

Marcel Paquette

*Laval*  
**ENTRE DEUX ÂGES**

Les Éditions GID

*Concept et réalisation*  
**Les Éditions GID**

*Rédaction*  
**Marcel Paquette**

*Recherche photographique*  
**Marcel Paquette et Caroline Roy**

*Concept graphique de la collection*  
**Mickaël Willème**

*Graphisme*  
**Hélène Riverin**

*Suivi de production*  
**Johanne Dupont**

*Révision linguistique*  
**Bernard Audet**

*Impression*  
**Imprimerie Transcontinental Québec**

*Photographie de la page couverture*  
**Bibliothèque nationale du Québec**  
Photo : Inconnu, vers 1925. Cote : coll. Barrière,  
n° 2804.

*Les titres des Éditions GID sont distribués par :*  
**Distribution Filigrane inc.**  
7460, boulevard Wilfrid-Hamel  
Sainte-Foy (Québec) G2G 1C1  
Téléphone : (418) 877-3666  
Télécopieur : (418) 877-3741

*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés; toute reproduction d'un extrait quelconque de ce livre par quelque procédé que ce soit est strictement interdite sans l'autorisation écrite de l'éditeur.*

*Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 2002*

*Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Canada, 2002*

© Les Éditions GID, 2002

7460, boulevard Wilfrid-Hamel

Sainte-Foy (Québec) G2G 1C1

Téléphone : (418) 877-3110

Télécopieur : (418) 877-3741

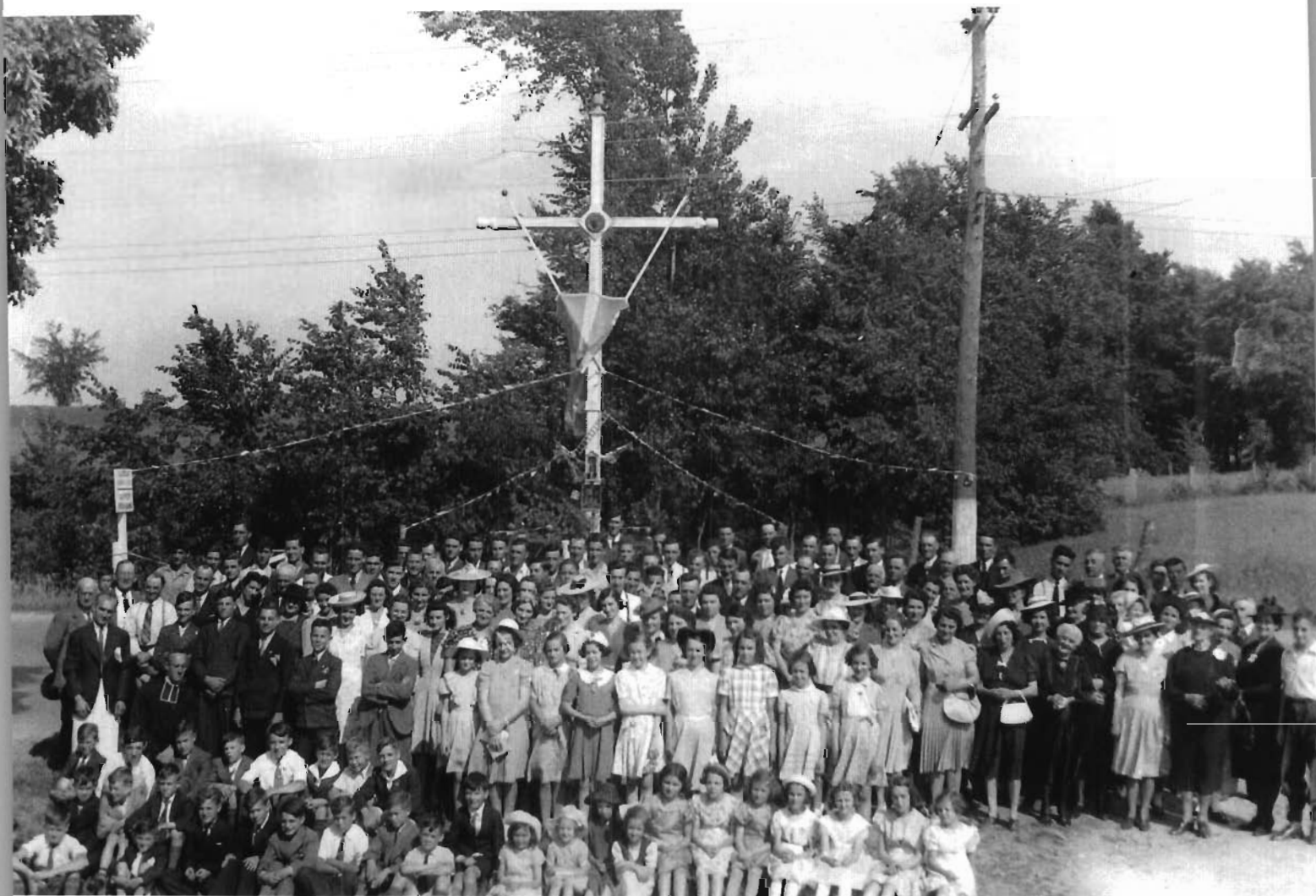
Adresse électronique : [editions@gidweb.com](mailto:editions@gidweb.com)

ISBN 2-922668-24-X



*Nous remercions la SODEC pour le soutien financier accordé à notre maison d'édition par l'entremise de son programme d'aide aux entreprises du livre et de l'édition spécialisée.*

À mon père, Rolland,  
qui aimait tant se promener sur la rivière des Mille Îles...



### *C'est le mois de Marie*

Après une cérémonie à la croix de chemin érigée en face de la maison d'Amédée Ouimet, sur l'actuel boulevard des Laurentides à Auteuil, toutes les grosses familles des fermes voisines se sont regroupées pour une photo-souvenir. Pour le mois de Marie, le mois de mai, les jeunes filles occupent les premiers rangs et portent une robe blanche ou très claire tandis que les dames plus âgées sont surtout vêtues plus sobrement. Détruite depuis des dizaines d'années, cette croix de chemin témoignait de la profonde foi de nos ancêtres et guidait les fidèles tel un phare.

*Photo : Inconnu, vers 1930-1935, collection famille M. Ouimet.*



# Remerciements

---

Je désire remercier toutes les personnes ou organismes qui ont collaboré de près ou de loin à la réalisation de ce livre de photographies anciennes :

Les familles de Laval qui ont bien voulu me prêter des photos souvent uniques. Mentionnons, entre autres, la famille M. Ouimet, Claude Beaulieu, Danielle et Réjeanne Brault, Pierrette Beaulieu, Micheline Cloutier, Pierrette Desjardins, André Brault, la famille Fernand Paquette, Serge Gravel, Jacqueline Ouimet-Fournier, Carmen Gravel, Yvonne Durocher, Rosaire Gravel, Thérèse André, Bernard Lalonde et Yves Ouimet.

Le personnel des fonds d'archives que j'ai consultés : Archives du Canadien Pacifique, Archives des Frères de Saint-Gabriel, Archives des Frères des écoles chrétiennes, Archives du Collège Laval, Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus, Archives nationales du Québec à Montréal et à Québec, Archives de la Maison Sainte-Domitille, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal, Archives nationales du Canada.

Les nombreux photographes qui ont parcouru le comté de Laval et qui nous ont laissé des documents irremplaçables. Mentionnons Germain Beauchamp et le Studio Beauchamp de Saint-Eustache, L. Charpentier de Montréal, M. Pinsonneault de Trois-Rivières, Marcel Simard de Sainte-Rose.

Les caisses populaires Desjardins de Laval dont la contribution financière a été grandement appréciée.

Le personnel des Éditions GID et plus particulièrement Serge Lambert, Caroline Roy et Hélène Riverin qui forment une équipe dynamique et disponible.

M.P.



Conjuguer avoirs et êtres

Les caisses populaires  
Desjardins de Laval



# Sommaire

---

<i>Introduction</i>	<i>page 13</i>
<i>Chapitre premier</i> Une île de villégiature	<i>page 19</i>
<i>Chapitre deux</i> Des chemins de terre et de fer	<i>page 69</i>
<i>Chapitre trois</i> Des fraises et du tabac	<i>page 109</i>
<i>Chapitre quatre</i> Au temps des villages	<i>page 141</i>

## *Des passionnés de canotage en 1900*

Dès 1892, un groupe de jeunes villégiateurs anglophones campent sur une île près du village de Sainte-Rose et organisent un club de canotage : le Hiawatha Canoe Club of Sainte-Rose. Ils participent à des dizaines de compétitions de canots autant au Québec que dans les provinces maritimes ou l'État de New York. Le logo TCS sur leur chandail signifie Tait's Camp Syndicate, en l'honneur de la famille Tait, propriétaire de l'île. Le groupe sera très actif jusqu'en 1914 et vendra ses actifs en 1923.

Photo : Inconnu, 1900, collection de l'auteur.



### *La gare de Saint-Martin*

Construite vers 1876-1877, la petite gare de Saint-Martin ne jouissait pas d'une grande popularité, car on devait parcourir plusieurs kilomètres pour l'atteindre. Elle était située sur la grande ligne du chemin de fer de colonisation, vers le Nord, vers les nouveaux villages de Saint-Sauveur et de Sainte-Agathe développés par le curé Labelle. Dès 1892, le Canadien Pacifique construisit une nouvelle gare un peu plus au nord : Saint-Martin Jonction qui permettait non seulement d'aller vers les Laurentides mais aussi de prendre l'embranchement vers Trois-Rivières et Québec. Vers 1915-1920, devant sa quasi-inutilité, elle fut détruite.



# Introduction

---

Ce livre nous présente environ deux cents photographies anciennes et cartes postales sur le territoire de la ville de Laval. Il couvre la période de 1860 à 1960, soit un siècle d'histoire et de transformations profondes. Cette banque de photos est le fruit d'une patiente recherche d'une vingtaine d'années au Québec, en Ontario et aux États-Unis.

La formation de la ville de Laval remonte à 1965 lorsqu'une loi du gouvernement du Québec força la fusion des cités, villes et villages du territoire de l'île Jésus. Avant 1965, ce territoire constituait le comté de Laval ainsi désigné pour honorer la mémoire de M<sup>gr</sup> de Laval, premier évêque de la Nouvelle-France et l'un des propriétaires de la seigneurie de l'île Jésus.



Durant des siècles, les Amérindiens qui descendaient la rivière des Outaouais pour se rendre au fleuve Saint-Laurent empruntaient régulièrement l'un des deux cours d'eau entourant l'île Jésus. En 1674, le père Dalmas cartographie une partie du territoire et mentionne la présence de campements indiens sur l'île.

En 1636, tout le territoire de Laval s'appelait la seigneurie de l'Île-Jésus en l'honneur des Jésuites,

seigneurs des lieux. François Berthelot leur succède puis M<sup>re</sup> de Laval et enfin le Séminaire de Québec jusqu'en 1854.

Saint-François-de-Sales, première paroisse créée en 1702, connaît enfin un développement accéléré grâce à la Grande Paix de Montréal signée l'année précédente. Dès 1740, la population justifie la création de deux nouvelles paroisses : Sainte-Rose et Saint-Vincent-de-Paul. De cette dernière paroisse se détache Saint-Martin en 1774 qui se voit à son tour amputée d'une partie de son territoire en 1869 par la création de Sainte-Dorothée.

Laval, une île que la rivière Jésus ou des Mille Îles délimite au nord et que la rivière des Prairies sépare de Montréal au sud. Des rivières qui furent les premiers chemins utilisés par les Amérindiens et les colons.

La rivière des Mille Îles, belle et calme, que viendront troubler des milliers de villégiateurs avides de fraîcheur estivale et d'activités nautiques familiales ou de compétition. Des îles que des dizaines de clubs de canotage envahiront le temps d'un été ou d'une régata annuelle. Des îles que de riches Montréalais aménageront en forteresses de végétation pour mieux protéger leur intimité. Un coin de paradis qui donnera naissance au poète de la couleur : Marc-Aurèle Fortin.

La rivière des Prairies, fière et orgueilleuse de sa puissance, de ses rapides qui arrêteront les voyageurs et les cageux guidant les immenses radeaux de bois vers Québec puis l'Angleterre. Tumultueux rapides qui actionneront si facilement moulins à farine, à scie ou à carder. Rivière assagie, méconnaissable par la construction d'un barrage hydro-électrique qui empêche toute embarcation de la parcourir en son entier.

Durant ces cent ans, ses habitants ont d'abord vécu un âge agricole qui assurait le gagne-pain quotidien pour la très grande majorité d'entre eux. Une agriculture prospère, familiale et ancestrale qui se développa d'abord le long des rives puis, au fil des générations, vers l'intérieur des terres où on ouvrit côtes et routes de terre battue. On élevait des bovins, des moutons, des volailles, là où aujourd'hui d'immenses centres commerciaux attirent les consommateurs par milliers. En 1930, on produisait même du tabac à Sainte-Rose.

La culture maraîchère s'intensifie après 1920, surtout dans les paroisses de Saint-Martin et Sainte-Dorothée, mais pour à peu près disparaître avec l'arrivée des grandes chaînes d'alimentation qui s'approvisionne-





ront à l'année aux États-Unis. Parallèlement à l'occupation agricole de la plus grande partie du territoire, le village de Saint-Vincent-de-Paul connaît une bonne croissance grâce au pénitencier et au collège Laval.

