



ÉTUDE PATRIMONIALE
GARE DE MONT-LAURIER
OCTOBRE 2023

C2V

ARCHITECTURE

T 514 273 6337
F 514 273 6384
2030, boul. Pie-IX, suite 412
Montréal, Québec H1V 2C8
info@c2v.ca

GARE DE MONT-LAURIER
ÉTUDE PATRIMONIALE
ÉVOLUTION PHYSIQUE ET HISTORIQUE

PRÉSENTÉE À LA MRC D'ANTOINE-LABELLE
OCTOBRE 2023



1- Canadian Pacific RDCs One Evening at Mount Laurier, Quebec, 1971
<https://www.flickr.com/photos/129679309@N05/34289323346/in/photostream/>

2- <https://patrimoineduquebec.com/GaresduQuebec/mont-laurier/>

3- <https://patrimoineduquebec.com/GaresduQuebec/mont-laurier/>

4- Canadian Pacific RDCs One Evening at Mount Laurier, Quebec, 1971
<https://www.flickr.com/photos/129679309@N05/34289323346/in/photostream/>

5- www.pc.gc.ca, Ethnotech Inc., 1990

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE

MÉTHODOLOGIE

CONTENU DE L'ÉTUDE

AUTEURS DE L'ÉTUDE

01 – SITUATION ACTUELLE DES LIEUX 10

1.1 IDENTIFICATION

1.2 PRÉSENTATION DU CONTEXTE (BÂTIMENT ET SITE)

02 – STATUT 19

2.1 STATUT EN VERTU DE LA LOI SUR LE PATRIMOINE CULTUREL

2.2 LOI SUR LA PROTECTION DES GARES FERROVIAIRES PATRIMONIALES

03 – SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION 22

3.1 HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT
LE CURÉ LABELLE ET LA COLONISATION
L'AGRICULTURE
L'INDUSTRIE FORESTIÈRE
PROMESSES D'UN CHEMIN DE FER

3.2 CONTEXTE PAYSAGER ET URBAIN

3.3 USAGES ET COMMUNAUTÉ
LES GARES ET LEURS FONCTIONS SOCIALES
LA PROTECTION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE
LA MOBILISATION CITOYENNE
LE PARC LINÉAIRE
LA GARE DE MONT-LAURIER

04 – ÉVOLUTION ARCHITECTURALE 52

4.1 ARCHITECTURE

4.2 LE BÂTIMENT

DESCRIPTION ET ÉTAT DE CONSERVATION ACTUEL
ENVIRONNEMENT ET SITE

4.3 MODIFICATIONS ET TRAVAUX CONNUS ET DOCUMENTÉS

4.4 COMPARABLES

05 – ÉTABLISSEMENT DES VALEURS PATRIMONIALES	76
5.1 VALEURS PATRIMONIALES	
5.2 SYNTHÈSE DES VALEURS PATRIMONIALES	
06 – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	87
CONCLUSION	
STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR	
PROPOSITIONS D’INTERVENTIONS	
07 –ANNEXES.....	93
LES GARES DU P’TIT TRAIN DU NORD	
BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DOCUMENTAIRES.....	107

CONTEXTE

En novembre 2021, la MRC d'Antoine-Labelle a demandé la réalisation d'un carnet de santé pour connaître l'état général de la gare afin de pouvoir définir la portée des travaux requis pour le bâtiment situé au 700, rue Vaudreuil dans la ville de Mont-Laurier.

L'étude a démontré que le bâtiment présentait des signes de détérioration avancés et des déficiences importantes qui devaient être traitées à court terme. Les points critiques incluaient l'ensemble des fondations qui présentaient des fissures et déformations majeures, la structure des planchers du rez-de-chaussée était affaiblie par des travaux antérieurs et de nombreux éléments du sous-sol dont les circuits électriques et la plomberie ainsi que plusieurs non-conformités pouvaient s'avérer dangereuses pour les occupants.

À la suite de cette étude, des analyses supplémentaires réalisées en ingénierie¹ ont été faites qui ont éventuellement menées, en août 2022, à la fermeture de la gare pour une durée indéterminée pour des raisons de sécurité liées à l'état de ses fondations.

La MRC d'Antoine-Labelle a donc entrepris une réflexion quant à l'avenir du bâtiment. Plusieurs scénarios sont explorés, impliquant des interventions plus ou moins importantes sur le site et le bâti existant.

Dans ce contexte, les autorités administratives et consultatives souhaitent disposer d'une étude patrimoniale. Celle-ci permettra d'évaluer l'intérêt du lieu et éventuellement de formuler des orientations en matière d'intervention pour les composantes caractéristiques du bâtiment et du site.

¹ Monitoring des mouvements par la firme WSP + rapport sur l'état des fondations.

MÉTHODOLOGIE

Nous utilisons le modèle décrit dans le guide *Intérêt patrimonial des immeubles et sites patrimoniaux*. Cette méthode d'évaluation a été publiée en mars 2023 par la Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale en collaboration avec la Direction des communications et des affaires publiques du ministère de la Culture et des Communications.

Notre recherche s'inscrit à l'intérieur des paramètres qui y sont spécifiés. Elle consiste à réunir et analyser les informations de base qui permettront aux autorités compétentes de poursuivre leur réflexion.

Cette compréhension du lieu se fait sans essayer de l'évaluer, mais en faisant ressortir ses valeurs sociales, historiques, emblématiques, urbaines, architecturales et paysagères ainsi que les caractéristiques qui les incarnent.

Les dossiers faisant partie des grands inventaires sur le patrimoine ferroviaire situés aux Archives nationales à Québec nous ont fournis des photos et de la documentation sur la gare de Mont-Laurier, mais également concernant les efforts de conservation de plusieurs organismes et des différents paliers de gouvernement.

La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides a été une source importante d'informations (historique et iconographique) pour la partie traitant de l'évolution du bâtiment, du développement de Mont-Laurier, de l'histoire du chemin de fer et de la vocation de l'immeuble.

CONTENU DE L'ÉTUDE

Le contenu de l'étude est structuré de la manière suivante.

En premier lieu, nous faisons une description de la situation actuelle du bâtiment en l'identifiant, en le localisant, en l'illustrant et en recensant ses statuts de reconnaissance patrimoniale.

Ensuite, nous proposons une synthèse de l'évolution du milieu d'insertion et du développement du secteur. Nous abordons les aspects touchant au terrain et ses aménagements ainsi que l'usage qu'en faisait les occupants et l'importance du bâtiment pour la communauté.

Suit l'évolution architecturale, les modifications significatives, puis des exemples de bâtiments similaires à des fins de comparaison.

Puis, nous établissons les valeurs patrimoniales et concluons par des recommandations afin que les différents acteurs concernés par le projet puissent établir une stratégie de mise en valeur des éléments caractéristique de la gare de Mont-Laurier.

Nous avons reproduit certaines photographies à la fin du rapport en annexe et une bibliographie achève l'étude.

AUTEURS DE L'ÉTUDE

C2V architecture inc. est une firme multidisciplinaire bénéficiant de nombreuses années d'expérience sur le terrain. Notre équipe possède une expertise reconnue dans le domaine de la réfection d'enveloppe et de la restauration d'immeubles historiques et patrimoniaux.

Dirigée par deux architectes seniors diplômés du programme de Maîtrise en architecture option Conservation de l'Environnement Bâti (CEB) de l'Université de Montréal, notre firme oriente sa pratique vers des projets de rénovation et restauration de bâtiments et aménagements existants, de restauration d'édifices patrimoniaux. L'équipe compte également sur les services et connaissances théoriques et pratiques des modes de construction traditionnels sur une historienne de l'art spécialisée en architecture également diplômée en Sciences de l'Aménagement option Conservation de l'Environnement Bâti de l'UdeM.

Notre firme a réalisé de nombreux projets sur des édifices patrimoniaux protégés (études de faisabilité, carnet de santé, recyclage, restauration, etc.) et l'équipe connaît les procédures des différentes instances responsables du patrimoine (PIIA, CCU, MCC, Parcs Canada etc.).

01-SITUATION ACTUELLE DES LIEUX

1.1 IDENTIFICATION

Nom actuel du lieu : La gare de Mont-Laurier

Adresse actuelle : 700, rue Vaudreuil

Cadastre rénové actuel : 3 048 136

Superficie actuelle du terrain : 2 100,00 m²

Date de construction: 1909, agrandie en 1927, modifiée en 1958 et rénovée en 1997.

Principales utilisations: Gare, entrepôt, café, restaurant, salle multifonctionnelle.

Propriétaires actuels² : Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est propriétaire depuis son acquisition du Canadien Pacifique en 1994.

À la suite d'une entente entre le gouvernement et la MRC d'Antoine-Labelle, cette dernière est devenue locataire jusqu'en 2054 (utilisation, gestion, frais d'utilisation, exploitation, aménagement et entretien de l'emprise de l'ancien chemin de fer, incluant les immeubles, équipements et ouvrages existants sur le terrain).

La MRC louait la gare à l'organisme la Maison Lyse Beauchamp jusqu'à sa fermeture en août 2022.

² Le bail est consenti pour une période de soixante (60) ans, débutant le 16 juin 1994 et se terminant le 15 juin 2054.

LA GARE DE MONT-LAURIER – JUILLET 2023



Vue de la gare du côté du stationnement.



Vue de la gare du côté de l'ancienne emprise ferroviaire.



Vue de la gare du côté de l'ancienne emprise ferroviaire, devenue la piste cyclable.



Vue de la gare et de son site du côté du stationnement, début/fin de la piste cyclable.

DESCRIPTION

La gare de Mont-Laurier est un bâtiment de plan rectangulaire de grandeur moyenne coiffé d'un large toit en croupe duquel émerge un second étage. Au départ, cet étage était flanqué de deux cheminées dont il n'en reste qu'une. Au centre, une grande lucarne était percée de deux fenêtres.

L'ancien bureau du chef de gare, localisé au-dessous de cette lucarne, formait un avant-corps en saillie. Un agrandissement, servant à l'époque d'entrepôt, est percé d'une grande porte et se prolonge latéralement au corps principal de la gare. Le bâtiment est revêtu de bardeaux pour les surfaces supérieures et de planches moulurées posées à l'horizontal pour les parties inférieures.

Les fondations sont de béton coulé et la structure des planchers est en bois.

À l'époque, les fenêtres sont en bois à guillottes à petits carreaux.

L'agrandissement modifie grandement l'architecture et la volumétrie de la gare. Le logement du chef de gare est agrandi : la grande lucarne est remplacée par deux lucarnes chacune percée de deux fenêtres. Une grande galerie à deux étages est ajoutée à l'arrière. Le bâtiment est prolongé latéralement par un entrepôt qui reprend les caractéristiques du bâtiment principal. De grandes consoles supportent la projection de toit. Les photos anciennes montrent un toit d'origine en bardeaux de cèdre, aujourd'hui recouvert de bardeaux d'asphalte.

À l'intérieur, le bâtiment est constitué originalement d'un logement pour le chef de gare, d'une salle d'attente au rez-de-chaussée, du bureau des billets, de la salle d'attente, de la salle des bagages et de la salle des marchandises. La gare possède également une caractéristique que possède quelques bâtiments similaires dans la région : le toit du côté des rails s'avance pour former un abri sur le quai d'embarquement afin que les voyageurs puissent s'y protéger.

Un lien important existait entre la gare et l'industrie du bois dans la configuration même du site puisque certaines branches de rails se rendaient directement dans les cours à bois pour faciliter le chargement. On retrouvait sur le site des hangars, un château d'eau ainsi que plusieurs autres bâtiments qui disparaissent graduellement à partir de la moitié des années 1950, mais dont le terrain entourant la gare portera les traces encore plusieurs années.



05598000/00700. Mont-Laurier
BAnQ-Québec. La photo n'est pas datée, mais elle a probablement été prise lors des inventaires réalisés au début des années 1970.



C.80.399.30A (35). Mont-Laurier
BAnQ-Québec. La photo n'est pas datée, mais elle a probablement été prise lors des inventaires réalisés au début des années 1970.

GARE DE MONT-LAURIER – JUILLET 2023



1.2 PRÉSENTATION DU CONTEXTE (BÂTIMENT ET SITE)



Photo aérienne de l'environnement de la gare de Mont-Laurier (encadré rouge).

En bleu, l'ancienne emprise ferroviaire devenue le Parc linéaire.

<https://www.google.com/maps/search/gare+de+mont-laurier/@46.5566456,-75.4897672,291m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

Consulté en mai 2023

GARE DE MONT-LAURIER – JUILLET 2023



Vue de la gare et de son site du côté de la piste cyclable (ancienne emprise ferroviaire), vers la fin du parcours où se trouve une usine.



Vue de la gare et de son site du côté du stationnement et de l'autre côté de la rue où se trouve un quartier résidentiel.

02-STATUT



Canadien Pacifique, Gare de Mont-Laurier vers 1915
Photographe : L. Gobeille (attribution), Source inconnue

<http://mgvallieres.com/trains/Images/CPMtLaurier1915.htm>

2.1 STATUT EN VERTU DE LA LOI SUR LE PATRIMOINE CULTUREL

RECONNAISSANCE

JURIDICTION : Fédérale

AUTORITÉ DE RECONNAISSANCE : Gouvernement du Canada

LOI HABILITANTE : Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales

TYPE DE RECONNAISSANCE : Gare ferroviaire patrimoniale

DATE DE RECONNAISSANCE : 1991/03/01 La gare de Mont-Laurier est désignée Gare ferroviaire patrimoniale en 1991 par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

En 1990, la *Loi sur la préservation des gares ferroviaires patrimoniales* entre en vigueur afin de répondre aux diverses préoccupations exprimées face à l'absence d'une protection efficace des gares ferroviaires patrimoniales. Elle vise à encourager leur protection pour le bénéfice des générations futures.

La *Loi sur la préservation des gares ferroviaires patrimoniales* vise à protéger le caractère patrimonial de ces édifices, sans empêcher les gares d'évoluer et de répondre aux besoins des communautés dans lesquelles elles sont implantées.

Il est toutefois important de noter que seules les gares ferroviaires patrimoniales désignées qui sont toujours propriété d'une compagnie ferroviaire de juridiction fédérale sont soumises à la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*, ce qui n'est plus le cas de la gare de Mont-Laurier depuis 1994³.

Au niveau local, la gare de Mont-Laurier fait partie des bâtiments les plus anciens de la municipalité et est reconnue par la population comme un bâtiment de haute importance bien qu'elle ne possède aucun statut officiel. Le bâtiment fait partie du paysage depuis plus de 100 ans et s'est vu accorder une note exceptionnelle par la firme Patri-Arch lors de l'inventaire de 2016.

Cet inventaire sommaire du patrimoine culturel de la MRC d'Antoine-Labelle a été réalisé à la demande de la MRC et couvre tout le territoire. Il comprend une hiérarchisation des biens inventoriés et inclut principalement des biens immobiliers, dont des maisons, des presbytères, des églises et des ponts.

³ En 1994, le gouvernement a acquis l'emprise ferroviaire. Le propriétaire de la gare de Mont-Laurier est donc le MTQ et la MRC en est locataire.

Commission des lieux et monuments historiques du Canada**Gares ferroviaires patrimoniales - Énoncé de la valeur patrimoniale**

« La gare de Mont-Laurier a été construite en 1909 dans le cadre d'une campagne du gouvernement de la province visant à encourager la colonisation de la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

La gare ferroviaire de Mont-Laurier a été désignée gare ferroviaire patrimoniale en raison principalement de son importance historique eu égard à la colonisation de la région des Laurentides ainsi que du rôle qu'elle a joué dans la vie de la collectivité.

Dernière d'une série de gares construites le long de ce qui devint connu sous le nom de réseau des Laurentides du CP Rail, la gare de Mont-Laurier était intégralement reliée au développement des industries vitales de la coupe du bois et du tourisme qui rendaient possible la colonisation de la région. La gare illustre également le rôle important qu'a joué le chemin de fer dans la genèse de la ville de Mont-Laurier.

Le caractère patrimonial de cette gare réside dans sa volumétrie générale qui retient les caractéristiques architecturales du plan standard n. 10 du CP Rail et qui démontre le statut de pôle régional qu'avait Mont-Laurier lors de la construction de cette gare. L'intérieur comprend les cloisons et revêtements rappelant le plan d'origine du bâtiment ainsi que le réaménagement fonctionnel de 1928.

Malgré les nombreuses modifications entreprises en 1928, la gare de Mont-Laurier présente encore aujourd'hui les caractéristiques essentielles de l'édifice d'origine. Encore aujourd'hui le site de la gare de Mont-Laurier est défini par la présence d'une industrie locale et par la voie ferrée qui se termine en plusieurs embranchements. Ces éléments sont représentatifs du statut de terminus de la ligne des Hautes-Laurentides. Il serait bon de conserver la relation entre la voie ferrée existante et la gare. »

29 mai 1991

03 –SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION



Gare du CP, Rapide-de-l'Orignal, QC, vers 1910, MP-0000.1000.8,
Musée McCord Stewart.

3.1 HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT

Population de Mont-Laurier : Près de 15 000 habitants.

Territoire : environ 588 kilomètres carrés terrestre.

La Ville de Mont-Laurier est constituée en 2003, après le regroupement des municipalités de Des Ruisseaux, Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles et de la Ville de Mont-Laurier, mais a de nouveau été modifiée le 1er janvier 2006, à la suite de la volonté des citoyens de Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles, lors du scrutin référendaire de juin 2004, de reconstituer leur ancienne municipalité.

Mont-Laurier est le centre administratif des Hautes-Laurentides ainsi qu'un point de convergence entre trois régions du Québec, soit la région de Montréal, l'Abitibi et l'Outaouais.

L'industrie forestière a toujours constitué la source première des revenus de la ville.

Histoire : Dès 1885, des colons s'établissent sur l'une des rives de la rivière du Lièvre et l'agglomération prend alors le nom de Rapide de l'Original (*Mos Powactikw* en langue atikamekw). Ce nom proviendrait d'une légende autochtone voulant qu'un original poursuivi par des chasseurs aurait d'un bond sauté la cascade.

À l'époque, le lieu-dit du Rapide de l'Original est une halte où il fallait s'arrêter et porter pour contourner les rapides⁴. Dès les années 1820, des bûcherons y érigent un abri pour y passer la nuit lors de leurs déplacements entre la Ferme Rouge et la Ferme Neuve.

