, les autres seraient considérées comme terre à bois et vendues en conséquence.

UN RÊVE ENVOLÉ EN FUMÉE

Dès son arrivée, Villani entretient le rêve de construire une magnanerie pour faire l'élevage des vers à soie. Il croyait pouvoir adapter les techniques d'élevage du ver à soie en fonction des dures conditions climatiques du Canada. En effet, le mûrier, dont les feuilles servent de nourriture aux vers à soie, risque de ne pas supporter les rigueurs de nos hivers. Malgré ces difficultés, Villani voyait grand! Il rêvait de créer des filatures comme en France et en Italie. Et pourquoi pas ?

Avec l'établissement du chemin de fer, il était possible de créer une industrie originale. Mais en 1908, alors que la construction de la magnanerie est en marche et que des quantités énormes de bois sont entassées tout autour du moulin à scie, un feu de forêt, causé involontairement par les ouvriers du chemin de fer, ravage l'entreprise et entraîne la fermeture de Villaniville. Aujourd'hui, il ne reste que quelques vestiges de cette brève tentative industrielle.



Les lignes d'Hydro-Québec

Rivière-Rouge, secteur Marchand

UN PEU D'HISTOIRE

Dès le début du XX^e siècle, plusieurs compagnies comme l'Électrique de Mont-Laurier, l'Électrique de Ferme-Neuve, la Meilleur Hydro-Électrique de Val-Barrette et la Gatineau Power Company (desservant la région de L'Annonciation) produisent et distribuent l'électricité aux localités environnantes.

À la suite de la nationalisation de l'électricité en 1963, Hydro-Québec intègre graduellement ces réseaux locaux au réseau principal. De plus, entre 1955 et 1970, une première phase de construction de centrales hydroélectriques est réalisée sur la Côte Nord (sur les rivières Manicouagan et aux Outardes).

Au début des années 1970, face à une demande en électricité sans cesse grandissante, le gouvernement du Québec décide d'augmenter la production d'électricité en aménageant la rivière La Grande à la Baie James.

LIGNES DE TRANSPORT À 735 kV

Le réseau d'Hydro-Québec se compose d'équipements de production (centrales), de transport (lignes et postes), de distribution (postes et circuits) et de télécommunication (tours à micro-ondes).

Afin d'acheminer l'électricité de la Baie James (LG1, LG2, LG3 et LG4) vers les grands centres du Québec, un réseau de 6 lignes de transport à 735 kilovolts (kV) a été mis sur pied.

Le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle est traversé par trois lignes de transport d'énergie en provenance de la centrale hydro-électrique LG2. Elles se raccordent au poste La Vérendrye, situé



* Le réseau d'Hydro-Québec *

6

à 55 km au sud-ouest de Parent, avant de rejoindre les centres de consommation situés plus au sud. Deux de ces lignes traversent le territoire de la Ville de Rivière-Rouge en direction du poste Chénier situé au nord-ouest de Montréal.

IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Afin de mieux intégrer les lignes de transport du complexe La Grande aux milieux humains et naturels qu'elles doivent traverser, une attention particulière est apportée au volet environnemental.

Ainsi, à partir de 1970, Hydro-Québec avait effectué une série d'inventaires et d'études visant à établir le tracé respectant au mieux les contraintes de l'environnement et une évaluation détaillée des impacts générés par le tracé retenu.

L'étude du milieu a porté, entre autres, sur la faune, les cours d'eau et les lacs, les réserves de chasse et de pêche, les résidences permanentes et de villégiatures, l'exploitation agricole et forestière et le paysage.

Comme pour tous les projets d'Hydro-Québec, la construction des lignes de la Baie James s'est accompagnée de mesures d'atténuation des impacts environnementaux, telles que le déboisement sélectif, l'installation de ponceaux et l'entretien mécanique.

De plus, Hydro-Québec a mis sur pied le Programme de mise en valeur de l'environnement pour compenser les communautés lorsqu'une intervention majeure se produit. C'est ainsi qu'Hydro-Québec a mis à la disposition de la MRC d'Antoine-Labelle une somme importante au début des années 1990 qui a permis notamment d'aménager le présent parc linéaire sur l'emprise du P'tit Train du Nord.

Méandres de la rivière Rouge

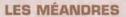
Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

LA RIVIÈRE ROUGE

Alimentée par le lac Maison-de-Pierre et le lac Rouge, la rivière Rouge se jette dans la rivière des Outaquais à l'ouest de Montréal.

Les eaux de la rivière Rouge, tantôt vives, tantôt calmes s'écoulent du nord au sud. À certains endroits de

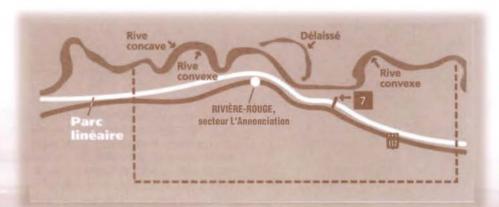
son parcours, la rivière se présente sous l'aspect de rapides ou, comme c'est le cas dans le secteur L'Annonciation de la Ville de Rivière-Rouge, de méandres.



Il arrive parfois que des rivières ne circulent pas d'une facon rectiligne mais en dessinant de nombreuses courbes. Le tracé de la rivière qui s'écarte sans raison de la direction habituelle de l'écoulement pour y revenir après avoir décrit une courbe prononcée est désigné par le terme de méandre.

Les méandres sont habituellement disposés en séries que l'on appelle trains de méandres. On distingue deux types de méandres :

 Le méandre de vallée ou méandre encaissé appelé ainsi lorsque la rivière et la vallée décrivent les mêmes sinuosités.



 Le méandre de plaines alluviales ou méandre libre nommé ainsi lorsque seul le lit de la rivière modifie son tracé.

Dans une série de méandres, le courant vient ronger successivement la rive droite et la rive gauche du cours d'eau, en décrivant des sinuosités. La rive

concave se creuse de plus en plus tandis que le courant, trop lent, abandonne une partie de sa charge sur la rive convexe.

À force de s'accentuer, deux méandres voisins peuvent se recouper, suite à une inondation ou à l'exagération de sa courbure. Une fois le recoupement réalisé, il reste de l'ancien méandre un bras mort ou délaissé. Au fil des années, certains méandres qui ne font plus partie du cours de la rivière deviennent des zones marécageuses où une végétation aquatique s'installe.

Il est presque impossible de savoir pourquoi sur un cours d'eau, telle section a des méandres et telle autre n'en a pas. Il est faux toutefois de croire que le méandre est le résultat de l'impuissance de la rivière à couler. Au contraire, il lui faut une puissance suffisante pour gruger les berges composées parfois de roches d'une grande résistance.



L'ancien pont couvert

Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

Les chemins ont toujours été au centre des préoccupations des colons du XIXº siècle. Dans cette région traversée par la rivière Rouge, la construction des ponts était très importante. Ainsi les habitants du Canton Marchand établis tout autant sur la rive est que sur la rive ouest de la rivière Rouge réclament un pont afin de relier les deux rives.

LE PONT COUVERT DE L'ANNONCIATION

La construction du premier pont couvert remonte à 1888, c'est-à-dire huit ans après l'arrivée des premiers colons. C'est un agent du gouvernement qui a choisi l'emplacement du pont, qui se situait à cette époque au centre du village. Le pont a été entièrement payé grâce à un octroi du gouvernement. Les matériaux et la main-d'œuvre ont été fournis par la municipalité et les travaux ont été effectués sous la supervision d'un ingénieur du ministère. Le pont de L'Annonciation, d'une longueur de 32 mètres, était un pont de colonisation de type « town élaboré ».

PONT DE COLONISATION

Dans le dernier quart du XIX° siècle, le Ministère de la Colonisation et des Mines chargé de la construction des ponts, adopte un modèle de pont couvert très simple et peu coûteux à réaliser, le modèle de type « town », du nom de son inventeur, Ithiel Town du Connecticut. Certaines modifications ont été apportées au plan original pour le rendre encore plus économique, comme l'emploi de clous au lieu



· Le pont couvert de l'Annonciation vers 1940 ·



. Le pant couvert de l'Annanciation vers 1940 .

8

de chevilles de bois et l'utilisation de pièces de bois de dimensions réduites. On emploie alors le terme de « town élaboré » pour décrire cette structure modifiée. Les murs du pont constituent la structure qui supporte l'ensemble de la charge du pont. Le toit protège la structure contre les intempéries. La plupart des ponts couverts encore existants de nos jours sont des ponts de colonisation de type « town élaboré ».

LES CAPRICES DE LA ROUGE

Comme cela arrive à bien des rivières du Québec au printemps, la rivière Rouge sort de son lit à plusieurs reprises endommageant quelques fois le pont couvert. En 1894 et en 1899, le pont est emporté par la crue des eaux. D'après les photographies montrant le pont couvert autour des années 1900, on peut conclure qu'entre 1900 et 1905, probablement suite à une inondation, le pont est reconstruit avec quelques modifications. Au lieu de deux petites fenêtres de chaque côté du pont, on retrouve sur le nouveau pont deux ouvertures parallèles sur presque toute la longueur du pont. Les petits murets situés aux deux entrées du pont avaient été également modifiés.

En 1960, on débute la construction du Pont Côme-Cartier (actuel pont enjambant la rivière Rouge). Le pont couvert est démoli en 1962, le nouveau pont de béton prenant la relève. Seules les culées (assises ou fondations du pont) encore apparentes aujourd'hui témoignent de la présence de l'ancien pont couvert.

Écurie de la Riordon

Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

LES ENTREPRISES FORESTIÈRES

En 1898, James Kewley Ward, industriel de Westmount et propriétaire d'un chantier à La Macaza cède ses droits de coupe à la Riordon Pulp and Paper Company Limited. Le 16 octobre 1912, la G.H. Perley qui possédait 623 milles² de forêt (1 613 km²) concède à cette dernière ses droits sur les limites de la rivière Rouge. Finalement en 1918, la Riordon Pulp and Paper Company Limited acquiert la Church and Fee de Labelle. Elle domine alors l'exploitation forestière de la Rouge. En 1921, elle prend le nom de Riordon Company Ltd.

Entre 1915 et 1925, la production dépasse la demande et une guerre de prix force le regroupement de certaines compagnies tandis que d'autres disparaissent. La Canadian International Paper Company profite de cette situation instable pour acquérir l'immense domaine de la Riordon Company Ltd, en 1922.



· Près de la voie ferrée, l'écurie et au loin, les fours à charbon ·



• Un camp de bûcherons de la Riordon Pulp and Paper vers 1910 •

L'ÉCURIE

Lors de l'achat de la G.H. Perley par la Riordon Company Ltd, celle-ci choisit de fermer le moulin à scie, l'écurie et les résidences des employés que possédait la défunte compagnie et de reconstruire une écurie près de la voie d'évitement de la station de L'Annonciation afin de faciliter le transport des marchandises.

Grand bâtiment à deux étages, l'écurie est entièrement construite en planches d'épinette. Elle mesure environ 110 pieds X 40 pieds (33,5 m X 12 m). Le rez-de-chaussée abritait les chevaux utilisés par la compagnie, entre autre pour le transport des marchandises sur le site des différents chantiers. L'étage supérieur servait à entreposer le foin, l'avoine et la paille pour les chevaux et les denrées alimentaires comme les fèves, les pois, la mélasse, le lard salé et la farine. Les marchandises étaient transportées de la voie d'évitement du Canadien Pacifique directement à l'étage supérieur de l'écurie.

En 1957, la Canadian International Paper n'a plus besoin de l'écurie et la vend à un citoyen de L'Annonciation.

La gare de L'Annonciation

Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

UN NOUVEAU TRONÇON : LABELLE-L'ANNONCIATION-NOMININGUE

Au début de 1894, le chemin de fer a atteint Labelle. Il faudra attendre une autre décennie pour voir se prolonger la ligne jusqu'à L'Annonciation. Les coûts élevés des travaux pour la construction d'un troncon entre Labelle et Nominingue semblent expliquer ce retard. De plus, il y avait une mésentente opposant le Conseil municipal de L'Annonciation et la compagnie de chemin de fer de la Colonisation du Nord sur le tracé de la ligne ferroviaire. Pour la compagnie, le tracé devait passer à un peu plus de trois kilomètres du village. Grâce à la ténacité des citoyens de L'Annonciation et du député libéral de Labelle, Henri Bourassa, le dossier débloque : L'Annonciation célèbre l'arrivée du train le 4 ianvier 1904.

LA GARE

Le choix de l'emplacement de la gare alimente, pendant plusieurs mois, des querelles entre citoyens. En effet, trois groupes se font une chaude lutte chacun y trouvant son intérêt. Une partie de la population recommande un terrain appartenant à Dosithée Boileau et situé à côté de son moulin à scie. Un deuxième groupe, appuyé par la majorité du Conseil de la municipalité, suggère le terrain de la fabrique. La compagnie Perley, quant à elle, propose un terrain situé à un kilomètre de l'église. Finalement le site retenu sera celui de Monsieur Boileau.



• La gare avant sa prise en charge par le milieu •



· L'arrivée du train à la gare de l'Annonciation ·

La gare est construite en 1903. Plusieurs dépendances s'ajouteront au cours des années soit la maison du régisseur en 1905, le parc à matériaux et les remises à outils en 1911, les dépôts de marchandises et de charbon en 1924.

DÉCLIN DU TRANSPORT FERROVIAIRE

À partir des années 1940, les compagnies d'autobus et de transport de marchandises par camion offrent un service plus rapide et surclassent le chemin de fer. En 1949, la présence d'un agent de gare à la station n'est plus nécessaire. À partir de 1970, le Canadien Pacifique réduit le service ferroviaire à sa plus simple expression. En 1981, « Le p'tit train du nord » est désormais chose du passé et en 1982, le Canadien Pacifique annonce l'arrêt du service de fret.

UNE SECONDE VOCATION

La gare de L'Annonciation est un bel exemple de volonté et de détermination d'une collectivité désirant sauver du pic des démolisseurs un élément important du patrimoine. Grâce à l'implication de plusieurs individus et organismes, la gare de L'Annonciation, reflet de notre histoire et de notre culture, rouvre ses portes avec une nouvelle vocation. Depuis l'été 1988, un centre d'exposition et un kiosque d'information touristique animent désormais la gare, sous la direction d'un comité.

Chef de file du mouvement de survie des gares ferroviaires, la gare de L'Annonciation, a été la première gare à être sauvée, restaurée et réutilisée. Elle sert maintenant de modèle pour tous les groupes qui croient en l'avenir des gares des Laurentides.

10

Les fours à charbon

Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

L'INDUSTRIE DU CHARBON DE BOIS

Dans le premier quart du XX° siècle, une industrie forestière locale s'organise. Au côté des petites scieries et du commerce du bois de chauffage, l'industrie du charbon de bois apparaît dans la vallée de la Rouge. Elle permet d'écouler une bonne quantité de bois provenant des cultivateurs et des déchets de scierie.

C'est en 1919, que l'industrie du charbon de bois voit le jour à L'Annonciation. La compagnie Gagnon construit des fours à charbon, à l'endroit même où étaient situés le moulin à scie et la manufacture de portes et châssis de Dosithée Boileau.