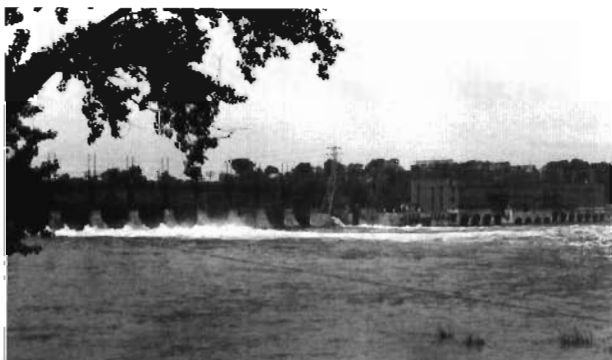
À partir de 1880-1890, la vie paisible des habitants est soudainement bouleversée, chambardée par l'arrivée massive de milliers de villégiateurs. Ceux-ci, grâce au Petit Train du nord, viennent passer les chauds mois d'été non loin des rivières des Mille Îles et des Prairies. Ils y construisent des centaines et des centaines de chalets. Des dizaines de nouvelles rues apparaissent, mais la vie humaine n'y est perceptible

que l'été. Rues de chalets construits en série pour la location ou chalets parfois si vastes et à l'architecture si originale qu'ils deviennent des châteaux dans l'imaginaire populaire.



Deux rivières que des bacs et des ponts permettent de vaincre, de traverser. Des ponts privés et des ponts publics qui sont des rêves ou des enjeux politiques. Deux rivières dont les débordements saisonniers inquiètent les riverains et retardent l'ouverture des chalets

souvent sur pilotis. Ceux-ci deviennent progressivement résidences permanentes puis subissent d'importantes rénovations pour en augmenter le confort et la sécurité. On vient de faire les premiers pas vers la naissance d'une grande banlieue.



Durant les décennies 1945-1960, les projets de développement domiciliaire se multiplient et donnent naissance à de nouvelles villes. Devant les offres alléchantes de spéculateurs et de promoteurs, des centaines d'agriculteurs vendent, en tout ou en partie, leur terre. On oublie les ancêtres, la terre paternelle, le patrimoine familial. On passe rapidement de la campagne à la vie urbaine en quelques années.



Des villes se dotent d'un nom plus moderne, plus accrocheur : Saint-Elzéar devient Vimont. La « municipalité de la Partie ouest de la paroisse de Sainte-Rose de Lima » devient Fabreville et connaît un développement domiciliaire fulgurant. L'île Jésus vit alors un âge d'urbanisation intensif. Des centaines de commerces voient le jour le long des grands axes routiers : les boulevards Labelle, des Laurentides et Saint-Martin. Les propriétaires mettent l'accent sur la





défigureront le paysage rural ou urbain. Le génie humain les transformera en y créant des lacs, en y construisant des édifices publics tel le palais de justice de Laval.

facilité de stationnement près de leurs magasins. Autour des centres commerciaux, on asphalté des stationnements aussi grands que des villages.

À l'ouest de l'île, on fonde la ville et le club de golf de Laval-sur-le-Lac qu'on aménage comme d'immenses jardins botaniques. On y attire les villégiateurs à l'aise. Avant 1920, plusieurs carrières sont exploitées. Abandonnées au fil des ans, elles laissent d'énormes cratères qui



pour la procession de la Fête-Dieu. On se souvient du passé et des événements tragiques comme ce cyclone de 1892 qui tua plusieurs enfants dans une école.

Mais sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, la vie quotidienne des habitants reflète leur joie de vivre, l'importance qu'ils accordent à leurs familles et à leur communauté.

Comme ce père qui prend quelques minutes pour aider son fils à faire ses premiers pas ou ces jeunes filles regroupées



Tout comme le père et son garçon sur la photo de la page couverture, Laval présente, pour la période 1860-1960, un mélange de tradition et de progrès. L'enfant, promesse d'avenir et de renouveau, semble si heureux d'être là. Mais un jour il quittera la galerie et son milieu de vie. Transformera-t-il le commerce de son père ?



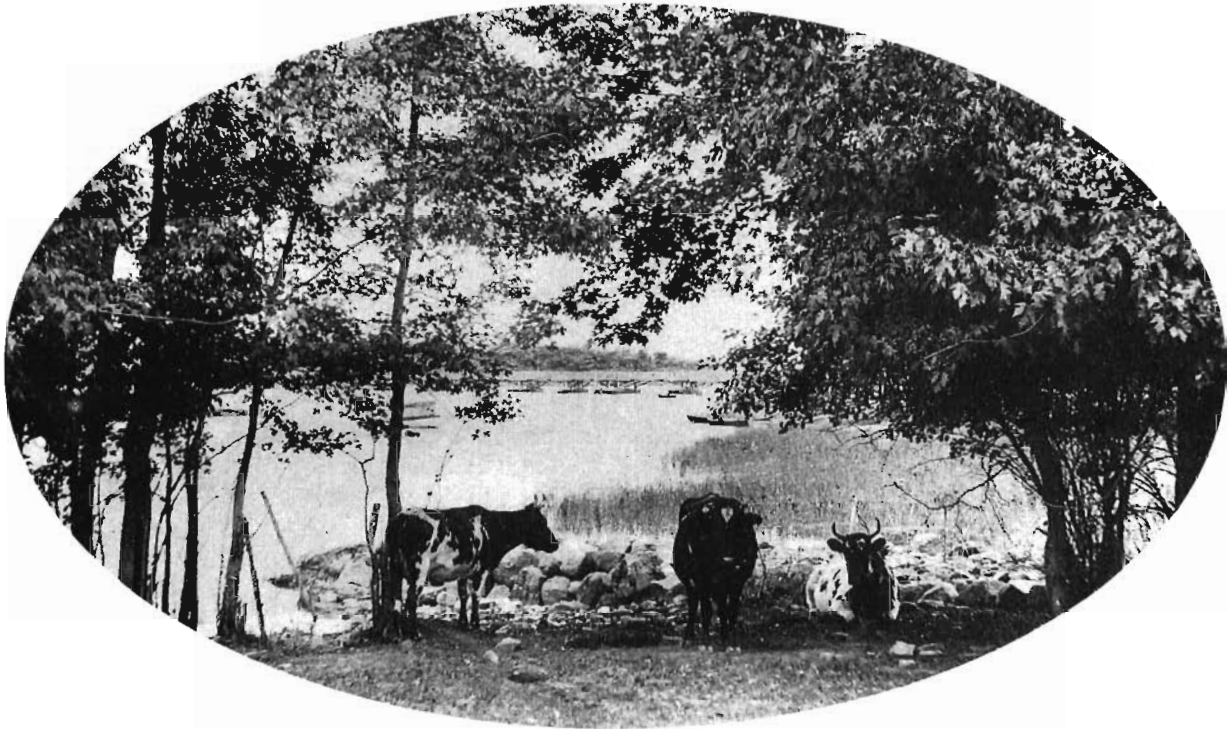
Ville récente et très stéréotypée, Laval étonne et déçoit, suscite l'envie ou provoque la moquerie. Ville créée pour et par des politiciens, ville de l'avenir, Laval a d'abord grandi à l'ombre de sa métropole, Montréal. Puis, progressivement, le déve-



loppement marqué des secteurs commerciaux et industriels a permis l'émergence d'une ville dynamique et diversifiée.

Des familles se construisent maintenant des maisons sur la rive nord de la rivière des Mille Îles pour vivre en banlieue de Laval. Est-ce le début d'un nouvel âge ?

---







# Chapitre premier

## UNE ÎLE DE VILLÉGIATURE

---

*Le village de Sainte-Rose [...] est devenu un lieu de repos et de confort pour un grand nombre qui laissent le bruit de la ville pour vivre, ici, dans le calme et jouir de tous les charmes de cette belle nature.*

Gédéon Ouimet,  
ancien premier ministre du Québec, 1895.

### *Des étés romantiques, vers 1910*

Le temps, tout comme la balançoire, semble s'être arrêté pour Marie-Anne Papineau et son mari, le docteur Jean-Élie Brault. À partir de 1907, ils quittent leur maison de la rue Saint-Laurent dans le Mile End, près de Montréal, pour passer l'été à la Villa Bellevue de Laval-des-Rapides. M. Brault prenait tous les matins le train pour se rendre à sa pharmacie pendant que sa femme, leurs onze enfants et les servantes profitaient de la campagne environnante. Le soir, il reprenait le train en se hâtant pour retrouver la fraîcheur des grands arbres tout en se berçant avec Marie-Anne.





### *Un but en commun*

Photographés sur les terrains du Sainte-Rose Boating Club, tous ces hommes passent l'été près de la rivière des Mille Îles pour partager leur passion : les activités nautiques. Directeurs du club ou organisateurs de régates, ils vivent loin de Montréal et en profitent pour faire du canotage, de la voile, du « bateau à moteur ». Ils se créent, année après année, un monde de loisirs.

*Photo : Inconnu, 1900, collection de l'auteur.*



### *Passer l'été au chalet*

Comme des milliers de familles, les Robert ont réalisé leur grand rêve de passer les vacances d'été à la campagne, loin de Montréal. Ici, ils ont loué le chalet « Les Érables », voisin de nombreux autres chalets semblables construits en série à Plage-Laval, aujourd'hui Laval-Ouest, non loin de la rivière des Mille Îles. Souvent les maris continuaient à travailler à Montréal et revenaient au chalet tous les soirs ou seulement la fin de semaine. La belle vie pour tous !

*Photo : Studio Beauchamp, vers 1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*







### *Des chalets à louer*

Contrairement à d'autres endroits où on construisait à la hâte quelques chalets pour faire un peu d'argent, le propriétaire a ici voulu donner un cachet particulier, très invitant, à son ensemble de résidences à louer. Frais peints, clôturés, différents les uns des autres, ces chalets assurent le calme et la détente à l'ombre des grands arbres plantés de façon régulière. De plus, les locataires profitent de la présence de la rivière des Mille Îles qui passe à quelques mètres de ces camps de Saint-François-de-Sales.

*Photo : Charpentier, n° 4, Montréal, vers 1950, collection de l'auteur.*



### *Un petit tour de chaloupe*

Ces vacanciers de Saint-François-de-Sales font peu de cas des règles les plus élémentaires de sécurité nautique. Mais qui s'en soucie quand le temps est si beau pour faire un tour de chaloupe avec ses amis, quand on rame si fort pour impressionner sa nouvelle blonde?

*Photo : Inconnu, carte postale vers 1945, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





## *Le Château Sainte-Rose*

Hôtel, salle de spectacles et restaurant à la mode dans les années 1940-1960, le Château Sainte-Rose attirait les foules non seulement par la qualité des spectacles offerts mais aussi par sa capacité d'accueil. L'ensemble de ses salles pouvait recevoir plus de mille personnes. L'une d'elles ne sera d'abord recouverte que d'une immense toile-auvent pour pouvoir souper et danser en profitant au maximum de la belle saison. Pour donner une idée de l'importance de l'endroit, le Château Sainte-Rose fut vendu 300 000 \$ en 1955. Vers 1969, pendant un spectacle du chanteur Jean Roger, un violent incendie rasa en quelques heures la totalité des bâtiments.

*Photo : Beauchamp, vers 1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





### *Le chalet de mes rêves*

Bâti au cœur du vieux Sainte-Rose comme chalet ou résidence d'été, le château Normand, construit dans un bel environnement et d'une architecture impressionnante, a fait l'envie de milliers de personnes qui auraient tant aimé y vivre. L'architecte Joseph-Émile Vanier dessina les plans de sa résidence en 1910. Il y passait l'été entouré de sa famille, puis, l'automne venu, retournait vivre dans sa luxueuse résidence du carré Saint-Louis à Montréal. Quelques années après son décès survenu en 1934, sa superbe maison est transformée en hôtel avec bar et grill. En 1959, un incendie suspect détruit le château et les rêves de bien des gens.

*Photo : Beauchamp, Saint-Eustache, vers 1950, collection de l'auteur.*





### *L'île des Frères en 1939*

De 1922 à 1941, cette petite île près de Sainte-Rose servit de camp de vacances pour les religieux de l'école Mont-Saint-Louis à Montréal. En été, les religieux s'adonnaient à la pêche et au golf. Malgré le peu d'espace disponible, on voit le frère Mandellus se concentrer sur son prochain coup. L'hiver, les Frères venaient souvent avec des élèves pratiquer la raquette et le ski de fond. En 1941, comme il n'y avait aucune possibilité d'agrandir le chalet sur une si petite île, la communauté la vendit et acheta une plus grande superficie à Saint-Adolphe-d'Howard.

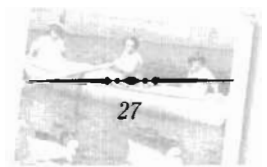
*Photo : Inconnu, 1939, Archives des Frères des écoles chrétiennes.*



### *Les golfeuses*

Une petite partie de mini-golf? Rien de mieux pour se détendre par une belle journée d'été. Ces membres de la famille Brault de Laval-des-Rapides jouaient régulièrement quelques parties sur le petit circuit aménagé à l'arrière de la villa Bellevue, rue du Pacifique. Comme ces jeux se déroulaient en privé, entre femmes, elles ne pouvaient être accusées d'activités non conformes aux principes religieux très stricts de l'époque.