Sur l'autre rive, un autre regroupement de colons prend le nom de Mont-Laurier en 1909. Un pont couvert unit les deux municipalités depuis 1897, mais ce ne sera qu'en 1915 que la fusion de ces deux villages constituera la ville actuelle de Mont-Laurier, un patronyme honorant le premier ministre du Canada de l'époque, Wilfrid Laurier.

En 1920, Mont-Laurier est alors au cœur d'un développement remarquable grâce, entre autres, à l'avènement du service ferroviaire en 1909, sa désignation comme district judiciaire en 1911, sa nomination comme ville épiscopale en 1913 – ce qui entraîne la construction d'une cathédrale en 1919 – puis comme siège d'un haut savoir avec la construction d'un premier séminaire en 1915.

Mont-Laurier acquiert le statut de ville en 1951. La municipalité des Cantons unis de Robertson et Pope prend un temps le nom de Bourassa dans les années 1960, puis celui de Laurier Bourassa, officialisé le 1er janvier 1965, avant de redevenir Robertson et Pope,

⁴ La région est alors déjà habitée par les peuples autochtones de la nation Atikamekw.

puis la municipalité de Des Ruisseaux en 1974. Sur l'autre rive, Campbell-est devient Brunet en mars 1953.

En 1971, la partie ouest du canton de Campbell-Brunet, du lac des Écorces jusqu'à la Lièvre, devient partie de Mont-Laurier.



<https://www.guevremontphoto.com/portfolios/ville-de-mont-laurier/>

LE CURÉ LABELLE ET LA COLONISATION

« Il s'agit d'ouvrir ce territoire à la colonisation d'y fonder des centaines de paroisses, d'y fixer un million d'habitants » lancera l'optimiste curé. Mais son rêve de peupler les cantons du nord n'a rien d'utopique car déjà, en 1859, le rapport Bouchette sur les terres de la Couronne parle des vallées de la Rouge et de la Lièvre comme un véritable paradis à conquérir⁵.



Révérend A. Labelle, Montréal, QC, 1864, Musée McCord Stewart

Né à Ste-Rose de Laval le 24 novembre 1833, il fait ses études classiques au Petit Séminaire de Sainte-Thérèse de 1844 à 1852 et poursuit ses études en théologie jusqu'en 1855, puis fait une année au Grand Séminaire de Montréal. Il est nommé curé de Saint-Jérôme en 1868, poste qu'il occupe jusqu'à sa mort en janvier 1891.

La grande passion de sa vie fut la colonisation du nord de Montréal, moyen par excellence d'ouvrir de nouveaux territoires à l'Évangile et aux canadiens-français et de contrer leur exode vers les filatures américaines. Il œuvrera toute sa vie à fonder de nombreuses paroisses dans les vallées du Nord.

Le curé Labelle pose, dès 1868, les bases de son projet de chemin de fer, car il estime que ce moyen de transport est un rouage nécessaire à la colonisation du Nord.

Fatigué des longues journées de trajet entre Montréal et Saint-Jérôme, le curé Labelle est obsédé par l'avenir de ce coin de pays qui s'ouvre sur tant de terres et de lacs.

Il prend soin, dès son retour à Montréal, de mettre sur pied un comité composé de notables influents, pour promouvoir auprès des pouvoirs publics, la construction d'un chemin de fer qui permettrait aux trains de se rendre à Saint-Jérôme et même plus loin, et qui ferait de sa cure une capitale régionale et, éventuellement, un évêché.

Le curé Labelle emploie tous les moyens à sa disposition pour réaliser son projet de colonisation. Il fonde la Société de colonisation du diocèse de Montréal en 1879. En 1884,

⁵ Luc Coursol, *Histoire de Mont-Laurier, Tome 1, 1885-1940*, p.28

il crée une loterie nationale de colonisation dont les profits sont destinés à venir en aide aux colons qui n'ont pas les moyens de s'établir par eux-mêmes. Au cours de sa vie, il fondera 29 cantons et plus de 31 paroisses, établissant dans les Laurentides des milliers de colons⁶.

L'œuvre du curé Labelle est une pièce maîtresse dans l'histoire du développement des Laurentides. Les dernières décennies du 19^e siècle sont marquées par un vaste mouvement de colonisation agricole vers de nouvelles régions du Québec dans le but de mettre fin à l'important exode de jeunes québécois sans travail vers les manufactures de la Nouvelle-Angleterre. Œuvre du clergé québécois, cette campagne de colonisation permet l'installation de plusieurs familles de colons-agriculteurs sur les rives de la rivière du Lièvre, dans la région du Rapide-de-l'Original.

Les premiers colons s'établissent sur ce territoire vers la fin des années 1860, mais c'est en 1882 que l'on fonde la première mission religieuse. Le développement se poursuit grâce à l'arrivée de la voie ferrée du Canadien Pacifique au début du 20^e siècle.

Entre 1873 et 1885, celui que l'on surnomme le *Roi du Nord* effectue 29 voyages dans le nord laurentien, appuyé notamment par Isidore Martin⁷, qui le guide dans les coins reculés de la région. Le curé y rencontre des colons déjà installés, partageant leur quotidien, baptisant des nouveau-nés et célébrant la messe en plein air. Afin d'assurer la pérennité de ces communautés, le curé Labelle cherche rapidement à faire développer le chemin de fer dans la région afin d'encourager le développement économique.

Nommé sous-ministre du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation du Québec en 1888, il disposera désormais d'une influence et de certains pouvoirs afin de mener à bien son grand projet de chemin de fer.

⁶ *Antoine Labelle, curé et sous-ministre*, Société d'histoire de la Rivière-du-Nord, www.shrn.org

⁷ « De simple guide, Isidore Martin devient rapidement le bras droit du curé Labelle. C'est à Isidore que le prêtre confie l'organisation des expéditions dans le Nord et c'est également lui qui voit aux affaires domestiques. Les besoins de son curé passaient bien souvent avant les siens. Ensemble, ils visitent les Cantons du Nord deux à trois fois par été. » *La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides*, Fonds Isidore Martin, P05. www.histoiresdecheznous.ca

L'AGRICULTURE



Luc Coursol, Histoire de Mont-Laurier, Tome 1, 1885-1940

C'est d'abord dans le sillage des compagnies d'exploitation forestière que l'agriculture commence à se développer dans les vallées de la rivière du Lièvre et Kiamika.

Les compagnies d'exploitation forestière établissent des camps de bûcherons de plus en plus au nord. Elles se voient alors contraintes d'établir des installations de ravitaillement, agissant aussi comme relais, pour loger et nourrir les nombreux travailleurs du bois. Construisant d'abord des dépôts à provisions, on commence à labourer la terre autour de ces installations pour y cultiver des céréales et ainsi minimiser les stocks de provisions transportés en produisant directement sur place. La notion de ferme d'exploitation forestière prend alors naissance.

Pour les colons, l'essentiel de la production sert surtout à survivre. Les maigres surplus parfois dégagés sont vendus aux fermes d'exploitation forestières, l'unique client potentiel. On constate rapidement que l'agriculture s'inscrit dans une structure économique complémentaire à l'industrie forestière.

Bien que l'économie forestière ait donné le coup d'envoi du développement de la région, la domination des compagnies forestières a quelque peu contraint l'établissement des colons. Les compagnies forestières possédaient d'importantes concessions forestières, ce qui a eu pour effet de restreindre le développement amorcé sur le territoire puisque celles-ci disposaient de tous les droits.

L'occupation permanente des Hautes-Laurentides, et donc de Mont-Laurier, ne commence qu'à la fin du 19^e siècle sous le mouvement initié par le curé Labelle qui

prêchait l'ouverture à la colonisation des territoires du nord. Il s'agissait, selon la croyance de l'époque, d'un véritable paradis agricole qui allait assurer la prospérité du peuple canadien-français.

La nomination du curé Labelle en mai 1888 au poste de sous-ministre de l'Agriculture et de la Colonisation dans le cabinet de Mercier, n'est pas étrangère à l'essor de la colonisation sur les rives de la Lièvre et dans les rangs qui s'ouvrent maintenant autour du village naissant. À chaque saison, plusieurs nouvelles familles de colons arrivent de partout, en réponse à l'appel du curé.

Après quelques années de culture, les colons déchantent. Dans certains coins des Hautes-Laurentides, la terre familiale suffisait à peine à son propriétaire pour nourrir et vêtir les siens. Le travail hivernal de l'agriculteur dans les chantiers forestiers permettait alors de boucler le budget.

En 1909, le chemin de fer arrive enfin à Mont-Laurier et il devient alors possible d'exporter plus facilement les produits agricoles vers les centres urbains. La venue du train va donner un second souffle à l'agriculture en lui permettant de se tourner vers l'industrie laitière et du bœuf de boucherie.

Même si elle ne deviendra jamais le principal moteur économique de la région, l'agriculture demeure bien concrète dans le paysage car elle a su s'adapter aux réalités du terrain.

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE⁸

LE BOIS ÉQUARRI

Au début du 19^e siècle, le marché britannique ouvre toutes grandes ses portes aux exportations de bois canadien en mettant en place des mesures protectionnistes qui vont encourager la croissance de l'industrie forestière canadienne. Pendant plusieurs décennies, des entreprises forestières videront les forêts de la vallée de l'Outaouais de ses pins blancs géants dont on constatera la disparition définitive à la fin du 19^e siècle. La ressource s'épuisant dans l'Outaouais, l'exploitation forestière monte vers la région des Hautes-Laurentides.

Baxter Bowman⁹ dirige la première équipe de bûcherons sur la Lièvre à l'automne 1824. Deux ans plus tard, le marchand général et maître de poste Lévi Bigelow, de Buckingham, initie une entreprise semblable. Ils se tailleront de véritables empires forestiers et la coupe se fera alternativement sur une rive et sur l'autre chaque année pendant le quart de siècle qui suit.

Depuis le début du 19^e siècle, le Royaume-Uni pratique le protectionnisme afin de permettre à sa colonie de se développer. Cette mesure favorise le développement du commerce du blé et du bois au Haut et au Bas-Canada de 1815 à 1846. Une vague de



Un groupe de forestiers devant un chantier

Luc Coursol, *Histoire de Mont-Laurier, Tome 1, 1885-1940*, p.18

⁸ LA LAURENTIE, Bulletin de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, Numéro 4, Mars 2009.

⁹ Baxter Bowman (avant 1814-1853) était un marchand de bois à Buckingham et possédait des chantiers sur la Lièvre et sur le haut de la rivière des Outaouais. En plus de ses scieries, dont la première est bâtie en 1824, il exploite un moulin à farine. Élu député de la circonscription d'Ottawa en 1834, il appui le Parti des bureaucrates. Son mandat prend fin avec la suspension de la Constitution, le 27 mars 1838.

nouvelles idées arrive au début des années 1840 au Royaume-Uni et le Parlement britannique adopte plusieurs réformes économiques. Le libéralisme économique et le libre-échange prendront place comme modèles économiques en remplaçant le protectionnisme.

En éliminant les mesures protectionnistes, le Canada-Uni se retrouve en concurrence directe avec les pays qui désirent faire du commerce avec le Royaume-Uni. Les grands pins canadiens ne peuvent ainsi plus concurrencer ceux d'Europe du Nord. Il s'ensuit une crise au pays dont les effets vont en s'amplifiant de 1843 à 1850.

Cette fermeture relative du bois canadien au marché britannique sera toutefois remplacée par la hausse de la demande américaine et le commerce du bois équarri reprendra quelques années plus tard et connaîtra son apogée sur la Lièvre au début des années 1860. Le commerce du bois équarri ira ensuite en déclinant jusqu'à la fin du 19^e siècle.

LE BOIS DE SCIAGE

La hausse de la demande américaine vient combler le vide laissé par la fermeture partielle du marché britannique au bois canadien. L'urbanisation croissante aux États-Unis permet l'ouverture d'un nouveau marché qui accepte volontiers plusieurs essences de bois d'œuvre (bouleau, érable, épinette) dont on utilise toutes les pièces.

L'industrie du bois de sciage des années 1850 à 1880 demeure au niveau primaire de l'abattage et du flottage du bois mou qu'on traite à l'extérieur de la région. Il faudra attendre la fin du 19^e siècle avant que la compagnie MacLaren¹⁰ ouvre des scieries et d'autres installations sur la Lièvre.

L'avènement du chemin de fer en 1909 jusqu'à Mont-Laurier va permettre désormais d'exporter le bois franc qui flotte difficilement. Son exploitation devient rentable si le bois est scié sur place et exporté. Les moulins à scie vont donc se multiplier et transformer l'économie régionale. Chaque village aura son moulin. Dans la seule région de Mont-Laurier on en dénombre plus d'une centaine dans un rayon de 40 milles¹¹. La période 1890-1920 verra l'industrie forestière devenir le secteur clé de l'économie des Hautes-Laurentides en créant des emplois qui contribuent au défrichement de nouveaux espaces et à la formation de villages.

¹⁰ La James MacLaren Company voit le jour dans l'Outaouais dans les années 1840. C'est à Buckingham, sur la Lièvre, que la compagnie prendra son expansion et bâtira sa réputation. Pour alimenter ses opérations forestières d'une façon rationnelle, la compagnie ouvre un entrepôt de marchandises à Mont-Laurier vers 1885, dès que les premiers colons venant de Nominigoue commencent à s'y établir. Peu après l'arrivée du train à Mont-Laurier en 1909, les MacLaren y établissent leurs bureaux.

¹¹ +/- 65 km.

L'ÈRE DE LA PITOUNE

L'industrie du bois de sciage commence à s'essouffler à l'approche de la Première Guerre mondiale. L'industrie du bois de pulpe s'implante alors graduellement et accélère son expansion dans la première décennie du 20^e siècle. Elle menace sérieusement la primauté de l'industrie du bois de sciage. D'autant que les forêts résistent mal à l'abattage de leurs plus beaux arbres. Les pins géants ont été dégarnis par les bûcherons et par les incendies que la présence humaine rend plus fréquents. Les sapins ont envahi les pinèdes et les arbres sont généralement plus petits. Mais ce qui est considéré comme une forêt pauvre pour le sciage va faire le bonheur de l'industrie du papier.

Commence alors l'ère de la pitoune. Elle offre le double avantage de flotter et d'être réduite en copeaux transportables par le train ou par camion. La crise économique de 1929 touche durement l'industrie forestière. La reprise économique et l'arrivée de la route « nationale » (la 117) à Mont-Laurier, en 1940, provoque un nouvel essor de la foresterie et de l'exportation de ses produits vers les marchés extérieurs.



Draveurs à l'œuvre sur la Lièvre

Luc Coursol, *Histoire de Mont-Laurier, Tome 1, 1885-1940*, p. 176-177



Embâcle au pont-digue de Mont-Laurier, 1927

Des dizaines de milliers de billots descendent la Lièvre en direction du moulin de la MacLaren à Masson.

Jean-Pierre Bourbeau, *Les Laurentides, La belle randonnée*, Les Éditions GID, p.77



La Lièvre au printemps

Chaque printemps, jusqu'au début des années 1980, des milliers de billots remplissent la rivière, attendant la débâcle pour descendre vers les moulins à papier du sud.

Jean-Pierre Bourbeau, *Les Laurentides, La belle randonnée*, Les Éditions GID, p.83

PROMESSES D'UN CHEMIN DE FER

L'Original est l'étape du chemin de fer qui devra suivre le Nomingue et il n'y a aucun doute, d'ailleurs le ministre Lomer Gouin l'a promis, qu'une fois le premier but atteint, c'est vers ce point que tendra ses efforts et alors la pénétration dans le Nord sera complète et tout ce beau pays pourra atteindre le développement auquel il a droit de prétendre¹².

L'année 1836 marque un moment charnière dans l'histoire du Canada avec l'inauguration du premier chemin de fer public, sur la rive-sud près de Montréal, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et La Prairie. À partir de ce point, on assiste à une accélération de la croissance du pays sur plusieurs plans. Des villages se créent autour des gares et des usines et manufactures naissent dans les grandes villes.



Train, Lac Mercier (Tremblant)

Société d'Histoire La Repousse,
<http://www.sopabic-patrimoine.org/historique-du-ptit-train-du-nord/>

Deux compagnies de chemin de fer seront actives dans la construction de voies principales dans les années 1870 dans la province : le Chemin de fer de la Rive-Nord entre Québec et Montréal via Trois-Rivières et le Chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal, qui tente de relier Montréal à la fois à Hull (Gatineau) par la rive Nord de l'Outaouais et à Saint-Jérôme. Les deux compagnies font toutefois face aux mêmes difficultés : le manque de financement et les problèmes de gestion.

Le Gouvernement provincial récupérera ces deux entités en 1875 pour ne former qu'une seule compagnie dont il garde le contrôle : le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (QMOO).

Des explorations pour le prolongement de la ligne vers le nord se font dès 1877, mais le contexte politique difficile rend la concrétisation complexe et les difficultés financières obligent finalement le gouvernement du Québec à vendre sa ligne entre Montréal et Hull et celle de Saint-Jérôme au Canadien Pacifique en 1882. Par cette acquisition, le Canadien Pacifique, nouvellement formé¹³, obtient en même temps des liens fonctionnels entre Montréal et Québec, Montréal et Ottawa via la rive Nord de l'Outaouais et Montréal et Saint-Jérôme : trois lignes terminées par le QMOO en 1875-76.

¹² La Presse 03-08-1901 dans Luc Coursol, *Histoire de Mont-Laurier, Tome 1, 1885-1940*, p.122

¹³ La Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) est formée par acte du Parlement du Canada en 1881, dans le but de construire un chemin de fer entre Montréal et Vancouver, une des conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique à la Confédération canadienne.

Lorsque le Gouvernement du Québec vend les actifs du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, le QMOO conserve ses droits de poursuivre le chemin de fer jusqu'à Sainte-Agathe. En 1883, une loi du Gouvernement du Canada amende sa charte afin d'étendre ce droit vers le Nord, en passant par la rivière Rouge jusqu'à la rivière Gatineau, près de Maniwaki. Le nom de la compagnie est alors raccourci pour devenir simplement le Chemin de fer Montréal et Occidental. Le but n'était pas, à cette étape, de construire la voie au nom du Canadien Pacifique, car la loi prévoit que le M. & O. pourra faire l'acquisition de « toute ligne ou partie de ligne de chemin de fer entre la ville de Saint-Jérôme et la cité de Montréal » afin de relier Montréal au Nord¹⁴.