En 1933, Origène Borduas se porte acquéreur de la compagnie sous la raison sociale « National Charcoal » et l'opère au début avec son fils Willie. Petit à petit, Willie prend la relève de son père. À cette époque, trois gros fours à charbon étaient en opération. Par la suite, huit autres fours plus petits viennent s'ajouter aux fours déjà existants.

CHARBONNIER DE SON MÉTIER

Un dicton dit qu'un bon charbonnier ne quitte jamais son four. Les fours cuisaient 24 heures par jour et sept jours par semaine, procurant du travail à une quinzaine de personnes. Leur dôme arrondi de 5 à 6 mètres de diamètre était fait de briques ou de pierres des champs et recouvert d'un crépi de mortier.



· Les fours à charbon de l'Annonciation ·



· Les fours à charbon et leur propriétaire ·



La cuisson pouvait durer entre 5 et 20 jours selon les conditions climatiques. Chaque four pouvait contenir jusqu'à 76 cordes de bois qui, la cuisson terminée, donnaient 25 tonnes de charbon. À l'intérieur des fours, la température pouvait atteindre jusqu'à 1 200° F (648° C).

Les fours à charbon de L'Annonciation produisaient deux types de charbon. Le charbon de bois industriel provenant de billes de bois de bonne qualité était classé selon son taux de carbonisation, d'humidité ou de cendre. Le charbon était acheminé par voie ferrée ou par camion jusqu'à un centre de distribution à Montréal, pour être ensuite expédié à la grandeur de l'Amérique et même sur le continent européen. Le charbon provenant des déchets de scierie et de moins bonne qualité était utilisé localement.

Les fours étaient situés près de la gare et, malgré une longue cheminée qui servait à élever les vapeurs d'alcool de bois, certains se plaignaient tout de même de la forte odeur de fumée qui se dégageait des fours.

Dans les années 1950, la production de charbon des fours de L'Annonciation commence à diminuer. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette diminution : l'augmentation des salaires, la difficulté de recruter de bons charbonniers, le transport par camion plus dispendieux que le transport par train, la baisse graduelle de la demande. La production cessa autour de 1968. Les fours furent démolis vers 1986.

II y a 4 000 ans...

Rivière-Rouge, secteur L'Annonciation

DE LA PRÉHISTOIRE À L'HISTOIRE

Au cours de la dernière période glaciaire, il y a 60 000 ans, le territoire de la municipalité régionale de comté d'Antoine-Labelle était complètement recouvert par une épaisse couche de glace de plusieurs centaines de mètres. La fonte de la calotte glaciaire s'amorce il y a 18 000 ans dégageant ainsi le territoire, et faconnant le paysage. La flore et la vie animale apparaissent il y a environ 9 500 ans. Des travaux d'archéologie menés sur le territoire de la MRC ont révélé qu'il y a environ 4 000 ans, un peuple amérindien y vivait en permanence. Plus d'une centaine de sites archéologiques ont été découverts et ont permis d'amasser d'importantes collections d'artefacts.

Le premier peuple d'amérindiens, les Bouclériens, occupaient le territoire de l'Outaouais et des Laurentides. Plusieurs ont émis l'hypothèse qu'ils seraient les ancêtres des Algonquins. Le mode de vie des Bouclériens était similaire à celui des Amérindiens présents dans la région à l'arrivée des Français au XVI siècle. Nomades, ils vivaient de chasse et de pêche. Des rivières comme la Lièvre, la Gatineau et la Rouge leur permettaient d'accéder plus facilement à leur territoire de chasse.

LA PETITE NATION

Les Algonquins, qui contrôlaient au XVI° siècle la grande région de l'Outaouais et des Laurentides, se divisaient en plusieurs groupes. Les Weskarinis, surnommés par les Français, « la Petite-Nation » étaient l'un de ces groupes. Ils avaient leur port d'attache à l'embouchure de la rivière Petite-Nation près de la rivière des Outaouais. Celle-ci, considérée





· Fragments d'un vase en terre cuite ·



(source : Musee d'archéol préhistorique, Trois-Rivières, Collection Rene

Objet de la période de contact entre amérindiens et européens : pointe de projectile en cuivre fabriquée à partir d'un objet de troc

12

comme la voie royale de la fourrure leur a permis d'établir des liens commerciaux privilégiés avec les Français. Mais, le commerce des fourrures prendra de telles proportions que des rivalités entre les différentes tribus amérindiennes tourneront à la guerre.

Entre 1640 et 1670, les Iroquois livreront une guerre sans merci au peuple algonquin afin de dominer entièrement l'Outaouais et les Laurentides. Une légende raconte qu'un groupe de chasseurs avec leurs femmes et leurs enfants, en tout vingt canots, seraient tombés dans une embuscade tendue par les guerriers iroquois sur les rives du Petit lac Nominingue. Tous auraient péri, sauf deux ou trois qui auraient réussi à s'échapper à travers bois.

Les conflits entre les deux tribus et les maladies épidémiques apportées par les Européens auront un effet dévastateur sur la nation algonquine. De quelques milliers qu'ils étaient au XVI^s siècle, il ne reste plus que quelques familles dispersées sur les rives de la Rouge, à l'arrivée des premiers colons vers 1875.

À mesure que les compagnies forestières pénètrent sur le territoire, les autochtones sont refoulés au nord. Certains rejoindront les réserves d'Oka et de Maniwaki, d'autres essaieront tant bien que mal, de s'intégrer aux groupes de colons qui commencent à s'établir dans la région.

Quelques toponymes comme Macaza, Kiamika, Windigo, Wabassee, Mitchinamécus et d'autres, comme Lac-Saguay (Sagwa), Lac-Nominingue (Onamani Sakaigan), ainsi que les différents sites archéologiques nous rappellent la présence des Algonquins et de leurs ancêtres dans les vallées de la Lièvre et de la Rouge.

Au confluent des rivières Rouge et Nominingue

Rivière-Rouge, secteur Marchand

LA RIVIÈRE ROUGE

La rivière Rouge prend naissance dans le lac Maison-de-Pierre et le lac Rouge au nord de L'Ascension. Après un parcours de 215 km, elle se jette dans la rivière des Outaouais, près de Pointe-Calumet, à l'ouest de Montréal. La présence d'oxyde de fer ou ocre dans le lit de la rivière, qui provient du lac Rouge, lui donne son nom. Les autochtones employaient cette substance pour peindre leur corps à l'occasion de fêtes, de mariages ou de cérémonies religieuses. Les colons l'utilisaient pour peindre leurs bâtiments de ferme.

UN ITINÉRAIRE PRIVILÉGIÉ

Avant la venue des bûcherons et des colons, la rivière Rouge constituait la voie d'accès des Amérindiens vers leur territoire de chasse, ainsi que vers les postes de traite situés sur les rives de la rivière des Outaouais.

Vers la seconde moitié du XIXe siècle, la rivière Rouge et quelques-uns de ses affluents, dont la rivière Nominingue et la rivière Macaza, sont utilisés par la Hamilton Brothers Company pour le flottage d'énormes quantités de pins rouges et de pins blancs.



. La rivière Rouge à l'époque de la drave .



• Le curé Antoine Labelle (1833-1891) •

Lors de ses voyages de reconnaissance sur la Rouge, le curé Antoine Labelle voyait dans chacun des arbres qui bordaient ses rives, un futur colon! Vers 1879, il remonte le cours de la Rouge jusqu'ici, au confluent de la Mullen (nom donné à la rivière Nominingue au début du siècle), pour ensuite suivre la rivière Nominingue jusqu'au lac Nominingue où elle prend sa source.

CARREFOUR DE LA COLONISATION

Un peu avant le début du XXº siècle, le mouvement de colonisation s'organise. De toutes les régions du Québec, surtout des Basses-Laurentides, et même du continent européen (France et Italie), des hommes et des femmes arrivent avec l'intention de s'établir sur une terre qui leur appartiendrait. Ils s'installent le long de la rivière Rouge ou montent par ses affluents comme la rivière Nominingue, pour peupler l'arrière-pays. En plus des compagnies forestières, industries et commerces s'installent et bientôt des villages apparaissent. Ils formeront la région de la Vallée de la Rouge.



Lacoste Station

Rivière-Rouge, secteur Marchand

LA MUNICIPALITÉ DE MARCHAND

Vers 1880, les premières familles fondatrices arrivent sur le territoire qui prendra, six ans plus tard, le nom de Canton Marchand. Canton Marchand partage son histoire avec L'Annonciation et La Macaza jusqu'en 1908, alors que L'Annonciation s'en détache. En 1930, c'est le tour de La Macaza à obtenir son statut de municipalité autonome. En 1991, Canton Marchand prend le nom de Municipalité de Marchand. La municipalité doit son nom à Félix Gabriel Marchand, qui, à l'époque, était député libéral à l'Assemblée législative et qui fut le treizième premier ministre du Québec de 1897 à 1900.

C'est finalement en 2003 que la municipalité de Marchand fusionne avec celles de L'Annonciation et Sainte-Véronique pour devenir Rivière-Rouge.



• Le premier hôtel de ville de Canton Marchand •



• La gare de Lacoste Station •



* Lacoste *

LACOSTE STATION

En 1903, Lacoste Station était la seule station de chemin de fer de la municipalité de Canton Marchand. À une certaine époque, elle est le plus gros poste de chargement de bois entre Mont-Laurier et Ste-Agathe. Les voies d'évitement de la station servent au chargement tant du bois de pulpe, du bois de sciage que des billots. Aucun agent ne réside à la station car le transport des passagers se concentre à la gare de L'Annonciation.

Par contre, le courrier était livré à Lacoste. Lorsque le convoi approchait de la station, sans même ralentir, un préposé attrapait le sac de courrier accroché à un poteau installé sur le bord de la voie ferrée. En même temps, il rejetait le sac de courrier à distribuer.

Avant 1950, un garage, un magasin, un bureau de poste, une boutique de forge et quelques maisons contribuent à faire de Lacoste, un important centre d'approvisionnement pour les chantiers et les travailleurs forestiers de ce secteur.

La station Lacoste porte le nom d'un des plus grands propriétaires fonciers de Canton Marchand, sir Alexandre Lacoste. À cette époque, il était juge en chef de la Cour supérieure du Québec (de 1891 à 1907).



Le château Lacaille

Nominingue

AU NOM DE L'AMITIÉ

Pendant les années prospères de la Bellerive Veneer and Plywood Ltd, son propriétaire, Sem Lacaille fait construire une superbe résidence, véritable château, tout près de son usine.

Lacaille avait l'intention de l'offrir à un grand homme d'état avec qui il s'était lié d'amitié. sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada (de 1896 à 1911). Sir Laurier décline l'offre si généreuse de son ami prétextant qu'il n'avait pas assez d'argent pour subvenir à l'entretien d'une telle demeure. De plus, son rôle de chef de l'opposition officielle (de 1911 jusqu'à son décès en 1919) le retient à la ville. Alors âgé de 73 ans et avant vécu toute sa vie politique à Montréal, il hésitait sans doute à s'éloigner de ses amis et de sa famille. Décu, mais ne se décourageant pas pour si peu, Lacaille décide d'occuper la somptueuse résidence avec sa famille.



• Vue imprenable sur le majestueux Lac Nominingue •



• Le château Lacaille •



· L'incendie au château ·



LE CHÂTELAIN DU VILLAGE LACAILLE

Surplombant le lac Nominingue, la majestueuse résidence de style français imposait par ses dimensions. Le revêtement extérieur était fait de granite rose de la région, de briques rouges et de pierres grises. À l'intérieur, le bois était maître: une grande variété d'essences artistement travaillées rappelait le métier de son propriétaire. À l'époque, le coût de la construction de cette résidence avait été évalué à 250 000 \$.

Avec ses 42 chambres, le château accueillait dans les grandes occasions des visiteurs tels que Sir Wilfrid Laurier et Henri Bourassa. Plusieurs ont ainsi profité de l'hospitalité et du confort du château. Lacaille ne manquait pas d'inviter ses riches clients, notamment des Américains. Les différents députés qui se sont succédé dans le comté ont, eux aussi, été les convives de Lacaille. En temps ordinaire, seulement la partie centrale de la résidence était occupée par Lacaille et sa famille.

En mai 1926 (ou 1929, selon certaines personnes), l'incendie éclate au château. On ne sauva que très peu de choses: des documents, des photos, des objets personnels, quelques meubles. Pendant de nombreuses années, les ruines du château alimentèrent les conversations des passants. Le château Lacaille n'est aujourd'hui qu'un beau souvenir disparu sous la végétation.

Village Lacaille

Nominingue

SEM LACAILLE, UN SELF-MADE-MAN

Le village Lacaille, petit hameau situé près de Bellerive, doit son nom à celui qui implanta l'usine de placage Bellerive Veneer and Plywood Ltd, Sem Lacaille, un richissime de l'époque (voir panneau # 15). En plus de l'usine, le village comprenait quelques maisons en briques rouges à toit mansardé à deux versants où logeaient les ouvriers de son usine et leur famille, et une immense résidence, le château Lacaille. Tout ceci était la propriété de Lacaille.

Sem Lacaille est né à Saint-Athanase, près d'Iberville en 1860. Autodidacte, homme énergique et bourreau de travail, il réussit à devenir expert en mécanique. Pendant plusieurs années, il travaille comme mécanicien des pouvoirs d'eau de Shawinigan, de la Chaudière et des Rapides de Lachine. En 1900, il arrive à Bellerive avec sa femme et leurs six enfants. Quatre ans plus tard, il investit 70 000 \$\$ dans la construction de son usine de placage.

LA BELLERIVE VENEER AND PLYWOOD LTD

L'usine était située entre le lac Nominingue et la voie ferrée, outil indispensable à l'essor de l'entreprise. On y fabriquait du contre-plaqué (veneer) de grande qualité avec la technique de déroulage de billes de bois francs. On raconte qu'il produisait le « veneer » le plus épais du pays. Malgré



. Le village Lacaille en 1920 .



. La Bellerive Veneer and Plywood Ltd .

16

l'imposition d'une taxe d'entrée de 33 %, il exportait son produit aux États-Unis. Le panneau de contre-plaqué a été le premier matériau de ce type à être utilisé pour la construction.

Vingt-cinq hommes travaillaient à l'usine. L'équipement était très moderne: scie ronde, scie à ruban, planeur, tour à bois, tour à fer, emballeuse à paille de bois, perforeuse. En 1910, il modernise son entreprise par l'acquisition d'une dynamo qui fournit de l'électricité pour son usine et les maisons voisines. À l'époque, le salaire d'un travailleur était de 1,50 \$ par jour.

La Bellerive Veneer and Plywood Ltd connaît des années prospères jusqu'à la crise économique des années 1930. En 1937, Lacaille, alors âgé de soixante-dix-sept ans, vend son entreprise à Toussaint Lachapelle et Émile Lauzon de Mont-Laurier. Ceux-ci continuent de faire fonctionner l'usine jusqu'à son incendie le 27 juillet 1943.

