

L'hébergement des touristes

Il fallut organiser l'hébergement pour répondre à l'invasion touristique. Plusieurs habitants se mirent à offrir chambre et pension à des visiteurs et à des «ouvriers en construction» pendant l'été, ou les fins de semaine en toutes saisons. D'autres transformèrent leur maison en auberge. Il fallait profiter de la manne qui passait.

Plusieurs devinrent «hôteliers», construisant et administrant un des immenses hôtels qui apparurent entre les années 1890 et 1920. On estime qu'à cette époque il y avait à Sainte-Marguerite et en périphérie (par exemples au lac des Iles, au lac Charlebois, au lac Lucerne, au lac Marier, etc.) une dizaine de gros hôtels et autant d'auberges, maisons de pensions et villas sans compter les chambres privées que des citadins louaient et autres hébergements dans leur propre maison.

Évidemment, cet «achalandage touristique» créa de l'ouvrage et permit à bon nombre de citoyens de vivre dans l'aisance et la prospérité. Ce fut une période d'abondance au cours de laquelle Sainte-Marguerite justifia son surnom de «perle des Laurentides».



Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson en photos

Sources : Archives de la Société d'Histoire de Sainte-Marguerite-et-Estérel
- rencontre du 15 mai 1993 avec Édouard et Richard Gauthier
- rencontre du 14 mai 1994 avec Armand Brisebois, Maurice Racette et Philippe Charbonneau

Adaptation et rédaction : Gilles David, décembre 2013
Collaboration : Pierre Landreville
Traitement de texte : Claire Beaulieu
Infographie : Réjean Lafèche



Chroniques historiques Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson

No 7

La famille Brière

Le plus vieil ancêtre connu de la famille Brière, Jean Brière, serait arrivé au Québec entre 1665 et 1670. Il se maria le 19 octobre 1671, à Québec, avec Jeanne Grandin. Environ 60 ans plus tard, soit vers 1730-1735, les Brière sont rendus à Terrebonne et à Ste-Anne-des-Plaines. Cent vingt ans plus tard, soit vers 1850, Adolphe Brière, appartenant à la 7e génération des Brière au Québec, est reconnu comme un des pionniers de St-Sauveur-des-Monts. À noter qu'à cette époque, les registres civils et religieux utilisent l'épellation des Bruyères ou Bryères.

Un des fils d'Adolphe, Frédéric Bryères est baptisé le 25 janvier 1870 à St-Sauveur. Il est initié très tôt aux travaux de la ferme par son père. Devenu adolescent, il vient souvent faire un tour à Sainte-Marguerite, en passant par le «p'tit six» (aujourd'hui, le chemin du Lac Piché). Il s'arrête souvent, semble-t-il chez la famille Huberdeau (lot 14 du rang 6) où il y a trois belles filles: Anna, Victoria et Eva.

Le 3 octobre 1892, Frédéric épouse Anna Huberdeau. Leurs deux premiers enfants naissent et sont baptisés à St-Sauveur. En 1894, Frédéric achète de M. Jos. Beauchamp les lots 21 et

22 du 7^e rang (le chemin Sainte-Marguerite actuel), pour la somme de 300,00 \$. La terre étant déjà en bonne partie défrichée, il exerce le métier de cultivateur.

Mais depuis 1892, le train s'arrête à Sainte-Marguerite-Station, à environ cinq milles de chez lui. Il y a de plus en plus de touristes, de marchandises, de malles et de produits divers à transporter. Flairant la bonne affaire, Frédéric s'achète un «espress» et devient charretier et postillon, en plus de cultivateur. Tous les jours il apporte le courrier au bureau des postes situé dans l'hôtel Chartier; chemin faisant, il laisse «un sac de malle» chez certains particuliers privilégiés, par exemple, au Chalet Cochand et plus tard, au Domaine l'Estérel, etc. La livraison se fait en automobile durant l'été, et en «sleigh et chevaux sur les chemins roulés» en hiver. Il sera un des premiers habitants à posséder un véhicule automobile.