Ce n'est que 10 ans plus tard, en 1887, sous le gouvernement de Mercier que le Canadien Pacifique complète le tronçon entre Saint-Jérôme et Labelle. Le premier train de Sainte-Agathe-des-Monts entre en gare en 1892, puis l'année suivante, le train rejoint Saint-Jovite et Labelle. Le Canadien Pacifique poursuit vers le nord et relie L'Annonciation en 1903 et finalement Mont-Laurier en 1909.

L'arrivée du chemin de fer à Mont-Laurier contribue grandement à l'essor de la petite municipalité. Les marchands expédient le bois par le chemin de fer jusqu'à Montréal. Les grandes compagnies voient un avantage certain à s'implanter près de la gare, ce que fera la MacLaren, propriétaire d'une centaine de moulins dans la région.

Plus de 100 wagons font la navette entre Montréal et Mont-Laurier chaque semaine dès ses débuts, ravitaillant les habitants, acheminant le courrier et transportant du bois.

Les retombées de l'arrivée du chemin de fer sur le développement de la région des Laurentides sont considérables. Il donne un nouveau souffle à la colonisation des Hautes-Laurentides et permet la rentabilisation de l'énergie hydraulique qu'on y exploite, favorisant l'expansion de l'industrie du bois et donnant un sérieux coup de main au tourisme. Les familles aisées achètent des terrains autour des lacs du nord pour y construire des villas et avec la popularité grandissante du ski, des centaines de touristes envahissent la région par les trains des neiges.

Plus au nord, les pêcheurs et les chasseurs de la Nouvelle-Angleterre viennent en hydravion jusqu'à des clubs privés y pratiquer ces sports. Dans les années 1930, la construction de grands hôtels provoque la naissance d'une industrie touristique plus huppée.

Une multitude de pensions et d'hôtels accueillent ces nouveaux touristes été comme hiver.

¹⁴ James H. Marsh, *Histoire du chemin de fer au Canada*, mars 2009, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/histoire-du-chemin-de-fer>



<https://www.jdc.quebec/2018/02/14/nostalgie-dun-transport-apprecie/>

LA FIN DU SERVICE

La gare se trouve sur la subdivision Sainte-Agathe du Canadien Pacifique, qui débute au nord de Montréal (point milliaire 0,00) et va vers le nord jusqu'à Mont-Laurier (point milliaire 138,20) où elle se termine.

Jusqu'en 1945, le train de passagers demeure très populaire. En plus des trains de passagers, de nombreux convois font la navette chaque semaine entre Montréal et Mont-Laurier, transportant diverses marchandises : bois de chauffage, bois de construction, charbon, chevaux, vaches, bœufs, veaux, etc. Avec l'ouverture à l'année de la route nationale vers l'Abitibi (route 117) et l'augmentation du transport par camions, les dirigeants du Canadien Pacifique entrevoient assez tôt le temps où ils mettront fin à leurs activités sur le tronçon des Laurentides.

1980 : Annonce de l'abandon prochain du service de passagers par le Canadien Pacifique. Après une étude, l'Office des transports du Canada estime que l'embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a pas de motif raisonnable de croire qu'il puisse le redevenir dans un avenir prévisible et conclut que l'exploitation de la subdivision Sainte-Agathe doit être abandonnée¹⁵.

1981 : Dernier train de passagers.

1986 : Abandon du service de marchandises et abandon total de la gare de Mont-Laurier.



Canadian Pacific RDCs One Evening at Mount Laurier, Quebec, 1971

<https://www.flickr.com/photos/129679309@N05/34289323346/in/photostream/>

¹⁵ Il est possible de consulter la décision de l'Office des transports du Canada concernant la demande présentée par Canadien Pacifique Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Sainte-Agathe entre Sainte-Agathe et Mont-Laurier. Décision n° 335-R-1989, Office des transports du Canada : <https://otc-cta.gc.ca/fra/decision/335-r-1989>. Les opposants au projet y sont mentionnés ainsi que leurs arguments.

3.2 CONTEXTE PAYSAGER ET URBAIN

Terminus de la ligne de chemin de fer reliant le nord à Montréal, la gare de Mont-Laurier est construite près de la rivière du Lièvre, dans le secteur nord-est de la ville. Ses liens avec l'industrie locale et le bois de sciage se confirment rapidement. La voie ferrée aura des branches directement à l'intérieur des cours à bois pour faciliter le chargement des marchandises.

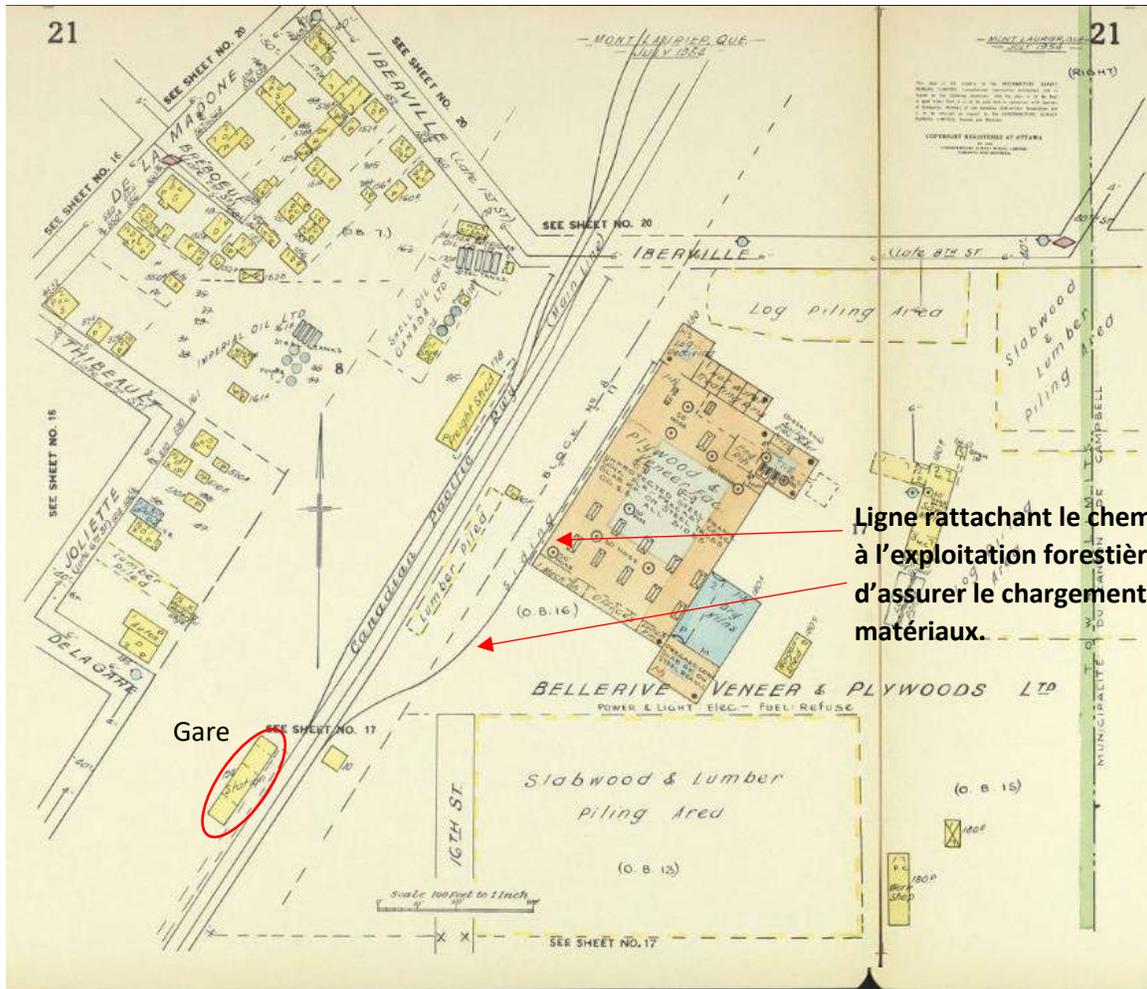
Vers 1930, en plus de la gare, le site comprend un abri pour locomotive, un hangar à marchandises (Fret Shed) et un château d'eau. Ces structures persistent jusqu'en 1954, sauf pour le château d'eau remplacé par un réservoir au mazout lors de l'abandon des locomotives à vapeur. Seule la gare demeure après cette date.

Le paysage de la gare comprend à l'époque une importante cour de triage et une dizaine de voies d'évitement reliant différentes compagnies à la voie principale sillonnent la propriété du Canadien Pacifique. Le site comporte également un embranchement en forme de Y pour permettre aux locomotives à vapeur d'y faire demi-tour.

Les gares étaient alors le centre du réseau ferroviaire. Le but principal de la voie ferrée, était le transport des marchandises, d'où la présence d'entrepôts et de vastes espaces vacants aux abords des gares, un environnement qui s'apparentait à une zone industrielle.

Lors de l'inventaire réalisé par Ethnotech en 1990-91¹⁶, on peut observer certains de ces éléments anciens aujourd'hui disparus dont des hangars ainsi que des vestiges de fondations d'infrastructures sur le site. De plus, sur les photos prises lors de ce grand inventaire, on peut voir les rails menant à la gare, qui ont été retirées depuis pour faire place au parc linéaire.

¹⁶ Yves Laframboise, ETHNOTECH inc., *Rapport sur les gares ferroviaires, Gare du Canadien Pacifique, Mont-Laurier, Québec, 1991*, pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.



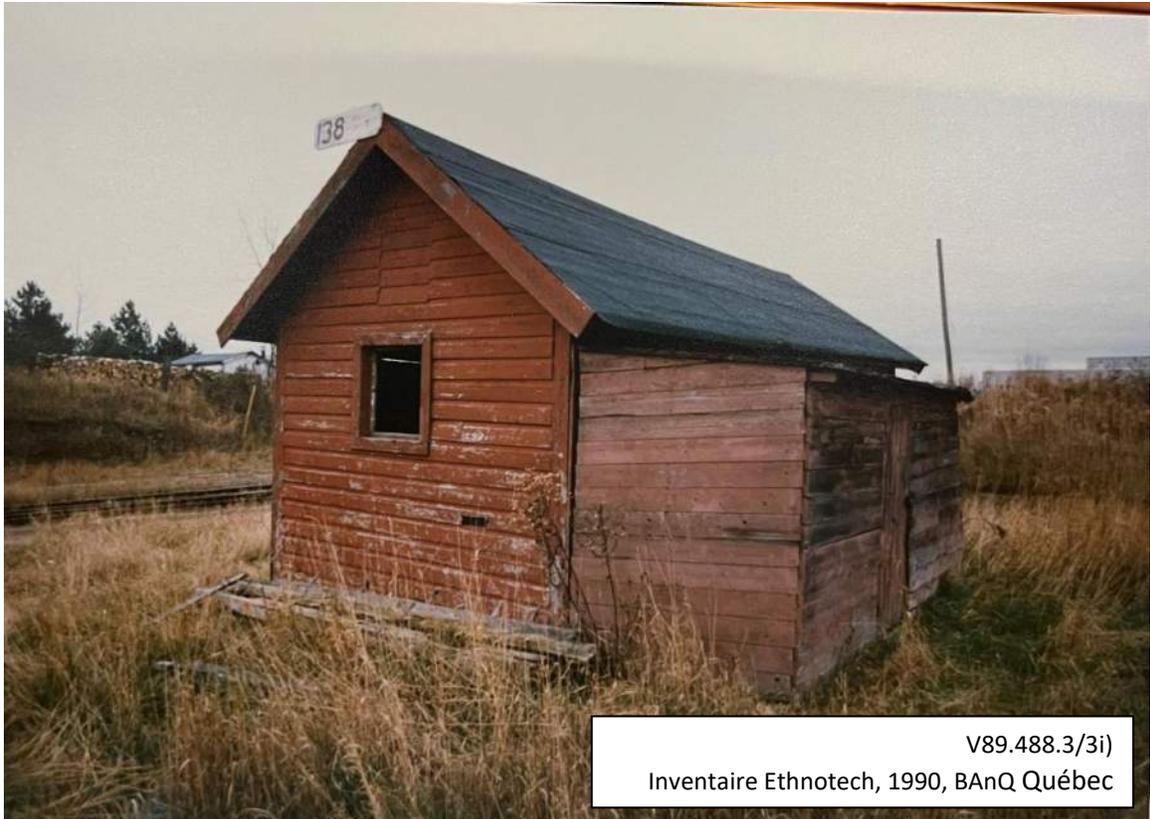
Ligne rattachant le chemin de fer à l'exploitation forestière afin d'assurer le chargement des matériaux.

Plan assurance-Incendies, Juillet 1954

Insurance plan of the town of Mont Laurier, Que., Underwriters' Survey Bureau, Toronto

<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244162>

Le plan d'assurance-incendie représente bien les alentours et l'environnement de la gare au milieu des années 1950. On retrouve plusieurs industries à proximité dont la Bellerive Veneer & Plywoods qui possédait une ligne directe rattachant le chemin de fer à son exploitation afin de faciliter le chargement des marchandises. On voit également les compagnies Shell Oil of Canada LTD et Imperial Oil LTD qui sont installées à proximité du chemin de fer.



V89.488.3/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



V89.488.17/35)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



C89.472.35/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec

V89.488.1/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



V89.488.9/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



V89.488.8/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



V89.488.13/3i)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ Québec



Environnement de la gare vers 1990
C90.112.22 (35) BAnQ Québec

3.3 USAGES ET COMMUNAUTÉ

LES GARES ET LEURS FONCTIONS SOCIALES

Non seulement les chemins de fer permettent-ils la colonisation du territoire, mais les gares jouent également un important rôle sur le plan social. Il s'agit d'un lieu de transactions, de rencontres et de rendez-vous.

Les activités générées par la gare et l'arrivée des trains étaient autrefois pour les citoyens un point d'attraction et l'occasion de rencontres. La gare était un lieu de rendez-vous pour les curieux qui venaient y observer le débarquement des bagages, l'opération du remplissage de la locomotive au château d'eau ou l'arrivée de visiteurs en provenance de la ville.

Les multiples fonctions de la gare ont été le prélude des communications rapides. La gare était le point de chute du courrier expédié et reçu. Avant l'arrivée du téléphone, chaque gare était pourvue d'un service de télégraphie. Une gare importante pouvait recevoir et émettre jusqu'à une centaine de messages par jour, une gare de village, environ vingt-cinq.

La régularité du service ferroviaire obligeait également les gares à tenir leur horloge à l'heure juste puisque les citoyens y faisaient référence. Ce phénomène était à ce point important que les télégraphistes de toutes les gares du Canada, recevaient chaque jour un signal qui leur permettait de vérifier l'exactitude de l'heure afin de la transmettre à la population.

Le développement du train au 19^e siècle a révolutionné les transports au Canada et a joué un rôle majeur dans l'édification du pays. Les chemins de fer ont contribué à l'industrialisation, à l'ouverture de nouveaux marchés et au rapprochement des régions, tout en créant une demande grandissante de ressources et de technologie. La construction de chemins de fer transcontinentaux, comme le Canadien Pacifique, a permis l'établissement de colonies dans l'Ouest et a joué un rôle important dans l'expansion de la Confédération.

Si les chemins de fer ont donné naissance à de nombreuses agglomérations ils ont aussi forgé de nouveaux paysages parsemés d'éléments qui rappellent toujours cette époque de développement : voies ferrées, gares, châteaux d'eau, sémaphore, entrepôts, bâtiments administratifs, ponts, etc.

LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Le patrimoine ferroviaire constitue un témoin important de l'histoire de l'urbanisation et de l'industrialisation du Québec et comprend des éléments tangibles et intangibles, issus de la mise en place et de l'exploitation des différents réseaux depuis 1836 jusqu'en 1950.

Ces éléments peuvent varier largement en nature (gares, entrepôts, ateliers, matériel roulant, témoignages, archives, etc.) et en intérêt¹⁷.

À la suite de la disparition rapide du patrimoine ferroviaire et notamment des gares, le ministère des Affaires culturelles du Québec (aujourd'hui le ministère de la Culture et des Communications) dépose en mai 1989, une proposition préliminaire concernant un projet d'entente avec le musée ferroviaire canadien de Saint-Constant¹⁸. Ce projet vise à documenter sur les plans architectural, historique, fonctionnel et environnemental des installations reliées au réseau ferroviaire en périphérie de Montréal et d'évaluer leur intérêt patrimonial.

On y mentionne que le patrimoine ferroviaire devrait être traité de façon prioritaire et que le contexte social offrait un moment opportun pour sa sauvegarde puisque la population y était grandement favorable et que l'on s'intéressait massivement au patrimoine industriel.

De plus, depuis le début des années 1970, le ministère des Affaires culturelles, confronté au problème de la disparition du patrimoine ferroviaire, recevait de nombreuses demandes de classement et d'aide financière venant de divers organismes de sauvegarde et de municipalités.

Le projet du ministère des Affaires culturelles du Québec proposait de mettre en place un plan d'action visant l'amélioration des connaissances sur les gares et leurs infrastructures afin de pouvoir assurer la conservation des éléments les plus représentatifs, de contribuer à leur recyclage et de diffuser les connaissances acquises afin d'inciter les intervenants locaux à mettre en valeur leur patrimoine ferroviaire.

Toutefois, malgré l'intérêt et les expertises, les demandes de classement de l'époque reçoivent toutes des réponses négatives. Selon les sources consultées, l'une des raisons importantes à la base de ces refus est entre autres que les compagnies de chemins de fer

¹⁷ Mai 1989, ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine, direction de Montréal, Archives BAnQ Québec.

¹⁸ Aujourd'hui nommé *Exporail-Le musée ferroviaire canadien*. Né de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF), Exporail a poursuivi l'héritage de ses bénévoles passionnés qui ont permis la sauvegarde et la mise en valeur de ce riche patrimoine ferroviaire. En 1978, Exporail s'est vu accorder par le gouvernement du Canada, le titre unique au Canada, de Musée spécialisé sur les chemins de fer. exporail.org

étant sous juridiction fédérale, elles sont soustraites à l'application des lois provinciales. En effet, les gares et autres installations qui appartiennent encore à des compagnies ferroviaires sont assujetties aux lois fédérales, notamment la loi sur les chemins de fer, des lois qui ont préséance sur les lois provinciales¹⁹.