Un an plus tard, l'usine est reconstruite, mais à Mont-Laurier, privant la région de Nominingue d'une source de revenus considérable. En 1955, le Conseil de la corporation municipale du village de Nominingue fait une demande par résolution pour établir une succursale de la Bellerive Veneer and Plywood Ltd à Nominingue. La réponse est négative : les nouveaux propriétaires ont l'intention de construire une nouvelle manufacture sur les rives du fleuve Saint-Laurent.

Notre-Dame-de-Bellerive

Nominingue

LA RECHERCHE D'UN ENDROIT PAISIBLE

Au début du XX° siècle, les frères de la Congrégation de Sainte-Croix enseignaient dans les écoles publiques et les collèges de Montréal. Les autorités de la congrégation constatent que les frères s'épuisent rapidement lorsqu'ils passent l'année complète en ville.

En 1914, le Conseil Provincial de la communauté met à exécution son projet d'établissement d'une maison-sanatorium pour les Frères de Sainte-Croix, dans les Laurentides. Rappelons qu'à cette époque, le fléau de la tuberculose fait rage.

Accompagné de deux frères, le Père Jean-Baptiste Pinson, provincial, se rend sur les bords du Grand lac Nominingue pour visiter la terre de Dame veuve Charles-Auguste Lalande. Le terrain de 200 acres répond aux besoins de la communauté et il est acquis au coût de 1 500 \$.

LA MAISON DES FRÈRES DE SAINTE-CROIX

Au printemps de la même année, les murs d'une grande maison de trois étages s'élèvent. Ce grand bâtiment avec un toit en mansarde est agrémenté d'une magnifique galerie et d'une jolie tourelle. Il comprend deux dortoirs, une cuisine, un réfectoire et quelques cellules.



· Notre-Dame-de-Bellerive ·



• Notre-Dame-de-Bellerive en 1915 •

En 1935, on triple la superficie de la maison, en ajoutant deux ailes au bâtiment existant. Elle possède maintenant 110 chambrettes, une chapelle et six locaux de classe, en plus de la cuisine et du réfectoire.

Vers 1940, Notre-Dame-de-Bellerive reçoit à chaque été, entre le 24 juin et le 15 août, une centaine de pensionnaires. Certains viennent essentiellement pour chercher le repos dans un site calme et salubre tandis que d'autres profitent du congé estival pour compléter leur formation.

Comme la maison des Frères de Sainte-Croix n'est habitée que pendant la saison estivale, la communauté engage un gardien pour la surveillance et l'entretien général de la résidence. De 1914 jusque vers 1975, il habite la maison familiale des Lalande. Vers 1975, la maison est démolie et remplacée par une construction neuve.

Au printemps, une petite cabane à sucre située sur leur terre procure aux Frères de Sainte-Croix un loisir fort apprécié tout en leur fournissant des produits de l'érable pour leur usage personnel.

Destinée d'abord aux malades et aux convalescents, la maison des Frères de Sainte-Croix deviendra en réalité un lieu de villégiature. Aujourd'hui, Notre-Dame-de-Bellerive accueille une soixantaine de résidants pendant l'été.



Bellerive Station

Nominingue

BELLERIVE-SUR-LE-LAC

Au début de son histoire, Bellerive fait partie de la municipalité de Canton Loranger, dont fait également partie Nominingue. En 1920, Bellerive s'en détache et prend le nom de «Municipalité sud-est du Canton Loranger».

Sem Lacaille, propriétaire de la Bellerive Veneer and Plywood Ltd, occupe le poste de maire jusqu'en 1928. Personnage très influent, il réussit à faire changer le nom de la municipalité pour celui de «Municipalité Lacaille», de 1922 à 1931. En 1961, la municipalité prend le nom de Bellerive-sur-le-lac. Le 1er novembre 1971, elle se fusionne avec la municipalité de Lac-Nominingue. C'est finalement en 2000 que la municipalité change son nom pour devenir Nominingue.

Jusque vers 1940, la population de Bellerive ne cesse d'augmenter. Pendant la période estivale, sa vocation touristique est indéniable. À la suite du départ de la Bellerive Veneer and Plywood à Mont-Laurier, en 1945, la population décline rapidement.

BELLERIVE STATION

En 1907, tel que promis à la population, le Canadien Pacifique donne l'autorisation de construire un embarcadère pour voyageurs à Bellerive. La même année, des fours à charbon sont construits tout près de la gare. En 1939, les élus municipaux passent un règlement interdisant cette industrie



· L'arrivée du train à Bellerive Station ·



* La gare de Bellerive Station *



• L'église de Bellerive en 1950 •

18

dans les limites de la municipalité, l'avenir du village reposant principalement sur le tourisme.

La station de Bellerive était un arrêt sur signal avec une seule voie d'évitement. Aucun agent permanent n'y résidait. Lors de l'arrêt du service de transport de passagers par le Canadien Pacifique, la gare est vendue puis déménagée sur le terrain des Serres de la Ferme d'en Haut sur la rue St-Ignace à Nominingue.

L'ÉGLISE DE BELLERIVE

En 1919, les habitants de Bellerive présentent une requête afin d'avoir les services d'un missionnaire à tous les quinze jours. Un petit local acheté au coût de 500 \$ sert de chapelle. Les Révérends Pères Jésuites viennent prêter main forte au curé pendant la période estivale où la population de Bellerive quadruple grâce aux touristes.

En 1941, les résidants demandent la conversion de la chapelle en une église paroissiale avec un prêtre résidant. Les paroissiens devront attendre jusqu'en 1961 pour voir l'achèvement des travaux de construction de leur église. Les bancs, les prie-Dieu, les fauteuils, tous en chêne étaient l'œuvre de Casavant Frères de St-Hyacinthe, également connu pour être un grand constructeur d'orgues. La décoration intérieure avait été confiée à la compagnie Calli-Petrucci de Montréal.

Le 5 mars 1980, un incendie détruit entièrement l'église malgré le travail des sapeurs-pompiers de Nominingue.

Villa Bellerive

Nominingue

LE TOURISME

La vocation touristique de Nominingue ne date pas d'hier. Déjà en 1879, le curé Labelle faisait l'éloge des beaux lacs poissonneux et des forêts regorgeant de gibiers de toutes sortes pour attirer les acheteurs de lots dans le Nord.

Dès 1887, on assiste à la fondation de plusieurs clubs privés de chasse et de pêche. Au détriment des colons, certains clubs vont jusqu'à s'approprier des dizaines de lacs ainsi que les lots qui les entourent.

La beauté et le calme du lac Nominingue attirent un autre genre de clientèle, soit les villégiateurs. Les gares de Bellerive et de Nominingue voient affluer les touristes pendant la saison estivale. Les deux municipalités leur offrent un grand choix d'hôtels.

Avant la venue des automobiles et de la route nationale, les voyageurs qui avaient de grandes distances à parcourir en voiture attelée s'arrêtaient dans les hôtels qui leur servaient d'étapes dans leur long voyage.

À en juger par la publicité faite dans les journaux locaux de l'époque, la concurrence était forte. À l'hôtel Pominville, on annonce une bonne table et des chevaux et voitures à la disposition des voyageurs. À l'hôtel Nominingue, le voyageur dispose à sa descente du train d'un omnibus pour le conduire à l'hôtel. L'hôtel Gauthier offre une



· Le quai de la villa Bellerive ·



. La villa Bellerive vers 1920 .

pension de première classe sans oublier que l'hôtel est situé à côté de l'église. La villa Bellerive et le château Bellevue, tous deux situés à Bellerive attirent les vacanciers qui désirent faire un séjour prolongé sur les rives du lac Nominingue.

LA VILLA BELLERIVE

Joachim Gagnon, arrivé à Nominingue avec sa femme et leurs cinq enfants, a été le premier propriétaire de la villa Bellerive. Entrepreneur, il a construit plusieurs maisons à Nominingue dont le Provincialat des Sœurs de Sainte-Croix. En 1922, la villa abrite les réunions du conseil de la municipalité Lacaille ainsi que le bureau de poste. Elle prend à quelques reprises, le nom des propriétaires qui ont succédé à Gagnon, soit l'hôtel Boyer et l'hôtel Léger.

Le quai de la villa était le point de départ de nombreuses croisières sur le lac. Lors des fêtes de la Saint-Jean-Baptiste et de l'inauguration officielle de la « Coopérative des Colons du Nord » en 1906, des excursions avaient été organisées. Deux goélettes avaient été mises à la disposition des excursionnistes. Elles faisaient une halte à la villa Bellerive avant d'entreprendre le chemin du retour.



Pointe des Jésuites

Nominingue

DES PRÉCURSEURS

Le désir du curé Labelle d'amener une communauté religieuse à fonder un établissement sur les rives de la Rouge, le conduit à présenter son projet à la Compagnie de Jésus en espérant les convaincre. Lors d'un voyage de reconnaissance dans le Canton Loranger, grâce à la beauté des paysages, il réussit à séduire les Pères Jésuites qui l'accompagnent. Le projet est aussitôt approuvé par le supérieur général des Jésuites à Rome.

En 1881, le curé Labelle et quelques Jésuites fondent la Corporation du Collège de Nominingue dont le but est d'aider les habitants du Canton Loranger par les bienfaits de la religion et de l'instruction.

Ce n'est qu'en mars 1883 que les premiers colons, Vital et Charles Martineau, arrivent à Nominingue accompagnés de leur frère Marcel, père de la Compagnie de Jésus. Les Jésuites participent activement au développement de la petite communauté, en se mêlant aux activités des habitants. Ils voient à l'installation d'un moulin à scie et d'un moulin à farine. Une croix de granite a d'ailleurs été érigée dans le village à l'emplacement de la première habitation des Jésuites.

Malheureusement, la nouvelle mission ne semble pas prendre l'envol espéré. Les causes sont nombreuses : la mort du curé Labelle, l'arrêt des travaux du chemin de fer



 La première habitation des jésuites – construite en 1882-1883 et détruite par un incendie en 1894 •



* La pointe Manitou *

20

à Labelle, la Société de Colonisation de Montréal qui n'envoie plus de secours, la construction du Collège de Nominingue qui est sans cesse retardée. En 1891, les Jésuites décident à regret de quitter Nominingue. Ils sont remplacés par les Chanoines Réguliers de l'Immaculée Conception.

LA POINTE DES JÉSUITES

Déjà en 1882, le Père Martineau avait visité cette parcelle de terre qu'il appelait « Pointe Manitou » ou « Pointe des Pères ». Dans une lettre qu'adressait le révérend Père Martineau à son supérieur en 1894, les Jésuites avaient l'embarras du choix pour y établir leur maison car la pointe était pourvue d'endroits tous plus beaux les uns que les autres. D'une longueur d'environ deux kilomètres, elle s'avance dans les eaux du lac Nominingue, séparant la baie Richard de Bellerive.

En juin 1912, la Corporation du Collège de Nominingue vend aux Jésuites, la magnifique pointe de terre qui s'avance dans le lac Nominingue, afin de payer les agrandissements faits au Collège de Nominingue établi depuis 2 ans.

Aujourd'hui, les Jésuites n'ont conservé que l'extrémité de la Pointe où ils y ont fait construire une magnifique résidence d'été. Construite entièrement en bois, elle est agrémentée d'une promenade (galerie) sur le toit avec vue sur le lac Nominingue. Un lieu de retraite par excellence.

Les ponts du lac Barrière

Nominingue

LE PONT DE LA BARRIÈRE

Le lac Barrière est situé entre le Petit lac Nominingue et le Grand lac Nominingue. Les premiers arrivants à Nominingue qui ont dû traverser le lac Barrière pour atteindre leur terre, l'ont baptisé « la Barrière » faisant allusion à une rivière. En effet, sa forme allongée lui confère un aspect se rapprochant plus de la rivière que du lac.

Colonisation oblige, un premier pont très rudimentaire est construit en 1883, à la sortie du Petit lac Nominingue, sur l'ancien chemin Chapleau. La crue du printemps le menace et l'endommage à plusieurs reprises. En mai 1887, les lacs et les rivières débordent et le pont est emporté tout entier jusqu'au grand lac Nominingue.

LE PONT COUVERT

En 1925, le tracé de la route 11 rend nécessaire la construction d'un nouveau pont au lac Barrière. L'instigateur du projet de construction d'un pont couvert est Pierre Lortie, député libéral de l'époque. Situé dans Bellerive, près du Grand lac Nominingue, le pont Lortie a été construit sur le modèle « town élaboré » (ferme à treillis). Ce modèle adopté en 1890 par le ministère de la Colonisation est celui le plus utilisé à cause de sa simplicité.



· Le pont Lortie sur le lac Barrière ·



Le pont couvert était éclairé à l'aide de quatre ampoules électriques. commutateur était placé à une extrémité du pont. Soir et matin, un préposé venait ouvrir et fermer les lumières. Le pont couvert fut démoli en 1957 pour faire place à un pont en béton tel qu'on le connaît aujourd'hui.

LE CIRCUIT DE LA DRAVE

Le 10 juillet 1916, à la séance du Conseil de la municipalité du Canton Loranger, on parle de construire un nouveau pont sur la voie ferrée. Le 4 décembre de la même année, les conseillers entérinent cette proposition. Le contrat pour la construction du pont est donné à Sem Lacaille. Le pont, en acier, est entièrement payé par la Riordon Pulp and Paper Company qui en devient le propriétaire.

Les compagnies forestières installées au nord du Lac Saguay, faisaient flotter le bois en empruntant la rivière Saguay jusqu'au Petit lac Nominingue. De là, des « alligators » (petits remorqueurs nommés ainsi probablement en raison de leurs formes) remorquaient les billots jusqu'au grand lac Nominingue. Le pont du Canadien Pacifique s'ouvrait pour permettre le passage des alligators. Du grand lac, le bois était dirigé vers la rivière Rouge, via la rivière Nominingue. En 1925, la drave est chose du passé. En 1957, le pont en acier est remplacé par un pont en bois.

Le lac Nominingue

Nominingue

UN GRAND LAC

Le lac Nominingue est de dimension relativement imposante car il mesure 2 198 hectares, soit environ 8 kilomètres de longueur et 3,22 kilomètres de largeur. Ses bords dentelés tracent plus de 50 kilomètres de circonférence. Entouré de forêts aux essences diverses, il est alimenté par les eaux du lac Tibériade et du Petit lac Nominingue. Le Grand lac Nominingue se décharge dans la rivière du même nom qui rejoint la rivière Rouge. Poissonneux, il regorge en profondeur, de truites grises, de dorés, d'achigans et de corégones.

UN PEU D'HISTOIRE

Plusieurs bateaux ont sillonné le Grand lac Nominingue et les lacs voisins: l'Hirondelle, le Lacaille et la Laurette en sont quelques-uns. Dès 1906, on parle de yachts à essence tenant compagnie à des embarcations plus modestes telles le canot ou la chaloupe.