L'entreprise grossit. En 1922, il songe à acquérir un Réo qui peut transporter jusqu'à 20 passagers. Mais il n'a pas assez d'argent. Il vend sa terre (lot 21) à son gendre, mais il garde le lot 22 dont la maison possède l'eau courante provenant d'une source située en montagne, à 1200 pieds plus loin. →



En 1930, Frédéric vend son entreprise à son fils Alphonse et il déménage au village. Mais il continue de faire du «transport» pour des voyageurs, des touristes ou des concitoyens dont il devient en quelque sorte le «chauffeur privé», par exemples: le curé Brouillette, la famille Papineau, etc.



urnommé «le père aux petits pouces» parce qu'il était, dès sa naissance, partiellement privé de l'usage de ses pouces, le «Père Bruyères» ne savait ni lire ni écrire mais il avait une mémoire visuelle exceptionnelle. Il avait aussi le sens des affaires et la passion du travail. Il aimait son travail et il aimait rendre service. À la question: «combien on vous doit «le Père?»», il répondait habituellement: c'est rien... c'est rien!

Son fils Alphonse prend donc la relève en 1930. Il «fera du taxi» pendant une vingtaine d'années. Il faut travailler fort car il y a 10 enfants à la maison. Son épouse Rose fait de l'entretien et du ménage pour les touristes et les villégiateurs. Puis vient la guerre. Rose, aidée de ses filles, de leurs amies et parfois des garçons, fait le lavage et le repassage pour les soldats et les aviateurs de l'armée canadienne cantonnés dans les bâtiments du Baron Empain, réquisitionnés par le gouvernement. Laver, étendre, plier, réparer, repasser... les vêtements et la literie des soldats... à longueur de journée. «Tout se faisait à la main et ça prenait beaucoup d'eau qu'il fallait puiser dans la rivière et transporter dans des barils de 45 gallons», se souvient Jean-Marie... «Je me souviens surtout du pliage des draps... On s'arrangeait pour faire le pliage avec une fille et au bout, ça se finissait par un «p'tit» bec... Je me souviens aussi qu'on jouait au docteur dans la tasserie, avec les voisins. C'est mon frère «cheveux» qui faisait souvent le docteur, c'était le bon temps!

À noter que même si les conditions de vie étaient difficiles, Alphonse fut un des premiers citoyens de Sainte-Marguerite à avoir le téléphone en 19... et la télévision vers 1950.

Parmi les 10 enfants d'Alphonse (10^e génération des Brière), deux demeurent encore à Sainte-Marguerite, soit Jean-Marie et Richard. Ils ont 21 petits-enfants (11^e génération) dont plusieurs résident ou travaillent parmi nous.

La famille Brière: une autre des belles familles de chez nous.

Sources: entrevues avec M. Jean-Marie Brière et Nicole Desjardins.

Le tourisme à Sainte-Marguerite

Bien avant sa fondation en 1864, notre municipalité attirait déjà depuis longtemps les pêcheurs, chasseurs et trappeurs qui venaient parfois de très loin, même de l'Ontario et des États-Unis, pour pratiquer leur sport favori ou satisfaire leur passion. Ils furent nos premiers touristes.

L'attrait des grands espaces et de la nature sauvage, la beauté des paysages, l'abondance des lacs et des rivières, la pureté de l'air, l'hospitalité chaleureuse des habitants, comptent parmi les facteurs importants qui contribuèrent très tôt à attirer des visiteurs dans notre région. On y venait pour se détendre, se reposer, refaire sa santé, s'amuser.

Trois dates ou trois années importantes marquent le développement et l'organisation du tourisme dans notre municipalité: 1892, 1915, 1936.

1892 célèbre l'arrivée du «p'tit train du Nord» à Sainte-Marguerite-Station. À partir de ce moment, tous les jours, chaque matin, un train laisse à la station son lot de voyageurs, de courrier et colis postaux, de marchandises et produits variés, de matériel et équipement divers, et il



repassé le soir pour faire le plein. Ce transport de personnes et de marchandises ira en augmentant sans cesse, au point que dans les années 1920-1930, il y aura parfois, selon les saisons et les événements, jusqu'à 4 trains par jour, et jusqu'à 7 trains les vendredis et samedis, sans compter les 6 «trains de neige» du dimanche matin...