Ce contexte particulier, qui est un frein au classement²⁰ des bâtiments au niveau provincial devait être modifié par l'adoption du projet de loi C-205²¹ (Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales). Cette loi, qui sera adoptée en août 1988 mais n'entrera en vigueur que quelques années plus tard, ne protège toutefois que les gares appartenant toujours à une compagnie ferroviaire (pas les gares cédées, ni toutes les autres infrastructures)²².

L'inventaire des gares et du patrimoine ferroviaire est donc réalisé en 1989 par le ministère des Affaires culturelles afin de répondre à ses propres besoins spécifiques de connaissances liés à l'augmentation des demandes de classement ainsi qu'à la disparition rapide des installations ferroviaires.

Un premier bilan est dressé concernant le nombre, le type et la localisation des structures anciennes. Environ 200 d'entre elles sont disséminées un peu partout le long du réseau, incluant des gares, des bâtiments, des structures et des équipements. Chaque site ferroviaire fait l'objet d'un dossier dans lequel on retrouve des données sur l'historique du site, la ou les compagnies propriétaires, les structures existantes ou ayant existé, la typologie des bâtiments, des photographies, des références, etc.

¹⁹ Il existe une importante correspondance aux archives de la BANQ à Québec concernant cette question. Plusieurs documents consultés datant du début des années 1980 démontrent que les interventions du ministère des Affaires culturelles du Québec dans les dossiers de protection des gares toujours propriétés de compagnies ferroviaires sont contestées par le contentieux de ces compagnies. « Il ressort principalement de ces décisions que la législation provinciale est inapplicable chaque fois qu'elle a un effet direct sur la structure comme telle de l'ouvrage fédéral. (...) À notre avis, l'application de ces dispositions à une gare de chemins de fer équivaldrait, ni plus ni moins, à régir directement un des aspects de l'entreprise de chemins de fer exploitée par le Canadien Pacifique dont la compétence relève exclusivement du fédéral. » Ce n'est qu'une fois la gare cédée par la compagnie ferroviaire que les lois provinciales comme la LBC peuvent prendre le relais. *Gares ferroviaires-Demande/Interv. Vol. 2- 1980-1981. BANQ Québec.*

²⁰ Exception de la Gare à Témiscaming reconnue en 1979 alors qu'elle appartenait toujours au CP.

²¹ Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. Enregistrement 1991-01-31.

²² Depuis 1990, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a évalué près de 300 gares parmi lesquelles plus de la moitié ont été désignées gares ferroviaires patrimoniales. Pour qu'une gare soit évaluée, elle doit appartenir à une compagnie ferroviaire assujettie à la partie III de la Loi sur les transports au Canada et avoir plus de quarante ans. La Commission se sert de critères d'évaluation relatifs à l'importance historique et architecturale des édifices, au caractère des lieux environnants et à l'intérêt que les gens de l'endroit portent à la gare. Au moment des désignations, de très nombreuses gares sont abandonnées par leur propriétaire depuis plusieurs années et dans un état de délabrement avancé. parcs.canada.ca

Le bilan est sombre : le taux de disparition du patrimoine ferroviaire est très élevé et même alarmant quand il est question des structures. La grande majorité des éléments toujours existants est en mauvais ou en très mauvais état, ce qui menace d'autant plus leur survie. Au début des années 1990, il reste encore environ 140 sites ferroviaires au Québec abritant près de 250 structures.

Dans les régions des Laurentides, de Lanaudière et en Montérégie, on estime que près de 70% des gares ont disparu et qu'à la grandeur de la province, il reste très peu de sites ferroviaires qui représentent un certain degré d'authenticité et qui dégagent une homogénéité élevée sur le plan fonctionnel²³.

La deuxième partie de l'étude thématique est réalisée en 1990 par Ethnotech inc. Elle visait à dresser un état de la situation et plus précisément à augmenter les connaissances sur le phénomène en y présentant un bilan qualitatif et quantitatif du patrimoine ferroviaire, en identifiant les éléments les plus intéressants, en produisant des outils de référence et des instruments d'intervention et en formulant des recommandations.

Avec l'intérêt croissant de la population pour son patrimoine, les compagnies ferroviaires sont de plus en plus disposées à céder leurs gares désaffectées aux municipalités directement. Les groupes de sauvegarde et les municipalités participeront activement à la documentation du patrimoine ferroviaire et pallieront le manque de connaissance sur les infrastructures de leur milieu²⁴. Le ministère de la Culture et des Communications a également répondu favorablement aux nombreuses demandes d'aide technique ou financière à des fins de mise en valeur (recyclage, restauration, transformation, etc.).

Pourtant à ce jour, très peu de gare sont protégées au niveau provincial (classé comme immeuble patrimonial), mis à part les gares de Rivière-Blanche à Mont-Joli (Reconnaissance 1989 et classement 2012), de Témiscaming (Reconnaissance 1979 et classement 2012) et de la gare Windsor à Montréal (classement 2009). Malgré les nombreuses demandes reçues, les études et inventaires réalisés, le ministère de la Culture et des Communications n'a protégé que ces trois gares depuis les grands inventaires de la fin des années 1980.

²³ *Proposition préliminaire concernant un projet d'entente avec le musée ferroviaire canadien de Saint-Constant*, Mai 1989, ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine, direction de Montréal, pp. 4-5, BAnQ Québec

²⁴ Les informations sur les gares dont les grands inventaires sont difficilement accessibles (toujours dans les cartons de la BAnQ à Québec ou en consultation sur demande.) Nous avons également remarqué que plusieurs documents comportent certaines erreurs dans les listes et les inventaires (mauvaise attribution, erreur de date, mention de démolition erronée, mauvaises adresses, etc.). Plusieurs informations circulent sur des sites Internet consacrés à l'histoire, mais là aussi, les sources des images ou des documents ne sont pas toujours disponibles ou vérifiables. Malgré l'intention des gouvernements de faire connaître le patrimoine ferroviaire par des recherches, des études et des inventaires, un travail de diffusion reste toujours à faire.

Aujourd’hui, environ 65 gares sont listées au Répertoire du patrimoine culturel du Québec²⁵ dont 13 dans les Laurentides. De ces 13, cinq sont citées (Saint-Faustin en 1986, Sainte-Agathe-des-Monts en 1993 - elle a toutefois été incendiée et reconstruite en 2008, Saint-Jérôme en 2005, Lachute en 2007 et Calumet à Grenville-sur-la-Rouge en 2011).

²⁵ www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca, site consulté en septembre 2023.

LA MOBILISATION CITOYENNE DANS LES LAURENTIDES

Dès la fin des années 1970, le gouvernement du Québec montre un intérêt à acquérir éventuellement l'emprise ferroviaire entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier afin qu'elle soit utilisée à des fins publiques.

Entre 1977 et 1980, Via Rail remet en service un petit convoi de trois wagons qui partait de Montréal le samedi matin et se dirigeait jusqu'à Labelle, avec un retour le dimanche soir. C'est toutefois le 13 novembre 1981 que le train effectuera son dernier trajet en direction de Mont-Laurier. Le transport de marchandises, quant à lui, disparaît définitivement vers la fin de la décennie 1980 et la gare de Mont-Laurier est alors abandonnée par le CP. Le bâtiment placardé demeure inoccupé durant de nombreuses années, comme la majorité des gares sur le parcours du P'tit Train du Nord²⁶.

Entre 1981 et 1986, on assiste à la démolition et au déménagement de certaines gares des Laurentides (Piedmont, Sainte-Marguerite, Nomingue, Morrison, Val-David, etc.)²⁷.

Ailleurs au pays, la situation est similaire et a également l'effet de susciter l'implication de divers intervenants. En 1982, la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine (FCPP) engage une lutte pour la protection des gares, motivée par la démolition illégale de la gare de West Toronto par le CP. C'est à cet organisme que l'on doit le projet de loi C-205 pour la protection des gares ferroviaires.

En 1989, le gouvernement fédéral autorise la réduction puis l'abandon du service sur plusieurs lignes. Couplé à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile, le démantèlement rapide du réseau ferroviaire a comme conséquences l'abandon des gares, de plusieurs voies, cours de triage et la démolition de bureaux, d'entrepôts, de ponts tournants, etc. à travers le Canada.

Partout, des citoyens se regroupent et le mouvement donne lieu à la formation d'associations sans but lucratif. Dans les Laurentides, des projets locaux de sauvegarde des gares sur le parcours du P'tit Train du Nord prennent vie. Ce mouvement donne naissance à la Corporation des gares des Laurentides qui regroupe plusieurs comités locaux dont fait partie Mont-Laurier. Un projet de réseau muséal des gares et de réutilisation de l'emprise est ensuite présenté par cet organisme.

²⁶ *Le train du nord* est le nom donné par le curé Labelle pour désigner le chemin de fer entre Montréal et Mont-Laurier. Le toponyme « P'tit train du Nord », prendra naissance vers 1925 et est intimement lié à la venue des « trains des neiges », ces convois remplis de skieurs, qui partent de Montréal le vendredi soir et se dirigent vers Shawbridge, Sainte-Adèle et plus tard Mont-Tremblant. C'est sous ce vocable que la majorité de la population désigne l'ancienne emprise ferroviaire.

²⁷ Les nombreuses archives consultées ne s'entendent pas toutes sur les dates auxquelles certaines gares ont été démolies ou déménagées, mais ce serait vraisemblablement entre la fin du service vers 1981 et le milieu des années 1990.

La région des Laurentides fait figure de précurseur dans le domaine de la protection de son patrimoine ferroviaire. En effet, un important travail a été réalisé rapidement par la Corporation des gares des Laurentides, formée à la suite de la démolition de plusieurs gares de la région. À la fin des années 1980, cet organisme a coordonné de nombreuses activités de sauvetage et de recyclage des gares des Laurentides. Elle a travaillé en collaboration avec les différentes instances gouvernementales afin d’amorcer des négociations avec le CP pour l’acquisition de plusieurs gares par les municipalités. Les communautés se sont mobilisées, des inventaires et des études ont également été réalisés.

L’ancienne emprise ferroviaire reliant Saint-Jérôme à Mont-Laurier comptait au départ 24²⁸ gares. De ces bâtiments, 14 existent toujours dont trois se trouvent sur le territoire de la MRC d’Antoine-Labelle, soit la gare de L’Annonciation, Nomingue et la gare de Mont-Laurier.

La grande majorité des gares sur le parcours du P’tit Train du Nord est aujourd’hui inventorié, plusieurs sont amplement documentées et les municipalités dans lesquelles elles se trouvent les ont cités afin de les protéger.

LE PARC LINÉAIRE

Construit entre 1891 et 1909 (moment de son arrivée à Mont-Laurier), le chemin de fer est un élément majeur du développement des Laurentides. Ce chemin de fer a transporté marchandises et passagers de Saint-Jérôme à Mont-Laurier pendant une grande partie du 20^e siècle.

En 1988, le Conseil régional des loisirs des Laurentides assume le projet de transformation de l’emprise ferroviaire du CP en parc linéaire et en 1994, le gouvernement du Québec achète l’emprise ferroviaire et loue des tronçons aux différentes MRC sur le parcours.

En 1996, 15 ans après l’abandon du service, le parc linéaire le P’tit Train du Nord est inauguré et devient un tracé incontournable dans les Laurentides.

Cette piste multifonctionnelle est ouverte à l’année pour le vélo, la marche, le jogging, le ski de fond, ou la motoneige, selon les sections. Représentant l’une des plus longues pistes cyclables non partagée avec les voitures au Canada, la piste accueille plus d’un million de passage annuellement.

²⁸ Saint-Jérôme, Lesage, Shawbridge (Prévost), Piedmont, Sainte-Adèle (Mont-Rolland), Sainte-Marguerite, Val-Morin, Val-David (Belisle's Mills), Préfontaine, Sainte-Agathe, Ivry, Nantel, Saint-Faustin (Lac Carré), Morrison, Saint-Jovite, Mont-Tremblant (Lac Mercier), Labelle, L'Annonciation, Lacoste, Bellerive, Nomingue, Lac Sagouay, Barrette, Mont-Laurier. Patrimoine-Laurentides mgvallieres.com

Infrastructure importante dans les Laurentides et connu internationalement, le parc linéaire le P'tit Train du Nord bénéficie d'un sentiment d'appartenance très fort de la population laurentienne.

La présence de nombreux touristes permet des retombées économiques importantes pour toute la région, de Saint-Jérôme à Mont-Laurier. La présence au cœur des villages et municipalités du parc linéaire constitue un mode de transport actif qui permet aux locaux une belle qualité de vie et une proximité avec la nature. Certaines MRC investissent des sommes importantes pour en assurer la mise en valeur et effectuer la mise aux normes des divers points de services²⁹.

L'ancienne emprise ferroviaire devenue le parc linéaire est souvent présentée comme la colonne vertébrale des Laurentides et fait partie des éléments identitaires de Saint-Jérôme à Mont-Laurier. Son parcours a marqué la population et continue de représenter un pan important de l'histoire pour les nouvelles générations.

Ce chemin de fer fait partie de l'imaginaire collectif des québécois et de la vie des gens des Laurentides depuis longtemps. Musées, expositions, chansons, séries télévisées, circuits touristiques, capsules historiques et panneaux d'interprétation, la grande histoire du P'tit Train du Nord est racontée de plusieurs façons. Les Sociétés d'histoire, de généalogie et de patrimoine dans les municipalités longtemps desservies par le train témoignent toujours de son importance.

Transformées tantôt en restaurants ou en café, tantôt en halte touristique, les anciennes gares servent toujours de lieu de rassemblement pour la population et animent le cœur des villages en offrant un point de repère aux communautés, qu'elles soient restaurées, déménagées ou transformées.

LA GARE DE MONT-LAURIER

Gérée par la MRC d'Antoine-Labelle depuis plusieurs années, l'utilisation du bâtiment est confiée à la Maison Lyse Beauchamp³⁰ qui y tient le Café de la gare.

Dans le cadre de son projet d'aménagement d'un pôle touristique et communautaire, la MRC d'Antoine-Labelle avait la volonté de développer la gare et son site en un lieu de rassemblement récréotouristique et culturel plus important. Ce projet majeur avait pour objectif de mettre en valeur ce lieu symbolique, d'augmenter l'affluence touristique et de renforcer le dynamisme communautaire du lieu. Pour la MRC d'Antoine-Labelle, tout le

²⁹ Corporation du parc linéaire le P'tit Train du Nord

³⁰ La Maison Lyse-Beauchamp est une corporation à but non lucratif ayant pour mission la réinsertion sociale des personnes vivant dans la MRC d'Antoine-Labelle.

site constitue un attrait touristique indéniable, un lieu de rencontre qui attire autant les touristes et les cyclistes que la population locale.

En 2018, la MRC d'Antoine-Labelle mandate l'Enclume³¹ afin de l'accompagner dans la conception d'un plan d'aménagement permettant d'incarner les objectifs de cette mise en valeur et d'orienter les actions à poser pour les années à venir. L'organisme a pour mandat de proposer un concept d'espace public à la fois porteur de l'identité et de la valeur patrimoniale du site, qui sache miser sur le potentiel récréotouristique et qui permette de consolider les dynamiques communautaires locales.

Afin de poursuivre ce grand projet, la MRC a commandé des expertises sur le bâtiment en 2021 afin de planifier de futurs travaux. Ces rapports d'ingénierie et d'architecture ont démontré, entre autres, que les fondations de la gare étaient en très mauvais état et présentaient un risque pour la stabilité du bâtiment.

À la suite de ces constats, la MRC a dû fermer la gare pour une durée indéterminée à cause de questions importantes de sécurité publique soulevées par les experts. La MRC d'Antoine-Labelle a depuis, entrepris une longue réflexion sur l'avenir du bâtiment.

Depuis, certains scénarios sont envisagés dont la restauration complète du bâtiment, mais aussi la démolition et la reconstruction d'un bâtiment répondant aux besoins actuels de la population tout en s'inspirant de l'histoire de la vieille gare.

³¹ L'Enclume est une coopérative de travail œuvrant à la mise en valeur des territoires. L'entreprise dévoue son ingéniosité, sa créativité et ses énergies à l'aménagement responsable des milieux de vie.

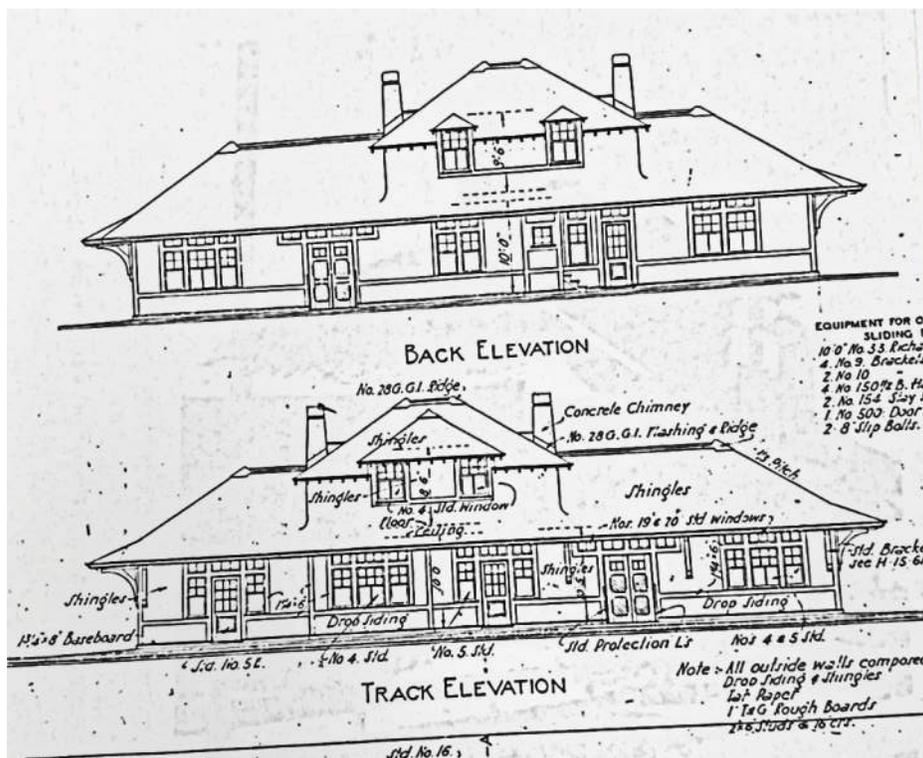
04- ÉVOLUTION ARCHITECTURALE

4.1 ARCHITECTURE

La construction des gares du Canadien Pacifique s'échelonne entre 1885 et 1920 à travers le pays. Elles sont de plusieurs modèles différents. Les plus prestigieuses portent les influences d'architecture américaine et sont de conception unique alors que les plus modestes sont conçues en fonction de plans standards.