L'HIRONDELLE

L'Hirondelle fait l'orgueil des habitants de la région pendant plusieurs années. Ce bateau à vapeur bat pavillon français, son capitaine vient de France, son ingénieur, de Bretagne. Ce bateau remplit plusieurs fonctions. D'une part, il fait office de bateau d'excursion faisant la joie des touristes. En 1898, il accueille à son bord le lieutenant-gouverneur du Québec, l'Honorable Louis



· Le lac Nominingue et la pointe des jésuites ·



» L'Hirondelle »

22

Amable Jetté, à sa première visite dans la région, pour lui permettre de découvrir la beauté de ses lacs. D'autre part, il est utile pour la cueillette du lait des fermes environnantes. Bien entendu, on fait appel à ses services pour le remorquage du bois. La tradition orale veut qu'il ait sombré dans le lac un jour de vents violents. Quelques plongeurs ont tenté de localiser l'épave, sans succès.

LE LACAILLE

Sem Lacaille, propriétaire de l'usine de placage, possède également son bateau, le Lacaille. Tout comme l'Hirondelle, sans en avoir toutefois l'élégance, il est d'une grande utilité pour le touage du bois. Un moteur de 100 forces actionne ce bateau. Cette puissance lui permet de remorquer jusqu'à l'usine de Bellerive une énorme quantité de bois.

LA LAURETTE

La Laurette a son port d'attache dans une petite baie du Petit lac Nominingue. L'embarcation, construite en 1884, porte le prénom de l'épouse de son propriétaire, monsieur Beaubien. D'une longueur de 24 pieds (7,3 mètres) le petit bateau entièrement fait en pin avait eu droit à une cérémonie de baptême en bonne et due forme. Le révérend Père Martineau s'était prêté volontiers au jeu et, en compagnie de quelques curieux, avait trinqué en l'honneur de la Laurette!

Nominingue Station

Nominingue

Le 27 juin 1904, le tronçon L'Annonciation-Nominingue est officiellement inauguré. Pendant trois ans, Nominingue sera le terminus de la ligne du Nord du Canadien Pacifique. Le chemin de fer donne un sérieux coup de main au tourisme et à l'industrie du bois en leur permettant de se développer.

En 1906, les employés du Canadien Pacifique (chefs de train, mécaniciens, chauffeurs, serre-freins et manœuvres de garage) qui n'avaient jusqu'ici aucun local à leur disposition, bénéficient maintenant d'une salle d'attente et d'une salle de réunion.

UNE GRANDE FÊTE

À l'occasion de la Saint-Jean-Baptiste de 1906 et de l'inauguration officielle de la Coopérative des Colons du Nord, le Canadien Pacifique, en collaboration avec la Société générale de Colonisation, met en place un service de trains spécial, au départ de la gare Viger à Montréal. Ces trains d'excursions pouvaient amener jusqu'à 1 200 touristes aux cérémonies de Nominingue. On avait fixé le prix du billet aller-retour Montréal-Nominingue à 2,30 \$. Le tarif régulier pour le même voyage était de 4,10 \$.

Pour l'occasion, le Canadien Pacifique avait demandé que la place entourant le quai de la gare soit nettoyée de ses grosses souches et que le terrain soit ameubli, afin d'accueillir



• Voyageurs sur le quai de la gare de Nominingue •



* Le village de Nominingue en 1924 *

convenablement ses visiteurs de marque dont Mgr Sbarretti, délégué apostolique, Lomer Gouin, premier ministre du Québec et le Dr Wilfrid Grignon (père de Claude-Henri Grignon).

EN ROUTE POUR DUHAMEL!

En 1907, les travaux de construction du tronçon Nominingue-Mont-Laurier (appelée alors Rapide-de-l'Orignal) débutent. Le départ du premier convoi en direction de la gare de Duhamel (Mont-Laurier), mercredi le 15 septembre 1909, est chaleureusement salué par toute la population de Nominingue. Des drapeaux flottent en différents endroits et la foule se presse sur le quai pour entendre le cri de départ du train.

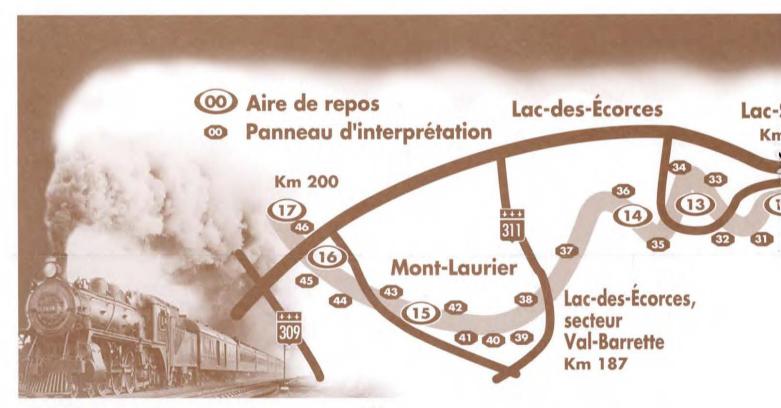
En 1965, l'achalandage de la gare de Nominingue est en régression. L'autobus, transport plus rapide et moins coûteux, devient populaire. Le transport du bois de pulpe se fait de plus en plus par camion. Le Canadien Pacifique décide de remplacer son chef de gare par un gardien. Les passagers doivent acheter leur billet à bord du train. Le service de télégrammes et le fret (transport des marchandises) se feront désormais à L'Annonciation.

En 1981, le « P'tit train du Nord » n'est plus. La gare de Nominingue est vendue et déménagée au Parc Hervé-Desjardins. Elle sert de lieu de rencontres à divers groupes communautaires.

23

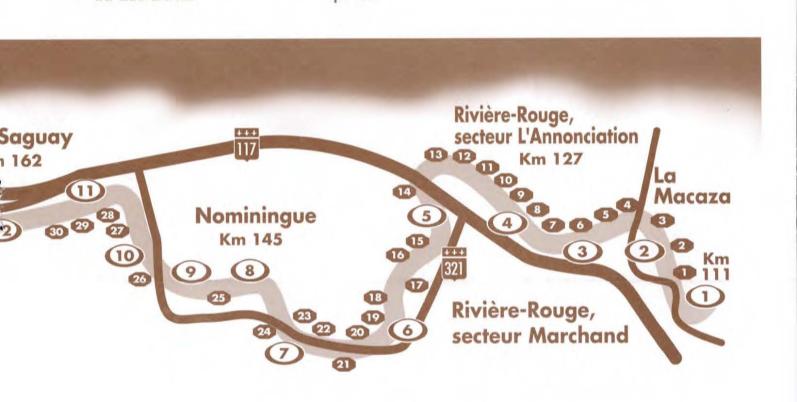
PARC LINÉAIRE Le « P'tit Train du

1	Daoust Station	p. 3	13	Au confluent des rivières Rouge et Nominingue	p. 15	5
2	Macaza Station	p. 4	14)	Lacoste Station	p. 16	
3	Le pont couvert	p. 5	15	Le château Lacaille	p. 17	
4	Rapide des Italiens	p. 6	16	Village Lacaille	p. 18	3
5	Villaniville	p. 7	17	Notre-Dame-de-Bellerive	p. 19	3
6	Les lignes d'Hydro-Québec	p. 8	18	Bellerive Station	p. 20	כ
7	Méandres de la rivière Rouge	p. 9	19	Villa Bellerive	p. 21	1
8	L'ancien pont couvert	p.10	20	Pointe des Jésuites	p. 22	2
9	Écurie de la Riordon	p. 11	21	Les ponts du lac Barrière	p. 23	3
10	La gare de L'Annonciation	p. 12	22	Le lac Nominingue	p. 24	1
11	Les fours à charbon	p. 13	23	Nominingue Station	p. 25	5
12	II y a 4 000 ans	p. 14	24)	Le Trans Nominingue Railway	p. 28	3



Nord » SECTION ANTOINE-LABELLE

25	Loranger Station	p. 29	37	Place du village	p. 41
26	Point d'observation sur marécage	p. 30	38	de Val-Barrette Routhier Station	p. 41
27	L'érablière	p. 31	39	Station piscicole	
28	Le barrage de castor	p. 32		du lac des Écorces	p. 43
29	La maison Painchaud	p. 33	40	Le barrage Reno	p. 44
30	Hébert Station	p. 34	41	Le barrage Meilleur	p. 45
31)	Le déraillement de 1947	p. 35	(42)	Le lac des Écorces	p. 46
32	Bédard Station	р. 36	43	Brunet Station	p. 47
33	La région des carrières	p. 37	44)	Pont sur tréteaux de bois	p. 48
34	Guénette Station	р. 38	45	Le ruisseau Villemaire	p. 49
35	Campeau Station	р. 39	46	La gare de Mont-Laurier	p. 50
36	La ravage de cerfs de Virginie du Lac David	p. 40			



Le Trans Nominingue Railway

Nominingue

L'ARRIVÉE D'UN INVESTISSEUR

Eugène Patenaude, industriel de Saint-Rochde-l'Achigan, attiré par l'expansion de
Nominingue achète, dès son arrivée en
1911, une entreprise en faillite, la Nomining
Pulp Supply Company, usine d'écorçage du
bois de pulpe. Les premiers propriétaires
désiraient produire de la pulpe ici-même à
Bellerive. Après un démarrage boiteux,
l'entreprise ferma ses portes moins de deux
ans après son ouverture. Malgré les
améliorations apportées par son nouveau
propriétaire, le projet de fabrication de la
pâte à papier ne sera jamais concrétisé.
Patenaude devra se contenter de remettre
en marche le moulin à écorcer le bois.

En 1915, Patenaude se porte acquéreur du magnifique domaine du Baron d'Halewyn au lac des lles (lac Lesage). Il y fait construire un moulin à scie, qui d'ailleurs sera beaucoup plus rentable que l'usine d'écorçage.

À COEUR VAILLANT, RIEN D'IMPOSSIBLE...

Une dizaine de kilomètres sépare le moulin à scie de Patenaude de la voie ferrée du Canadian Pacifique. Le transport du bois lui pose donc un problème. Homme ingénieux et avide de réussir, il solutionne ce petit désagrément d'une manière très originale.

En 1918, il demande au Conseil du Canton Loranger, la permission de construire un



• Une promenade en aimable compagnie sur le Trans Nominingue Railway •



* La petite locomotive du Trans Nominingue Railway *

24

mini chemin de fer, à voie étroite (les rails ont environ 1 mêtre de largeur). Le terrain accidenté l'oblige à construire ponts et viaducs pour éviter les cours d'eau, les marécages ou les pentes trop abruptes.

LE TRANS NOMININGUE RAILWAY

La scierie du lac des lles possédait une véritable cour de triage de 7 ou 8 voies d'évitement d'où partaient quatre locomotives et une centaine de wagons-plateformes qui transportaient les produits de sa scierie.

À l'occasion, surtout le dimanche, le « Trans-maringouin », comme l'avaient surnommé les citoyens de Nominingue, se transformait en train de passagers. Les dames endimanchées et leurs enfants prenaient place pour une promenade. Patenaude avait même prévu un wagon spécial, couvert et muni de fenêtres et de deux grands bancs, pour les jours de pluie. Le service était gratuit. Les usagers n'avaient qu'à signaler leur désir de monter à bord en attendant le long du parcours.

On raconte que Patenaude serait allé rencontrer le président du Canadien Pacifique de l'époque pour lui offrir d'échanger un passeport à vie du T.N.R. (Trans Nominingue Railway) contre un passeport du C.P.R. (Canadian Pacific Railway) faveur que pouvait se faire deux présidents de compagnie ferroviaire!

Loranger Station

Nominingue

LORANGER, UN CANTON

Le 13 juin 1896, la Gazette Officielle publie la proclamation d'un nouveau canton, celui de Loranger. Il porte le nom de Louis-Onésime Loranger, juge à la Cour supérieure du Québec de 1882 à 1909. Quelques mois auparavant, soit le 13 janvier 1896, le Canton Loranger avait élu ses premiers conseillers municipaux. Le premier maire de la municipalité du Canton Loranger est Anthime Lalande. Arrivé de Saint-Jérôme en 1883, il fait partie du premier groupe à venir s'établir à Nominingue.

En 1904, la municipalité du village de Saint-Ignace de Nominingue se détache de la municipalité du Canton Loranger. En 1920, c'est au tour de Bellerive d'acquérir son autonomie. En 1939, une partie de la municipalité Loranger est cédée au village de Nominingue. En 1971, le territoire du Canton Loranger, qui s'était subdivisé en trois municipalités, se regroupe de nouveau pour former la municipalité du Lac Nominingue. Lac Nominingue prendra finalement le nom de Nominingue en 2000.

LORANGER, UN VILLAGE

En plus de désigner un canton, le toponyme désigne également une petite agglomération. Autrefois la Municipalité de Loranger était constituée de plusieurs maisons, d'une école et d'un bureau de poste. Les habitants subviennent à leur besoin grâce à l'agriculture et à quelques moulins à scie éparpillés sur le territoire.



. Les « hommes de section » de Loranger .



• Un groupe d'étudiants de l'école de Loranger en 1949 •

25

À partir de 1903, la petite école de Loranger accueille une trentaine d'élèves. C'est l'école #2 située dans le 7° rang nord. Le salaire de la première institutrice, mademoiselle Cardinal, était de 110 \$ par année. Évidemment, l'entretien de la classe était à ses frais!

LORANGER, UNE STATION

L'arrêt de chemin de fer, un arrêt sur signal (flag station), portait le nom de Loranger Station. Aucun agent permanent n'habitait la station. Les personnes désireuses de prendre le train se rendaient pour la plupart, au débarcadère de la gare de Nominingue. En revanche, les institutrices de la petite école de Loranger trouvaient bien commode d'avoir un arrêt de train tout près de leur lieu de travail.

En 1949, le Conseil municipal demande à la compagnie d'autobus Victoire de faire un arrêt à Loranger, puisque la municipalité possède un groupe d'habitations important ainsi qu'une école, un bureau de poste et une station de chemin de fer. Peu à peu le service de train perd du terrain au profit de l'autobus.

LA MAISON DU PACIFIQUE

La compagnie de chemin de fer avait construit une maison pour le contremaître (foreman) chargé de l'entretien de la voie ferrée. Le contremaître y logeait avec sa famille. Cette maison est sous la responsabilité de la MRC depuis la location à long terme de l'emprise du chemin de fer par le gouvernement du Québec, lui-même acheteur de la dite emprise du Canadien Pacifique.

Point d'observation sur marécage

Lac-Saguay

FAUSSE RÉPUTATION

Marais et marécages éveillent des sentiments bien contradictoires. Pour certains, ils sont un repaire de moustiques bourdonnants ou de grenouilles à l'allure repoussante; pour d'autres, ils sont une oasis aux coloris riches et variés où fourmillent une multitude d'organismes vivants. Malgré la mauvaise réputation qu'ils possèdent, ils n'en sont pas moins très intéressants à étudier et essentiels pour la conservation de la biodiversité.

TERRES HUMIDES

Marais, marécages, tourbières, étangs sont englobés dans le terme « terres humides », désignant des terrains intermédiaires entre les milieux aquatiques et les milieux terrestres.

