

LE CHEMIN DE FER

le principal facteur du développement

Pour bien comprendre l'importance du développement du chemin de fer à travers cette portion du territoire des Laurentides, il faut se référer au contexte socio-politique de la seconde moitié du 19^{ème} siècle. À cette époque, peu de sujet attirait autant l'attention des politiciens québécois que l'agriculture et la colonisation. Et pour cause, le début de l'industrialisation dans l'est des États-Unis attirait un grand nombre de Canadiens-français à s'expatrier, entre autres, vers les villes frontalières de la Nouvelle-Angleterre, du New Hampshire et du Massachusetts, croyant que le travail en usine allait être beaucoup plus rémunérateur que l'exploitation d'une ferme.

Pour contrer cet exode important de Québécois vers les États-Unis, le gouvernement du Québec, dynamisé alors par le légendaire «Curé Labelle, (1834 - 1891)», instaura d'importantes réformes agricoles en réservant et en affectant de grandes portions de son territoire à la **colonisation**. On favorisait et facilitait ainsi le développement et la colonisation du vaste territoire des Laurentides.

Toutefois, pour attirer et maintenir en place des colons, il fallait leur garantir beaucoup plus qu'une **terre gratuite**: il fallait leur assurer un moyen de transport rapide, sécurisant, fiable et efficace qui garantirait la mobilité des personnes et des biens répondant aux besoins des colons ou produits par ces derniers. Il fallait relier les villes portuaires bordant le fleuve Saint-Laurent et les colonies avec autres choses que des chevaux et des charettes, il leur fallait un **chemin de fer**. C'est dans ce contexte et sous la pression du curé Labelle et de ses associés que fut inaugurée en **octobre 1876** la ligne reliant Montréal à Saint-Jérôme. Peu de temps après, en **1879**, Québec fonda la «**Société de Colonisation**» avec mandat de favoriser ce développement. Parallèlement, dès **1883**, les Pères de la Compagnie de Marie, dits **Monfortains**, vinrent s'établir à **Notre-Dame-de-Monfort** pour y fonder une école pour orphelins.



Vers **1890**, le développement de la vallée de la Rivière-du-Nord a rendu nécessaire le prolongement de cette ligne du Canadien Pacifique de Saint-Jérôme jusqu'à Sainte-Agathe et Labelle. Toutefois, cet axe de transport ne permettait pas de subvenir aux besoins de certains autres secteurs en développement, dont la **vallée de Montfort**. Pour ces motifs, en cette même année, le Gouvernement du Québec émit un décret enjoignant la «**Montfort Colonisation Railway Company**» de construire une ligne de chemin de fer à partir d'une jonction dite «Montfort Junction» avec le Canadien Pacifique, à environ 2 miles au nord de **Shawbridge** et devant relier **Saint-Sauveur, Christieville, Morin Flats, Montfort et Lac-des-Seize-Îles**, pour une distance d'environ **21 miles**. Un premier tronçon reliant «Montfort Junction», Morin Flats et Lac Chevreuil fut inauguré au **printemps de 1894**. Pendant l'**été 1894**, on construisit un nouveau tronçon de **11 miles**, traversant la vallée de **Montfort** et culminant un sommet de 1 309 pieds d'altitude à **Laurel** pour ensuite descendre jusqu'à Lac-des-Seize-Îles. Le **8 mars 1895**, le premier train régulier franchit le trajet de **21 miles** reliant «**Montfort Junction**»

à **Lac-des-Seize-Îles**.

Pour des motifs qui sont demeurés flous et non documentés, quoiqu'à certains égards circonstanciels, ce tronçon avait été construit selon un gabarit étroit (36 pouces) et qualifié à l'époque «d'économique» mais non standard par rapport à l'ensemble des autres grands réseaux. Cette caractéristique engendrait des difficultés incontournables d'interconnexions d'équipements tout en limitant sa capacité de charges à transporter. En **1897**, la direction de la «Montfort and Gatineau Colonisation Railway Company», nouvelle propriétaire du réseau, pris la décision d'étendre celui-ci jusqu'à **Huberdeau** et éventuellement plus à l'ouest vers la vallée de la Gatineau. Pour des raisons évidentes, elle décidait en même temps de standardiser ces infrastructures ferroviaires ainsi que ces équipements mobiles et ainsi d'adopter le gabarit standard (4 pieds et 8 1/2 pouces) pour son chemin de fer.