1915 célèbre l'arrivée de monsieur Émile Cochand qui introduit des «sports de glisse» dans notre patelin: développement de pistes et sentiers pour le ski de fond; organisation du ski de montagne (aménagement des pentes et équipement de remontée); pratique du ski-jorring; école de ski et de sauts à ski dont M. Cochand avait été champion en sa Suisse natale; ainsi que d'autres sports et activités de «glisse» tel que patinage, traîne-sauvage, traîneaux, etc. En 1915, M. Cochand achète dans le «rang 7» (Chemin Sainte-Marguerite) des lots et une maison de ferme qu'il aménagera et reconstruira après un feu en 1924 et qui deviendront une célèbre station de ski jusqu'au milieu des années 1960.

1936-1939 coïncide avec la construction et le développement du complexe touristique du Baron Empain sur les bords du lac Masson, comprenant un centre sportif, récréatif et culturel; un centre commercial; des bâtiments hôteliers et résidentiels (hôtels, auberge, manoir, «log cabins», maisonnettes, etc.) pour les visiteurs; une station de ski, une marina, un embarcadère pour les bateaux et les hydravions, un centre d'équitation, et quoi encore! Il va sans dire que ces travaux gigantesques qui s'effectueront en 1936-37-38 amèneront à Sainte-Marguerite une abondance d'ouvriers et de visiteurs.



Alors pour répondre aux besoins de cette population croissante de travailleurs et de visiteurs, il fallut organiser trois choses: le transport, le système routier et l'hébergement.

Le Transport

À partir de 1876, année d'arrivée du train à Saint-Jérôme, il y avait déjà des habitants de Sainte-Marguerite qui faisaient le transport des voyageurs et des marchandises depuis Saint-Jérôme: une cinquantaine de milles aller-retour, avec charrette et chevaux, dans des conditions précaires, surtout en hiver et au printemps. Ils faisaient le métier de «charretier».

À partir de 1892, leur nombre augmenta et les moyens de transport se diversifièrent: charrette, «sleigh», «buggy», carriole, tombereau, cabriolet, «ste-catherine» etc, jusqu'à l'arrivée de l'automobile dans les années 1925-30. Avec le temps, les «charretiers» deviendront «propriétaires de taxis». On estime qu'entre les années 1940-1950, il y avait à Sainte-Marguerite entre 20 et 25 «entrepreneurs de taxis», tous très occupés par le transport des touristes et des villégiateurs.

Le système routier

Au début de la colonisation l'abbé Stanislas Provost, agent de développement rural (comme le célèbre Mgr Labelle) obtint du gouvernement en 1867, un octroi pour construire un chemin entre Saint-Hippolyte et Saint-Donat en passant par Sainte-Marguerite. De même, vers 1890-1892, M. Charles Lajeunesse, notable de la paroisse, obtint une subvention pour améliorer le chemin entre le village et la gare de Sainte-Marguerite-Station. Mais il faudra attendre le Baron Empain qui en 1935 fit construire, à ses frais, une vraie route entre la gare et son développement touristique.

Pour entretenir les routes, il faut, en été, passer la «gratte», un outil constitué de grosses pièces de bois fixées sur des patins en acier et tirées par des chevaux, dans le but d'aplanir la «laveuse»... En hiver, les chemins étaient roulés par des gros rouleaux en bois et plus tard en acier, pour écraser la neige. «L'entretien de sections de chemins pour l'hiver à venir» était vendu aux villageois, à l'automne, sur le perron de l'église, après la grand-messe. La municipalité payait un montant fixe pour chaque mille entretenu. Plus tard, vers 1940, l'ouverture des chemins en hiver, se faisait avec un tracteur mécanique.

Le développement des routes fit apparaître le métier de «cantonnier» c'est-à-dire, l'homme chargé de l'inspection et de l'entretien des routes et fossés... Apparurent aussi vers 1925 les «pompes à essence» qui fonctionnaient «à bras»... En 1947, apparut aussi le premier «snow mobile» appartenant au propriétaire de l'«Hôtel des 3 coins» et qui pouvait transporter 10 passagers... À partir des années 1950 le développement de la machinerie pour la construction et l'entretien des routes connut un essor considérable, ce qui permit à des entrepreneurs comme M. Fridolin Simard de faire fortune... Enfin, apparurent aussi, dans les années 1935-1940, sous l'impulsion du Baron Empain, les hydravions et les «taxis volants» qui amerrissaient sur le lac et assuraient une liaison entre le Domaine l'Estérel et des villes américaines.