Telles des éponges, les terres humides emmagasinent les surplus d'eau de pluie et de fonte des neiges et servent de régulateurs d'eau tant en période d'abondance qu'en période de sécheresse. Les marais et marécages agissent comme tel sur les eaux souterraines voisines : si celles-ci comportent trop d'eau, ils en absorbent, si elles en manquent, ils en rejettent. De plus, ils agissent comme filtre en retenant les matières polluantes et nous assurent ainsi une eau d'alimentation de qualité.

LABORATOIRE DE BIOLOGIE

Les marais et marécages constituent un endroit propice à une multitude d'espèces vivantes. La liste comprend des centaines d'espèces : du minuscule organisme aux mammifères tels que castor, rat musqué et



• La nymphée tubéreuse ou nénuphar blanc (Nymphaea tuberosa) •



· Le butor d'Amérique (Botaurus lentiginosus) ·



orignal, en passant par les libellules, grenouilles et crapauds, tortues, poissons, canards et butors. Ils constituent une aire de repos, d'alimentation, de reproduction et de nidification pour plusieurs espèces animales.

La flore des marais et marécages est également très diversifiée. Le scirpe, le jonc, le rubanier, le nénuphar, la sagittaire sont parmi les espèces qu'on peut observer. En périphérie du marécage, plusieurs essences cohabitent, comme l'épinette, le thuya et le mélèze.

UN ÉCOSYSTÈME FRAGILE

Les terres humides sont des milieux extrêmement productifs mais très fragiles. Chaque organisme, qu'il soit végétal ou animal, est important pour la survie de son voisin. La destruction de ces milieux par le drainage et le remblayage entraînerait inévitablement des problèmes de pollution et d'érosion, sans oublier ses effets néfastes sur la flore et la faune.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ainsi que plusieurs organismes et associations luttent pour la protection de ces milieux, à travers divers programmes environnementaux.

Découvrez la richesse des marais et marécages par le biais d'activités telles que la photographie, l'ornithologie et la randonnée pédestre. Ces activités pratiquées dans le respect du milieu vous feront redécouvrir un monde fascinant.

L'érablière

Lac-Saguay

Le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle est une pénéplaine au relief vallonné que l'on appelle le Plateau laurentien. D'étroites vallées orientées nord-sud découpent le paysage. La forêt du territoire est dominée par l'érablière à bouleau jaune. L'érable à sucre, accompagné du bouleau jaune (merisier), forment la majorité des feuillus. Le sapin, l'épinette blanche, le thuya et le mélèze complètent la liste des essences que l'on retrouve dans la région.

Dans l'est du Canada, les érablières commerciales sont constituées d'érables à sucre, d'érables rouges ou d'érables argentés. Dans la région, les érables entaillés sont en totalité des érables à sucre. Au milieu des années 1990, l'âge moyen des peuplements d'érables se situait autour de 75 ans.

LE TEMPS DES SUCRES

Au début de la colonisation, les techniques d'entaillage, de collecte et d'évaporation de l'eau d'érable étaient bien différentes de celles qui sont en vigueur aujourd'hui. L'ancêtre du chalumeau, la goutterelle, consistait en une petite planchette concave d'environ 25 cm dont l'une des extrémités était insérée dans une entaille faite d'un coup de hache. Des « cassots » d'écorces déposés au pied de l'arbre et par la suite des seaux en bois servaient à recueillir l'eau d'érable.

Les hommes « couraient » les érables au moyen de raquettes. L'étape de l'évaporation se faisait à l'extérieur, à l'aide d'un feu de bois au-dessus duquel était suspendu un chaudron de fonte. Vers 1910, les « bouilleuses », à l'origine de nos évaporateurs modernes, font



• Le temps des sucres en 1946 •



· Une cabane à sucre dans les Hautes-Laurentides ·

27

leur apparition. À cette époque, la couenne de lard salé et le rameau de sapin empêchaient le débordement du sirop. Une livre de sucre d'érable coûtait entre 0,05 \$ et 0,07 \$.

Diverses croyances entouraient le « temps des sucres ». L'eau d'érable sera peu abondante ou peu sucrée s'il n'y a pas beaucoup de neige pendant l'hiver ou si le cormier donne peu de fruits. Les premiers cris de la corneille annonçaient l'arrivée du temps des sucres et ceux des outardes, la fin de cette période. Le gel nocturne, la neige au pied des érables le matin et la bordée de neige étaient des signes avertisseurs de la coulée.

L'ACÉRICULTURE

Aujourd'hui les techniques acéricoles ont beaucoup évolué. La plupart des érablières sont munies d'un système de collecte de l'eau d'érable par tubulure. Dans la MRC d'Antoine-Labelle, selon les années, entre 30 et 40 acériculteurs sont enregistrés au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. Le nombre d'érables entaillés s'élèvent à plus de 300 000. Il faut ajouter à ces statistiques, un nombre au moins équivalent de petits producteurs qui ne sont pas sur la liste du ministère. Les producteurs enregistrés possèdent une moyenne de plus de 9000 entailles. L'entaillage, la collecte de l'eau d'érable, l'évaporation, la filtration, la mise en contenants sont soigneusement effectués afin d'offrir un maximum de qualité. La fabrication, le classement et la vente des produits de l'érable sont soumis à une réglementation très stricte.

Le barrage de castor

Lac-Saguay

Le castor est le plus gros rongeur vivant en Amérique du nord. Il habite les rives des cours d'eau, des lacs et des marais. Une colonie occupe un domaine d'environ un kilomètre de rives de part et d'autre de son domicile. Le castor vit en famille. La femelle adulte domine le groupe et c'est elle qui, le plus souvent, choisit le lieu de résidence. Le castor est monogame et le couple demeure lié à vie.

Exclusivement végétarien, le castor se nourrit surtout d'écorces de tremble, de peuplier, de bouleau, d'érable et d'aulne. Les feuilles et les bourgeons de ces essences ainsi que quelques plantes aquatiques viennent compléter son régime alimentaire.

LE BARRAGE ET LA HUTTE

À l'endroit choisi pour élire domicile, le castor élève le niveau de l'eau de 2 ou 3 mètres au moyen d'un barrage. Rondins, branches, mottes d'herbes et de boue sont accumulés, de manière à former un tapis étanche relevé à environ 45 degrés. La dimension du barrage varie selon la grosseur du cours d'eau. Le barrage sert à protéger les entrées de sa hutte, accessibles sous l'eau seulement et prévient le gel de l'eau en profondeur. Il permet donc au castor de circuler sous la glace tout l'hiver.

Ensuite, le castor repère en amont de sa digue un emplacement au milieu de l'eau ou sur les berges pour ériger sa hutte. Il y entasse des branches liées avec de la boue;



* Le castor, cet infatigable travailleur *



 Coupe illustrant, de gauche à droite, le barrage, la hutte et la réserve alimentaire du castor •

28

puis, il plonge sous l'eau, à la base de cet amas et ronge par dessous les matériaux afin de dégager l'espace nécessaire à la chambre centrale située au dessus du niveau de l'eau et aux deux entrées submergées.

Même s'il lui arrive de provoquer des inondations sur les chemins et dans les régions agricoles et de nuire à la libre circulation des poissons (dont l'omble de fontaine) en rendant inaccessibles des frayères, les transformations qu'il apporte à son milieu créent un habitat propice au développement des alevins, à la sauvagine et même à l'alimentation du grand gibier, notamment l'orignal.

FICHE TECHNIQUE

LE CASTOR			
Nom latin	Castor canadensis		
Famille	castoridés		
Longueur totale	90-120 cm		
Longueur de la queue	23-40 cm		
Poids	13-35 kg		
Maturité sexuelle	20-32 mois		
Rut	janvier-février		
Gestation	105-107 jours		
Mise bas	avril-juin		
Jeunes par portée	4 en moyenne		
Portée par année	1		
Poids à la naissance	400-500 grammes		
Sevrage	7 à 10 semaines		
Longévité en liberté	12 ans		

La maison Painchaud

Lac-Saguay

Georges Painchaud arrive au village d'Hébert (Lac-Saguay) en 1914. Son frère Arthur y habite depuis déjà 3 ans. Associé avec Miquelon, industriel et marchand de bois et avec Édouard Richard, Arthur fait venir son frère de Saint-Félix-de-Kingsey pour l'employer comme commis au nouveau magasin général de la compagnie Miquelon-Richard et Painchaud. Il tient également le bureau de poste, localisé dans le magasin.

La compagnie possède une concession forestière et exploite son propre moulin à scie. À cette époque, Lac-Saguay possédait deux usines de sciage qui fonctionnaient à pleine capacité. Peu à peu la compagnie se dissout et en 1949, après le décès de son frère Arthur, Georges s'occupe seul du moulin à scie.

La construction de la maison Painchaud remonte à 1925. De style géorgien, cette magnifique demeure charme avec ses belles galeries, son œil-de-bœuf, son balcon et ses pignons. D'abord construite en bois, elle est par la suite recouverte de stuc.



• La maison Painchaud •



• La résidence de Georges Painchaud en 1921 •



· L'école-chapelle ·



L'HYDRO-ÉLECTRICITÉ

Le barrage situé au Parc Georges-Painchaud fut construit par la compagnie forestière Hamilton Brothers vers 1850 pour permettre d'accumuler dans le lac Saguay une réserve d'eau suffisante pour la drave sur la rivière Saguay. Painchaud y installe une petite turbine qui fournit l'électricité à quelques familles. En 1949, il grossit son installation et il construit un autre barrage sur la rivière Saguay près du lac Allard. Cette petite installation hydroélectrique a permis d'alimenter une partie de Lac-Saguay et du lac Allard jusqu'à la nationalisation de l'électricité en 1963.

L'ÉCOLE-CHAPELLE

Située à gauche de la maison Painchaud, la petite maisonnette construite en bois et revêtue de bardeaux grisonnants aurait servi d'école et de chapelle pendant quelques années, avant la construction de la nouvelle chapelle qui servait, elle aussi, d'école. On y célébrait l'office religieux à tous les quinze jours. Le curé non-résidant desservait plusieurs missions, dont celle d'Hébert.

Hébert Station

Lac-Saguay

LE VILLAGE D'HÉBERT

L'histoire de la municipalité du village de Lac-Saguay débute en 1905 avec la construction du chemin Gouin reliant Nominingue à Lac-Saguay et se dirigeant vers Ferme-Neuve via Chute-Saint-Philippe. Dès lors, les premiers colons s'établissent. En 1906, Ernest Gauthier construit le premier magasin général qui remplissait à la fois les fonctions de bureau de poste, de salon de barbier, d'école et à l'occasion de chapelle.

Cette région a été pendant de nombreuses années, le théâtre d'intenses activités forestières. Pendant cette période d'exploitation, les compagnies forestières telles que la Hamilton Brothers Company, la Riordon Paper Company Ltd, la Eagle Lumber, la Canadian International Paper et plusieurs autres petites compagnies ont été les principaux employeurs. En 1914, les sept chantiers en opération employaient 115 hommes.

En 1911, la municipalité prend le nom de Canton Boyer en mémoire d'Arthur Boyer, sénateur libéral de 1909 à 1922. Il faut attendre en 1963, pour voir apparaître le toponyme « Saguay », dont l'origine serait « Sawga » qui signifie en algonquin, « déboucher », « verser », ou «tête des eaux », le village étant situé effectivement à l'embouchure de la rivière Saguay. En 1985, Lac-Saguay devient la municipalité du village de Lac-Saguay. Les habitants ont cependant gardé la prononciation d'origine, soit « Sawgay ».



• La gare de Lac-Saguay vers 1950 •



• La gare vers 1920 - la maison, à la gauche de la gare appartenait au Canadien Pacifique •

LA GARE

En 1907, la construction de la voie ferrée entre Nominingue et Mont-Laurier laisse dans sa foulée la station Hébert. Lien indispensable entre les chantiers de coupe de bois et les scieries, la station n'est pas étrangère à l'essor de l'exploitation forestière de cette région.

Hébert Station possédait un réservoir d'eau pour permettre à la locomotive à vapeur de se ravitailler en eau. La gare logeait le chef de gare et sa famille. Le Canadien Pacifique possédait également une petite maison, située à côté de la gare, habitée par le contremaître en charge de l'entretien de la voie ferrée. Il y résidait également avec sa famille.



Le déraillement de 1947

Lac-Saguay

Un samedi soir de mars 1947, un soir de tempête où la neige soufflait en rafale, le train à destination de Mont-Laurier termina sa course ici même entre Bédard et le Lac Saguay.

Entre 250 et 300 passagers étaient à bord au moment de l'accident. Parmi eux, des familles, des hommes venus pour travailler dans les chantiers et les carrières, des jeunes filles qui travaillaient à Montréal et qui étaient venues passer quelques jours dans leur famille. Parti de la gare Windsor, le convoi se composait de la locomotive (l'engin), du char à bagages, celui du courrier, un wagon de marchandises et de quatre wagons de passagers.

Le cœur était à la fête à bord du train. Les ouvriers des chantiers fêtaient depuis le départ de Montréal. Ingénieur, chauffeur et conducteur ne se faisaient pas prier pour accompagner les fêtards et acceptaient volontiers un petit verre de temps à autre. Le chauffeur et l'ingénieur effectuaient ce parcours pour la première fois.

Certains passagers trouvaient que le train filait à une trop grande vitesse. Ils commencèrent à s'en inquiéter. Un passager se risqua d'en avertir le conducteur: « On passera jamais le fer à cheval à cette vitesse ! Ralentissez ! » demandait-on.

Lorsque l'ingénieur décida enfin de ralentir, ses réflexes diminués par l'alcool le firent



· Photos du déraillement ·





31

freiner trop brusquement. La locomotive et les trois wagons qui la suivaient ont immédiatement déraillé laissant fort heureusement, les quatre wagons de passagers sur les rails.

Les fenêtres de la locomotive se fracassèrent et sous l'impact, celle-ci se remplit de neige. Quelques hommes se mirent aussitôt à essayer de dégager la neige le plus rapidement possible. À la pelle, on réussit à sortir l'ingénieur de l'engin. Malheureusement il ne survécut pas à l'accident. Le chauffeur qui aurait subi de sérieuses brûlures décéda également quelques semaines plus tard. Quant aux passagers, ils eurent plus de peur que de mal, s'en tirant avec de légères ecchymoses.

Les voyageurs qui attendaient le train à la station de Guénette furent avertis qu'il y avait eu un déraillement. Le cheminot et quelques volontaires se rendirent sur place en « hand car » (petit véhicule automoteur sur rails). Vers 23 h, les passagers du train retournèrent à la station de Bédard, à pied, dans la neige, leurs bagages à la main.

Le lendemain, les inspecteurs du Canadien Pacifique se rendirent sur place afin d'établir les circonstances du déraillement. Ils sont arrivés à la conclusion que le déraillement était dû à la négligence du conducteur, du chauffeur et de l'ingénieur. Les wagons endommagés par l'accident furent brûlés sur place, les autres furent récupérés.