Pavillon Brunet : première gare bâtie vers 1901

À l'**été 1897** le tronçon «Montfort Junction» - Lac-des-Seize-Îles» a donc été converti au gabarit standard et prolongé de 10,4 miles en passant par le **Lac-des-Pins, Weir, Arundel** et finalement **Huberdeau**. Cette section a été officiellement inaugurée le **7 décembre 1897**.

Au tournant du siècle, vers **1900**, alors qu'il n'y avait pas encore de gare, M. **Joseph Brunet**, alors vice-président de la compagnie du chemin de fer et étant résidant saisonnier à la propriété portant aujourd'hui le numéro civique **40 rue Lapierre**, finança personnellement la construction d'une gare ouverte, le **pavillon**, afin d'agrémenter l'attente du train. Pour en apprendre davantage sur cette gare, consulter la section «**le pavillon**» située plus loin.



M. Ferdinand Cossette, chef de gare en 1920

À peine quelques années plus tard, une gare fermée arborant l'architecture typique de cette époque était érigée aux abords du quai près du pavillon, de même qu'un entrepôt à bagages (fret shed). Les photos ci-dessous, prises à contre sens, illustrent ces installations. Le chemin de fer, le train, la gare et son chef ainsi que les équipements mobiles des cheminots (*le petit moteur*) étaient devenus le cœur des communications rapides et fiables avec le reste du monde. Le médecin, en provenance d'Huberdeau, devait occasionnellement solliciter les services des cheminots et leur *petit moteur* pour venir soigner les malades.



Centre du village vu à partir du magasin général vers 1915



Cortège du mariage d'Henri Brisebois et Laure Gagné en 1916

En 1907, afin d'unifier son réseau, la «Canadian Northern Québec Railway Company» complétait un tronçon de 13 miles de voie ferrée entre **Saint-Jérôme** et **Saint-Sauveur**. On procéda alors au démantèlement de la section qui reliait «Montfort Jonction» à Saint-Sauveur.

À compter de cette période, le chemin de fer fit évoluer sensiblement la vision des basses Laurentides de région à prédominance **forestière et agricole** vers une région à fort **potentiel récréatif et touristique**. Le tronçon reliant **Saint-Sauveur à Huberdeau**, avec ses nombreuses courbes, ses dénivelés les plus importants pour un chemin de fer (frôlant les 4 % par endroit), les multiples cours d'eau (lacs, rivières et ruisseaux) qu'il longeait ou traversait à travers la forêt mixte des Laurentides, en faisait le chemin de fer le plus panoramique et le plus excitant à emprunter pour se déplacer et apprécier le paysage. La randonnée à bord du train pouvait souvent devenir très agréable, voire même festive.

En 1916, on prolongea un tronçon de 8,5 miles à partir d'une jonction située à un mile avant d'arriver à Huberdeau jusque'à **Kasil**, pour une exploitation d'un gisement d'argile de type porcelaine. En 1918, la «Canadian National Railways» devint propriétaire du chemin de fer. C'est en 1926 qu'on complétera le réseau en le prolongeant de 3 miles jusqu'à **Lac Rémi**. Ce fut alors la fin des prolongements. À compter des années 1950 et suivantes les modes de transport ainsi que les infrastructures routières avaient suffisamment évolués pour commencer à supplanter sérieusement le train. Et, ce fut le déclin. Le camionnage remplaça le train de fret, l'autobus et l'automobile remplacèrent rapidement le train de passagers.



Le dernier train quittant la gare le 27 mai 1962

Enfin, le 27 mai 1962, près de 200 passagers envahirent les 7 wagons du train régulier en partance de **Lac Rémi** pour un voyage historique et tout autant nostalgique qui allait être son dernier après plus de 60 années de service. **M. Lyle Larose**, dont le grand-père avait travaillé à la construction du chemin de fer au début du siècle et dont la petite halte à Larose, près de Weir, avait été nommée à sa mémoire, en était le conducteur. Ce fut la fin d'une époque.

Construit pour **coloniser les Laurentides**, le chemin de fer de Montfort avait rempli sa mission avec compétence en permettant à un grand nombre

de personnes de s'y installer et d'y survivre.

*Avis au lecteur. les dates, les lieux ainsi que de nombreux détails cités dans ce récit ont été tirés directement des archives du **Canadian Railroad Historical Association inc.***

http://www.exporail.org/can_rail/Canadian%20Rail_no135_1962.pdf