La gare de Mont-Laurier présente les caractéristiques architecturales du plan numéro 10 du CP, dessiné en 1905 et modifié selon les besoins. Elle s'insère dans une période de mise en place par le CP de modèle standard le long de ses lignes de chemin de fer. Leur utilisation répétée d'une municipalité à l'autre montre que l'essentiel de l'effet recherché par les concepteurs n'est pas de créer ou d'assimiler un plan standard à un style, mais plutôt de produire un modèle agréable à l'œil, polyvalent et économique.

« Il faut donc voir la gare de Mont-Laurier non pas comme un exemple stylistique, mais plutôt comme un cas d'application de principes architecturaux simples afin d'obtenir un résultat pratique et commode, utilisé indistinctement par la compagnie là où l'importance d'un arrêt ferroviaire justifiait une gare de grosseur moyenne »³².



Le plan standard numéro 10 du Canadien Pacifique, Archives du CP, Montréal

²¹ Yves Laframboise, ETHNOTECH inc., *Rapport sur les gares ferroviaires*, 1991, pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, p.35

QUALITÉS FONCTIONNELLE ET TECHNIQUE

La gare est construite par des employés du chemin de fer. Le bâtiment de forme rectangulaire, mesurait au départ 50 pieds par 22 pieds (environ 15,24 par 6,7 mètres). La gare possédait un bureau pour le chef de gare, une salle d'attente, une salle des bagages, une cuisine, une salle à manger et quatre chambres à coucher à l'étage (pour loger le chef de gare et sa famille).

En 1927, la gare est agrandie de treize mètres en raison de l'achalandage et passe à trente-six mètres. À l'étage, on agrandit le logement du chef de gare et on ajoute au rez-de-chaussée, une salle d'attente pour les dames. Comme à la gare de Labelle, celle-ci est munie d'une horloge (maîtresse) utilisée par les équipes de trains pour régler leurs montres.

Selon le rapport d'Ethnotech de 1991, la présence d'un logement pour le chef de gare et la configuration intérieure du rez-de-chaussée distingue la gare de Mont-Laurier des modèles les plus simples, mais, selon l'auteur de l'étude : « son plan standard l'exclut du peloton de tête, c'est-à-dire celles dont l'importance justifie une conception originale. Par contre, ce plan standard traduit, au début du 20^e siècle, la vision de la compagnie Canadien Pacifique de ce qu'est une gare fonctionnelle de grosseur moyenne retrouvée dans un milieu rural. ³³»



La gare de Mont-Laurier avant 1927. <https://patrimoinequebec.com/GaresduQuebec/mont-laurier/>

³³*ibid.*

Le rapport d’Ethnotech pointe également certains traits particuliers dont l’adaptation du bâtiment aux différents besoins des usagers à travers le temps. Du côté de la façade donnant anciennement sur les rails, le toit se prolonge pour offrir un abri sur le quai d’embarquement, une caractéristique que l’on constate sur certaines gares des Cantons-de-l’Est et des États-Unis, mais que l’on retrouve également à L’Annonciation et à Nominigüe.

Le rapport d’Ethnotech, qui date de 1991, mentionne que « l’intérieur conserve ses divisions anciennes de même que les matériaux utilisés à l’origine : cloisons de planche emboutées, chambranles moulurés, cimaises, plinthes, portes à panneaux, planchers en bois, le guichet et un banc. » On précise même que « Tout le cloisonnement est en bon état, de même que les planchers et les plafonds. ³⁴»

Tous ces éléments intérieurs caractéristiques ont entièrement disparus lors des travaux importants effectués en 1997-98³⁵.

En effet, lors de l’étude menée pour Lieux et sites patrimoniaux du Canada dans le but de désigner la gare de Mont-Laurier Gare patrimoniale au début des années 1990, le bâtiment possédait toujours les finis et le mobilier d’origine à l’intérieur. Les interventions de sauvegarde de la gare à la fin des années 1990 ont permis de conserver le bâtiment, mais ont fait disparaître de nombreux éléments caractéristiques liée aux fonctions de gare dont : « (...) la lisibilité ininterrompue de la double fonction du bâtiment en tant que gare et résidence, la lisibilité de la configuration intérieure fonctionnelle et spatiale telle qu’elle était à l’origine, en particulier la subdivision de la gare en salle d’attente, bureau du chef de gare, zone des bagages et de la messagerie et l’espace résidentiel distinct, l’utilisation ininterrompue des parcours d’accès et de circulation historiques, l’intégrité d’ensemble de la forme, du plan, des matériaux et des détails du bâtiment. ³⁶»

L’architecture extérieure a toutefois moins souffert puisque le bâtiment conserve toujours la même volumétrie, la forme du toit avec ses lucarnes, la disposition des ouvertures, les consoles de la toiture et les matériaux de revêtement dont le bardeau et la planche horizontale. Le quai de la gare, toujours en place, sert dorénavant de terrasse, mais la vue de l’ensemble est toujours reconnaissable.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Les photos prises lors des travaux de 1997-98 montrent que tout l’intérieur a été entièrement dépouillé. Certaines portions du lambris ont toutefois été conservées et réutilisées. Les photos de ces travaux se trouvent à la Société d’histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides.

³⁶ Lieux patrimoniaux du Canada. <https://www.lieuxpatrimoniaux.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=6545&pid=0>

Mont-Laurier, BAnQ Québec
05598000/00700, la photo n'est
pas datée, mais possiblement le
début des années 1970.



Gare après les rénovations, 2012



4.2 LE BÂTIMENT

DESCRIPTION ET ÉTAT DE CONSERVATION ACTUEL

En 2016, la firme Patri-Arch a réalisé un inventaire des bâtiments d'intérêt de la MRC d'Antoine-Labelle dont fait partie la gare. Cet inventaire consistait en un survol visuel sommaire et une brève analyse des éléments importants de l'immeuble. Le document mentionne que l'état physique de la gare « semble excellent » et que bien que les composantes actuelles ne soient pas toutes d'origine, elles sont « en bois de facture traditionnelle et conviennent parfaitement au bâtiment ».

Le carnet de santé réalisé quelques années après cet inventaire par la firme d'architecture C2V architecture inc. auquel s'est ajouté un rapport d'ingénierie de la firme WSP dressent toutefois un tout autre portrait de l'état physique de la gare.

Les rapports de 2022 mentionnent en effet qu'il existe un réel problème au niveau des fondations de la gare depuis de nombreuses années puisque les rapports datant du début des années 1990 en font mention. Les fissures sont importantes et nombreuses. Il y a un désalignement entre les murs et les fondations qui elles ne sont pas toujours attachées aux solives.

Des travaux de ventilation antérieurs ont affecté les solives des planchers, principalement dans la partie ancienne qui se situe aujourd'hui sous la cuisine. Il y a beaucoup de solives coupées sans qu'aucune réparation ne soit réalisée, rendant le support inadéquat.

Des ouvertures dans les murs de béton des fondations originales ont été faites lors des travaux de 1997 afin de pouvoir accéder à certains endroits et pour passer des tuyaux de plomberie et de ventilation. Toutefois, on n'a pas jugé bon de mettre en place des linteaux ou des poutres afin de s'assurer d'un bon support. Plusieurs de ces ouvertures aléatoires ont été faites sans trop d'égard au bâtiment ancien.

Les expertises démontrent beaucoup de traces de réparations au niveau des fondations, des signes évidents de mouvements et de tassements ainsi que les résultats plus ou moins positifs de travaux divers afin de régler des problèmes ponctuels.

Au sous-sol, le sol est en terre recouvert de pierre concassée sans pare-vapeur du côté de l'agrandissement et du côté plus ancien, le sol est recouvert de pierre et de divers débris. Il y a une présence importante d'humidité et probablement un début de moisissure par endroit. Selon les occupants, il semblait y avoir des remontées d'humidité et de l'eau sur le côté sous la galerie, principalement au printemps lors de la fonte des neiges et lors de grandes pluies.

Les circuits électriques dans le sous-sol demandaient un important ménage. Les occupants et responsables du restaurant ont mentionné aux professionnels avoir certains problèmes avec les circuits électriques dans les cuisines : pas toujours d'eau chaude (réservoir semble trop petit pour les besoins), impossible d'utiliser plusieurs prises simultanément sans faire sauter les disjoncteurs, extension qui passent par les conduits de ventilation, etc.

NOMBREUSES IRRÉGULARITÉS NOTÉES :

- Uréthane exposé au sous-sol dans l'ancienne partie, ce qui est non-conforme. L'uréthane devrait toujours être recouvert avec un matériau coupe-feu.
- Murs de 2 X 4 devant les fondations dans l'agrandissement ne touchent pas toujours par terre ni aux solives et n'offrent donc aucun support.
- Poutres de béton dans la vieille partie : cales de bois sur le dessus plutôt précaires. Écrasées.
- Ventilation déficiente (trous recouverts de moustiquaire) et collets ouverts à l'extérieur.
- Structure du toit calcinée à plusieurs endroits, résultat d'un incendie survenu durant les années 1990. Tout le toit a été refait sur la charpente ancienne et plusieurs des montants calcinés ont été conservés.
- Isolation du toit est un mélange de tapis de laine minérale (empilés n'importe comment) et de cellulose.

À L'EXTÉRIEUR :

- Absence de gouttières du côté du quai, l'eau coule directement sur les planches.
- Les solins de toiture ne sont pas efficaces.
- Les bardeaux et planches du revêtement extérieur présentent plusieurs couches de peinture, certaines portions sont plus détériorées et ont besoin de travaux.
- Le revêtement de bois de la lucarne est en mauvais état.
- Le quai est très usé et pas toujours très stable.
- Toutes les fenêtres ont été remplacées.
- Carreaux de fenêtres cassés.
- Présence de mousse verte sur les planches sous la galerie, très peu d'espace sous la galerie, le bois est en contact avec le sol, appuis sommaires (troncs d'arbre), beaucoup de débris.
- Fissures extérieures dans les fondations sous la galerie.

Le carnet de santé mentionne également que le bâtiment présente plusieurs problématiques concernant les normes dans la construction pour des questions de santé et de sécurité :

- Les fenêtres sont fixées en place par des plaques de métal vissées et sont impossibles à ouvrir.
- Les escaliers intérieurs ne sont pas conformes.
- L'accessibilité universelle est déficiente ou inexistante.
- Questionnement concernant l'utilisation du bâtiment : nombre de personnes admises semble dépasser le nombre permis, le nombre de salle de bain suffisant, aucune salle de toilette pour personne à mobilité réduite, etc.
- La cheminée est condamnée, mais l'est-elle convenablement ?
- La galerie à l'arrière du bâtiment, principalement utilisée par les employés, est difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite.
- Voir si l'aménagement intérieur est réglementaire selon les normes de la Loi du travail.

Le rapport d'ingénierie de la firme WSP sur l'état des fondations réalisé à l'été 2022 a démontré que les fondations du bâtiment présentaient de nombreuses déficiences structurales importantes ainsi que la présence de mouvements actifs. En raison des dommages observés, WSP considérait que les fondations de la gare étaient hautement instables et représentaient un risque pour la sécurité du public.

À la suite de ces constats, le 20 août 2022, la MRC d'Antoine-Labelle (MRCAL) annonçait la fermeture de la gare de Mont-Laurier pour une durée indéterminée et amorçait une réflexion sur l'avenir du bâtiment.

Lors de notre visite en juillet 2023, la gare était placardée, un périmètre de sécurité avait été érigé et le bâtiment était fermé au public depuis près d'un an.

ENVIRONNEMENT ET SITE ACTUEL

Malgré l'abandon total du service et de la gare à la fin des années 1980, ses abords ont peu changé. Les rails ont disparu pour faire place au parc linéaire, mais l'environnement constitué de terrains plus ou moins en friche et d'industries demeurent.

Terminus de la ligne de chemin de fer, la gare de Mont-Laurier est construite à peu de distance de la rivière du Lièvre, du côté sud, dans le secteur nord-est de la ville. Contrairement à plusieurs des autres gares du P'tit Train du Nord, la gare de Mont-Laurier ne traverse pas le cœur du village, mais est plutôt installée en retrait du centre, près des industries qu'elle desservait.

Son lien avec l'industrie locale et le bois de sciage est encore visible aujourd'hui et les industries forestières sont toujours sur place, près du tracé de l'ancienne emprise ferroviaire.

Toutefois, le quartier résidentiel s'est développé aux alentours et les efforts de mise en valeur du bâtiment et de son site par l'aménagement paysager réalisé par la MRC redonnent vie au secteur.

SITE AUTOUR DE LA GARE – JUILLET 2023



4.3 MODIFICATIONS ET TRAVAUX DOCUMENTÉS

Selon le rapport de 1992 (rapport sur l'état de conservation de la gare), le bâtiment inutilisé depuis le début des années 1980 est en détérioration croissante, mais son intégrité offre toujours de grandes possibilités.

Les travaux à réaliser sont toutefois nombreux : les murs de fondation sont fissurés et déplacés, les fenêtres sont placardées, les bardeaux du toit sont arrivés à la fin de leur durée de vie utile, les balcons et galeries sont à changer, la dalle de béton au sous-sol est fissurée et déplacée, tous les finis intérieurs sont à refaire, tout comme l'électricité, la plomberie, l'isolation et le système de chauffage.

D'après les procès-verbaux de réunion du Comité de sauvegarde de la gare retrouvés à la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, tous ces travaux sont réalisés à la fin des années 1990, en grande majorité par des bénévoles et des jeunes supervisés par des artisans professionnels (sauf pour la plomberie et l'électricité). Il semble également que l'architecte Pierre-Luc Beauregard ait agité à titre de conseiller dans le dossier des rénovations du bâtiment (bien que nous n'ayons trouvé aucun écrit de sa part).

Les travaux débutent le 10 septembre 1997 et comprennent notamment :

- La démolition des finis intérieurs;
- Le remplacement de l'isolant du rez-de-chaussée : laine minérale de six pouces + plâtre pour les murs et laine en vrac « déposée sur le plancher du deuxième »;
- Le redressement de la gare (murs extérieurs)
- Le retrait de l'asphalte du quai + excavation.
- L'ajout de nouveaux poteaux pour le quai enduit de créosote;
- L'utilisation de pruche et « d'épinette rouge » pour le quai;
- L'installation de nouvelles portes et fenêtres;
- La réfection de l'électricité et de la plomberie;
- La pose de carton fibre sur les murs ainsi que sur la partie du plafond en dessous du premier étage.
- L'installation d'un pare-vapeur de type polythène;
- Une nouvelle finition et le réaménagement intérieur.

DEPUIS 1997

Travaux d'entretien

2018 TRAVAUX EXTÉRIEURS SUR LE SITE

Dans le cadre du projet d'aménagement d'un pôle touristique et communautaire sur le site de la gare, le conseil de la MRC a octroyé le contrat de réalisation des travaux de la

phase 1. Cette première phase visait à préparer le terrain en vue de réaliser un stationnement et un trottoir en poussière de pierre, de procéder aux aménagements paysagers ainsi que l'installation de bases de béton pour la pose éventuelle de lampadaires.

2019

Phase 2 des travaux d'aménagement du pôle touristique et communautaire comprenant l'aménagement du stationnement et l'implantation d'une œuvre d'art en acier Corten.

Les lieux sont également réinvestis par les circuits touristiques en tant que point de départ pour les cyclistes.

Acquisition de l'œuvre de Clément des Rosiers (train en bois).

2021

Ajout de la pergola.

2023

Installation de l'œuvre de Clément des Rosiers

2021-2022 RAPPORTS ET ÉTUDES

- SERVICE D'INGÉNIERIE JOKINEN
Étude Structurale-Gare de Mont-Laurier + Étude géotechnique
Février 2021
- C2V ARCHITECTURE INC.
Carnet de santé
Expertise sur l'état de l'ancienne gare de Mont-Laurier
Janvier 2022
- WSP
Rapport
Rapport d'évaluation de l'état de la fondation
Août 2022

4.4 COMPARABLES

LE PLAN STANDARD NUMÉRO 10 DU CANADIEN PACIFIQUE

La gare de Mont-Laurier retient les caractéristiques architecturales du plan standard numéro 10 du Canadien Pacifique, dessiné en 1905.

Au Québec, elle présente des similitudes avec l'ancienne gare de Champlain (transformée en résidence privée) - toit en croupe à deux versants, avant-toit et consoles, revêtement en bardeau et planches horizontales, disposition des ouvertures - bien qu'elle soit beaucoup plus grande.

Le rayonnement important de ce plan à travers le pays fait en sorte que nous retrouvons des bâtiments similaires à plusieurs endroits dont à Barons en Alberta (gare démolie en 1981), à Arborg au Manitoba (construite en 1906, achetée par la municipalité en 1973 et transformée en bibliothèque), à Hanley en Saskatchewan (gare démolie en 1979), à Midhurst en Ontario (déménagée) et à Bow Island en Alberta (bien que le chemin de fer traverse toujours la petite communauté albertaine de 2 000 habitants, il semble que l'ancien bâtiment soit aujourd'hui disparu).

Les ressemblances entre la gare de Mont-Laurier avant son agrandissement et les gares des prairies canadiennes dont celles de Bow Island, de Barons et de Arborg sont évidentes. Les bâtiments partagent le même bâti rectangulaire composé d'une partie centrale d'un étage et demi coiffée d'un toit en croupe, de lucarnes couronnées, de cheminées proéminentes et flanquée de deux ailes d'un seul étage, sous un toit à pignon avec un pan de comble brisé en larmier.

Les détails architecturaux sont également les mêmes, dont les fenêtres groupées à petits carreaux, les consoles et l'utilisation de deux types de parements en bois (bardeau et planches horizontales moulurées).

Ces gares ont été construites selon le même plan et pour les mêmes raisons utilitaires. Selon *l'Inventory of Railway Station buildings in Canada* rédigé en 1974³⁷, lors du développement du chemin de fer par le Canadien Pacifique, il n'y a pas de temps ou de raison pour l'unicité du design, les bâtiments se devaient d'être faciles à construire, être peu coûteux et surtout fonctionnels. Les seules modifications avaient souvent à voir avec l'achalandage ou le besoin de divers autres services : « In 1886, almost all these buildings were simple, functional wooden structures designed to meet immediate needs. (...) Design is only one criteria for judging the importance of stations. The Railway Station then has a considerable intrinsic historical importance apart from a representation of architectural style³⁸. »

³⁷ *Inventory of Railway Station Buildings in Canada*, (Complete) Screening Paper, May 1974 - Archives BAnQ Québec.