Station Bédard

Lac-Saguay

J.A.R. BÉDARD

À son arrivée au village d'Hébert vers 1908, Joseph Alphonse Raoul Bédard construit un hôtel. Il engage deux commis pour s'en occuper et il va s'établir à quelques kilomètres du village sur le parcours de la voie ferrée en direction de la région des carrières (Guénette). Il construit un moulin à scie qui attire plusieurs familles. Aujourd'hui il n'en reste plus que des ruines.

En 1914, la population globale du village de Bédard est de 165 personnes résidantes (35 familles) et 135 hommes qui travaillent dans les chantiers et les carrières. M. Bédard possède plusieurs maisons dans le village qu'il loue à quelques familles. Les hommes qui travaillent aux chantiers et dans les carrières sont logés dans des pensions ou directement chez les habitants. La plupart sont des célibataires de nationalités diverses.

À partir de 1925, le village de Bédard est desservi par la route nationale 11. À cette époque, les habitants de Bédard profitent d'une grande activité dans le secteur forestier et minier (carrières de granite). Le village semble vouloir s'organiser. Une petite école accueille une quarantaine d'enfants entre 5 ans et 16 ans. Le courrier est distribué au bureau de poste « Marion ». La station de chemin de fer est un arrêt sur signal (flag station). Aucun agent n'y réside, la gare n'est en fait qu'un petit bâtiment. Le petit village possède également son magasin général et un hôtel.



. La locomotive à vapeur du Canadien Pacifique .



• Le tracteur à neige de J.A.R. Bédard •

32

LES INDUSTRIES DE BÉDARD

J.A.R. Bédard possédait une grande quantité de lots qui servaient à la coupe de bois. Il avait installé deux camps et employait au total une trentaine d'hommes. En 1914, son moulin à scie fonctionnait jour et nuit.

Quelques carrières de granite étaient également en opération. La carrière Lafond, la carrière Ledoux et la carrière Provencher employaient plusieurs dizaines d'hommes. Le propriétaire de cette dernière, Henri Provencher possédait également une petite compagnie d'extraction d'alcool méthylique la « Laurentian Chemical Company ».

La compagnie de granite de Lafond employait, pour sa part, une soixantaine d'hommes, été comme hiver. Il avait des contrats avec un marbrier de Montréal. Il expédiait en moyenne deux wagons remplis de milliers de blocs de granite par jour.

LA FIN DU VILLAGE DE BÉDARD

En 1914, le missionnaire Dom Mallet, père des Chanoines Réguliers de l'Immaculée Conception de Nominingue dessert le petit village de Bédard une fois par mois. Il souligne qu'il est plus facile de rencontrer ses ouailles à l'hôtel qu'à la chapelle. Visionnaire, il écrit dans son calepin qu'il prévoit que sa mission périclitera lorsque que les marchands de bois n'auront plus d'argent à faire. En effet, vers les années 1950, l'incendie du moulin à scie de M. Bédard et la mort de celui-ci marquent la fin du village de Bédard. Il est à noter que Bédard ne fut jamais constitué en municipalité.

La région des carrières

Lac-Saguay

UNE MULTITUDE DE COMPAGNIES

Dès le début du XX° siècle, Guénette s'identifie comme le centre de l'exploitation du granite dans la région des Laurentides.

Déjà en 1908, la compagnie Brodie's Limited employait une dizaine d'hommes qui travaillaient environ neuf mois par année. La compagnie louait du Canadien Pacifique une petite locomotive et deux wagons pour le transport du minerai à partir de la carrière, jusqu'à la station de chemin de fer. La compagnie expédiait une partie de sa production à Iberville dans des ateliers de transformation.

En 1925, l'Atlas Granite Company Limited de Montréal débute ses opérations. En 1955, elle fonctionne cinq mois par année avec huit employés. Elle exporte sa production aux États-Unis.

Une entreprise familiale voit le jour en 1946. Majorique Poisson avec l'aide de ses deux fils opère sous la raison sociale « Canadian Pink Granite ». La majeure partie de la production de la compagnie est exportée par camion à Barre au Vermont. Les blocs de granite sont destinés à la production de monuments ornementaux et funéraires.

La compagnie américaine Rock of Ages Canada Limited opère à Guénette depuis 1959 sous la raison sociale « Société de granite Fairmont Limitée ». Le siège social



· La carrière de granite de la Compagnie Brodie's Limited ·



• La locomotive de la Compagnie Brodie's Limited •

est à Barre au Vermont. La compagnie possédait plusieurs carrières de granite au Canada et aux États-Unis. Au plus fort de sa production, jusqu'à trente-cinq hommes y ont travaillé. La production se retrouve sur les marchés canadien, américain et européen.

Plusieurs autres compagnies ont exploité quelques carrières entre les deux guerres mondiales. Il ne reste maintenant plus que deux compagnies qui exploitent encore les carrières de granite de Guénette.

LE GRANITE DE GUÉNETTE

Le granite extrait des carrières de Guénette est de couleur rose pâle à grains fins. D'excellente qualité, il se polit bien. Son utilisation pour les monuments funéraires a augmenté sa popularité. Aujourd'hui, il est considéré comme le meilleur granite utilisé à cette fin.

Tout au début de sa production, on utilisait le granite pour faire des presses utilisées dans l'industrie des pâtes et papiers. Il a également servi pour des pavés et des bordures de trottoirs. Aujourd'hui, le secteur de la pierre monumentale et ornementale et celui de la construction représentent les principaux débouchés du granite rose de Guénette.



Guénette Station

Lac-des-Écorces

LE VILLAGE

Située sur le territoire de la municipalité de Lac-des-Écorces, cette petite agglomération d'une centaine d'habitants a connu avant la deuxième guerre mondiale, une grande activité dans le secteur minier. La petite colonie de Guénette doit son nom au chef des cantonniers de la station de chemin de fer de Sainte-Thérèse-de-Blainville.

Entre 1908 et 1950, Guénette possédait deux magasins, un hôtel, un bureau de poste, une école et une église. Une vingtaine de familles y vivaient à cette époque. En 1917, la mission était desservie par un curé de Val-Barrette qui venait en draisine (sorte de wagonnet utilisé par le personnel d'entretien) par le chemin de fer, puis par un curé de Mont-Laurier. De 1923 à 1979, date de la fermeture de la desserte, le curé en poste à Lac-Saguay se rend à Guénette pour l'office du dimanche. L'électricité fait son entrée dans les foyers assez tardivement, soit en 1960.

L'activité minière et l'activité forestière employaient beaucoup de travailleurs qui demeuraient dans des pensions. Pendant plusieurs années, une manufacture de bardeaux de bois employa plusieurs ouvriers.

De 1915 à 1930, la Canadian Graphite Corporation exploite un gisement de graphite à Guénette. Entre 1925 et 1930, elle est la seule exploitation du genre au Québec. La manufacture réduisait le graphite en poudre et l'expédiait par train.



· La station de Guénette vers 1920 et le fer à cheval ·



* L'hôtel de Guénette en 1920 *

34

La très forte concurrence du graphite en paillettes de Madagascar entraîna une chute des prix et la fermeture de la manufacture. Plusieurs tentatives de réouverture ont été infructueuses.

LA STATION

D'abord construite du côté intérieur du fer à cheval, la station de Guénette est déménagée de l'autre côté, pour des raisons de sécurité. En effet, les usagers du train devaient traverser la voie principale ainsi que les voies d'évitement pour atteindre la station. En 1926, suite aux demandes répétées du propriétaire de l'hôtel situé devant la station, on procède à son déménagement.

Les voies d'évitement de la station servaient principalement au chargement du granite et du graphite à destination de Montréal.

LE FER À CHEVAL

En arrivant à Guénette, le tracé de la voie ferrée décrit une courbe en forme de "U", c'est ce qu'on appelle le fer à cheval. En 1909, lors de la construction de la voie ferrée, le fer à cheval était constitué d'une charpente en pin (chevalets). Vers 1920, le Canadien Pacifique effectue des travaux de remblayage afin de recouvrir entièrement la structure de bois. Des wagons spéciaux s'arrêtaient sur le fer à cheval et les ouvriers y déversaient le gravier par les ouvertures de chaque côté des wagons.

Campeau Station

Lac-des-Écorces

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

Au début du XIX° siècle, la Grande-Bretagne se tourne vers sa nouvelle colonie afin de s'approvisionner en bois. Cette nouvelle demande de bois intensifie le développement forestier de la région. Tous les affluents de la rivière des Outaouais, dont les forêts sont très riches en pins blancs et pins rouges, seront longtemps considérés comme le réservoir de cette matière première.

Dès la deuxième moitié du XIX^e siècle, les entreprises forestières ouvrent plusieurs chantiers aussi bien dans la vallée de la Rouge que dans la vallée de la Lièvre. Tout le bois abattu est acheminé par flottage aux scieries du sud via la Lièvre et la Rouge.

Avec la venue du chemin de fer entre 1903 et 1909, l'industrie forestière profite de ce nouveau moyen de transport. Le bois sorti des secteurs de coupe est acheminé vers la station la plus proche du chantier. Plusieurs stations, comme celle de Campeau, se sont installées entre les villages et n'ont servi qu'au chargement de bois.

CAMPEAU STATION

Vers 1910, un petit village semble vouloir se développer autour de la station Campeau. Quelques familles y habitent. Un moulin à scie procure du travail à quelques hommes. Le contremaître du Canadien Pacifique demeure dans la station avec sa famille. Un réservoir d'eau permet aux locomotives à vapeur de faire le plein.



• Le moulin à scie de la Eagle Lumber au Lac-Saguay •



• Une charge de bois ! •

35

Autour de 1915, un feu de forêt couvrant une superficie de plusieurs hectares dévaste la région de Campeau, Guénette et de Bédard. Après l'incendie, les familles se relocalisent à l'endroit actuel de Guénette. Pendant quelques années, le chargement de bois de corde et de billots continue à s'effectuer à Campeau station. Peu à peu le transport du bois par train est remplacé par le transport par camion.

LA FORÊT: UNE RESSOURCE, DEUX VOCATIONS

La forêt, principale richesse naturelle de la région, a toujours contribué à l'essor de l'industrie locale. Encore aujourd'hui, elle contribue au développement de la région et à la qualité de vie de la population. L'activité forestière est sans contredit celle qui crée directement et indirectement le plus grand nombre d'emplois.

Le territoire forestier de la MRC d'Antoine-Labelle possède également une vocation touristique axée sur le plein air. La chasse, la pêche, la villégiature et le camping injectent des millions de dollars dans l'économie régionale, sans compter les activités reliées à la motoneige et aux véhicules hors routes (quads).

Le ravage de cerfs de Virginie du lac David

Lac-des-Écorces et Chute-Saint-Philippe

DÉFINITION D'UN RAVAGE

Le mot « ravage » est un canadianisme représentant un chemin battu par les animaux sauvages en période hivernale. On désigne donc, par ce mot, les quartiers d'hiver des ongulés, autant de l'orignal, du caribou, que du cerf de Virginie.

Après la période de rut, le cerf qui vit en solitaire en période estivale, regagne ses quartiers d'hiver où il vivra en groupe jusqu'au printemps. Ses déplacements, rendus difficiles par l'épaisse couverture de neige, le forcent à se confiner à l'intérieur du ravage. La concentration des cerfs au même endroit facilite ainsi leurs déplacements, par l'établissement de sentiers bien fréquentés. Le cerf de Virginie parcourt vingt kilomètres en moyenne pour revenir année après année au même endroit. Le ravage lui assure le meilleur abri qu'il puisse trouver contre les intempéries ainsi qu'une quantité de nourriture appropriée à ses besoins.

LE RAVAGE DU LAC DAVID

Le ravage du lac David occupe une partie du territoire des municipalités de Chute-Saint-Philippe, Lac-Saguay et Lac-des-Écorces. Sa superficie a augmenté durant les trois dernières décennies passant de 20 km² en 1974 à 260 km² en 2006, ce qui le place parmi les plus grands ravages au Québec. Sa population est estimée à environ 7000 individus.



· Cerfs de Virginie ·



• La localisation du ravage (inventaire de 1987) •

36

À l'intérieur du ravage, le régime alimentaire du cerf de Virginie se compose principalement de ramilles d'érable à épis, de noisetier à long bec, d'érable à sucre et de viorne à feuilles d'aulne.

La rigueur de nos hivers est un facteur important à considérer pour la survie du cerf de Virginie. La qualité de l'habitat hivernal est donc primordiale : les coupes forestières peuvent fournir une nourriture de qualité (jeunes repousses) et contribuer à maintenir la présence d'abris (couvert résineux) si elles sont bien planifiées et bien exécutées. Il faut donc éviter les coupes abusives qui peuvent dégrader l'habitat d'hiver de cette espèce.

FICHE TECHNIQUE

Le cerf de Virginie	
Nom latin	Odocoileus virginianus
Famille	Cervidés
Noms communs	Chevreuil, cerf de Virginie
Longueur totale	1,6 à 2,1 m
Envergure du panache	Jusqu'à 90 cm
Poids	55 à 180 kg
Maturité sexuelle	16 mois
Rut	octobre à décembre
Gestation	6,5 à 7 mois
Mise bas	mai-juin
Jeune(s) par portée	1-2
Portée par année	1
Poids à la naissance	1,5 à 5,5 kg
Sevrage	4 mois

Place du village de Val-Barrette

Lac-des-Écorces, secteur Val-Barrette

UN PETIT VILLAGE

Entourée du lac Gauvin, du lac François et du lac Saint-Onge, la municipalité de Val-Barrette occupait une superficie d'environ 5 km². Elle forme alors une enclave à la limite des municipalités de Beaux-Rivages et de Kiamika.

Au début de son histoire, Val-Barrette alors appelée « Picardie » était rattachée à la municipalité du Canton Campbell (qui deviendra Beaux-Rivages). Le 28 juillet 1914, la petite agglomération constituée d'une quarantaine de maisons acquiert son autonomie et devient la municipalité du village de Val-Barrette.

La municipalité doit son nom à un pionnier venu s'installer vers 1908, Zéphirin Barrette. En plus d'être le premier maire du village ainsi que le premier président de la commission scolaire, il construit le premier hôtel, dont il fut le propriétaire pendant plusieurs années. Maître de poste, marchand général, inspecteur d'école et marguillier sont quelques-unes des fonctions occupées par Barrette au sein de sa communauté.

C'est en 2002 que la municipalité fusionne avec les municipalités de Lac-des-Écorces et Beaux-Rivages pour devenir Lac-des-Écorces.



• Le village de Val-Barrette vers 1940 •



· La première école ·

37

UNE GRANDE HISTOIRE

C'est au printemps 1894 que Thomas Brunet et sa jeune famille arrive de Thurso pour s'établir à l'ouest de la rue du Domaine. Plus tard, les familles Larocque, Charbonneau, Chénier et quelques autres viennent grossir les rangs de la petite communauté naissante. Courage et volonté sont la marque de ces bâtisseurs. Le défrichage du sol, l'abattage du bois, la culture et l'élevage sont effectués avec le minimum d'outils, soit une hache, un godendard et parfois un cheval.