*Photo : Inconnu, vers 1935, collection famille Brault.*

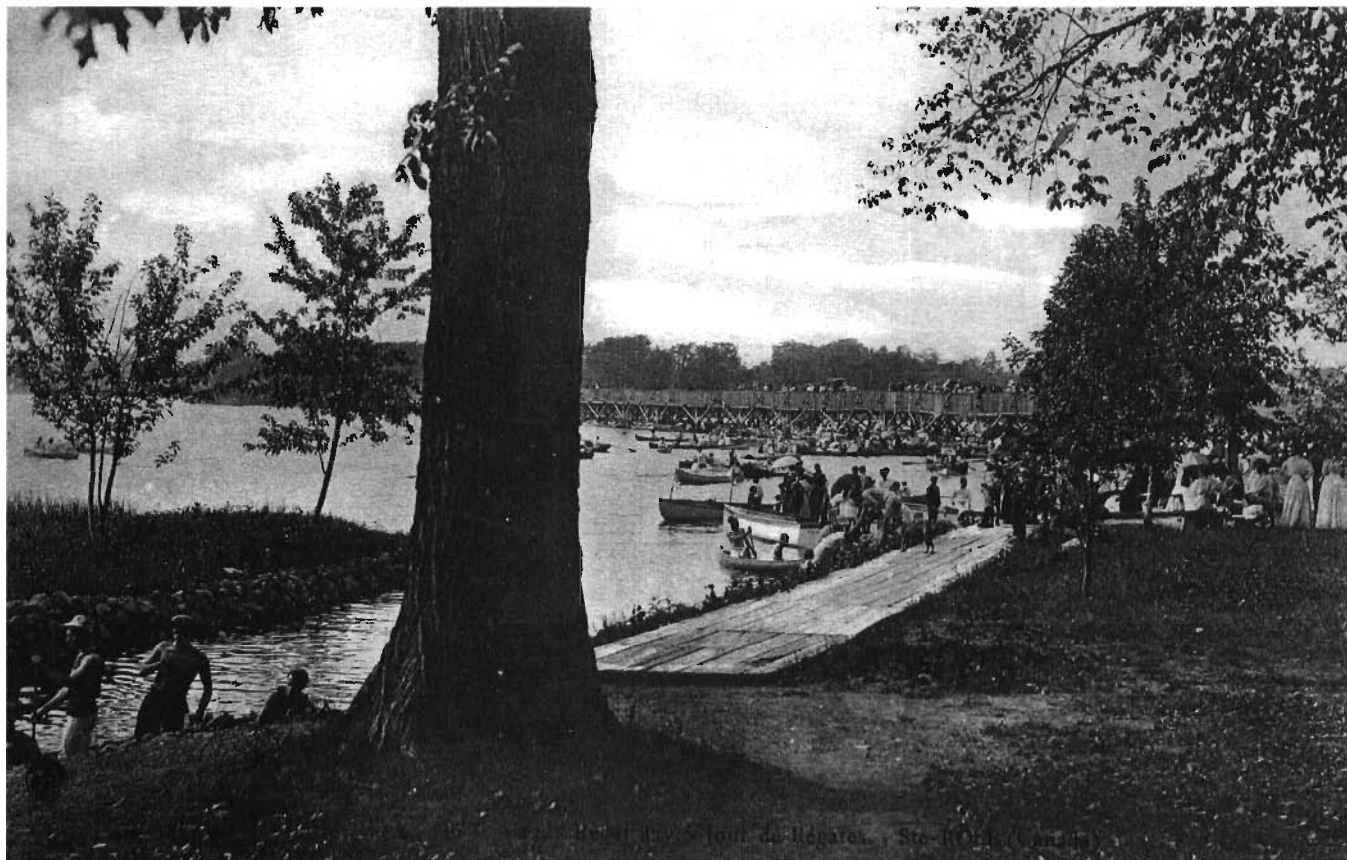




### *J'ai mon ombrelle*

Sur le site du Sainte-Rose Boating Club, quelques membres se préparent à leur petite excursion quotidienne sur la rivière des Mille Îles. Robes longues et dentelles se froissent un peu dans l'embarcation. Les demoiselles tombent leur chapeau pour mieux se cacher sous l'ombrelle. L'après-midi sera doux comme la brise qui effleure l'onde. Moments magiques de communion avec la nature avant le grand bal de ce soir. Et demain ne sera que le miroir de l'instant présent.

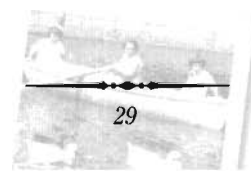
*Photo : Pinsonneault, photographe-éditeur, n° 25, Trois-Rivières, collection de l'auteur.*



### *Des régates populaires*

Les nombreux villégiateurs qui envahissaient le village de Sainte-Rose entre 1880 et 1920 débordaient d'énergie et de projets. Dès 1887, ils fondèrent un club de récréation et de délasserment pour le corps : le Sainte-Rose Boating Club. Les dirigeants font construire un *club house* et organisent presque quotidiennement des activités. Les régates annuelles font accourir des milliers d'amateurs. On nolisent plusieurs trains en provenance de Montréal et Ottawa. Aux épreuves de canotage, de voile et de rame, on ajoute rapidement des courses de canot automobile et des épreuves de natation. Vers 1910, de nouvelles épreuves de natation pour femmes attirent l'attention de la gent masculine et les foudres du curé de la paroisse.

*Photo : Pinsonneault, photographe-éditeur, no 22, vers 1905-1906, Trois-Rivières, collection de l'auteur.*





## *Les baignoires*

Se baigner en public n'était ni populaire ni moralement acceptable avant 1925-1930. Pour contourner les interdits sociaux et religieux, certaines familles francophones se construisaient une baignoire sur la rivière des Mille Îles. Ouverte vers le large mais fermée des trois autres côtés, la baignoire ou kiosque permettait de se baigner à l'abri des regards indiscrets. Hommes et femmes s'y rafraîchissaient séparément. La création et l'ouverture de plages publiques vers 1930-1935 rendirent les baignoires inutiles et on procéda à leur démolition rapidement.

*Photo : Inconnu, vers 1915-1920, carte postale-photo, collection de l'auteur.*



## *Habiter les îles*

L'âge d'or de la villégiature à Sainte-Rose se situe entre 1880 et 1920. Durant ces quarante années, des milliers de personnes viennent passer l'été à Sainte-Rose. La famille s'installe pour une période de deux à trois mois pour fuir la chaleur étouffante de Montréal. La majorité des îles de la rivière des Mille Îles sont habitées. On y construit souvent un gros chalet au milieu de grands arbres qui procurent une certaine fraîcheur et qui isolent des voisins. Ici, cette île fut la propriété de la famille Corneil pendant des dizaines d'années. Yachts, chaloupes et canots font partie de l'équipement de cette famille qui passa plus de quarante étés dans son île. On y retrouvait aussi les familles Fortin, Fraser, Ouimet, Kennedy, Lacroix, Darling, Paré, celle du premier ministre Honoré Mercier, ou des clubs de canotage tel que le Hiawata Canoe Club of St-Rose.

*Photo : Inconnu, vers 1910, carte postale-photo, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





Photo : Inconnu, vers 1950-1955, carte postale-photo, collection de l'auteur.

Les berges aménagées, les dizaines de pots de fleurs, le large escalier et l'arche d'entrée nous donnent une excellente idée de ce qui attend le visiteur. Une villa, un manoir, un château, une résidence de vedettes ou de politiciens ? Cette carte postale ne nous donne qu'un renseignement : *le Bigras Island*.

### *Un coin tranquille*



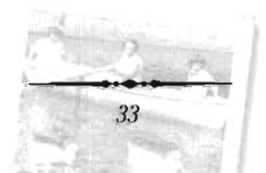




### *Des îles indépendantes*

Le 20 mars 1941, les quelques centaines de citoyens d'un groupe d'îles situées dans la rivière des Prairies demandent et obtiennent de se séparer de Sainte-Dorothée pour former leur propre municipalité : Ville-des-Îles-Laval. D'abord lieu de villégiature, bons nombres de gens influents ou à l'aise s'y installent comme en fait foi la photo de cette résidence sur l'île Bigras, une des îles qui forment la ville. En 1965, beaucoup de citoyens s'opposent à la fusion forcée de leur ville avec les autres municipalités de l'île Jésus dont Sainte-Dorothée. Quelques années plus tard, une demande sera acheminée au gouvernement du Québec pour se séparer de la ville de Laval. Leur rêve ne se réalisera malheureusement pas.

*Photo : Inconnu, pas d'éditeur, vers 1945-1950, collection de l'auteur.*





### *Maman, on ne sort pas de la cour*

Sur sa très grande propriété, rue Pacifique à Parc-Laval, devenu par la suite Laval-des-Rapides, le docteur-pharmacien-apothicaire Jean-Élie Brault avait fait creuser un immense bassin d'eau avec un kiosque au centre. Ses enfants pouvaient s'y promener en chaloupe ou en canot tout en poursuivant quelques canards apprivoisés.

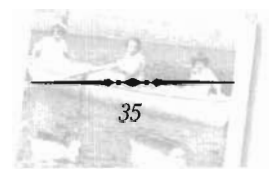
*Photo : Inconnu, vers 1915-1920, collection André Brault.*



### *Permis pour les femmes*

Ce qui enrageait les bons catholiques de Sainte-Rose, en 1900-1910, c'était la tolérance et la permissivité que le Sainte-Rose Boating Club accordait aux femmes, mariées ou non. Parmi les activités hautement répréhensibles que le club organisait pour ses membres, on retrouvait la pratique de la voile, le canotage et la participation à des pique-niques mixtes, dans les îles, sous la surveillance de quatre ou cinq dames d'âge vénérable. Durant les régates annuelles, des courses de canot étaient exclusivement réservées aux jeunes filles et aux femmes mariées. Comme la majorité des participantes parlaient anglais et pratiquaient la religion protestante, les conséquences sur la moralité des jeunes francophones étaient dramatiques.

*Photo : Inconnu, vers 1910, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *La plage Sainte-Rose*

Créée artificiellement vers 1935 au cœur du vieux Sainte-Rose, cette plage connaît rapidement une très grande popularité autant par la beauté du site que par la facilité d'y accéder par autobus depuis Montréal. Même si le fait de se baigner en public est un acte hautement répréhensible et décrié par le curé de Sainte-Rose, cela n'empêche pas gars et filles de s'y rendre, parfois en cachette de leurs parents. Mais au milieu des années 1950, les baigneurs développent des plaques et des rougeurs sur la peau. Après l'analyse de l'eau, on s'aperçoit soudainement que les égouts de la ville se jettent à quelques dizaines de mètres de cette plage privée. Celle-ci sera rapidement vendue par ses propriétaires au prix de 50 000 \$ à la ville de Sainte-Rose pour en faire un terrain de jeux pour les jeunes. Avec interdiction de s'y baigner!

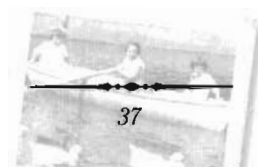
*Photo : Inconnu, vers 1950, collection de l'auteur.*



### *Chaloupes à louer, vers 1950*

Le dimanche, la plage Bigras, à Fabreville, ne dérougit pas. Plus de 225 entrées en ce beau dimanche d'été. La baignade, c'est l'activité familiale par excellence. Et juste à côté de la plage, on peut se faire les bras en louant une solide chaloupe pour une couple d'heures.

*Photo : Beauchamp, vers 1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





### *Restaurant Haute-Rive, vers 1945*

Un des nombreux petits restaurants ouverts l'été pour les vacanciers de Haute-Rive, près de la 26<sup>e</sup> avenue à Sainte-Rose Ouest. On parle ici d'un restaurant dans un sens très large, un peu dans le style dépanneur. On pouvait souvent y déguster une patate et une boisson gazeuse ou savourer un cornet de crème glacée. On y achetait surtout ses cigarettes, ses journaux et quelques provisions que l'on n'avait pas apportées de la ville. Les annonces publicitaires donnent une bonne idée de sa vocation. L'entrée est en coin comme dans de nombreux restaurants de Montréal, à cette époque. Comme si on était à l'intersection de deux rues et que la porte d'entrée invitait autant les gens d'une rue que ceux de l'autre.

*Photo : Studio Beauchamp, vers 1945-1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*

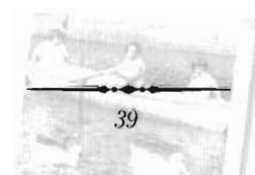




### *Chez Micheline*

Ouvert durant la belle saison pour approvisionner les vacanciers, le restaurant Chez Micheline desservait le secteur Plage-des-Îles. Durant l'été, la population de Sainte-Rose-Ouest devenue Fabreville, doublait et même parfois triplait. En 1957, la population passait de 3500 à 8000 personnes durant l'été. On y achetait ou louait un petit chalet situé sur l'une des quarante-cinq petites avenues ou sur le chemin d'accès des nombreuses plages : plage Saint-Gérard, plage Lavoie, Creek Beach, plage Gravel, etc. Chacune y avait son petit restaurant-dépanneur qui devenait un centre d'approvisionnement et de nouvelles du coin. Mais Chez Micheline, c'était spécial! Il semblerait que, tous les soirs, on pouvait aussi y danser et y rencontrer les plus belles filles en vacances...