³⁸ *Ibid*, p.c.26.

CHAMPLAIN, QUÉBEC



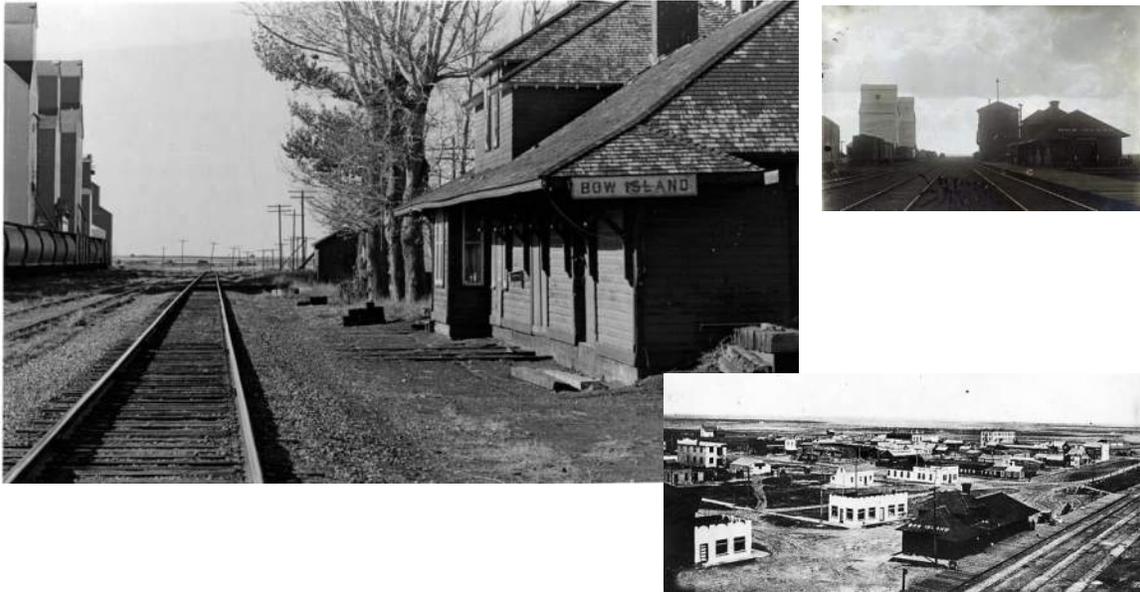
Champlain, Québec
05-352-5-110, Champlain Station, Québec,
110-4A, Plan standard 1911.

L'ancienne gare a rapidement été
transformée en résidence privée après
l'abandon du service.

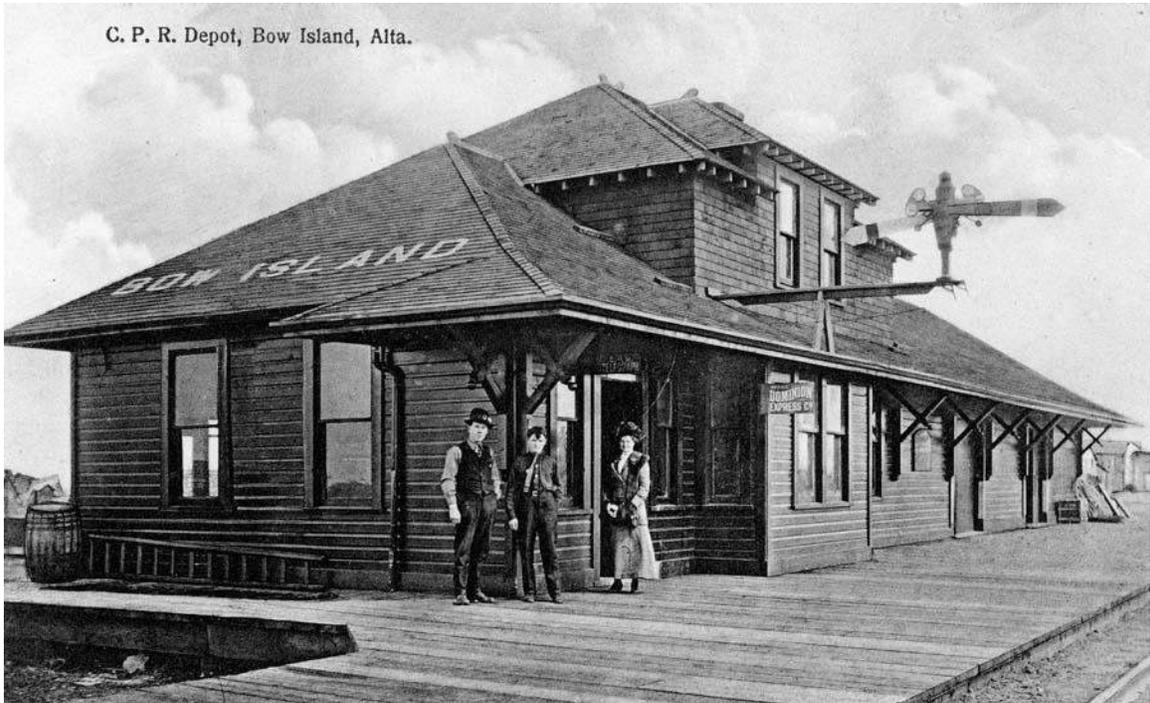


2021

BOW ISLAND, ALBERTA



C. P. R. Depot, Bow Island, Alta.



Bow Island

<http://www.prairie-towns.com/bowisland>

HANLEY, SASKATCHEWAN



<http://www.canada-rail.com/saskatchewan/hi/hanley.html#.ZFAE9nYrmUk>

BARONS, ALBERTA



Railway station in Barons, Alberta. (A.E. McDermott, first agent in Barons, Alberta, to the left.)

Railway station in Barons, Alberta., 1910, (CU190949) by Unknown. Courtesy of Glenbow Library and Archives Collection, Libraries and Cultural Resources Digital Collections, University of Calgary.

digitalcollections.ucalgary.ca

ARBORG, MANITOBA



Le village d'Arborg a acheté la gare ferroviaire abandonnée en 1973. À l'automne de l'année suivante, la gare a été tournée à 180 degrés et posée sur de nouvelles fondations. En 1982, la bibliothèque s'y est installée. Le bâtiment est désigné site du patrimoine municipal en 1992.

Site municipal du patrimoine du Manitoba, n° 82,
Gare du Canadien Pacifique d'Arborg, 292, rue Main, Arborg

<https://www.gov.mb.ca/chc/hrb/mun/m082.fr.html>
<http://www.mhs.mb.ca/docs/sites/arborgcprstation.shtml>

MIDHURST, ONTARIO



Gare de Midhurst, Ontario
Royal Visit at Midhurst Train Station, 1939

Early Railways in Simcoe County
simcoe.ca

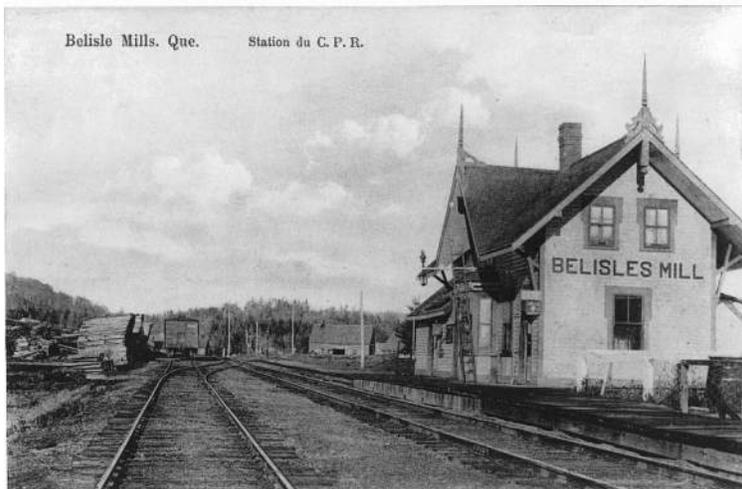
LES GARES DU P'TIT TRAIN DU NORD

Toutes les gares de la région des Laurentides ont des traits communs, bien qu'elles aient été construites selon différents styles. De dimensions variables selon leur emplacement, plusieurs ont été modifiées ou agrandies afin de répondre aux besoins grandissants d'espace suivant un accroissement de l'achalandage.

La plupart des gares du Canadien Pacifique pour le chemin de fer du P'tit Train du Nord sont des bâtiments en bois situés dans de petites municipalités rurales. Les bâtiments plus importants et prestigieux sont construits là où les affaires et le trafic sont plus intenses, comme à Saint-Jérôme, premier jalon du réseau ferroviaire des Laurentides.

La grande majorité d'entre elles disposent d'une salle d'attente, parfois de deux et d'un bureau, d'une salle pour les bagages et pour certaines, d'appartements pour le chef de gare et sa famille, toujours selon les besoins et leur emplacement.

L'architecture extérieure de certaines gares sur le parcours sont d'abord plus ornementées, comme c'est le cas pour les anciennes gares de Val-David-Belisle Mill's (remplacée) et de Lesage (disparue), construites au tournant des années 1890. Ces deux bâtiments aux plans simples et de petites dimensions se distinguaient par un haut toit à pente abrupte, décoré d'épis de faîtage.



Gare du CP, Belisle Mills, QC, vers 1910, Artiste inconnu, MP-0000.999.3, Crédit : Don de Stanley G. Triggs, Musée McCord Stewart.



Attente à la gare de Lesage un lundi matin de 1917, succession Pierre François Beaudry, le monde en images, <http://monde.ccdmd.qc.ca/>

La gare de Mont-Laurier possède une architecture plutôt sobre et un volume plus imposant (après son agrandissement), tout en ayant des lignes plus horizontales que verticales ainsi qu'une toiture aux pentes plus douces, soutenue par des consoles et dont le versant face aux voies forme un surplomb permettant aux voyageurs de s'y abriter.

Construite en 1909, la gare de Mont-Laurier est plus près de la gare de Labelle, construite en 1924, dont les dimensions sont également plus importantes. La gare actuelle de Labelle remplace la première gare datant de l'arrivée du train vers 1893 devenue rapidement trop petite. Cette première gare s'approchait d'avantage des gares construites au tournant des années 1890 vues précédemment à Val-David et à Lesage.

La première gare de Labelle,
date inconnue, Société
d'histoire de Chute aux
Iroquois.,
patrimoineduquebec.com



Gare de Labelle construite en 1924, Inventaire Ethnotech, 1990, BANQ-Québec

L'édifice de plan rectangulaire, de deux niveaux, est coiffé d'un toit en croupe avec avant-toit débordant supporté par des consoles en bois, des caractéristiques similaires à la gare de Mont-Laurier. Le bâtiment abrite dorénavant un restaurant et un lieu de repos pour les utilisateurs du parc linéaire et est bordé par le parc des Cheminots, qui met en valeur les vestiges d'infrastructures évoquant le passé ferroviaire de la municipalité qui a été, durant plusieurs années, la dernière gare du parcours du chemin de fer vers le nord.



Gare de Labelle, Claude Bergeron 2013, © MRC des Laurentides, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca



Gare de Mont-Laurier, Patri-Arch 2016, © MRC d'Antoine-Labelle, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

La gare de Mont-Laurier partage des liens plus évidents avec les gares situées près des Hautes-Laurentides qu'avec les bâtiments bordant la partie plus au sud du tracé du P'tit Train du Nord, dont la gare de L'Annonciation, construite en 1903 et la gare de Nomingue, construite l'année suivante en juin 1904.

Malgré leur petite dimension et l'absence d'un deuxième niveau, ces deux édifices partagent avec les gares de Mont-Laurier et de Labelle, de nombreuses caractéristiques : le toit à pente moyenne et l'avant-toit du côté de la voie, l'équilibre des proportions verticales et horizontales, la disposition harmonieuse des ouvertures, la simplicité des détails, les fenêtres à petits carreaux, les consoles décoratives, les lambris et bardeaux, la lisibilité extérieure de la fonction de gare et la volumétrie reconnaissable.



L'Annonciation
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-
Québec



Gare de Nomingue :
<https://www.routedulievrierrouge.com/nomingue/la-gare-de-nomingue>

L'histoire du transport ferroviaire au Canada remonte à la mise en service, en 1836, de la première ligne de chemin de fer, la *Champlain and Saint Lawrence Railroad*, à l'est de Montréal.

Ce nouveau moyen de transport demande alors la création d'un nouveau type de bâtiment : la gare, pour abriter les passagers et recevoir les marchandises. Le Canadien Pacifique utilisera sur sa ligne transcontinentale des gares faites sur mesure selon un certain nombre de modèles que l'on retrouvera à travers le pays et dont la taille et le nombre des installations dépendent de l'importance de la localité où elles se trouvent.

Sur le parcours du P'tit Train du Nord, les gares présentent plusieurs styles, mais conservent un lien évident entre elles (revêtement de bois, toitures à plusieurs niveaux, même palette de couleur, etc.). Même si elles répondent toutes à des besoins différents en termes de dimension selon leur emplacement, les bâtiments situés plus près des Hautes-Laurentides, construites dans la deuxième partie du déploiement du chemin de fer dans l'histoire du développement du nord partagent une plus grande similarité.

Tous ces établissements construits par le Canadien Pacifique que l'on retrouve autant en Alberta, en Ontario qu'à Labelle ont une histoire comparable à la gare de Mont-Laurier. Ils ont été utilisés pour le transport des passagers et des marchandises jusqu'au milieu des années 1980 avant de disparaître ou d'être transformé en restaurant, halte pour les cyclistes, bibliothèque ou café.

05 – ÉTABLISSEMENT DES VALEURS PATRIMONIALES

5.1 VALEURS PATRIMONIALES

L'approche par les valeurs s'appuie sur le principe que plus que la simple protection matérielle d'éléments caractéristiques d'un lieu, c'est la pérennité des valeurs qui lui sont associées qui prime. La connaissance de ces valeurs constitue la base de toute approche de mise en valeur contemporaine.

Ces valeurs doivent être reconnues et attribuées par une collectivité en fonction de caractéristiques et de composantes particulières qui définissent l'identité d'un lieu ou d'un paysage. Une communauté n'est pas une entité homogène. Celle-ci regroupe des individus et des organismes possédant une variété de points de vue, de valeurs, de bagages et d'intérêts influençant le regard, l'interprétation et l'appréciation d'un patrimoine.

L'approche par les valeurs n'a pas pour but d'attribuer une qualité au lieu mais plutôt d'identifier clairement les éléments dans lesquels sont incarnés certaines valeurs.

Les valeurs n'ont toutefois rien de permanent. Au fil du temps et sous l'influence de différents facteurs tels le contexte social, les opportunités économiques, l'avancement des connaissances ou encore les modes et tendances culturelles, les valeurs se transforment. Il existe autant de valeurs qu'il existe d'individus pour les identifier.

Fondamentalement, le but ultime de la conservation n'est pas de conserver la matérialité des sites pour elle-même, mais plutôt de conserver leur potentiel en tant qu'éléments culturels signifiants, de s'assurer qu'ils seront éventuellement en mesure de représenter quelque chose aux yeux de ceux pour qui ils sont conservés, c'est-à-dire les générations futures³⁹.

L'objectif de cette approche vise donc à outiller les décideurs et les intervenants afin que ceux-ci puissent faire preuve de vigilance dans l'optique d'interventions futures, quant aux éléments sensibles et d'intérêts.

³⁹ AVRAMI, Erica (2000). « Values and Heritage Conservation ». Conservation. The GCI Newsletter. Volume 15, No. 2, pp. 19-21.

A- VALEUR HISTORIQUE

Définition

La valeur historique découle de la capacité d'un bien à contribuer à la remémoration du passé en rappelant, par exemple, un événement, une période, un phénomène historique, la vie ou l'œuvre d'une personne ou encore l'histoire d'un groupe marquant dans un territoire donné.

La gare de Mont-Laurier et son site comme témoins significatifs de l'histoire du territoire québécois.

- Le patrimoine ferroviaire est un témoin important de l'histoire de l'industrialisation et de l'urbanisation au Québec. Il a eu un impact déterminant sur la croissance du Québec et plus particulièrement au bâtiment qui nous concerne, dans le développement du nord.
- La mise en service de ce moyen de transport représente une percée technologique déterminante et le phénomène a d'importantes répercussions au niveau économique, politique et social.
- La gare de Mont-Laurier est étroitement liée au développement industriel et touristique de la ville et à l'industrie du bois. Ce lien important existait dans la configuration même du site puisque certaines branches de rails se rendaient directement dans les cours à bois pour faciliter le chargement.
- La gare est également liée de près à l'histoire de la colonisation des Laurentides et au projet du curé Antoine-Labelle.
- La gare de Mont-Laurier est la dernière gare construite sur le parcours du P'tit Train du Nord et représente la fin de ce tracé notoire.

Contribution de la gare de Mont-Laurier et de son site à une facette de l'histoire du territoire québécois.

- L'incidence du chemin de fer sur le développement régional est tel qu'on ne peut faire l'histoire d'une municipalité ou d'une région sans tenir compte de ce facteur déterminant.
- Le transport des produits agricoles, forestiers et manufacturiers est facilité par l'arrivée du transport ferroviaire. Avec l'arrivée du chemin de fer à Mont-Laurier, il devient alors possible d'exporter facilement les produits agricoles vers les centres

urbains. La venue du train va donner un second souffle à l'agriculture de la région en lui permettant de se tourner vers l'industrie laitière et l'élevage de bœuf de boucherie.

