

Le métier de chef de gare

Type d'élément : Thématique historique du patrimoine

Admissible au RCPQ : non

Synthèse historique

L'avènement du chemin de fer dans les Hautes-Laurentides à la fin du XIX^e siècle a eu pour conséquence un essor économique, démographique et touristique considérable, faisant entrer la région dans la modernité. La ligne du P'tit train du Nord, comme on l'appelle familièrement, est développée dans la foulée du mouvement de colonisation des « pays d'en haut »; elle est d'ailleurs également initiée par le curé Antoine Labelle (1833-1891), père de la colonisation des Laurentides. C'est ce dernier qui le premier, entrevoit la nécessité d'un chemin de fer reliant les cantons du nord à Montréal, d'une part pour briser l'isolement des colons et faciliter leurs déplacements, d'autre part pour le transport des marchandises vers le marché de la ville, dont le bois de chauffage et le bois d'œuvre. Un premier tronçon liant Montréal et Saint-Jérôme est construit en 1876 par la compagnie Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental. En 1882, le Canadian Pacific Railway (CPR) se porte acquéreur de cette voie ferrée et entame le développement de la ligne vers le nord. Dans les années subséquentes, le territoire des Hautes-Laurentides est donc desservi par une ligne de chemin de fer avec des arrêts à L'Annonciation (1903) et Nominique (1904), notamment. C'est en 1909 qu'est parachevée la voie, avec la construction du terminus à Mont-Laurier.

Le chemin de fer fournit du travail à plusieurs personnes dans la région; parmi le lot de métiers s'y rattachant figure le métier de chef de gare, aussi appelé agent de gare. Jusqu'aux années 1960, la plupart des gares emploient un agent permanent qui réside sur place, soit dans la gare même ou dans une maison voisine. Les principales fonctions de cet employé sont notamment de gérer le transit des passagers, de la marchandise et du courrier. En effet, le service postal est assuré à l'époque par le train et la gare constitue le point de chute du courrier expédié et reçu. À titre d'exemple, une lettre ou un colis mis sur le train le matin à Nominique, est reçu l'après-midi même à Montréal. L'arrivée du courrier à la gare amène une importante affluence; lieu de rencontres sociales, la gare attire les badauds et les curieux qui viennent voir les passagers, les marchandises et le courrier arriver. Le chef de gare est aussi télégraphiste. Chaque gare est en effet pourvue du service de télégraphie, et son agent se doit d'en maîtriser les codes et les instruments. Un bon télégraphiste peut ainsi émettre jusqu'à 40 mots à la minute. À cause de sa fonction de communicateur, on dit du chef de gare qu'il constitue l'un des personnages les plus importants du village, avec le médecin et le curé. Une gare importante peut émettre jusqu'à une centaine de messages par jour.

Le service du guichet, soit la vente de billets de train et les diverses transactions, est aussi assuré par l'agent de gare ou son épouse. Un poste de signalisation (sémaphore) sert aussi à émettre des signaux d'arrêt aux trains. Le chef de gare s'occupe également de l'horloge de la gare, qui doit naturellement indiquer l'heure exacte en tout temps. Tous les télégraphistes du Canada reçoivent chaque jour un signal leur permettant d'ajuster l'heure. Au Québec, ce signal est reçu à 11 h 54, puis à 11 h 55 et 11 h 56; le télégraphiste doit ensuite communiquer immédiatement qu'il est à son poste. Les villageois règlent leur montre sur l'horloge de la gare.

Le logement du chef de gare et sa famille est souvent aménagé à l'étage, ou dans des pièces adjacentes à la gare même. Le bâtiment de la gare comporte une salle d'attente chauffée par un poêle central et comprenant des bancs séparés pour les hommes et pour les femmes. On y trouve aussi « l'office », c'est-à-dire le bureau de l'agent de gare, le guichet, et une salle pour la marchandise et les

bagages. À la manière des zones portuaires, des espaces vacants ainsi que plusieurs bâtiments et dépendances entourent la gare, dont des entrepôts, hangars, châteaux d'eau, etc.