*Photo : Beauchamp, carte postale vers 1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*



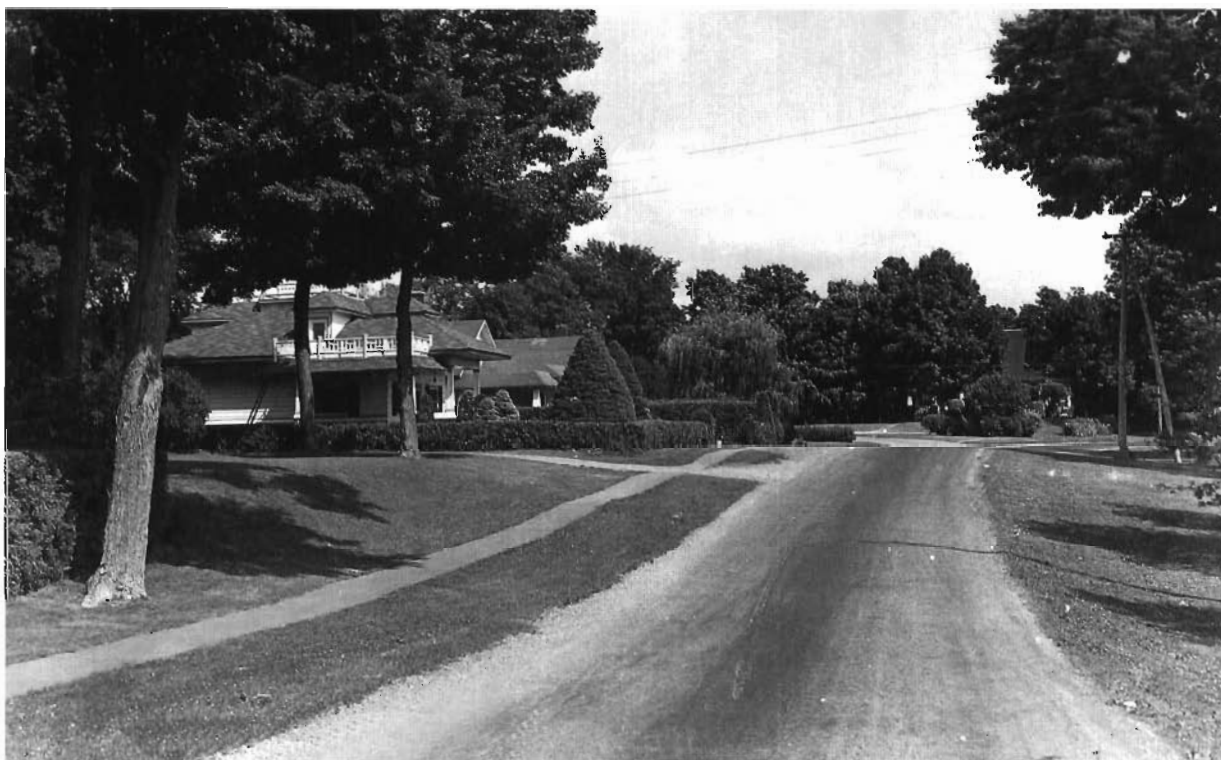


### *Les portes de Laval-sur-le-Lac*

Érigées en 1926 par la municipalité à chacune des deux entrées de Laval-sur-le-lac, sur le chemin principal, les arches ou portes d'entrée symbolisaient à la fois les limites de la ville et le fait que le visiteur entrait dans un monde privilégié où l'espace, la verdure et les résidences cossues étaient la norme.

*Photo : Inconnu, vers 1950, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *Une ville créée pour la villégiature*

L'idée de fonder une ville de villégiature francophone germa dans l'esprit d'Édouard Gohier vers 1910. En 1912, La Compagnie des Terrains de Laval acquiert tous les terrains de la pointe ouest de l'île Jésus dans le but d'en faire la vente chez des professionnels, des commerçants ou des industriels surtout francophones. La Compagnie fait dresser les plans de la ville de Laval-sur-le-Lac qui est officiellement constituée en mars 1915. Les nouveaux résidents construisent de luxueuses maisons entourées de jardins et surtout de nombreux arbres d'espèces très variées. En 1917, on fonde le club de golf de Laval-sur-le-Lac dont l'aménagement en fera un véritable parc, certains diront un jardin botanique.

*Photo : Studio Beauchamp, vers 1950. Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





## *La plage Pizzagalli*

Avec sa barrière ouverte, son arche d'entrée en rondins, les arbres et la rivière des Prairies à proximité, cette plage semble bien invitante. Entre 1935 et 1955, la demande pour des endroits de baignade était tellement forte qu'il s'ouvrait de petites plages un peu partout. Ici, le nom de cette plage privée vient probablement de celui de son propriétaire à Sainte-Dorothée. Au verso de cette carte postale, un certain Angelo écrit à sa tendre amie de Burlington, au Vermont, qu'il a passé du bon temps à la plage Pizzagalli et que ça démarre bien ses vacances.

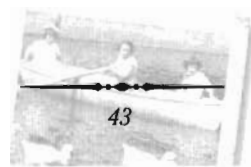
*Photo : Studio Beauchamp, carte postale, vers 1945, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*

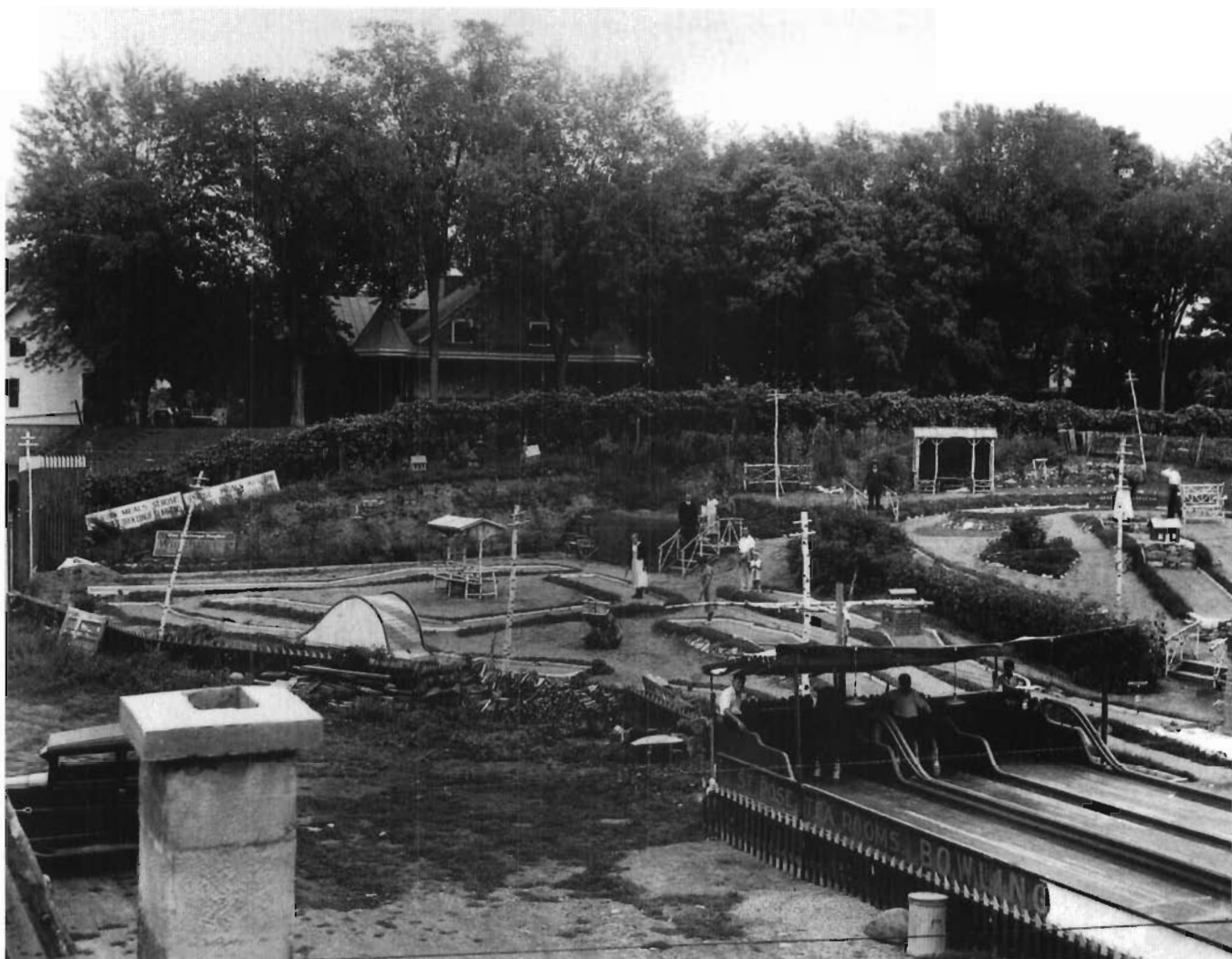


### *La rue Saint-Vincent vers l'est*

Avec ses maisons de pierre ou de bois, son chemin de terre, ses trottoirs de bois et la voûte des arbres au loin, peu de gens reconnaissent le boulevard Lévesque à l'est de la montée Saint-François. À gauche, la pharmacie Laval puis l'Hôtel des Touristes, deux commerces au cœur du vieux Saint-Vincent-de-Paul. Tout ce secteur fut démoli, vers 1930-1931, par ordre du préfet du pénitencier qui ne voulait aucune habitation entre le vieux pénitencier et les nouveaux bâtiments en construction sur le boulevard Lévesque, anciennement rue Saint-Vincent.

*Photo : Inconnu, 1909, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *On n'a rien inventé...*

Entre les deux grandes guerres, Donat Beaulieu créa près du pont Plessis-Bélair à Sainte-Rose, un véritable « complexe » de loisirs : plage, location d'embarcations, terrains de tennis, restaurant, jeux de quilles en plein air, maison de pension et salon de thé, golf miniature, jeux d'adresse. Toutes ces activités très populaires cessèrent vers 1944 lorsque le gouvernement du Québec expropria une partie de ces terrains pour l'élargissement du boulevard Labelle.

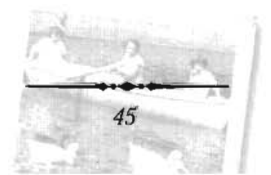
*Photo : Inconnu, vers 1935-1940, collection de Pierrette Beaulieu.*



### *Une vue surprenante*

Les clubs de golf occupent une grande partie du territoire de l'ouest de l'île Jésus. Parmi les plus anciens, on compte celui de Laval-sur-le-Lac, fondé en 1917 et celui d'Islemere à Sainte-Dorothée. Véritable parc privé, ce dernier accueille des amateurs toujours inquiets de la justesse de leurs coups. Le photographe de ce cliché s'est volontairement placé dans une trappe de sable pour nous donner cette vue surprenante, au niveau de la balle elle-même.

*Photo : Inconnu, vers 1950, collection de l'auteur.*





### *À la fine pointe du confort*

La publicité l'affirme : des cabines modernes avec des tapis moelleux mur à mur, salle de bains, radio et téléviseur. Et à deux pas, le restaurant Sainte-Rose Diner-Curb Service qui offre à son honorable clientèle des mets canadiens avec une spécialité de plats chinois ! Construit sur le boulevard Labelle, à Fabreville, cet ensemble typique de cabines et restaurant connaît une très grande popularité de 1950 jusqu'aux années 1990 alors que les unités de motel, maintes fois rénovées, sont démolies.

*Photo : Inconnu, carte postale, vers 1955, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *De chalets à résidences...*

Des milliers et des milliers de familles envahissaient chaque été les rives de la rivière des Mille Îles. Vers 1950-1955, à la suite d'analyses régulières de l'eau, on a soudainement découvert qu'elle était très polluée. Puis, avec la construction de l'autoroute des Laurentides, le « Nord » devenait soudain très accessible. On a alors assisté à une vague de transformations de chalets en résidences permanentes. Des ouvriers de Montréal achetaient un petit chalet abandonné à un prix peu élevé et patiemment le transformaient en résidence pour leur famille. On fuyait ainsi la ville et, pour pas cher, on habitait la campagne. L'air ambiant était meilleur pour les enfants. Le prix de l'essence était peu élevé et le père de famille prenait l'autoroute pour se rendre à son travail à Montréal. Sur la photo, ces chalets de Haute-Rive à Fabreville, offerts en location, deviendront dans quelques années des résidences recherchées.

*Photo : Studio Beauchamp, vers 1950-1955, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





### *Laval-sur-le-Lac*

Maisons espacées et luxueuses entourées de nombreuses variétés de conifères et de feuillus, ville de villégiature, ville-jardin : telle est l'image qu'ont voulu donner, dès sa conception, les fondateurs de Laval-sur-le-Lac.

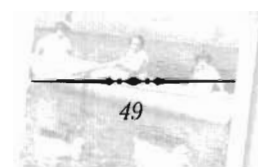
*Photo : Beauchamp, Saint-Eustache, vers 1950, collection de l'auteur.*



### *Le château de l'île Paton*

Construit vers 1885-1890 pour sir Hugh Paton, ce manoir ou château de cinquante-deux pièces s'élevait sur l'île à Bourdeau rebaptisée île Paton, située dans la rivière des Prairies, près de L'Abord-à-Plouffe. Homme d'affaires et financier, grand amateur de chasse à courre et président du Montreal Hunt Club, Paton avait sa résidence principale rue Sherbrooke à Montréal. Il fit construire sa résidence secondaire et des écuries dans son île pour recevoir la haute bourgeoisie anglophone de Montréal et y organiser des chasses mémorables. En 1943, l'île fut vendue à Pamphile Du Tremblay, propriétaire du journal *La Presse*. Puis en 1963, elle fut cédée à l'entreprise Le Sporting Club de l'île Paton. Trois ans plus tard, un incendie détruisit, en même temps, le somptueux manoir et les écuries. L'île connut par la suite un intense développement immobilier d'appartements et de condos luxueux.