En 1908, la vie s'organise autour du chemin de fer et des scieries qui amènent de plus en plus de familles à Picardie. En 1914, on estime la population de Val-Barrette à 60 familles.

Petit à petit, la vie sociale et économique se structure. Une première école est construite en 1911, tout près de l'emplacement de l'école St-Joseph. La première église date de 1915. Aylmer Pierre Neveu en fut le premier curé. Celle-ci brûle en 1952 ; elle est reconstruite l'année suivante. Graduellement, plusieurs commerces s'installent : bureau de poste, cordonnerie, commerces de bois, boulangerie, magasin général, forge, boucherie, hôtel.

Il existe encore quelques maisons qui ont regardé passer les premières automobiles, qui ont assisté à la construction de la caisse populaire, qui ont été témoin de l'érection de la croix sur la colline près du village, et combien d'autres événements aussi importants. Tous les habitants vous invitent chaleureusement à parcourir leur village et à prendre avec eux « le beau côté de la vie ».

Routhier Station

Lac-des-Écorces, secteur Val-Barrette

UNE NOUVELLE STATION, UN NOUVEAU VILLAGE

Au printemps 1907 débute la construction du chemin de fer qui reliera Nominingue au Rapide-de-l'Orignal (Mont-Laurier). Sur ce nouveau parcours, naît Routhier Station, qui peu à peu sera remplacé par « Barrette ».

Picardie (Val-Barrette) profite de cet événement et de l'implantation d'une scierie, pour prendre son envol. Le début de la vie économique est étroitement lié au transport du bois de corde, des billots et de la croûte par voie ferrée. De Lac-du-Cerf et de Kiamika, on transportait le bois jusqu'à la gare et on en profitait pour faire quelques emplettes au village.

La construction de ce nouveau tronçon crée plusieurs emplois. En plus de cultiver leur terre, quelques habitants gagnent leur vie en installant des « ties » (traverses) sur la voie ferrée, plusieurs travaillent également à sa construction. Messieurs Morel et Rinfret se sont succèdé comme chef de gare. Charles Paquin a occupé l'emploi de télégraphiste dès son arrivée à Val-Barrette en 1926 et ce, pendant une trentaine d'années.



• La gare •



. Le train arrive à la gare de Val-Barrette .

38

AUTRES ÉPOQUES, AUTRES MŒURS ...

On raconte que vers 1915, soit avant l'ouverture de la route entre Mont-Laurier et Val-Barrette et la construction de l'église, l'abbé Pierre Neveu se rendait dans sa nouvelle mission en draisine, sorte de wagonnet utilisé par le personnel des chemins de fer. Lors de son court séjour au village, il logeait dans la maison du chef de gare.

Le 8 décembre 1922 à 23h20, après 5 heures de « gros chars », arrive un des pionniers de Val-Barrette, M. Adrien Meilleur, avec sa femme et leurs onze enfants âgés entre 6 mois et 13 ans. À cette époque, un billet pour Mont-Laurier coûtait 0,25 \$; un aller Val-Barrette-Montréal coûtait 2,50 \$.

Vers les années 1950, les habitants du village se faisaient un devoir d'aller accueillir à la gare un convoi bien spécial : des chevaux ! Un homme d'affaires de Val-Barrette les faisait venir de l'Ouest canadien dans le but d'en faire le commerce. Parfois, ces chevaux occupaient deux wagons.

La gare de la Routhier Station a été longtemps un lieu privilégié de rencontres, d'échanges, de commerces et de curiosités. Chacune des arrivées du train était fébrilement attendue par les habitants du village. Sa démolition, au printemps 1987, marque la fin de son histoire.

Station piscicole du lac des Écorces

Lac-des-Écorces

En opération depuis 1972, la station piscicole du lac des Écorces relève du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec. Elle est la plus importante au niveau de la capacité de production parmi les trois stations piscicoles administrées par le ministère. Elle fut inaugurée le 29 août 1974.

Le but principal de la station est la production de truites destinées à l'ensemencement des eaux publiques de la province de Québec. Les espèces élevées à la station sont la truite arc-en-ciel, la truite brune, le touladi (truite grise), l'omble de fontaine (truite mouchetée) et occasionnellement l'omble Moulac (croisement des espèces précédentes). La production annuelle est estimée à 500 000 poissons de diverses tailles.

ÉTAPES DE PRODUCTION

En octobre, les œufs de poissons provenant des reproducteurs ou de milieu naturel sont mis en incubation de 2 à 3 mois, selon la température de l'eau. En mars, les alevins commencent à se nourrir de moulée semi-humide. Ils demeurent dans les auges et les bassins intérieurs pendant 3 ou 4 mois et sont transférés dans les bassins extérieurs lorsque leur taille atteint environ 5 cm.

L'ensemencement des truites s'effectue à l'automne avec des poissons âgés de moins d'un an que l'on appelle fretins, mais aussi de mai à juillet avec des truites de plus d'un an.



· La station piscicole sur les rives de la rivière Kiamika ·



• Les bassins extérieurs •



· Les bassins intérieurs ·

39

INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE

L'eau qui alimente les bassins provient du lac des Écorces d'où elle s'écoule par gravité à l'aide de deux conduites, une placée à la surface et l'autre en profondeur. Ce système permet d'obtenir des températures entre 2°C et 15°C.

Les installations d'élevage intérieures possèdent un dispositif d'incubation permettant de garder 1,5 million d'œufs. Quarante auges et vingt bassins permettent l'élevage de 700 000 à 800 000 alevins. À l'extérieur, 48 bassins d'une longueur de 30 mètres chacun servent à l'engraissement des poissons.

En 1995, une nouvelle opération s'effectuera à la pisciculture: la fécondation des œufs (le frai). Elle consiste à prélever la semence à l'aide de géniteurs âgés de 3 à 5 ans et pesant environ 2 kg et à la mélanger avec les œufs des femelles.

La station piscicole du lac des Écorces est ouverte au public du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et 13 h à 16h30. Le personnel se réserve le droit de limiter l'accès à certains bâtiments selon l'achalandage, ceci dans le but de préserver la santé des poissons et d'assurer une production d'excellente qualité.

Le barrage Reno

Lac-des-Écorces

Zotique Renaud arrive à Val-Barrette en 1930. Depuis 19 ans, il demeurait à Mont-Laurier. Il possédait un magasin général et la Tannerie coopérative du Nord où les éleveurs pouvaient écouler les peaux d'animaux. Il était actionnaire de la Laurentian Water and Power, société mise sur pied pour aider au financement d'une usine hydroélectrique sur le Rapide-de-l'Orignal à Mont-Laurier.

UN BARRAGE ET UNE MANUFACTURE

Homme d'affaires, Renaud construit dès son arrivée un magasin général. De plus, il achète de Arthur Quellette un moulin à scie. Le barrage en bois, construit en 1908 a d'abord été utilisé pour le moulin à scie. Par la suite, il a servi à l'opération d'une manufacture de laine. On y faisait le tissage de l'étoffe du pays, une laine tissée serrée et très épaisse que l'on transformait en couvertures et en pantalons. Pendant la deuxième querre mondiale, l'étoffe était expédiée à Montréal pour la confection de vêtements pour l'armée canadienne. À cette époque, une couverture se vendait entre 3.00 \$ ou 4.00 \$. Une fileuse gagnait entre 0,70 \$ et 0,75 \$ par jour. La manufacture employait une quarantaine de personnes.



* Le barrage Reno *



· Le barrage Reno ·



Le même bâtiment abritait une tannerie où l'on transformait les peaux de vaches et de veaux et une petite entreprise où l'on fabriquait des manches à balais et des barreaux de chaises. Une peau tannée se vendait entre 3,00 \$ et 3,50 \$.

En 1930, la manufacture, le moulin à scie, le barrage et quelques maisons forment un centre d'activités important pour le village de Val-Barrette. En 1948, un feu ravage la manufacture.

En 1950, le barrage Reno est vendu à un groupe de Barrettois qui le démolissent. Un an plus tard, un nouveau barrage en béton est construit. En 1971, il devient la propriété du gouvernement provincial. Situé sur la rivière Kiamika, à l'embouchure du lac des Écorces, le barrage Reno sert à régulariser le débit d'eau nécessaire au fonctionnement de la pisciculture.

Le barrage Meilleur

Lac-des-Écorces

Originaire de Brébeuf, Adrien Meilleur arrive à Val-Barrette, le 8 décembre 1922, par le p'tit train du Nord, avec sa femme et leurs onze enfants. Dès son arrivée, il achète le moulin à scie d'Honorius Matte, actif depuis 1898, au prix de 4 000 \$. La vente comprenait le terrain, le barrage en bois, le moulin à scie, la maison et les dépendances.

MEILLEUR HYDRO-ÉLECTRIQUE

Le moulin à scie a été en opération jusqu'en 1973. Meilleur achetait le bois des cultivateurs, le sciait et en faisait lui-même le commerce. Au cours des années, il modernise son entreprise avec l'achat d'un planeur, d'une machine à bardeaux et d'une meule à grains, ce qui était d'une grande utilité pour les cultivateurs de la région. Il engageait plusieurs dizaines de personnes.

Dans son moulin, Meilleur avait installé une génératrice qui faisait de l'électricité pour son usage personnel. Elle fonctionnait avec une turbine mue par l'eau de la rivière Kiamika. En 1927, suite à des pressions exercées par les gens du village, il grossit son installation et met en place une ligne électrique qui amène la lumière au village de Val-Barrette. En 1929, la ligne est prolongée jusqu'au village de Lac-des-Écorces. En 1942, Kiamika profite à son tour de l'électricité de Meilleur.



• Le barrage Meilleur en 1956 •



• La « chute à Meilleur » «



En 1948, Meilleur démolit le barrage en bois et reconstruit un nouveau barrage en béton et une nouvelle usine. Dans les années 1950, la production de « Meilleur Hydro-Électrique » est de 500 kWh.

Suite au décès de Meilleur, en décembre 1949, son épouse vend l'entreprise à trois de ses garçons. Ils en assurent le fonctionnement et y apportent des améliorations importantes jusqu'à sa vente à la compagnie « Électrique de Mont-Laurier Ltée », en novembre 1958. En 1967, Hydro-Québec se porte acquéreur du pouvoir électrique. En 1974, Valmore Meilleur rachète le pouvoir électrique pour son usage personnel.

Le lac des Écorces

Mont-Laurier

Le lac des Écorces, autrefois lac de villégiature, a de plus en plus une vocation résidentielle. Alimenté par la rivière Kiamika, il couvre une superficie d'environ 6,5 km² (658 hectares). Sa profondeur varie entre 3 et 38 mètres. Outre le doré jaune, le grand brochet, l'achigan à petite bouche, le grand corégone et le maskinongé, la communauté piscicole du lac des Écorces abrite une espèce très particulière, le cisco de printemps.

PHÉNOMÈNE UNIQUE AU CANADA

La particularité du cisco du lac des Écorces vient du fait que contrairement aux autres populations de cisco de lac qui fraient normalement l'automne, le cisco du lac des Écorces fraie le printemps.

C'est en 1981, qu'une équipe du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche découvrait ce phénomène presque unique en Amérique du Nord, quelques rares spécimens ayant été trouvés aux États-Unis, dans le Grand Lac Supérieur.

De nombreuses études ont été menées et ont permis de mieux connaître les caractéristiques propres à cette espèce. Le cisco de printemps fraie en profondeur, alors que le cisco de lac frayant l'automne dépose généralement ses oeufs aux abords des rives. En plus du décalage de la période de fraie, le cisco de

printemps possède quelques différences morphologiques qui se situent au niveau de la grosseur de la tête, plus petite que le cisco de lac frayant l'automne. D'autres caractéristiques physiques moins visibles lui confèrent un statut particulier.



• Vue aérienne du lac des Écorces (1983) •



• Le cisco de printemps •

La fraie de printemps du cisco du lac des Écorces serait due, en partie, aux conditions thermiques du lac. La température estivale en profondeur est élevée (7°C) et le refroidissement automnal est tardif.

UNE ESPÈCE MENACÉE

Quelques facteurs rendent incertaine la conservation du cisco de printemps du lac des Écorces :

- l'introduction récente d'éperlans arc-en-ciel qui a modifié la dynamique des populations de poissons dans le lac des Écorces (cause probable).
- la dégradation des eaux du lac des Écorces par le rejet des eaux usées venant des fosses septiques non-conformes et de l'activité agricole;
- l'érosion causée par le déboisement des rives pour le développement résidentiel ou pour la villégiature.

La population a été stable de 1981 jusqu'au début des années 1990 et on constate une forte réduction de la population depuis. Le cisco de printemps est une espèce considérée en danger. Le Comité sur le statut des espèces fauniques menacées d'extinction au Canada a établi le statut de « vulnérable » au cisco de lac frayant le printemps au lac des Écorces mais la population pourrait être

considérée comme étant menacée de disparition suite au déclin des dernières années. Plusieurs actions freinant cette tendance pourraient être mises en œuvre pour éviter cette perte de biodiversité tant régionale, québécoise que canadienne, cette population étant unique au Canada.



Brunet Station

Mont-Laurier

LA PAROISSE DE BRUNET

Lorsque les premiers colons arrivent dans la région en 1885, ils s'établissent le long des rives de la Lièvre en aval et en amont du Rapide-de-l'Orignal (secteur qui deviendra le cœur de Mont-Laurier). Rapidement la quantité de lots disponibles sur la Lièvre se fait rare et les colons doivent s'installer à l'intérieur des terres.

C'est ainsi qu'un groupe remonte le ruisseau Villemaire en direction du lac des Écorces et fonde la paroisse de Brunet. En 1921, Mgr Brunet autorise la construction d'une modeste chapelle près de la voie ferrée. La mission de Brunet est alors desservie par l'abbé Noiseux de Mont-Laurier. La mission n'aura jamais de curé résidant.

Érigée en 1900 sous le nom de municipalité de Canton Campbell, la paroisse prend le nom de Brunet en 1953, en l'honneur du premier évêque de Mont-Laurier, Mgr François-Xavier Brunet (de 1913 à 1922). Outre la petite agglomération de Brunet, la municipalité est formée, en 1955, de quelques rangs où sont installées environ 150 familles. À cette époque, l'agriculture et quelques moulins à scie procurent du travail à la majorité des habitants. La municipalité était bornée au nord par Ferme-Neuve, à l'est par le lac des Écorces, au sud par Kiamika et à l'ouest par Mont-Laurier. En 1971, la municipalité de Brunet se fusionne avec la ville de Mont-Laurier.



* Le manoir des pins rouges, paradis du tourisme, à Brunet *



• Un moulin à scie à Brunet •

43

LA STATION DE BRUNET

Située entre Val-Barrette et Mont-Laurier, la petite station de Brunet dessert les résidants de la municipalité et les villégiateurs qui se rendent au manoir des Pins Rouges ou dans les quelques chalets en bordure du lac des Écorces. Au début, une locomotive désaffectée sert de station, par la suite un petit bâtiment est construit et sert d'abri aux voyageurs qui attendent le train.