- L'avènement du chemin de fer va permettre d'exporter le bois franc. Les moulins à scie vont se multiplier et transformer l'économie régionale. La période 1890-1920 verra l'industrie forestière devenir le secteur clé de l'économie des Hautes-Laurentides en créant des emplois qui contribuent au défrichement de nouveaux espaces et à la formation de villages.
- En 1920, Mont-Laurier est au cœur d'un développement important grâce, entre autres, à l'avènement du service ferroviaire en 1909, à sa désignation comme district judiciaire en 1911, à sa nomination comme ville épiscopale en 1913 (ce qui entraîna la construction d'une cathédrale en 1918-19) puis comme siège d'un haut savoir avec la construction d'un premier séminaire en 1915.
- Avec l'arrivée du chemin de fer, le tourisme connaît des heures de gloire. Les familles aisées achètent des terrains autour des lacs du nord pour y construire des villas d'été et avec la popularité grandissante du ski, des centaines de touristes envahissent la région par les trains des neiges. Une multitude de pensions et d'hôtels accueillent ces nouveaux touristes été comme hiver. Au nord, les pêcheurs et les chasseurs de la Nouvelle-Angleterre viennent jusqu'à des clubs privés y pratiquer ces sports. Dans les années 1930, la construction de grands hôtels provoque la naissance d'une industrie touristique plus huppée.

B- VALEUR SOCIALE

Définition

La valeur sociale fait appel à la résonance d'un bien dans le temps présent, à la mémoire affective et aux souvenirs partagés, au bien-être ou au sentiment d'identité qu'il suscite, et dont la disparition entraînerait un sentiment de perte dans la communauté.

La gare de Mont-Laurier et son site font l'objet d'un attachement manifeste et significatif par une communauté.

- À la suite de l'abandon du service ferroviaire au cours des années 1980, des citoyens se regroupent et le mouvement donne lieu à la formation d'associations sans but lucratif. Dans les Laurentides, des projets locaux de sauvegarde des gares sur le parcours du parc linéaire du P'tit train du nord prennent vie. Ce mouvement donne naissance à la Corporation des gares des Laurentides qui regroupe plusieurs comités locaux dont fait partie Mont-Laurier.
- La région des Laurentides fait figure de précurseur dans le domaine de la protection de son patrimoine ferroviaire. À la fin des années 1980, la Corporation des gares des Laurentides coordonne de nombreuses activités de sauvetage et de recyclage des gares des Laurentides. Elle travaille en collaboration avec les différentes instances gouvernementales afin d'amorcer des négociations avec le CP pour l'acquisition de plusieurs gares par les municipalités.
- La grande majorité des gares des Laurentides est aujourd'hui inventoriée, plusieurs sont amplement documentées et les municipalités dans lesquelles elles se trouvent les ont cités en très grand nombre afin de les protéger.
- Au milieu des années 1990, le parc linéaire le P'tit Train du Nord est inauguré et devient un tracé cyclable incontournable sur le circuit de l'ancienne emprise ferroviaire. Les gares sur son parcours deviennent des cafés, des restaurants, des musées et des points de services. La présence de nombreux touristes qui y circulent permet des retombées économiques importantes pour toute la région, de Saint-Jérôme à Mont-Laurier.
- Le parc linéaire est souvent présenté comme la colonne vertébrale des Laurentides et fait partie des éléments identitaires de Saint-Jérôme à Mont-Laurier. Son parcours a marqué la population et continue de représenter un pan important de l'histoire pour les nouvelles générations.

La gare de Mont-Laurier et son site figurent dans le récit collectif, depuis de nombreuses années et contribuent au sentiment d'identité d'une communauté.

- Ce chemin de fer fait partie de l'imaginaire collectif des québécois et de la vie des gens des Laurentides depuis longtemps. Musées, expositions, chanson, série télévisée, circuit touristique et capsules historiques, la grande histoire du P'tit Train du Nord est racontée de plusieurs façons. Les Sociétés d'histoire et de patrimoine dans les municipalités longtemps desservies par le train témoignent toujours de son importance.
- Incarnée par des représentations directes et indirectes dans la littérature, plusieurs auteurs (Edmond Grignon, Claude-Henri Grignon, Germaine Guèvremont, etc.) se sont inspirés des paysages des Laurentides dans leurs œuvres et elles portent aussi une dimension associée aux bûcherons et draveurs, à la vie des premiers colons, aux activités agricoles, etc. de ce coin de pays.
- Des séries télévisées relatant l'histoire des Laurentides représentent également la région, la colonisation, le développement des villages par le chemin de fer (*Les belles histoires des Pays-d'en-Haut, Séraphin, Les Pays-d'en-Haut*, etc.).
- La chanson *Le train du Nord* de Félix Leclerc.
- Plusieurs capsules audiovisuelles, panneaux d'interprétation, documentaires et circuits touristiques sont réalisés par divers organismes des Laurentides relatant l'histoire du P'tit Train du Nord et ses impacts sur la région.
- La naissance du train des neiges. C'est à partir des années 1920 que le tourisme hivernal se développe de façon importante. Le train sert alors au transport de centaines de voyageurs allant goûter aux plaisirs du ski alpin et du ski de fond sur les réseaux de pistes ayant été aménagés par le légendaire norvégien Hermann Smith-Johannsen, aussi connu sous le nom de Jack Rabbit.

C- VALEUR EMBLÉMATIQUE

Définition

La valeur emblématique d'un bien réside dans sa force d'évocation, par sa seule image, d'un lieu, d'un phénomène, d'une idée, d'un concept ou d'une période historique.

La gare de Mont-Laurier et son site sont associés spontanément à un lieu, une idée, un concept ou une période historique qui s'inscrit dans l'histoire du territoire québécois.

- L'arrivée du chemin de fer marque un point tournant dans l'histoire du Québec. L'implantation progressive des réseaux ferroviaires permet de consolider les grands centres économiques, grâce à l'ouverture du marché intérieur et au développement de nouveaux circuits commerciaux.
- Les gares commémorent une période du développement du pays à cause de l'importance qu'elles ont joué dans les communautés qu'elles desservent. Les gares ont été longtemps le centre des activités économiques, particulièrement lors des périodes de colonisation, mais elles jouaient aussi le rôle de lieu de rassemblement pour les citoyens.
- La gare de Mont-Laurier a un lien étroit avec l'histoire du P'tit Train du Nord puisque la gare fait partie d'un réseau qui fonctionne en commun. Cet aspect est important puisque ces gares sont significatives parce qu'elles s'insèrent dans un ensemble d'équipement.
- Les retombées de l'arrivée du chemin de fer sur le développement de la région des Laurentides sont considérables. Il donne un nouveau souffle à la colonisation des Hautes-Laurentides et permet la rentabilisation de l'énergie hydraulique qu'on y exploite, favorisant du même coup l'expansion de l'industrie du bois et donne un sérieux coup de main au tourisme.
- Son association avec le curé Labelle (l'œuvre et le personnage).
- Son lien avec l'industrie du bois (la forêt, la colonisation, le défrichage, les bûcherons, la pitoune et les draveurs sur la rivière du Lièvre, le transport du bois de chauffage vers Montréal, etc.)

D- VALEUR ARCHITECTURALE

Définition

La valeur architecturale repose sur la qualité ou l'originalité conceptuelle, esthétique, fonctionnelle ou matérielle d'un bien construit.

La gare de Mont-Laurier et son site constituent une réponse architecturale éloquentes à des besoins à une période donnée.

- La qualité architecturale de la gare de Mont-Laurier réside dans sa fonctionnalité plutôt que dans son esthétisme puisqu'elle constitue une réponse architecturale claire à des besoins précis à une période donnée.
- Construite par les employés du chemin de fer selon le plan standard numéro 10 du CP, puis agrandie pour répondre aux besoins d'un achalandage plus important.
- Ce plan standard traduit la vision de la compagnie Canadien Pacifique au début du 20^e siècle de ce qu'est une gare fonctionnelle de grosseur moyenne retrouvée dans un milieu rural. Les bâtiments se devaient d'être faciles à construire, être peu coûteux et surtout fonctionnels. Les seules modifications avaient souvent à voir avec l'achalandage ou le besoin de divers autres services.
- Le plan standard numéro 10 a été utilisé dans plusieurs petites municipalités et villages à travers le Canada. Son intérêt ne réside donc pas dans son unicité, mais bien dans la fonctionnalité de sa construction faisant appel à des matériaux économiques et à une exécution simple, mais efficace pour les besoins précis.
- Ce modèle de gare possède une caractéristique qui s'est perdue pour les gares, c'est-à-dire que le toit du côté des rails s'avance pour former un abri sur le quai d'embarquement, un élément que l'on retrouvait sur les plus anciennes gares à la fin des années 1800.
- La gare de Mont-Laurier, bien qu'ayant perdu ses éléments intérieurs ainsi que la configuration de ses espaces, a conservé la lisibilité extérieure (l'intégrité d'ensemble de la forme, du plan et des matériaux extérieurs, la volumétrie, la disposition des ouvertures et certains éléments architecturaux dont les consoles de la toiture).
- Le bâtiment est demeuré à son emplacement original.

5.2 SYNTHÈSE DES VALEURS PATRIMONIALES

Les sites et bâtiments patrimoniaux se définissent à travers les valeurs qui leur sont accordées. Le fait de reconnaître une valeur patrimoniale à un site constitue en quelque sorte l'affirmation de l'intérêt que lui porte la collectivité, peu importe que ce site soit propriété de l'État ou non⁴⁰.

- La gare de Mont-Laurier a été désignée gare ferroviaire patrimoniale par la Commission des lieux et bâtiments historiques du Canada en raison de son rôle historique dans le développement de la région des Laurentides et de son apport à la communauté.
- Construite en 1909, elle est la dernière d'une série de gares construites par le Canadien Pacifique en réponse à une initiative du gouvernement du Québec qui encourageait l'établissement de colons au nord du fleuve Saint-Laurent.
- La gare de Mont-Laurier est liée de près au mouvement de colonisation du nord et au développement des Laurentides puisqu'elle fait partie du parcours du P'tit Train du Nord allant de Saint-Jérôme à Mont-Laurier.
- La gare est liée à l'œuvre du curé Labelle.
- La gare est étroitement reliée au développement industriel et touristique de la ville de Mont-Laurier et à l'industrie du bois. Elle rappelle également le rôle essentiel joué par le chemin de fer dans le peuplement de la ville.
- La gare de Mont-Laurier a été construite selon le plan normalisé no 10 du Canadien Pacifique. Ce plan correspondait à une gare de dimension raisonnable abritant à la fois les installations pour les passagers et les bagages ainsi que le logement du chef de gare et de sa famille.
- Le chemin de fer du P'tit Train du Nord fait partie de l'imaginaire collectif des québécois et de la vie des gens des Laurentides depuis longtemps, incarné par de nombreuses œuvres littéraires et documentaires, des circuits touristiques et des séries télévisuelles où la grande histoire du P'tit Train du Nord est racontée de plusieurs façons.

⁴⁰ CLARK, Kate (2001). " Preserving What Matters. Value-Led Planning for Cultural Heritage Sites ". Conservation. The GCI Newsletter. Volume 6, No. 3, pp. 5-12.

- À la suite de l'abandon du service ferroviaire au cours des années 1980, la mobilisation citoyenne dans les Laurentides a donné naissance à plusieurs projets locaux de sauvegarde des gares sur le parcours du P'tit Train du Nord et a permis la conservation et la transformation de plusieurs bâtiments.
- La transformation de l'emprise désaffectée du P'tit Train du Nord en parc linéaire a permis de conserver cet héritage pour les générations actuelles et futures.
- L'emplacement de la gare représente un point de repère pour les gens utilisant le parc linéaire puisqu'il s'agit d'un point de départ (ou d'arrivée) sur le parcours et donc un lieu de rassemblement important. Il est difficile de séparer la gare de son site à cause de la relation importante qu'ils entretiennent et des fonctions premières du bâtiment.
- La gare de Mont-Laurier fait partie du réseau du P'tit Train du Nord. Elle est partie intégrante d'un ensemble d'infrastructures fonctionnant en commun et devrait être approchée comme faisant partie d'un réseau.

06 – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

CONCLUSION

Description

La gare de Mont-Laurier est un bâtiment de plan rectangulaire de grandeur moyenne coiffé d'un large toit en croupe duquel émerge un demi étage. Au départ, cet étage était encadré par deux cheminées. Au centre, une grande lucarne était percée de deux fenêtres à petits carreaux. Le bureau du chef de gare, localisé au rez-de-chaussée sous cette lucarne, formait un avant-corps en saillie. Le bâtiment est revêtu de bardeaux pour les surfaces supérieures et de planches moulurées posées à l'horizontal pour les parties inférieures.

Un agrandissement, servant à l'époque d'entrepôt, se prolonge latéralement au corps principal de la gare à partir de 1927. La grande lucarne est ensuite remplacée par deux lucarnes, chacune percée de deux fenêtres et une grande galerie à deux étages est ajoutée à l'arrière.

Abandonnée à la fin des années 1980 à la suite de l'arrêt du service, la gare est sauvée par des citoyens et devient un café et une halte pour les utilisateurs du parc linéaire. Depuis, le bâtiment représente un point de repère sur le parcours du P'tit Train du Nord et un lieu de rassemblement pour la communauté.

L'intérêt patrimonial

La gare de Mont-Laurier présente un intérêt patrimonial pour sa valeur historique. Le bâtiment témoigne de l'importance du réseau ferroviaire dans le développement des Laurentides. Le curé Antoine Labelle (1833-1891) est intimement associé à l'histoire du réseau ferroviaire. Il intercède dès 1869 auprès de différentes instances pour sa mise en place. Désirant contrer l'exode des Canadiens français vers les États-Unis ou l'Ouest canadien, il préconise le développement économique et industriel de la région. La mise en place du réseau joue un rôle déterminant dans la colonisation, le développement industriel et l'essor touristique de la région.

Implanté en retrait du village sur un grand terrain industriel, le bâtiment est aussi étroitement lié à l'industrie forestière, un lien important qui existe dans la configuration même du site puisque certaines branches de rails se rendaient directement dans les cours à bois pour faciliter le chargement.

La gare de Mont-Laurier est également la dernière infrastructure du réseau du P'tit Train du Nord et fait partie de l'histoire du développement des municipalités sur le parcours du train.

L'ancienne emprise ferroviaire a toujours un fort pouvoir évocateur et ce parcours autrefois emprunté par le chemin de fer à travers les paysages des Laurentides est encore ponctué de bâtiments qui accueillent les visiteurs tout au long de l'année. La gare de Mont-Laurier tire son intérêt de cette histoire.

La gare de Mont-Laurier présente également un intérêt patrimonial pour sa valeur sociale et emblématique. À la suite de l'abandon du service ferroviaire au cours des années 1980, des citoyens se regroupent et le mouvement donne lieu à la formation d'associations sans but lucratif. Un mouvement de sauvegarde et de conservation des gares voit le jour dans les Laurentides; un projet de réseau muséal est lancé en 1986. La Corporation des gares des Laurentides milite pour la conservation du patrimoine ferroviaire et participe à la création du parc linéaire du P'tit Train du Nord, inauguré en 1996, ainsi qu'à l'organisation d'un réseau muséal des gares.

Le bâtiment est également un témoin du développement du chemin de fer dans la région et plus particulièrement du P'tit Train du Nord. Ce parcours emblématique fait partie de l'imaginaire collectif des québécois et de la vie des gens des Laurentides depuis longtemps, incarné par de nombreuses œuvres littéraires et documentaires, des circuits touristiques et des séries télévisuelles où sa grande histoire est racontée de plusieurs façons. Son parcours a marqué la population et continue de représenter un pan important de l'histoire pour les nouvelles générations.

La gare de Mont-Laurier présente aussi un intérêt patrimonial pour sa valeur architecturale. La valeur patrimoniale du bâtiment réside dans la forme et les éléments qui témoignent du plan normalisé no 10 du Canadien Pacifique. Son intérêt ne réside donc pas dans son unicité, mais bien dans la fonctionnalité de sa construction faisant appel à des matériaux économiques et à une exécution simple, mais efficace pour les besoins précis.

Ce modèle de gare possède une caractéristique que possède peu de bâtiment, c'est-à-dire que le toit du côté des rails s'avance pour former un abri sur le quai d'embarquement, un élément que l'on retrouvait sur certaines gares dont celles de L'Annonciation et de Nomingue.

La gare de Mont-Laurier a conservé sa lisibilité extérieure : l'intégrité d'ensemble de la forme, du plan et des matériaux extérieurs, la volumétrie, la disposition des ouvertures et certains éléments architecturaux dont les consoles de la toiture. Gare rurale de dimension moyenne, son volume et son implantation se distinguent toujours clairement du cadre bâti environnant.

Les éléments caractéristiques

Les éléments caractéristiques de la gare de Mont-Laurier liés à ses valeurs historique, sociale et architecturale comprennent, notamment :

- Son lien avec la colonisation de la région;
- Sa localisation près des industries forestières ;
- Son association avec l'œuvre du curé Labelle;
- Sa situation en bordure du parc linéaire du P'tit Train du Nord et l'histoire de ce dernier;
- Son volume, dont son plan rectangulaire, ses lucarnes et l'élévation centrale d'un étage et demi;
- Le toit en croupe et l'avant-toit qui s'avance du côté de la voie pour protéger les voyageurs et les consoles qui supportent le toit;
- L'équilibre des proportions verticales et horizontales et la disposition harmonieuse des ouvertures;
- Les matériaux d'origine simples et économiques dont les planches moulurées posées à l'horizontale et les bardeaux;
- L'intégrité d'ensemble de la forme, du plan et des matériaux.

RECOMMANDATIONS

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR PROPOSITIONS D'INTERVENTIONS

Mont-Laurier aura été le point ultime, le terminus de la ligne de chemin de fer des Hautes-Laurentides, atteint 18 ans après la mort du curé Antoine-Labelle, initiateur de son développement. Éloignée des grands centres, la ville n'aurait pu se développer seule. La gare aura apporté une contribution vitale à son développement.⁴¹

Le patrimoine ferroviaire peut être analysé sous l'angle de l'architecture ou de l'histoire, mais il importe de rappeler que la valeur symbolique de ce patrimoine est considérable en raison de l'impact déterminant qu'ont eu les chemins de fer sur le développement économique, politique et social des différentes régions.

Il est en effet difficile de détacher la gare de l'histoire du chemin de fer. La gare de Mont-Laurier est la dernière infrastructure du réseau du P'tit Train du Nord, elle fait partie d'un tout et de l'histoire du développement des municipalités sur le parcours du train.

Son importance réside principalement dans cette association avec le chemin de fer et son histoire, mais également dans ses liens étroits avec la colonisation des Laurentides et avec l'œuvre du curé Labelle.

Le patrimoine est indissociable de la mémoire et des souvenirs qui sont liés dans l'imaginaire collectif ou individuel à ces édifices. La gare est à la fois un moment important de l'histoire de la région, un repère visuel et, plus modestement, des souvenirs humains.