*Photo : Inconnu, vers 1910, Archives Nationales du Québec à Montréal.*





### *Le coin branché, vers 1945*

Invitant par ses nombreuses publicités, le Kosy Corner offrait de tout : des cornets et des boissons gazeuses, des frites et des hot-dogs, de la musique et de la danse. Merveilleusement situé à l'intersection du boulevard Sainte-Rose et de la grande route qui menait au pont de Saint-Eustache, c'était l'endroit branché à découvrir ou à faire découvrir. La salle de danse était peu spacieuse mais il y régnait une ambiance exceptionnelle.

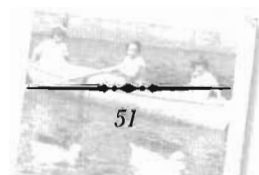
*Photo : Studio Beauchamp, vers 1945-1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*



## Le club house

À l'aide d'une campagne publicitaire agressive, le journal *La Patrie* et différents promoteurs réussirent entre 1925 et 1930 à vendre des centaines de terrains près des plages de la rivière des Mille Îles. Les acquéreurs se dépêchaient de construire un petit chalet pour y passer l'été en famille. En 1930, ils se regroupent et fondent le village de Plage-Laval qui devient une ville deux ans plus tard. Les résidents se dotent d'un *Club House* officiel et veulent se distinguer des simples baigneurs d'un jour, car les plages attirent toujours des milliers de personnes. Les propriétaires se plaignent de cet achalandage et du fait qu'ils ne peuvent se baigner en paix, eux qui paient des taxes. Les élus adoptent des règlements pour autoriser aux seuls résidents permanents, l'accès aux plages. En 1950, ils ne veulent plus que le nom de la ville soit associé à une image de plage publique et Plage-Laval devient officiellement Laval-Ouest.

*Photo : Inconnu, vers 1940, collection de l'auteur.*





### *C'est moi le plus fort!*

À Saint-François-de-Sales, vers 1952-1953, Louis Metcalfe exhibe sa musculature d'homme fort devant son cousin, René Brault. Pour fuir la chaleur accablante de l'été à Montréal, les Metcalfe louaient, chaque année, l'un des six chalets construits près de la rivière des Mille Îles et qui assuraient un bon revenu supplémentaire à la ferme Brault. Indifférente aux prouesses des garçons, Danielle, la jeune sœur de René, promène dans son carrosse sa poule préférée : la Brune.

*Photo : Inconnu, vers 1952-1953, collection famille Brault.*





### *Souvenir de mon club*

Grâce au Petit Train du nord, ces élèves de l'académie Saint-Louis de Montréal, pouvaient en moins d'une heure se rendre à Sainte-Rose pour faire de la raquette. Plutôt oublié de nos jours au profit du ski, le sport de la raquette comptait des centaines de clubs ayant chacun ses couleurs et sa ceinture fléchée distincte. Pour accueillir le club ou une compétition, le propriétaire de ce restaurant-magasin général avait sorti les banderoles et les drapeaux.

*Photo : Inconnu, vers 1920-1930, collection de l'auteur.*





### *Saratoga : côté plage*

Près du pont de Saint-Eustache, la plage Saratoga connut une grande popularité durant les grandes vacances d'été. Située sur une petite butte, elle apportait un environnement de qualité aux Montréalais qui fuyaient la chaleur et l'humidité de l'été. La salle à manger offrait une vue sur la rivière et on pouvait y terminer la soirée en dansant sur les derniers airs à la mode. Complètement abandonné et sans bâtiment pendant des dizaines d'années, le site fait actuellement l'objet de projets de constructions de condos luxueux.

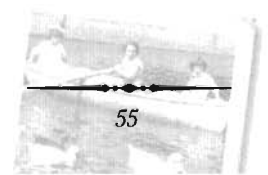
*Photo : Beauchamp, vers 1935-1940, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*



### *Saratoga : côté route*

Située à l'entrée du pont menant vers Saint-Eustache, la plage Saratoga doit probablement son nom à un groupe de touristes et d'investisseurs de l'État de New York qui spéculaient sur les terrains de Plage-Laval au début des années trente. Le site, admirablement situé dans une courbe de la route, offrait une plage naturelle, une salle de danse, un casse-croûte et une salle à manger.

*Photo : Studio Beauchamp, vers 1940, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





### *Les pieds dans l'eau*

Des centaines de chalets furent construits le long des rives de la rivière des Mille îles, souvent à quelques mètres de distance de celle-ci. À cause de la crue printanière, ces chalets étaient souvent sur pilotis ou reposaient sur de simples blocs de béton aux quatre coins en guise de fondations. Tous les printemps, ils avaient plus ou moins les pieds dans l'eau. Et cela retardait de quelques jours ou semaines leur occupation. De 1950 à 1970, bon nombre de ces chalets rudimentaires seront progressivement transformés en résidences permanentes, avec sous-sol habité. Dans celui-ci, on installera jusqu'à quatre pompes, une à chacun des points cardinaux, pour contrer la crue printanière.

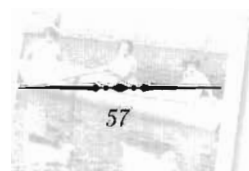
*Photo : Ministère de l'Environnement et de la Faune, B-41-36, 1932, Fonds E57, Archives nationales du Québec à Québec.*



### *Le marigot*

Le marigot de Pont-Viau était cette étendue d'eau, souvent stagnante, qui s'avancait, telle une presqu'île à l'intérieur des terres. Avant 1930, l'endroit ressemblait davantage, l'été, à un marécage qu'à un bras de la rivière des Prairies. En raison de la construction du barrage hydro-électrique de Saint-Vincent-de-Paul, le niveau de la rivière s'est considérablement élevé en permanence. Devenu un coin paisible, de nombreux vacanciers et résidents y amarraient au large leur chaloupe ou leur yacht. Certains jeunes osaient même s'y baigner. Vers 1960, le conseil municipal de Pont-Viau décida de combler une partie du marigot pour y construire un nouvel hôtel de ville.

*Photo : Michel Photo, vers 1950, Montréal, collection de l'auteur.*





### *Le pavillon de danse de la Plage Idéale*

Créée artificiellement en 1928-1930 sur les bords de la rivière des Mille Îles, la Plage Idéale devint rapidement très populaire. En soirée, des centaines de personnes s'y retrouvaient pour danser au pavillon Royal. Des orchestres de 10, 12 ou 20 musiciens déversaient sur la foule les dernières pièces à la mode. De véritables troncs d'arbres avec leur écorce soutenaient la structure de cette vaste salle où plusieurs centaines de couples pouvaient danser en même temps. La boule aux mille reflets, suspendue au centre, créait une ambiance unique dont se souviennent encore les gens qui y ont dansé il y a plus de 40 ou 50 ans.

*Photo : Inconnu, 1936, carte postale publicitaire, collection de l'auteur.*





### *Un petit cocktail ?*

La renommée du Château Sainte-Rose tenait à un mélange de modernisme et de tradition. Le décor de celui-ci, résolument avant-gardiste pour les années 1950, est à la fois attirant et discret. À droite de la photo, le propriétaire des lieux, J.I. Bastien fils, possédait plusieurs autres hôtels et bars dans la région. Il finançait aussi des équipes locales de hockey ou de baseball et quelques chars allégoriques lors de la Saint-Jean-Baptiste.

*Photo : Inconnu, vers 1950, collection de l'auteur.*



### *Ferveur estivale*

La chapelle de Sainte-Rose-Station ne servait qu'aux familles en vacances. Autrefois, les estivants ne se sentaient pas autorisés à manquer au précepte de la messe dominicale obligatoire. C'est pourquoi, dans les lieux de villégiature, on trouvait une chapelle pour permettre aux fidèles éloignés de leurs paroisses de s'acquitter de cette obligation. Une collecte servait à dédommager le prêtre desservant, souvent un professeur de séminaire. Pour autant, les fidèles n'étaient pas exemptés du paiement de la dîme dans leurs paroisses respectives.

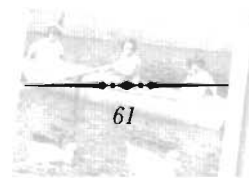
*Photo : Inconnu, vers 1925. Collection famille M. Ouimet.*



### *Le crieur public*

La messe terminée, hommes et femmes se sont rassemblés aux portes de la chapelle de Sainte-Rose-Station pour écouter soit le crieur public soit un politicien venu solliciter leur appui. Autrefois, comme tous les catholiques allaient à la messe, on en profitait pour annoncer à haute voix les nouvelles municipales ou commerciales. Souvent des encans se tenaient après la grand-messe du dimanche. Chevaux, maisons, terrains trouvaient preneur parmi ces hommes endimanchés et leur dame portant un si joli et nouveau chapeau. Dans cette époque révolue depuis longtemps, la bonne tenue vestimentaire était de rigueur aussi bien à la campagne qu'à la ville. Que les temps sont changés!

*Photo : Inconnu, vers 1925. Collection famille M. Ouirmet.*





### *L'hôtel acheté par le roi George V*

Construite avant 1843 pour Joseph Labelle, cette maison mansardée était située à l'entrée est du village de Saint-Vincent-de-Paul. Ses galeries finement décorées de multiples motifs retenaient le regard du passant. L'Hôtel des Touristes comme tous les édifices du secteur, fut acquis en février 1930 pour 29 500 \$ par Sa Majesté le roi George V et fut démoli. Les autorités du pénitencier firent raser des dizaines de maisons de crainte que des prisonniers s'évadent un jour et s'y cachent peut-être... Pendant ce temps, à l'ouest du village, les élèves du collège Laval jouaient innocemment au pied des murs du vieux pénitencier.

*Photo : Pinsonneault, photo-éditeur, vers 1905-1906, Trois-Rivières, collection de l'auteur.*

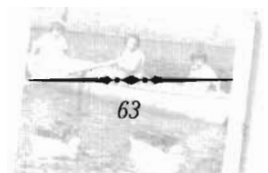




### *Ne pas couper S.V.P.*

À l'intersection des actuels boulevards Labelle et Sainte-Rose, l'Hôtel Robert attirait, en 1900, une clientèle familiale et bourgeoise qui venait se divertir et profiter de la fraîcheur des arbres omniprésents dans le village. Écologistes avant l'heure, les propriétaires en ont conservé quelques-uns et ont construit la galerie autour de leur tronc. Bien avant 1843, cet immeuble abritait déjà l'Hôtel Bélair et c'est probablement le plus vieux commerce toujours en activité à Laval. Par contre, on n'y vient plus en famille, car les spectacles de danse qui y sont présentés ne conviendraient pas du tout aux enfants.

*Photo : Pinsonneault, photographe-éditeur, n° 10, vers 1905-1906, Trois-Rivières, collection de l'auteur.*





### *Une partie de golf royale*

En juillet 1927, le club de golf de Laval-sur-le-Lac accueille le prince de Galles (futur Édouard VIII et duc de Windsor). L'événement est très publicisé et une foule enthousiaste suit chaque mouvement et chaque coup du golfeur royal. Sur cette photo, on le voit quitter le chalet en compagnie d'Armand Dupuis, le président du club.

*Photo : Inconnu, 1927, PA-159635, Archives nationales du Canada.*

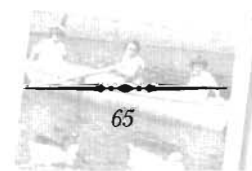




### *L'entrée de la plage Sainte-Rose, 1955*

Créée artificiellement en 1930 par Henri Hébert, maître boucher, cette plage connut très rapidement une grande popularité. Pour quelques dizaines de sous, on pouvait, en famille, prendre l'autobus à Montréal et descendre à quelques mètres de l'entrée de la plage. Mais au milieu des années cinquante, à la suite de sérieux problèmes cutanés de plusieurs baigneurs, on s'aperçut soudain que les égouts municipaux se déversaient tout près de la plage Sainte-Rose. Le site fut fermé et transformé en parc...

*Photo : Inconnu, vers 1955, collection Yves Ouimet*





### *L'Hôtel Saint-Martin*

Construit probablement vers 1880, l'Hôtel Saint-Martin profitait largement de sa situation privilégiée à la croisée de la rue Principale et de la Grande Rue qui menait à l'église. De style mansarde et construit en brique, ce bel hôtel offrait neuf chambres dont les prix en 1931 variaient de 75 ¢ à 2,50 \$ en occupation simple ou double et selon la situation et la grandeur de la chambre. Pour 75 ¢ par personne, on pouvait déjeuner, dîner ou souper copieusement. Toujours solide, peu modifié, l'édifice existe encore et a connu différentes vocations : taverne, grill, bar, brasserie, bar-café ou café-bar selon la mode et les ambitions de ses multiples propriétaires.

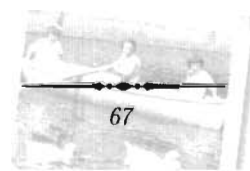
*Photo : International Post Card Co., n° 455, vers 1910, Montréal, collection de l'auteur*



### *Le pianiste Billy Eckstein*

Pendant plus de quinze ans, le réputé pianiste Billy Eckstein anima les soirées du Château Sainte-Rose. Des milliers d'admirateurs enthousiastes revenaient l'entendre avec son trio. Son sourire engageant, sa bonne humeur et sa grande sociabilité ont fasciné le public. On se souvient de lui comme d'un ami (le premier, à droite sur la photo) qui venait s'asseoir à votre table et qui engageait la conversation avec une facilité déconcertante. Il était associé au succès du Château Sainte-Rose qui pouvait accueillir plus de mille personnes.