LE MANOIR DES PINS ROUGES

Gustave Sabourin, propriétaire de l'hôtel Central à Mont-Laurier, décide d'ajouter un autre volet à son commerce hôtelier afin de demeurer le plus connu et le plus important du nord des Laurentides. En 1929, il fait construire un autre hôtel et des chalets sur les rives du lac des Écorces. Situé à quelques minutes de la station de Brunet, le manoir des Pins Rouges est l'endroit idéal pour les nouveaux mariés en voyage de noces!

En 1941, les Jésuites se portent acquéreurs de l'auberge. Devenue maison de villégiature, les séminaristes des trois collèges Jésuites du Québec viennent y refaire leur force pendant la saison estivale. En 1964, la propriété est vendue à la Congrégation des Sœurs de Sainte-Croix. En 1990, la résidence est acquise par un propriétaire privé. Le manoir des Pins Rouges est démoli en 1992.

Pont sur tréteaux de bois

Mont-Laurier

La construction du chemin de fer a nécessité la mise en place de plusieurs structures permettant le passage d'un cours d'eau ou d'une route sous la voie ferrée. Des viaducs, des ponceaux de construction variée (arche en béton, «boîte» en pierre, en béton ou en bois) et des ponts avec une charpente en béton armé, en acier ou en bois ont donc été construits.

Sur le parcours du parc linéaire, entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, on retrouve 16 ponts, 431 ponceaux et 6 viaducs. Parmi les ponts, trois sont considérés comme des ponts majeurs, celui de la rivière du Diable à Mont-Tremblant (75 mètres), celui de la rivière Rouge à La Macaza (65 mètres) et celui surplombant le ruisseau Villemaire à Mont-Laurier (78 mètres).

LE « TRESTLE » EN BOIS

Contrairement aux ponts sur la Diable et sur la Rouge qui ont une charpente en acier, le pont du ruisseau Villemaire, construit en 1908, est entièrement fait en bois. Le sapin de Douglas commun, la pruche de l'Ouest et le pin des Marais (sud des États-Unis) sont les principales essences qui ont été utilisées pour la construction des différentes parties de la structure.

Une structure de ce genre exigeait un entretien régulier. À tous les 3 ans, une équipe d'ouvriers du Canadien Pacifique effectuaient les réparations majeures soit le remplacement de certaines pièces de bois



* La construction du chemin de fer vers le Rapide-de-l'Orignal *



• Le pont, quelques mais avant le démantèlement des rails en 1990 •

44

et le resserrement des différentes parties du pont. Ces ouvriers venaient de Montréal avec des trains spéciaux contenant toute la machinerie nécessaire.

Après chaque passage d'un convoi de trains, le pont sur tréteaux de bois était inspecté. À chaque extrémité du pont, on gardait un baril rempli d'eau au cas où un incendie serait accidentellement allumé par la chaudière de la locomotive.

DES KILOMÈTRES DE VOIE FERRÉE

Le chemin de fer du Nord était divisé en canton (du terme anglais « section » qui était alors utilisé couramment). Chaque canton comprenait 9,6 km (6 milles) de voie ferrée entretenue par quelques hommes supervisés par un contremaître. On les appelait les « hommes de section ». Ils faisaient l'entretien des stations et de la voie ferrée (déneigement, réparations mineures, etc.). Pour se déplacer sur la voie ferrée, les hommes se servaient généralement d'une draisine qu'on pouvait facilement déplacer à l'arrivée d'un train. Selon l'achalandage de la station, le Canadien Pacifique pouvait loger le contremaître et sa famille dans une maison toujours située près de la gare. Tout le matériel d'entretien était rangé dans un hangar.

Le ruisseau Villemaire

Mont-Laurier

Le ruisseau Villemaire est un cours d'eau étroit et peu profond qui s'écoule depuis l'extrémité sud-ouest du lac des Écorces. Autrefois appelé crique Cochon puisqu'il recevait beaucoup d'eaux usées, il coule sur une distance de sept kilomètres pour rejoindre la rivière du Lièvre au cœur de la ville de Mont-Laurier. Son parcours suit sur quelques kilomètres le parc linéaire qu'il croise à quelques endroits.

Le ruisseau abrite plusieurs espèces de poissons d'eau fraîche telles que le grand brochet, la perchaude, le meunier noir et la barbotte brune. La faune terrestre du ruisseau Villemaire se compose essentiellement de castor, de rat musqué et de raton laveur. On y retrouve également des amphibiens, des reptiles, des insectes aquatiques et une avifaune diversifiée.

UN MILIEU EN DÉGRADATION

Le niveau d'eau du ruisseau Villemaire subit de grandes variations au cours de l'année. Comme il prend sa source dans une baie peu profonde du lac des Écorces, l'apport d'eau en période d'étiage (le plus bas niveau des eaux) est très faible. Lors des périodes de crues ou de fortes précipitations, le niveau d'eau du lac augmente et par conséquent àalimente le ruisseau. Le contrôle du niveau de l'eau du lac des Écorces par le barrage sur la rivière Kiamika affecte également l'écoulement du ruisseau Villemaire.

Sur son parcours, le ruisseau Villemaire traverse trois zones différentes: une zone agricole, une zone industrielle et une zone résidentielle. Différents problèmes reliés à ces trois types de zones ont été identifiés à travers les époques.



• Un barrage de castor sur le ruisseau Villemaire •



* Un des nombreux visages du ruisseau Villemaire *

45

Le déboisement excessif des rives du ruisseau au profit, entre autres, de terres en culture ainsi que le remblayage rendent le sol vulnérable à l'érosion, contribuent à un réchauffement excessif des eaux du ruisseau et détruisent des habitats fauniques.

Le ruisseau fut aussi l'hôte de déversements de toutes sortes. Des rejets d'eaux ou de neiges usées de provenances diverses (industries, municipalités, riverains) ainsi que des déchets divers (pneus, blocs de béton, barils, etc.) ont augmenté le problème de pollution. Il y eut, heureusement, diminution de ces pollutions au cours des dernières années.

UN SITE À AMÉNAGER

En 1993, une étude de préfaisabilité a été réalisée avec l'aide de différents intervenants afin d'établir un plan d'aménagement du ruisseau Villemaire. Les propositions d'aménagement sont diverses:

- nettoyage du cours d'eau et de ses rives;
- revêgétalisation des berges au moyen de différentes espèces végétales (herbacées, arbustes, arbres);
- · restauration d'habitats pour l'Omble de fontaine;
- érection de barrages et creusage de tranchées pour augmenter la qualité de l'habitat de la sauvagine.

Une corvée de nettoyage a été réalisée à l'été 1994. L'aménagement des rives par la création de sentiers et de reboisement sont les prochaines étapes à être effectuées. Malheureusement, les projets pour donner suite à ces propositions d'aménagement tardent à se concrétiser.

Tous les riverains ainsi que la population en général doivent se sensibiliser aux problèmes de pollution et de dégradation du ruisseau Villemaire pour lui permettre de retrouver ses rôles faunique et récréatif.

La gare de Mont-Laurier

Mont-Laurier

L'OBSTINATION DE DEUX CURÉS

L'instigateur du chemin de fer du nord, le curé Antoine Labelle, avait rêvé d'une ligne de chemin de fer qui se prolongerait jusqu'au Manitoba en passant par le nord-ouest québécois. Deux ans après sa mort en 1891, la voie ferrée atteint la Chute-aux-lroquois (Labelle). Malheureusement, sans l'énergie et la ténacité du « Roi du Nord », le prolongement de la ligne tarde à se poursuivre. Ce n'est qu'en 1904, que Nominingue voit entrer en gare son premier train.

Le curé Alphonse Génier du Rapide-de-l'Orignal s'inquiète de la lenteur du gouvernement à autoriser le prolongement jusqu'à sa paroisse. Aussi tenace et ambitieux que le curé Labelle, il part en croisade. À force de pétitions et de requêtes et surtout grâce à l'appui d'Henri Bourassa, député libéral de Labelle, du premier ministre Lomer Gouin et de quelques autres, il obtient le prolongement tant souhaité. Le 15 septembre 1909, la foule se presse sur le quai pour assister à l'arrivée du train.

TERMINUS DE LA LIGNE

La construction de la gare, baptisée « Duhamel » en l'honneur de Mgr Joseph-Thomas Duhamel, premier archevêque d'Ottawa (de 1886 à 1909), est terminée deux mois

après l'arrivée du premier train. La station est située sur la terre d'un cultivateur qui demande 0,25 \$ de droit de passage par personne. Afin de faciliter l'accès de sa gare, le Canadien Pacifique se voit dans l'obligation d'acheter le terrain nécessaire à la construction d'une rue.

La gare de Mont-Laurier était non seulement un lieu de transit des passagers mais aussi un centre de réception et d'expédition de marchandises. Les wagons de fret en provenance de Montréal apportaient charbon, huile ou toute autre marchandise qu'on ne trouvait pas sur place et ils repartaient remplis de bois et



• La gare avant l'agrandissement •



• La gare en 1940 •

d'animaux. Entre 100 à 125 wagons de marchandises partaient en direction de Montréal, chaque semaine.

Hermas Lamarche, chef de gare de 1909 à 1953, habitait le premier étage de la gare avec sa famille. En 1927, on doubla la superficie de la gare afin d'agrandir le logement de l'étage et d'ajouter, au rez-de-chaussée, une salle d'attente pour les dames. Les travaux ont été effectués par des ouvriers du Canadien Pacifique.

En 1930, en plus de la gare, le site comprenait un abri à locomotive, un hangar à marchandises et un château d'eau. D'autres bâtiments, aujourd'hui disparus ou déménagés se sont ajoutés, tels une glacière, la maison du chef de section et la maison des ingénieurs et chauffeurs.

Dès 1961, l'utilisation croissante de l'automobile et du camion entraîne une diminution de la fréquence du service ferroviaire. Le 13 novembre 1981, le P'tit train du Nord effectue son dernier trajet en direction de Mont-Laurier. Le transport de marchandises, quant à lui disparaît définitivement vers la fin de la décennie 1980.

L'avenement du chemin de fer a eu un effet positif sur le développement de Mont-Laurier. En plus de permettre à la ville un débouché

commercial intéressant pour son bois, il ouvre la région au tourisme.

Suite à la conclusion d'une entente entre le gouvernement du Québec et la MRC jusqu'en 2054 pour l'utilisation et la gestion de l'emprise de l'ancien chemin de fer acquis du Canadien Pacifique en 1994, la gare est devenue sous l'autorité de la MRC qui la loue à un organisme communautaire.

La gare de Mont-Laurier, située au km 200, marque la fin du Parc linéaire le P'tit Train du Nord.



RÉALISATION

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

en collaboration avec :

MRC d'Antoine-Labelle

Édifice Émile-Lauzon, 425, rue du Pont, Mont-Laurier (Québec) J9L 2R6

Téléphone: 819-623-3485 Télécopieur: 819-623-5052

2e édition : COORDINATION ET NUMÉRISATION DES PHOTOS

Sara Thibeault, Suzanne Guénette et Gilles Guénette, Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides

RÉVISION ET CORRECTION DES TEXTES

Nathalie Sigouin et Pierre Borduas, MRC d'Antoine-Labelle

1ère édition : RECHERCHE ET RÉDACTION

Fabienne Castonguay

COLLABORATION À LA 1ÈRE ÉDITION

MRC d'Antoine-Labelle

Pierre Borduas • Jacques Supper • Alain Tardif • Denis Ménard Gaston Landreville • Danielle Bélec • Sylvie Labelle • Nicole Laurin Ginette Mann • Grégoire Côté

Hydro-Québec

Yves Brazeau • Jean-Paul Martel • Claude Lemay Michel Larose • Jean Fontaine

Les municipalités

Beaux-Rivages • Kiamika • Nominingue • Lac-Saguay • La Macaza L'Annonciation • Marchand • Ville de Mont-Laurier • Val-Barrette

Autres

S.A.E.P.L.A.L C.I.D.E.L. Inc.

Société historique de la région de Mont-Laurier Robert Desjardins, Société historique de L'Annonciation

Renée O. Rodier, coauteure

Luc Coursol, historien

Jean-Paul Bélanger, historien

Richard Lagrange, historien

Gérald Arbour, Société québécoise des Ponts Couverts

Yvon Deslauriers, professeur, Polyvalente St-Joseph

Jacques Allard, Conseil régional des loisirs des Laurentides

Brigitte Hardy, biologiste, min. de l'Environnement et de la Faune Michel Hénault, biologiste, min. de l'Environnement et de la Faune

Martin Auger, agronome, min. de l'Agriculture, des Pêcheries et de

l'Alimentation

Michel Simard, min. de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

Michel Renaud, min. des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche

Eileen Yacino, min. de l'Environnement et de la Faune

Mario Demers, Station piscicole du lac des Écorces

E. Belkaloul, ingénieur, Transport Canada

Steven Lyons, Archives du Canadien Pacifique

Pierre Lafontaine, Ass. pour la conservation du lac des Écorces

Fr. Normand Houle, c.s.c.

Fr. Marcel Lafortune, c.s.c.

Mgr Fernand Parent

Roland Borduas André Painchaud

Lucille Meilleur

Léopold Flamand

Germain Léger

Valmore Meilleur

Armand Généreux

M. et Mme Achille Bélanger

Réjean Loyer

Mme Georges Nadeau

Henri Lagacé



CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Hydro-Québec (pour la 2e édition)

Société du patrimoine de la vallée de la Rouge, collection Richard Lagrange Société historique de L'Annonciation, collection Jean Péclet Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides Musée d'archéologie préhistorique, collection René Ribes Comité des gares de Nominingue (pour la 2e édition) La municipalité de La Macaza La municipalité de Nominingue La municipalité de Lac-Saguay La municipalité de Val-Barrette C.I.D.E.L. Inc. La MRC d'Antoine-Labelle Gérald Arbour, Société québécoise des ponts couverts Pierre Duff, Société québécoise des ponts couverts Pierre Pouliot, min. de l'Environnement et de la Faune Pierre Bernier, min. de l'Environnement et de la Faune Imprimerie l'Artographe Les Éditions Michel Quintin La station piscicole du lac des Écorces Ministère de l'Environnement et de la Faune M. et Mme Achille Bélanger Mme Georges Nadeau André Hébert Hélène Gargantini Aldège Lachaîne Fernand Charette Danielle Jorg Bernard Fortin Gilles Falardeau Gisèle Péclet M. et Mme Jacques Mayrand André Painchaud Michel Hénault Eileen Yacino

Pour certaines photos, il nous a été impossible de retracer le propriétaire. Nous nous en excusons.

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES DE LA PAGE COUVERTURE

Société historique de l'Annonciation, collection Jean Péclet Société québécoise des ponts couverts

CONCEPTION GRAPHIQUE, INFOGRAPHIE ET IMPRESSION

Imprimerie La Boutiqu'à Lettres 499, boul. A.-Paquette Mont-Laurier (Québec) J9L 1K8

Téléphone: 819-623-1031 • Télécopieur: 819-623-9264

Dépôt légal 2008 Bibliothèque et Archives nationales du Québec Bibliothèque et Archives nationales du Canada