Parmi tous les employés du chemin de fer, le chef de gare occupe une place à part. Sur le réseau du Canadien Pacifique, le service est unilingue : tous les employés doivent parler anglais et tout est affiché en anglais, même lorsque tous les passagers sont francophones. Seul le chef de gare a la permission de parler français. Une connaissance de l'anglais est tout de même nécessaire pour les communications avec la compagnie.

Les agents de gare comptent parfois aussi parmi leurs tâches l'entretien des rails et des abords de la station, surtout lorsque le service du guichet est assuré par leur épouse. Il leur arrive également à l'occasion de devoir faire la discipline dans la salle d'attente ou sur les quais, lorsque des clients contreviennent aux règlements. Le vagabondage, les bagarres et les enfants qui courent sur les rails ne sont évidemment pas tolérés.

C'est durant l'entre-deux guerres que le P'tit train du Nord connaît son plus haut achalandage. Durant les fins de semaines d'hiver, des skieurs affluent vers les montagnes avec les « trains de neige », tandis que l'été et l'automne amènent des villégiateurs, des chasseurs et des pêcheurs, notamment dans le secteur de Nominique. À partir des années 1950, le réseau routier supplante le chemin de fer et l'achalandage diminue dans les gares et à bord du train. Progressivement, les agents de gare permanents sont remplacés par des gardiens, ou « care taker ». De même, le téléphone remplace le télégraphe. La ligne du P'tit train du Nord est rachetée par Via Rail, qui réduit peu à peu ses services le long de cette voie; le dernier train quitte Mont-Laurier le 8 novembre 1981. Durant les années 1990, des gares sont restaurées et mises en valeur, et la voie ferrée est démantelée et réaménagée en piste cyclable. Le Parc linéaire du P'tit train du Nord, inauguré en 1996, constitue le plus long « corridor vert » en Amérique du Nord. Ce long parcours de 232 kilomètres entre Bois-des-Filions et Mont-Laurier est sillonné par les vélos l'été et par les motoneiges l'hiver; il redonne au circuit du P'tit train du Nord la vocation récréo-touristique qui a fait sa renommée.

Exemples significatifs sur le territoire

Si les métiers liés au transport ferroviaire sont choses du passé dans les Laurentides, les enfants et les petits-enfants de ceux qui ont consacré leur vie au chemin de fer gardent cet héritage en mémoire. Dans la MRC Antoine-Labelle, l'histoire de plusieurs familles est indissociable de celle du P'tit train du Nord.

À **Val-Barrette, Rachel Côté**, fille du dernier chef de gare, se rappelle le métier de son père et son enfance vécue dans la gare. Avec ses parents et ses cinq frères et sœurs, elle a habité dans la gare même, dans un logement occupant de grandes pièces adjacentes aux espaces publics. Sa mère était celle qui s'occupait des colis et de la vente des billets, tandis que son père s'affairait à de multiples tâches, dont l'entretien des rails. Pour ce faire, il montait sur un petit chariot (appelé « bud ») actionné manuellement et allait vérifier les rails jusqu'à Lac-Saguay. Il emmenait parfois sa fille avec lui. Mme Côté raconte également que des patrons du Canadien Pacifique faisaient régulièrement des vérifications de gare en gare; ils arrivaient à bord d'une sorte de limousine montée sur rails, ce qui ne manquait pas d'impressionner les enfants. Elle se souvient aussi que le train servait parfois au transport d'animaux vivants. Ainsi, son père a dû laisser des poussins toute une nuit à l'intérieur de la salle d'attente afin qu'ils ne gèlent pas dehors; leurs piailllements et leurs dégâts ont causé quelques désagréments à la famille du chef de gare...

À **La Macaza**, le chef de gare **Achille Bélanger** et sa famille se sont occupés de la station de 1942 jusqu'à sa fermeture en 1964. Là aussi, c'est l'épouse qui contrôlait le va-et-vient des passagers et des marchandises, tandis que monsieur Bélanger était principalement en charge du transport de bois vers les scieries du sud, gérant une équipe de huit hommes. À chaque mois, des billets étaient vendus au guichet pour plus de 500 \$, ce qui donne une idée de l'importance du trafic ferroviaire car chaque billet ne dépassait pas la somme de 4 \$. La famille Bélanger habitait une maison voisine de la gare. Située trop près de la voie ferrée, elle fut incendiée accidentellement par un tison provenant de la chaudière de la locomotive.