*Photo : B. J. Hogue, Hawkesbury, Ontario, vers 1950-1955, collection de l'auteur.*



STE. ROSE





# Chapitre deux

## DES CHEMINS DE TERRE ET DE FER

*Nos anciens se rappellent bien, eux,  
les chemins de terre impraticables  
aux jours de pluie et  
à l'époque du dégel...*

Edmond Langevin-Lacroix,  
Sainte-Dorothée, 1919.



### *Le V de la victoire*

Vers 1940-1942, Rollande Clermont-Bastien, son fils Claude et Yvette Clermont se déplacent dans cette voiture à deux roues, qui semble faite de rotin ou de lattes tressées. Le groupe est photographié devant la gare de Sainte-Rose dont un des murs a conservé un graffiti très populaire lors de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit du V de la victoire, immortalisé par sir Winston Churchill.

*Photo : Inconnu, vers 1940-1942, collection de l'auteur*



### *Le Petit Train du nord*

Tout comme plusieurs villages des Laurentides ont profité, comme le désirait le curé Labelle, de l'arrivée du train, quelques villages de l'île Jésus se sont radicalement transformés à son contact. Les villageois de Sainte-Rose voyaient, dès 1884, débarquer chez eux des trains entiers de vacanciers, de groupes sociaux qui venaient y faire leur pique-nique annuel ou d'amateurs de régates. Par exemple, le samedi 21 août 1886, plus de 2000 travailleurs du Canadien Pacifique descendent de plusieurs trains spéciaux et envahissent le village, accompagnés de fanfares et d'orchestres.

*Photo : Inconnu, vers 1920-1925, collection de l'auteur.*



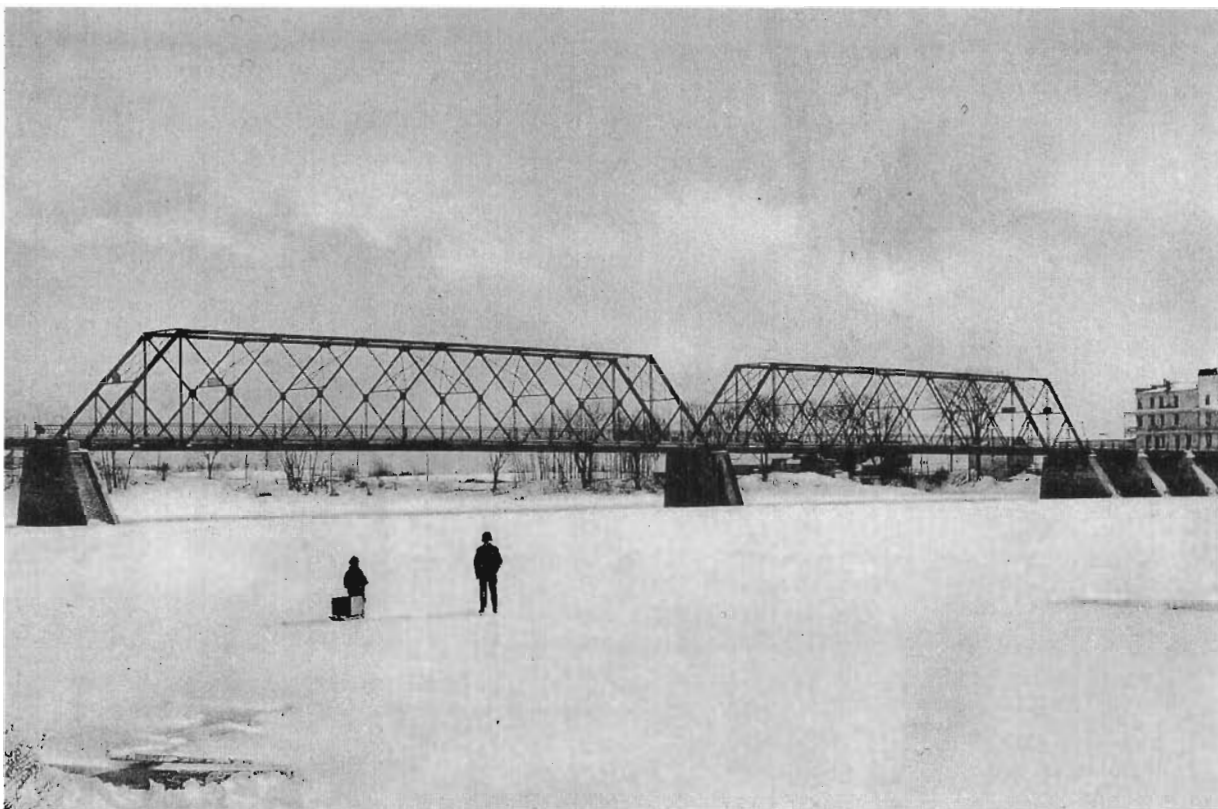


### *La gare de Sainte-Rose*

Construite en 1876 par la Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway, la petite gare de Sainte-Rose accueillait des milliers de visiteurs et de villégiateurs dans ce petit village agricole. Les touristes étaient attirés par la rivière des Mille Îles et la fraîcheur des grands ormes si souvent peints par Marc-Aurèle Fortin. On pouvait venir du centre-ville de Montréal en moins d'une heure. C'était révolutionnaire. Pas de route en terre battue, pas de pont payant à traverser. Les cultivateurs pouvaient expédier rapidement des produits vers la grande ville. La gare de Sainte-Rose perdit progressivement de son importance au fur et à mesure que le transport par automobile gagnait en popularité. En 1983, inutile et désaffectée, elle fut démolie sans soulever d'intérêt pour sa conservation.

*Photo : Inconnu, vers 1910, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *Passage gratuit l'hiver*

Avant 1920, tous les ponts de l'île Jésus étaient de propriété privée et quiconque désirant y passer devait payer son droit de passage. Beaucoup de gens attendaient avec impatience la venue des grands froids de janvier et de février pour pouvoir enfin traverser sur la glace sans payer. Les habitants se traçaient des chemins d'hiver souvent à quelques dizaines de pieds des ponts officiels et en assumaient tous les risques. Sur cette photographie de 1910, l'homme et son fils semblent être partis de Terrebonne pour se rendre gratuitement à Saint-François-de-Sales. En passant, ils pouvaient s'arrêter à l'hôtel, à droite, pour prendre un petit remontant ou une boisson chaude avant de continuer leur route. Ce populaire hôtel portait le nom de Oscar Dugas Hôtel en 1895 et d'Hôtel Guilbault vers 1910.

*Photo : Inconnu, vers 1910, n° 133, International Post Card Co, Montréal, collection de l'auteur.*



### *En route vers Laval*

Cette belle journée chaude de l'été 1916 s'annonce parfaite pour un grand voyage. Les chevaux martèlent lourdement le tablier du pont Viau puis les voyageurs arrivent à Laval. Pas la ville, créée en 1965, mais le comté de Laval. Celui-ci érigé en 1853-1855 comprenait toutes les vieilles paroisses de l'île Jésus et rappelait le souvenir de M<sup>re</sup> François de Laval, ancien seigneur. De 1791 à 1830, l'île Jésus fit partie du comté d'Effingham puis du comté de Terrebonne jusqu'en 1853.

*Photo : Inconnu, 1916, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *Et on est dans Laval?*

L'utilisation croissante de l'automobile obligera souvent les municipalités à élargir les routes et à supprimer tous les grands arbres qui les bordaient et formaient souvent une arche de verdure. Cette photographie nous montre une partie de l'actuel boulevard Lévesque à Saint-Vincent-de-Paul, vers 1915. Il devait faire bon d'y vivre l'été avec tous ces arbres qui procuraient ombre et fraîcheur.

*Photo : Inconnu, pas d'éditeur, vers 1915, collection de l'auteur.*



### *Après la pluie à Saint-Vincent-de-Paul*

Si beaucoup de gens expriment ouvertement leur nostalgie pour le bon vieux temps, peu d'entre eux accepteraient vraiment d'effectuer quotidiennement leurs déplacements sur des chemins de terre battue et quasi impraticables après une forte pluie. Contrainte supplémentaire, on avait privatisé plusieurs routes qui devenaient des chemins à barrière. Pour continuer son chemin vers la grande ville, le voyageur devait acquitter un droit de passage pour que le gardien lève la barrière. Et il devait repayer pour traverser le pont Viau ou celui de Cartierville, propriétés d'entrepreneurs privés.

*Photo : Inconnu, 1916, collection de l'auteur.*





### *Quelques heures ou quelques jours ?*

Le redoux du mois de décembre 1932 semble avoir été assez catastrophique le long de la rivière des Prairies à Laval-des-Rapides. Les autorités civiles surveillaient d'heure en heure la crue des eaux et en informaient les résidents anxieux, les journaux et les stations de radio. Des photographes professionnels étaient mandatés pour prendre régulièrement des clichés bien identifiés et donnant des précisions sur l'état de l'inondation. Cette photographie fut prise le 12 décembre à 11 h 30.

*Photo : H. Sucliffe, Y-827, 1932, Fonds E57, Archives nationales du Québec à Québec.*

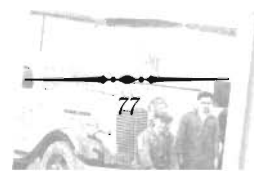




### *La force de la glace en 1932*

L'amas de glace près du pont Viau, en ce mois de décembre 1932, fait craindre un important embâcle sur la rivière des Prairies. Les piliers du pont, même distancés, peuvent retenir ces amoncellements de glace compacte et poussée par le très fort courant de la rivière.

*Photo : Lindsay, Y-802, 1932, Fonds E57, Archives nationales du Québec à Québec.*





### *Qui se souvient du ruisseau ?*

Tout près, il y a la rue de la Montagne avec une dénivellation de quelques mètres. Ça fait sourire. Parallèle à celle-ci, la rue du Ruisseau longe le parc Notre-Dame et, en souriant, on essaie en vain d'entendre le doux murmure de l'eau. On a oublié. Moins de quarante ans ont suffi pour que le petit ruisseau de Sainte-Rose-Station sombre dans l'oubli. Lui qui si souvent le printemps recouvrait la route, la rue Dufferin. Lui qui nourrissait un marécage qu'un vieux pont de bois traversait. Lui que les hommes ont transformé en décharge publique. Lui qu'on a canalisé et caché comme une bête méchante. Qui se souvient d'un ruisseau sinon un photographe qui immobilisa son auto le temps d'une photo...

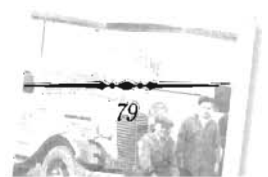
*Photo : Inconnu, vers 1925, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*

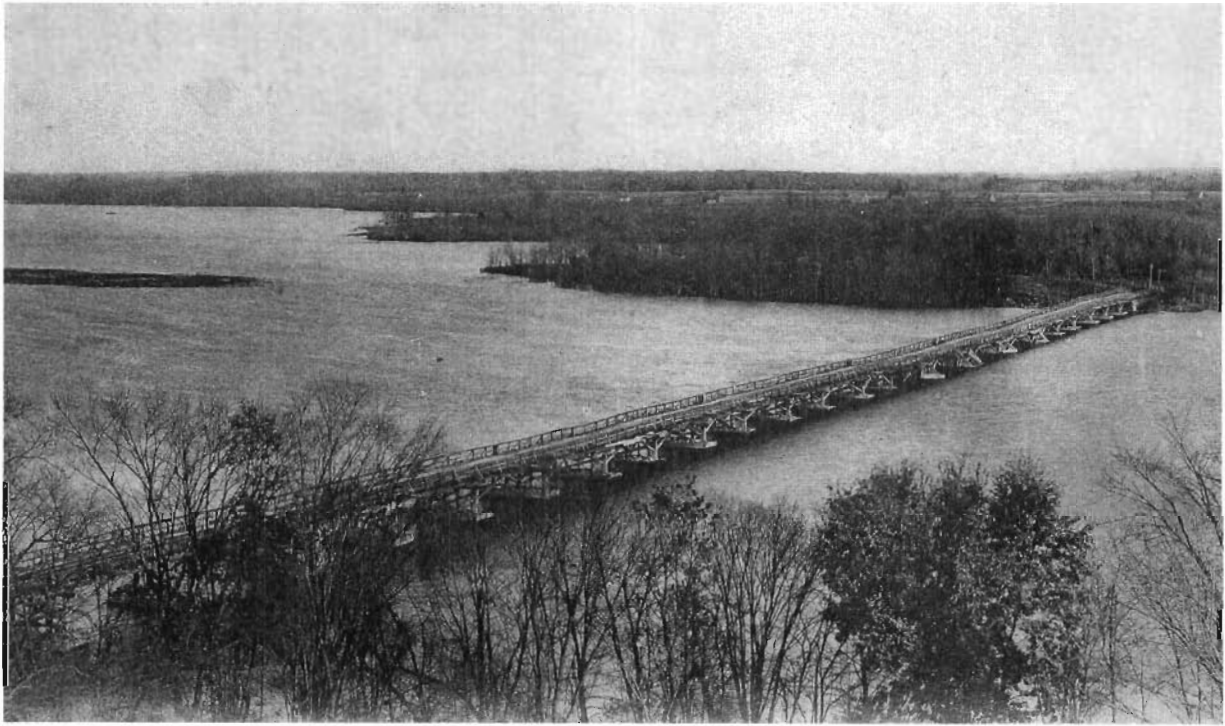


### *Je m'en vais au village...*

Même si, en 1918, Sainte-Rose devenait officiellement une ville, ses résidents n'ont jamais perdu l'habitude de nommer Village, la partie commerciale la plus ancienne, autour de l'église paroissiale. Sur la photographie, à gauche de la pharmacie Lussier, on distingue une petite maison habitée en 1920 par des Chinois propriétaires de la buanderie du village. Depuis la prise de cette photo vers 1950, le boulevard a été élargi en supprimant tous les arbres mais, curieusement, la chaussée ne semble avoir ni vieilli ni rajeuni!