Certaines gares du P'tit Train du Nord sont disparues, d'autres ont été reconstruites, fidèles au bâtiment d'origine, d'autres ont été sauvées par une communauté engagée, mais toutes sont transformées. La plupart des infrastructures liées au chemin de fer ont malheureusement été démolies. Il reste toutefois la piste devenue le parc linéaire et c'est là tout l'intérêt : avoir conservé presque intégralement ce tracé.

⁴¹ Yves Laframboise, ETHNOTECH inc., *Rapport sur les gares ferroviaires*, 1991, pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, p.31.

PROJETS

La planification doit tenir compte de tous les facteurs qui influencent l'avenir d'un lieu patrimonial, y compris les besoins des propriétaires et des utilisateurs, les intérêts de la collectivité, les répercussions environnementales possibles, les ressources disponibles et les contraintes externes. L'approche de planification et de conception la plus efficace est une approche intégrée qui allie la conservation du patrimoine à d'autres objectifs de planification et de projet et fait participer tous les partenaires et intervenants dès le début et tout au long du processus.

Normes et lignes directrices pour la conservation des
lieux patrimoniaux au Canada

Si les projets de recyclage des gares ferroviaires doivent prendre en compte la dimension patrimoniale du bâtiment et de son site, leurs conservations et la mise en valeur de leurs caractéristiques d'origines posent parfois un problème en raison des exigences liées à l'adaptation du bâtiment aux normes en vigueur et de contraintes techniques ou financières.

Ce type de bâtiment comporte en effet des caractéristiques particulières et certains paramètres d'intervention doivent être respectés, à défaut de quoi ce patrimoine perd beaucoup de sa signification (la volumétrie, le quai donnant sur les rails, l'environnement immédiat rappelant l'ancienne fonction, les éléments intérieurs – mobilier, espaces, circulation – l'emplacement, les matériaux, etc.).

Toutefois, la conservation du patrimoine doit également servir la collectivité. Le bâtiment doit être apprécié par elle afin qu'il soit utilisé et entretenu. Ceci implique que le projet doit prendre en compte les besoins réels du milieu. Le renouvellement du patrimoine par les communautés est dans l'ordre normal des choses. Il est le processus par lequel le patrimoine demeure vivant. C'est pourquoi il faut envisager les projets de recyclage avec ouverture et souplesse afin de réfléchir en termes de développement durable des communautés et de leurs aspirations.

RECOMMANDATIONS

Peu importe le projet que choisira la MRC (rénovation, restauration, nouveau bâtiment), certaines recommandations s'imposent afin que les caractéristiques patrimoniales du bâtiment puissent être reconnues, comprises et mises en valeur :

- Conserver l'emplacement d'origine : la signification historique des gares ferroviaires est tributaire de leur emplacement. Mont-Laurier, c'est aussi la fin de la ligne, du tracé du P'tit Train du Nord. Le projet envisagé doit permettre au bâtiment de symboliser ce fait.

- Dimensions et volumétrie : conserver un volume bas et positionné à l'horizontal plutôt qu'en hauteur. Si le besoin d'espace est plus important, il serait plus intéressant de construire d'autres petits volumes sur le site pour abriter d'autres fonctions comme c'était le cas pour les hangars et les entrepôts afin de ne pas augmenter le volume de la gare.
- Matériaux extérieurs : privilégier le bois, matériau de prédilection pour ce type de bâtiment, à la fois peu coûteux et accessible, mais aussi pour l'histoire de la région et son lien étroit avec l'industrie forestière.
- Favoriser les couleurs traditionnelles : celles d'origine ou celles de ses semblables sur le parcours, pour l'unité et pour rappeler le lien qui existe entre chacune des gares du P'tit Train du Nord.
- Le quai : l'emplacement actuel face au parc linéaire (ancienne voie ferrée) se doit d'être conservé. Ouvert et accessible facilement, le quai représente l'un des éléments clés liés à la fonction première du bâtiment : accueillir les visiteurs qui arrivent et ceux qui partent.
- Respecter le caractère d'origine des abords de la gare : le site doit continuer à évoquer l'environnement industriel et on doit pouvoir comprendre les liens entre le bâtiment et les différents éléments du paysage. L'aménagement paysager et les éventuelles nouvelles infrastructures ne doivent pas nuire à la lisibilité des lieux, ils doivent s'y intégrer afin de donner un sens à la rencontre entre l'ancien et le nouveau.
- Mettre en valeur l'histoire et les valeurs sociales associées au site : les gares ont longtemps été le lieu de rassemblement pas excellence des noyaux villageois et cet état devrait demeurer et être mis en valeur par le mobilier extérieur, l'aménagement paysager, l'intégration d'art public et d'espaces de rencontre qui permettront à la population et aux visiteurs de comprendre et d'apprécier les lieux.
- Permettre l'accessibilité universelle au bâtiment : favoriser l'accessibilité de tous les publics puisque ces bâtiments ont été conçus à cette fin. Les rampes d'accès et la circulation extérieure doivent s'harmoniser au bâtiment et s'intégrer au site.

07- ANNEXES

LES GARES DU P'TIT TRAIN DU NORD

LES GARES DU P'TIT TRAIN DU NORD



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Saint-Jérôme, Vers 1905
Carte postale par Pierre-Fortunat Pinsonneault, Collection MGV



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Saint-Jérôme, 2004-10-24,
Marc-Gabriel Vallières, Collection MGV, <http://mgvallieres.com/>



Sauvegarde de la gare de Prévost, Société d'histoire de la Rivière du Nord, Société d'histoire de la Rivière-du-Nord, Fonds L'Écho du Nord, (P031, S02, SS02, D104, P14). Vers 1986.



La gare du CP de Shawbridge, 2017, rivoq.ca



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Piedmont, Vers 1945, Carte postale par Ludger Charpentier, Source : inconnue, Collection MGV



La gare de Piedmont, 2023, journalaccés.ca



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Sainte-Adèle (Mont-Rolland), Vers 1925, Collection MG



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Sainte-Adèle (Mont-Rolland), 2004-10-27, Marc-Gabriel Vallières, Collection MG.



Chemin de fer du Canadien Pacifique, La gare de Val-Morin, Vers 1910, Carte postale par James Valentine & Sons, Collection MGV



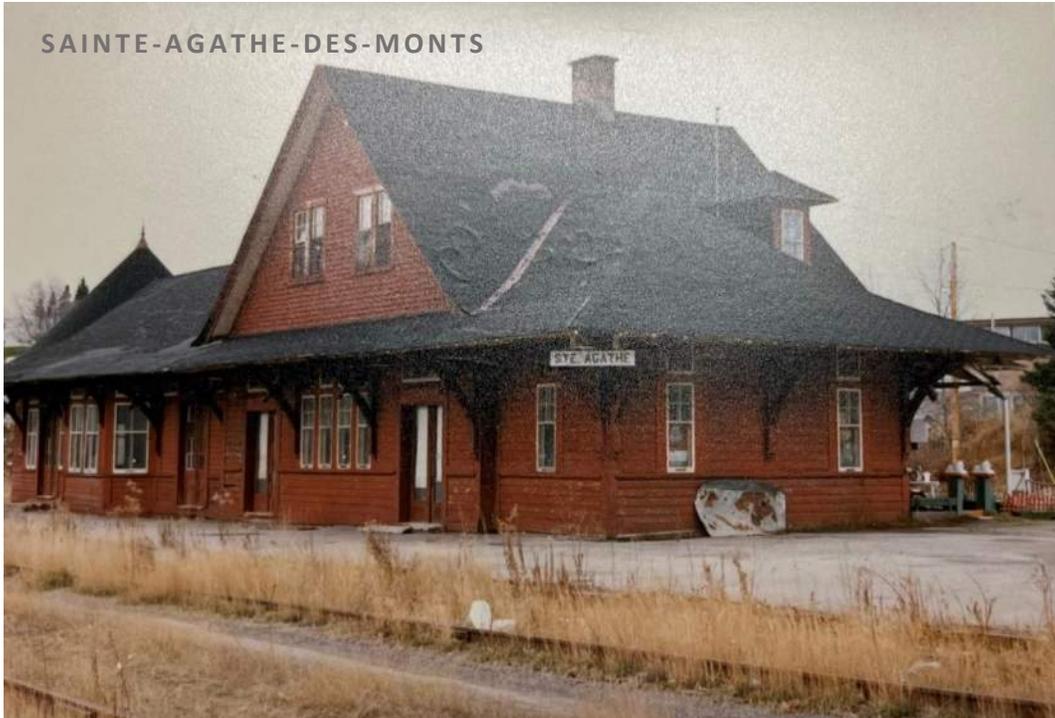
Chemin de fer du Canadien Pacifique, La gare reconstruite de Val-Morin, 2009-05-18, Marc-Gabriel Vallières, Collection MGV, <http://mgvallieres.com/>



Val-David, C.79.311.18A (35)
Inventaire Ethnotech, 1990
BAnQ-Québec



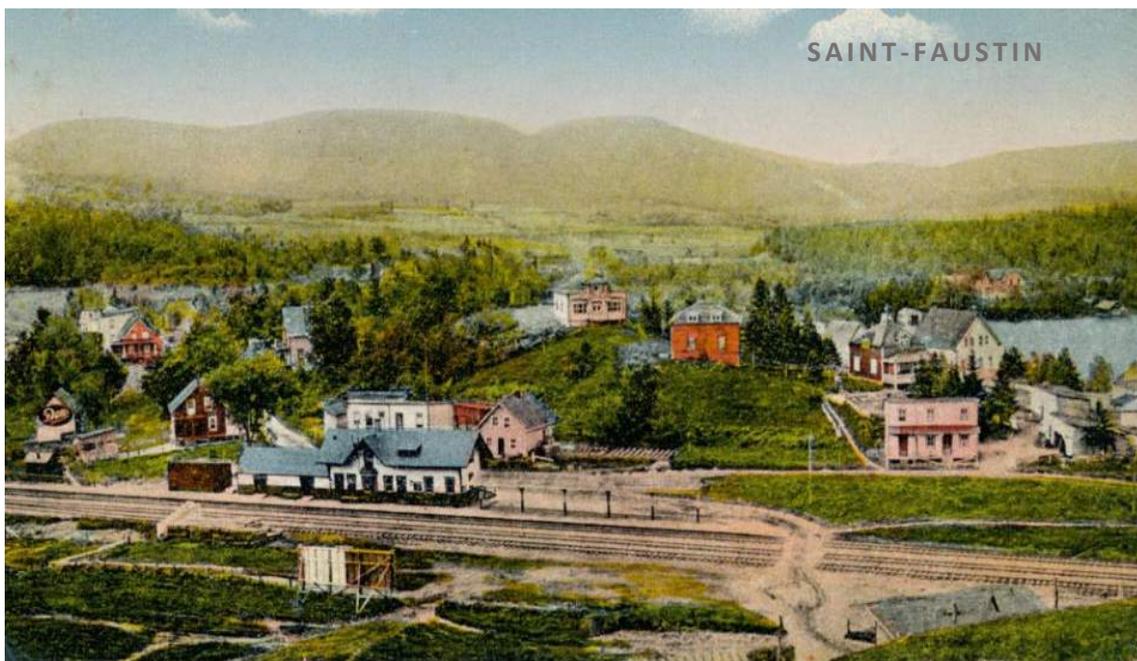
Petite gare de Val-David, Claude Bergeron 2013, © MRC des Laurentides, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca



Sainte-Agathe-des-Monts
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-Québec



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Sainte-Agathe, 2021-04-28, Marc-Gabriel Vallières, Collection MGv, <http://mgvallieres.com/>



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de Saint-Faustin (lac Carré), Vers 1930, Carte postale par Novelty Manufacturing Co., Collection MGV



Gare ferroviaire de Saint-Faustin-Station

Claude Bergeron 2013, © MRC des Laurentides, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca



St-Jovite, C79.313.19A (35)
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-Québec



Ancienne gare de Saint-Jovite
Claude Bergeron 2013, © MRC des Laurentides, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca



Mont-Tremblant
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-Québec



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare du lac Mercier (Mont-Tremblant), 2010-03-09,
Marc-Gabriel Vallières, Collection MGV, <http://mgvallieres.com/>



Labelle
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-Québec



Gare de Labelle, Claude Bergeron 2013, © MRC des Laurentides, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca



L'Annonciation
Inventaire Ethnotech, 1990, BAnQ-Québec



Chemin de fer du Canadien Pacifique, Gare de L'Annonciation, 2005-07-08, Marc-Gabriel Vallières, Collection MGv, <http://mgvallieres.com/>



Gare de Nomingue : <https://www.routedulievrerouge.com/nomingue/la-gare-de-nomingue>



Gare de Nomingue, Patri-Arch 2016, © MRC d'Antoine-Labelle, www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

DOCUMENTS CONSULTÉS ET NOTICES BIBLIOGRAPHIQUES

BIBLIOGRAPHIE

AVRAMI, Erica (2000). « Values and Heritage Conservation ». Conservation. The GCI Newsletter. Volume 15, No. 2, pp. 19-21.

AVRAMI, Erica; MASON, Randall; de la TORRE, Marta (2000). *Values and Heritage Conservation*. Rapport de recherche. Los Angeles : The Getty Conservation Institute.

BEAUDET, Joances, Commission des biens culturels du Québec, LA GESTION PAR LES VALEURS : EXPLORATION D'UN MODÈLE, juin 2004.

BLUESTONE, Daniel (2000). « Challenges for Heritage Conservation and the Role of Research Values ». In *Values and Heritage Conservation*. Rapport de recherche. Los Angeles : The Getty Conservation Institute, pp. 65-67.

BOURBEAU, Jean-Pierre, *Les Laurentides, La belle randonnée*, Les Éditions GID, 2005.

BUTTERFIELD, David, Province of Manitoba, Historic Resources Branch, *Railway Stations of Manitoba*, 1987, www.gov.mb.ca.

COURSOL, Luc, *Histoire de Mont-Laurier*, L'Artographe, 1985-1991.

COURSOL, Luc, *Mont-Laurier, 1901-1922 : capitales des cantons du Nord*, Société de la région de Mont-Laurier, 1983.

CLARK, Kate (2001). " Preserving What Matters. Value-Led Planning for Cultural Heritage Sites ". Conservation. The GCI Newsletter. Volume 6, No. 3, pp. 5-12.

ENCLUME, *Caractérisation et évaluation de paysages identitaires et emblématiques*, MRC D'Antoine-Labelle, 24 octobre 2017, <https://www.mrcal.ca/nos-services/services-aux-citoyens/patrimoine>

Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, *Guide d'interprétation du parc linéaire Le P'tit Train du Nord, section Antoine-Labelle*, Attractions environnementaux & patrimoniaux, 2008.

LAFRAMBOISE, Yves, ETHNOTECH inc., Rapport sur les gares ferroviaires, *Gare du Canadien Pacifique, Mont-Laurier*, Québec, 1991, pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

LALONDE, Maurice, *Notes historiques sur Mont-Laurier, Nominique et Kiamika, 1822-1937*, L'éclaireur, 1937.

- LA LAURENTIE, Bulletin de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, Numéro 4, Mars 2009.
- LA LAURENTIE, Bulletin de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, Numéro 5, Automne 2009.
- LA LAURENTIE, Revue de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, Numéro 11, Été-automne 2011.
- LA LAURENTIE, Bulletin de La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, Numéro 8, Été-Automne 2010.
- MASON, Randall (2002). « Assessing Values in Conservation Planning : Methodological Issues and Choices ». *Assessing the Values of Cultural Heritage*. Rapport de recherche. Los Angeles : The Getty Conservation Institute, pp.5-30.
- MASON, Randall, ed. 1999. *Economics and Heritage Conservation: A Meeting Organized by the Getty Conservation Institute, December 1998, Getty Center, Los Angeles*. Los Angeles, CA: Getty Conservation Institute.
- PAQUETTE, Marcel et BOURBEAU, Jean-Pierre, *Les Laurentides au temps du train du Nord*, Les Éditions GID, 2013.
- SALOMON DE FRIEDBERG, Barbara et RUEL, André, *Les gares de chemins de fer au Québec, Analyse typologique et sélection*, Ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Québec, Avril 1982.
- THÉBERGE, Gleason, *Nos Gares*, Corporation des gares des Laurentides, mars 1989.
- TORRE, Marta de la et MASON, Randall (2002). « Introduction ». *Assessing the Values of Cultural Heritage*. Rapport de recherche. Los Angeles : The Getty Conservation Institute, pp.3-4.
- TORRE, Marta de la (2001). « Values and Site Management: New Case Studies ». *Conservation. The GCI Newsletter*. Volume 16, No. 2.
- ICOMOS (1999). *Charte du patrimoine bâti vernaculaire*. (Mexique, 24 octobre 1999).
- ICOMOS (1999). *Charte révisée du tourisme culturel*. (Guadalajara, 22 octobre 1999).
- ICOMOS (1994). *Document Nara sur l'Authenticité*. (Nara, 6 novembre 1994).
- ICOMOS Canada (1982). *Charte de conservation du patrimoine québécois (Déclaration de Deschambault)*. (avril 1982).
- ICOMOS (1964). *Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites- Charte de Venise* (Venise, 1964).

ICOMOS Australie (1999). *Charte d'ICOMOS Australie pour la conservation de lieux et des biens patrimoniaux de valeur culturelle* (Charte de Burra). (Burra, 19 août 1979).

SITES INTERNET

Répertoire du patrimoine culturel du Québec : patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

Musée McCord-Stewart : musee-mccord.qc.ca

Bibliothèque et Archives nationales du Québec : banq.qc.ca

Dictionnaire biographique du Canada : <http://www.biographi.ca>

Patrimoine-Laurentides : mgvallieres.com

Lieux patrimoniaux du Canada : www.historicplaces.ca

Parcs Canada : parcs.canada.ca

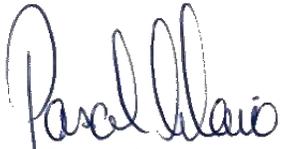
La Société du Patrimoine SOPABIC : www.sopabic-patrimoine.org

Société d'histoire de la Rivière-du-Nord : www.shrn.org

SIGNATAIRES



Léopoldine Marcotte
M SC Aménagement CEB



Pascal Alarie
Architecte OAQ, M. ARCH CEB, CAHP