À **Mont-Laurier**, **Arthur Gaudreau** a longtemps été contremaître pour le Canadien Pacifique. Il habitait une maison voisine de la gare, avec sa famille. Son fils **Gaston Gaudreau**, aujourd'hui âgé de 72 ans, se rappelle très bien sa jeunesse passée à jouer autour de la gare et à observer tout ce qui s'y passait. Cette période se situe de 1952 à 1965 environ. Le chef de gare était alors **Elzéar Dion**; il s'agit du dernier à avoir occupé ce poste. Dion vivait dans un logement à même la gare avec son épouse et supervisait plusieurs employés, dont deux commis, un mécanicien et une équipe d'entretien. Gaston Gaudreau voyait un peu la gare comme son terrain de jeu; il jouait d'ailleurs de vilains tours au chef de gare en s'amusant avec le code morse ou en écoutant au téléphone... Il travaillait également comme « petit commis » à la gare et aidait le personnel à effectuer différentes tâches, comme le débarquement des marchandises, le classement et la livraison des colis, etc. L'un des moments l'ayant le plus marqué : l'accueil à la gare de l'équipe des Canadiens et du célèbre Maurice Richard vers 1958.

À **Nominingue**, la liste de tous les chefs de gare, de 1904 jusqu'à l'abolition du poste en 1965, a été dressée par le Comité des Gares de Nominingue. Ce comité a été fondé en 1997-1998 dans le but de mettre en valeur les gares désaffectées de la municipalité et d'ailleurs dans les Laurentides. La gare de Nominingue, restaurée, est aujourd'hui un centre d'information touristique et un lieu d'exposition; plusieurs autres gares de la région connaissent un sort similaire.

Références

- CANAL HISTORIA. *Le rêve du Curé Labelle : Le P'tit Train du Nord*. Documentaire réalisé en 2000 dans le cadre de l'émission *Histoires de trains*, 45 min.
- COURSOL, Luc. *Histoire de Mont-Laurier*. Mont-Laurier, L'Artographe, 1985.
- GUÉNETTE, Suzanne. « Tchoutchou, tchoutchou...Le train du nord... », dans *La Laurentie*, Bulletin de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, no.10 (printemps 2011), p.15-18.
- LAGRANGE, Richard. *Le Nord, mon père, voilà notre avenir... : une histoire de L'Annonciation et de Canton Marchand*. L'Annonciation, 1986, 324 p.
- LARIVIÈRE, Thérèse GOBEIL. *La grande histoire du P'tit train du Nord à Nominingue*. 2007, 15 p.
- MRC Antoine-Labelle / Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides. *Guide d'interprétation du parc linéaire Le « P'tit train du Nord ». Attractions environnementales et patrimoniales*. 2008, 52 p.
- THÉBERGE, Gleason. *Historique des gares des Laurentides*, document PDF, 1989, 7 p.
- YOCKELL, Murielle. *Si Val-Barrette m'était conté. 1914-2014*. DVD produit par le Comité du centenaire de Val-Barrette, 2014.

Iconographie



1. Jean-Roch Lockwell, chef de gare à Nominugue à la fin des années 1950. Source : LARIVIÈRE, Thérèse GOBEIL. *La grande histoire du P'tit train du Nord à Nominugue.*



2. La gare de Nominugue en 1923. Source : idem.



3. La gare de L'Annonciation aujourd'hui restaurée. Source : <http://www.patrimoinequebec.com/gares/LAannonciation.html#4>



4. Le P'tit train du Nord a connu ses années de gloire durant l'entre-deux guerres, alors que les skieurs affluaient dans les Laurentides les fins de semaines. Source : logos et affiches du CPR transmis par la MRC.