*Photo : Beauchamp, n° 1, vers 1950, Saint-Eustache, collection de l'auteur.*





### *Le pont de Bellefeuille*

Ce pont privé et payant reliait Saint-Eustache à la partie ouest de la paroisse de Sainte-Rose qui est devenue Laval-Ouest. Il fut remplacé par une structure de béton : le pont Sauvé. En 1905, pour réaliser cette vue, le photographe Pinsonneault dut monter dans le clocher de l'église de Saint-Eustache, l'endroit le plus haut du village. Forêts et champs en culture dominent ce coin de l'île aujourd'hui très urbanisé.

*Photo : Pinsonneault, photo-éditeur, Trois-rivières, vers 1905, collection de l'auteur.*



### *Une grande entrée*

Pour les milliers de Montréalais qui décidèrent d'habiter l'île Jésus ou d'y passer les vacances, le pont ferroviaire entre Bordeaux et Laval-des-Rapides était, entre 1880 et 1920, la grande porte d'entrée. Ce lien de fer symbolisait déjà la grande dépendance de l'île vis-à-vis de la métropole : villages d'abord surtout agricoles, villes de villégiature et de plages, villes-dortoirs.

*Photo : P.F. Pinsonneault, n° 13, vers 1905-1906, photographe-éditeur, Trois-Rivières, collection de l'auteur.*





### *Saint-Martin-Jonction, vers 1901*

D'après les plans de l'architecte et arpenteur Joseph-Émile Vanier, le Canadien Pacifique aménagea l'embranchement de Saint-Martin-Jonction en 1892 qui permettait d'aller vers Québec. Malgré l'isolement du lieu et les nombreuses plaintes des voyageurs, la compagnie ferroviaire attendit une dizaine d'années avant de permettre la construction d'un hôtel près de l'embranchement. Celui-ci était fort utilisé si on tient compte de la longueur et de la largeur du quai d'embarquement tel que le montre cette photo de 1901. Le piquet, au premier plan, servait à empêcher les gens d'y monter avec carrioles et chevaux.

*Photo : J.W. Heckman, vers 1901, n° A-12 753, Archives Canadian Pacific Ltd.*





## *Parc Laval*

Aménagée sommairement sur le terre-plein de la voie ferrée, la gare de Parc-Laval desservait surtout travailleurs et étudiants qui devaient se rendre quotidiennement à Montréal. Parc-Laval ne désignait pas une ville mais un secteur autour du pont ferroviaire que des spéculateurs de Montréal voulaient transformer en banlieue. Construite vers 1890-1895, la gare prit ensuite le nom de Laval-des-Rapides lors de la fondation en 1912 de la ville du même nom. Devant sa faible utilisation et compte tenu de l'existence d'un arrêt de l'autre côté du pont, près de l'actuel boulevard Gouin, le Canadien Pacifique la démolit vers 1925-1926. En l'an 2000, c'est le train de banlieue qui circule sur cette voie et la passerelle permet de relier les pistes cyclables de Montréal et Laval.

*Photo : Inconnu, vers 1910, carte postale, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*





### *Toujours la pub*

On ne voit qu'elle et ses concepteurs ont bien calculé l'angle à lui donner. La publicité pour les cigarettes Turret s'impose à tous les automobilistes qui, à partir du pont Viau, empruntent le boulevard Taschereau ou des Laurentides. Elle repose sur la structure de l'Hôtel Venda, qui pendant des dizaines d'années était le lieu populaire de rencontre des gens du coin.

*Photo : Inconnu, pas d'éditeur, vers 1935, collection de l'auteur.*



### *On va transporter des tonnes de glace*

Tous les hommes de la famille Bastien posent près du nouveau camion qui servira à la livraison de la glace vers des détaillants, des commerces ou des usines. À gauche, on voit une petite partie de l'énorme entrepôt de glace de la compagnie Les Glacières Sainte-Rose Enrg. Vers 1955-1960, la popularité phénoménale des réfrigérateurs força la fermeture de l'entrepôt qui se dressait rue Thérèse-Casgrain.

*Photo : Inconnu, vers 1940, collection de l'auteur.*





### *Le pont sans nom*

Dans l'après-midi du 18 août 1946, Maurice Duplessis, premier ministre du Québec et M<sup>re</sup> Joseph Charbonneau inaugurent officiellement le nouveau pont Louis-Hippolyte-La Fontaine entre Sainte-Rose et Rosemère. Ce nouveau lien routier remplace le vieux pont de bois privé de la famille Plessis-Bélair. La cérémonie est retransmise par la station de radio CKAC de Montréal. En 1967, à l'inauguration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le pont de Sainte-Rose perdra son identité et deviendra le pont sans nom. Ce n'est que vers 1985 qu'il sera rebaptisé pont Marius-Dufresne, du nom de l'ingénieur civil qui y est accidentellement décédé le 26 juillet 1945.

*Photo : Inconnu, fonds E6, S7, P 41 228, Archives nationales du Québec à Montréal.*



### *L'accident d'hydravion d'Andrew Darling en 1932*

Vers 19 h, le 31 juillet 1932, le pilote Andrew Darling junior et deux compagnons quittèrent le quai de l'île Darling à bord de leur hydravion, accélèrent, frôlèrent le pont Plessis-Bélaïr et s'écrasèrent près de l'île Gagnon. Comme c'était un beau dimanche soir d'été, des centaines de personnes eurent connaissance du drame et s'y rendirent en canot, en chaloupe ou en yacht pour porter secours aux malheureux. Les trois occupants furent tués dans l'écrasement. Au lendemain de la tragédie, des citoyens de Sainte-Rose se déplacèrent, tôt le matin, jusqu'aux débris de l'hydravion et en arrachèrent quelques morceaux en guise de macabres souvenirs. On imprima même des cartes postales souvenirs de l'événement. De père en fils, les Darling venaient en villégiature à Sainte-Rose depuis 1884.

*Photo : Inconnu, 1<sup>er</sup> août 1932, pas d'éditeur, carte postale-photo, collection de l'auteur*





### *La traverse à Sigouin*

Avant même la fondation de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul en 1740, il existait des traverses sur la rivière des Prairies pour permettre l'accès à l'île de Montréal. Plusieurs générations de la famille Sigouin exploitèrent une traverse près de l'actuelle rue Bellevue à Saint-Vincent-de-Paul. Sur la photographie, les deux bacs allongés et relativement étroits sont surélevés aux extrémités pour faciliter l'accès des voitures à chevaux. Dans le fond du bac, deux rails de bois empêchent les roues de la voiture de glisser si la rivière est agitée par de forts vents. À droite, un système de fixation à un câble d'acier reliant les deux rives de la rivière, limite de beaucoup la dérive des bacs.

*Photo : International Post Card Co, n° 73, vers 1910, Coteau Landing, collection de l'auteur.*





### *Encore un pont*

Prolongement du boulevard Pie-IX à Montréal, le pont du même nom fut construit vers 1930 pour procurer du travail aux chômeurs pendant la Grande Dépression. Au moment de sa construction, il donnait seulement accès au boulevard Lévesque puis le voyageur se dirigeait vers Pont-Viau ou Saint-Vincent-de-Paul. Malgré les six ponts qui enjambent la rivière des Prairies en 2002, seul le pont Pie-IX dessert la population de l'extrémité est de Laval. Depuis au moins trente ans, la population réclame un nouveau pont qui pourrait être construit en mettant bout à bout toutes les promesses électorales de nos politiciens.

*Photo : L. Charpentier, n° 2, vers 1950, Montréal, collection de l'auteur.*

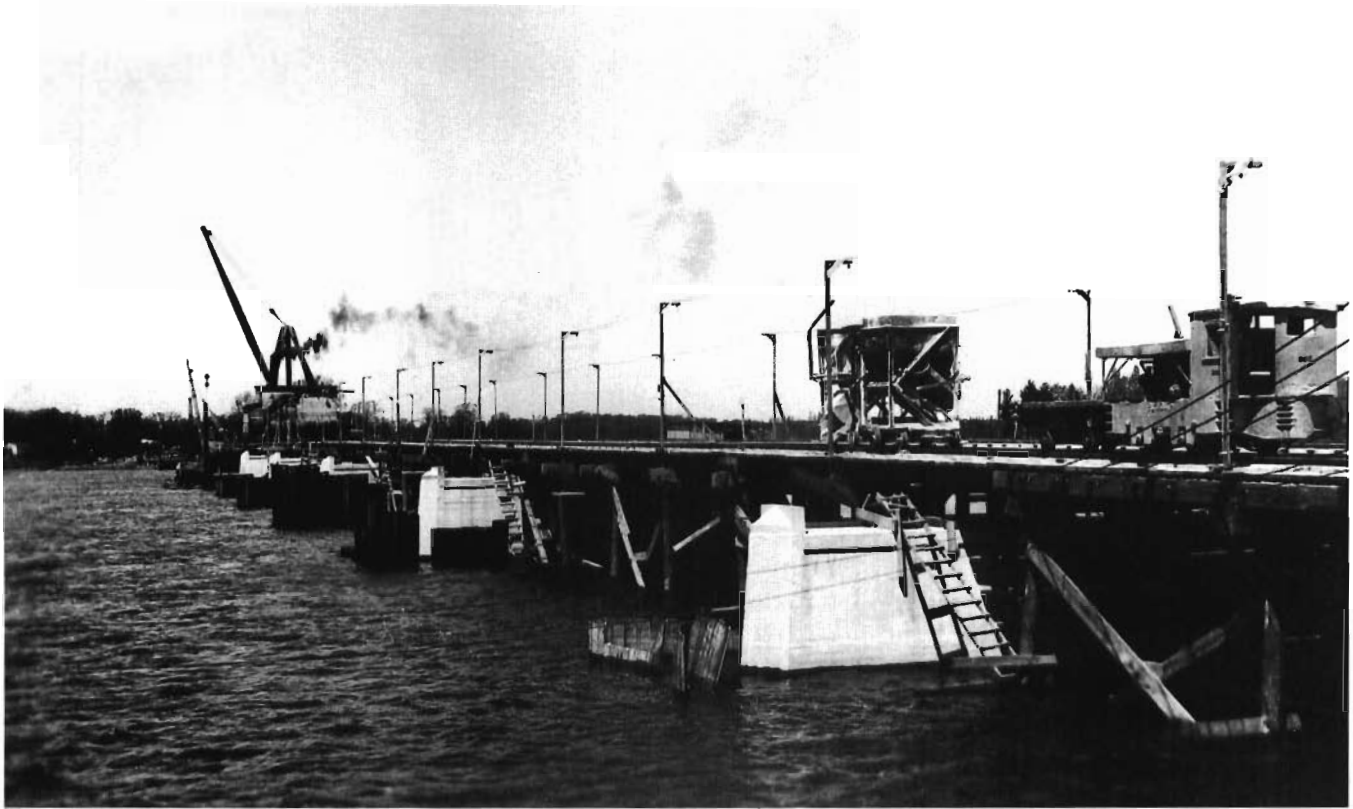




### *On charge encore un peu ?*

Avec la mécanisation des fermes et l'achat de tracteurs et camions, il devenait souvent important d'essayer de rentabiliser au maximum l'équipement en accélérant le rythme du travail. La beauté du voyage de foin n'a plus beaucoup d'importance. On se dépêche de le transporter ou de le livrer par camion. Le voisin voudra posséder un camion identique ou s'en procurer un plus gros et plus moderne.

*Photo : Inconnu, vers 1930-1935, collection Micheline Cloutier.*

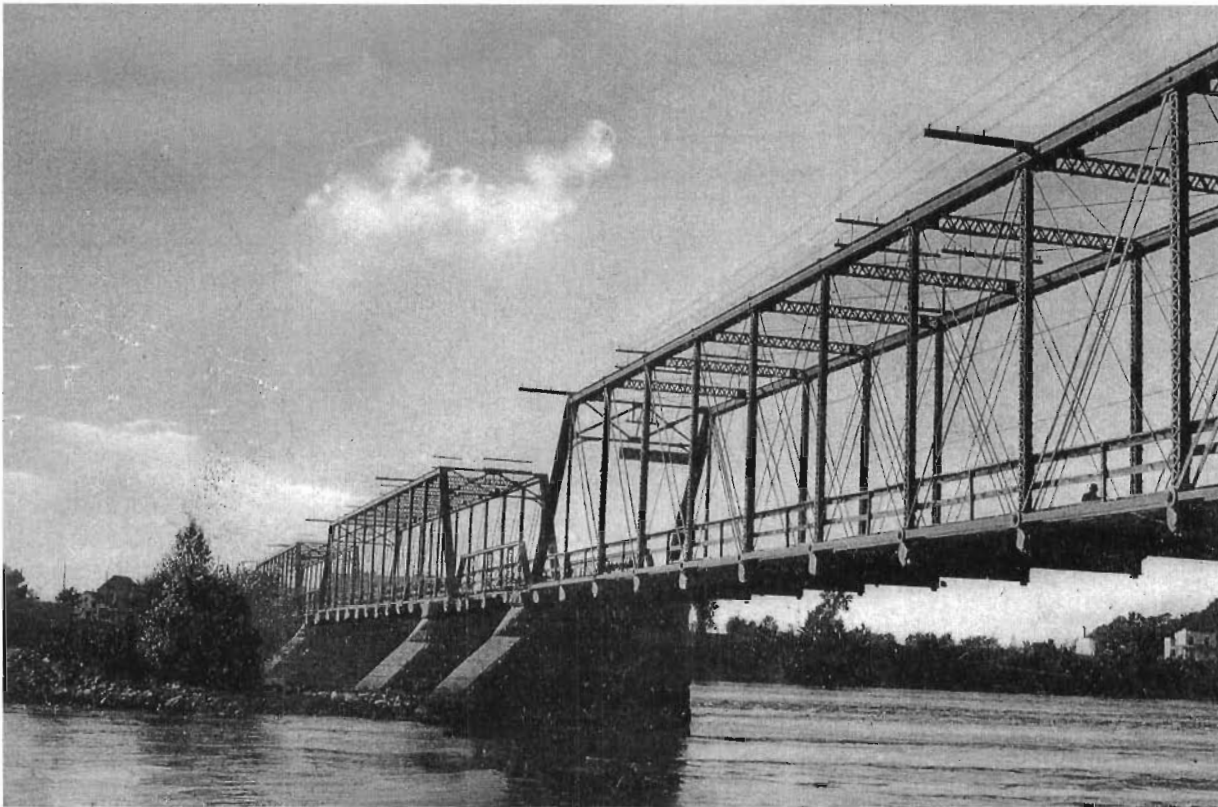


### *Des équipements performants*

Pour la durée des travaux de construction du pont La Fontaine de Sainte-Rose vers Rosemère, la firme Dufresne Engineering Co. construisait une double voie ferrée au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Toute la machinerie se déplaçait sur rails y compris les énormes grues. Les travaux débutèrent en janvier 1945 pour se terminer en novembre au plus grand plaisir des utilisateurs. Construit d'acier et de béton armé, on prévoyait le conserver plus de cent ans. Mais le pont avait été érigé avec de l'acier de moindre qualité durant la guerre et le règne de Duplessis. En 1997, on procéda à sa démolition. Il était prématurément usé et vieilli.

*Photo : Inconnu, 1945, négatif E 10 18 438, Archives nationales du Québec à Montréal.*





### *Le pont Viau vers 1910*

Cette structure métallique remplaçait en 1886 un premier pont en bois construit vers 1859 par le cultivateur Pierre Viau et des associés. La photographie évoque davantage un pont ferroviaire qu'un pont routier. Il repose sur d'imposants piliers de pierre de taille qui servent en même temps de brise-glaces. Dès 1930, on construit un nouveau pont de béton, l'actuel pont Viau qui a été maintes fois élargi, renforcé ou rajeuni.

*Photo : International Post Card Co., n° 56, vers 1910, Coteau Landing, collection de l'auteur.*



### *L'Abord-à-Plouffe*

Il semblerait que ce curieux nom de ville désignait autrefois les deux rives de la rivière des Prairies au niveau du pont de Cartierville, puis uniquement la partie sur l'île Jésus. Avant la construction du pont, une famille Plouffe y exploitait un bac, une traverse. Des dizaines de familles Plouffe habitaient le long de la rivière. On allait sur le bord des Plouffe. Mais l'origine du nom viendrait plus vraisemblablement des cageux qui devaient s'arrêter avant les rapides du Moulin du Crochet. Ils mettaient pied à terre sur les terrains des Plouffe et se rendaient prendre un petit verre à l'Hôtel Plouffe. On disait qu'ils abordaient chez Plouffe. D'autres personnes prétendent que le nom viendrait de...

*Photo : Inconnu, vers 1915, collection de l'auteur.*





### *La charrue passe pas souvent*

Le village de Saint-Martin semble encore tout endormi par cette belle journée de l'hiver 1910. Quelques bancs de neige formés par les bourrasques vallonnent doucement ce chemin ordinairement si uni. Dans quelques années, l'arrivée massive des automobiles obligera les municipalités à dégager plus rapidement et fréquemment les principales routes de leur territoire.

*Photo : International Post Card Co, 1910, Montréal, collection de l'auteur.*





### *L'arrivée de la traverse, vers 1910*

Même en 1900, pour se rendre à Montréal, les citoyens de Saint-Vincent-de-Paul devaient soit se rendre au pont Viau à quelques milles de leur village, soit utiliser la traverse au pied du village. Dans les deux cas, ils devaient payer pour franchir la rivière des Prairies. On assiste ici à l'arrivée du bac qui transporte une voiture dont les passagers se cachent des rayons du soleil d'été. Avec les gens qui se promènent ou qui attendent, nous avons un peu l'impression d'une scène très bucolique, très pastorale, digne d'une peinture impressionniste.

*Photo : Inconnu, vers 1910, carte postale, collection de l'auteur.*





### « 5 \$ demande »

Pour contrôler la fougue de certains conducteurs et de leur monture, l'administration municipale de Saint-Martin avait adopté des mesures dissuasives et fait placarder des affiches aux différentes entrées du village. Non loin de l'église, en face du populaire Hôtel Saint-Martin, on pouvait lire : « Il est interdit d'aller dans le village plus vite qu'au trot ordinaire, sous peine de \$ 5.00 demande. » L'histoire ne dit pas s'il y a eu contestation du règlement en raison de son ambiguïté.

*Photo : Illustrated Post Card Co., n° 5248, Montréal, vers 1910, collection de l'auteur.*

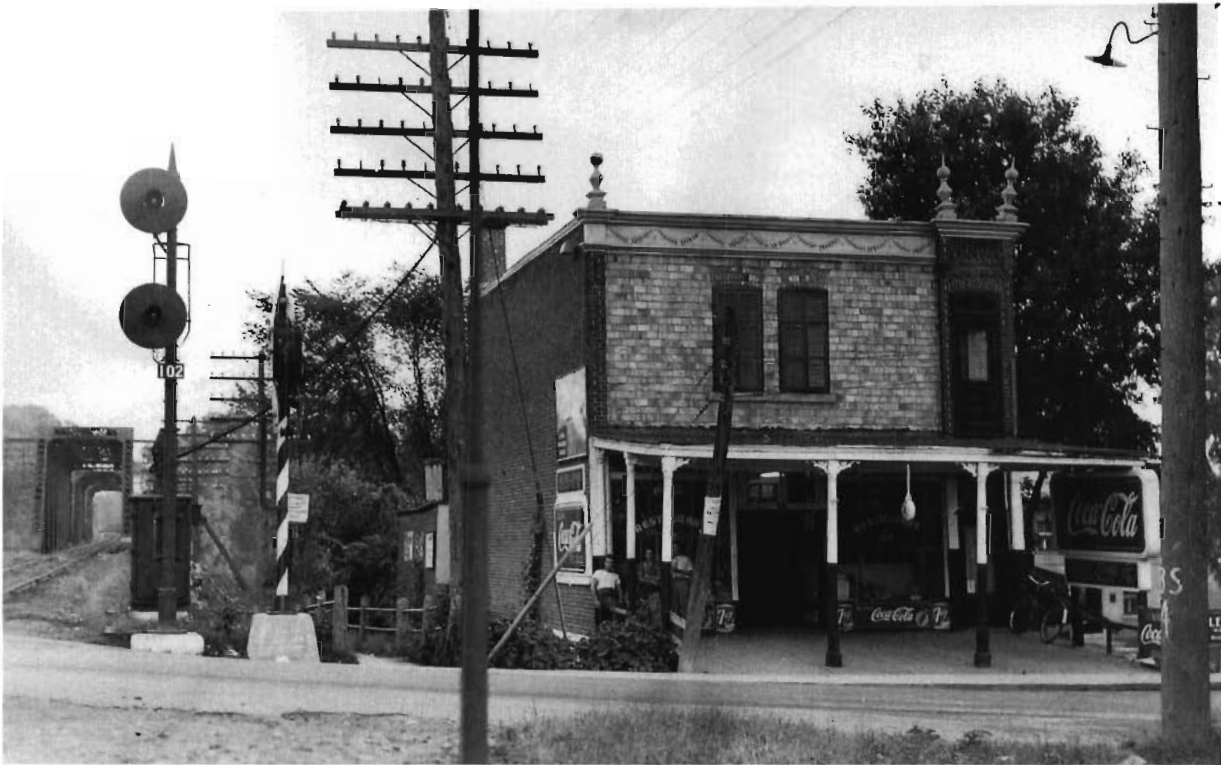


### *La rue de la pointe*

Juste avant d'emprunter le pont Viau vers Montréal, le voyageur passait dans la rue de la Pointe qui regroupait quelques hôtels, commerces, charretiers ou boutique de forge. Le pont Viau a été construit par le cultivateur Pierre Viau sur ses terres. Il s'agissait d'un pont privé et le propriétaire exigeait un droit de passage comme la loi le lui permettait. Même si la ville de Pont-Viau n'est officiellement créée qu'en 1926, les gens utilisaient ce vocable depuis des dizaines d'années pour désigner leur patelin.

*Photo : Inconnu, vers 1910-1915. Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus.*





### *Le restaurant Léonard*

Près de la voie ferrée et au cœur du vieux Laval-des-Rapides, le restaurant (style dépanneur) Léonard occupe un bâtiment qui, de mémoire d'homme, a toujours connu une vocation commerciale. Comme tout bon restaurant, les annonces publicitaires de boissons gazeuses et de cigarettes attirent les gens du coin et les employés municipaux de l'hôtel de ville situé à proximité. Sa clientèle se composait aussi de gens qui, matin et soir, empruntaient le passage, le long du pont ferroviaire, pour se rendre à Montréal. Un mini-parc ou halte municipale occupe aujourd'hui l'emplacement.

*Photo : Inconnu, vers 1950, pas d'éditeur, collection de l'auteur.*



### *La gare de Saint-Vincent-de-Paul*

La majorité des marchandises destinées au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul transitaient par cette gare construite à proximité des édifices carcéraux. Il semblerait que, pendant un certain nombre d'années, on ne pouvait y prendre le train de peur qu'un prisonnier évadé ne se mêle aux voyageurs. Devenue inutile à la suite du développement du transport routier, elle fut démolie en 1974.

*Photo : Inconnu, Illustrated Post Card, Montréal, collection de l'auteur.*





### *L'ancêtre du garage-dépanneur*

Déjà bien avant 1880, sur ce site, le maître forgeron Jean-Baptiste Jasmin recevait dans sa boutique la population de Saint-François-de-Sales et les nombreux voyageurs qui empruntaient le pont de Terrebonne dont l'entrée n'est qu'à quelques dizaines de mètres. Dans les années 1950, J.-H. Charbonneau y tenait un restaurant-épicerie-garage fort apprécié de tous. Le dimanche, après la messe, pendant que leurs parents se procuraient *Le Petit Journal* ou *La Patrie*, les enfants achetaient d'extraordinaires bonbons à 3 pour 1 ¢ ou de petits outils en chocolat pour 5 ¢. Et on avait déjà hâte à dimanche prochain.

*Photo : L. Charpentier, n° 1, vers 1955, Montréal, collection de l'auteur.*





### *Le transport du lait*

Dans les années 1930, il y avait des dizaines d'exploitations laitières sur l'île Jésus et le fermier ne pouvait, tous les matins, transporter sa production de lait et de crème vers les grandes usines d'embouteillage de Montréal. On faisait appel à de petites entreprises spécialisées qui avaient une « route », un circuit quotidien de cueillette. Pour le photographe, les employés et le patron de l'entreprise de M. Bastien prennent quelques minutes de repos devant les deux camions de la compagnie. Sept jours par semaine, ils ramassaient les bidons de lait et les transportaient à La Ferme Saint-Laurent de Montréal.

*Photo : Inconnu, 1936, collection de l'auteur.*





### *L'équipe au repos*

Tous les employés de G.E. Belliveau, «contracteur» en plomberie et chauffage, prennent quelques minutes d'arrêt pour cette photo publicitaire qui met aussi en évidence les deux camions Studebaker de la compagnie. Parmi les Labelle, Desjardins, et «Manu», Fernand Paquette, à l'extrême droite, fondera sa propre entreprise dans les années 1950. Il la cédera à son fils, Gilles, qui donnera une solide expansion industrielle à la plomberie familiale de Sainte-Rose. Ses propres enfants en assurent maintenant la direction.

*Photo : Inconnu, 1948, famille Fernand Paquette.*



### *Une petite bière froide*

En 1942, en pleine Deuxième Guerre mondiale, la coupe de la glace devient une activité importante. Les Glacières Sainte-Rose, propriété de Bastien et Ouimet, approvisionnent différentes industries dont l'entrepôt de bière de la brasserie Dow à Lachute.

*Photo : Inconnu, 1942, collection de l'auteur.*





*Encore un petit tour, grand-maman!*

Devant le château Vanier, Marie-Olivine Vanier veille sur ses petits-enfants, le temps que le photographe s'exécute. Les deux garçons, Pierre-Vanier Beaulieu et son frère Gérard somnolent tout en espérant que leur grand-mère leur fera faire un autre petit tour de brouette dans les allées du château. Époque oblige, les jeunes garçons portent une petite robe tout comme les filles.

*Photo : Inconnu, vers 1913-1915, collection Claude Beaulieu.*