

LA GARE DU MILE END



Photo : l'ancienne gare du Mile End



JUSTIN BUR

Le premier chemin de fer au Canada a été mis en service en 1836 entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu. Trente ans plus tard, Montréal était au centre d'un réseau important contrôlé majoritairement par le Grand Tronc, dont la ligne principale reliait la côte Atlantique à Chicago en passant par Montréal et Toronto. En décembre 1859, le Grand Tronc avait ouvert le pont Victoria, le seul lien fixe à travers le fleuve Saint-Laurent et le pont le plus long (1800 m) du monde.

Le chemin de fer était à cette époque le mode de transport dominant et le fer de lance du développement économique et territorial. La Confédération a été

scellée par des promesses de chemins de fer comme l'Intercolonial entre Montréal et Halifax. Pour convaincre la Colombie-Britannique de se joindre au Canada en 1871, on a laissé miroiter le projet très ambitieux d'un chemin de fer transcontinental.

Pendant ce temps au Québec, le curé Antoine Labelle se préoccupait de l'émigration des Canadiens français vers les emplois – et vers l'assimilation anglo-protestante – aux États-Unis. Il songeait à construire un chemin de fer pour coloniser les Laurentides et ainsi convaincre les jeunes à devenir agriculteurs chez eux au lieu de partir.

Dans le village de Côte-Saint-Louis, le docteur Pierre Beaubien était propriétaire de vastes terres du côté est du boulevard Saint-Laurent autour de l'église Saint-Enfant-Jésus, dont il avait offert l'emplacement à l'évêque

Ignace Bourget vingt ans auparavant. Il avait à cœur les intérêts de l'Église – et le développement du secteur. Son fils Louis, journaliste et politicien, avait des liens serrés avec le curé Labelle et avec des promoteurs de chemins de fer. Lors de la fondation de la compagnie du Chemin à lisses de colonisation du nord de Montréal en 1869, Louis Beaubien s'est assuré que le mandat de la compagnie serait de relier les Laurentides au *Mile End*, et non seulement à Montréal.

La spécification de «Mile End» dans la charte de la compagnie est difficile à expliquer, à moins d'entrevoir l'influence des Beaubien. Le chemin de fer devait absolument arriver au bord du fleuve pour s'intégrer au transport fluvial. On a donc mis le terminus de la ligne à Hochelaga. Entre Hochelaga et les Laurentides, le trajet le plus facile serait passé loin



Le docteur Pierre Beaubien, propriétaire foncier (1796-1881)

du Mont-Royal, à l'est du Plateau. La gare du Mile End nécessitait un allongement du parcours et une montée significative. Même avec cet effort, la gare a été située à un kilomètre au-delà de l'église Saint-Enfant-Jésus, une déception amère pour certains qui avaient espéré une gare tout près des noyaux villageois.

Pourquoi «chemin à lisses»? Le projet initial, appuyé par une loi de 1869 d'aide financière pour quatre chemins à lisses de colonisation (appuyée bien sûr par Louis Beaubien), devait être construit de lisses de bois. Les deux premiers chemins à lisses, assez courts, ont rapidement démontré l'inadéquation de ce procédé: ils n'ont pas passé leur premier hiver intacts. La loi a été modifiée pour permettre l'utilisation de rails de fer comme partout ailleurs.

N'ayant pas réussi à trouver un financement adéquat, la compagnie s'est laissée racheter par le gouvernement du Québec en 1875 et fusionner dans une nouvelle société



L'intérieur de la gare

d'État ferroviaire, le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. L'ouverture du premier tronçon entre Hochelaga, Mile End, et Saint-Jérôme a eu lieu en octobre 1876. La ligne a atteint Hull l'année suivante, et Trois-Rivières et Québec en 1879. Les derniers trois kilomètres entre Hochelaga et Montréal ont été franchis en 1882, avec l'ouverture de la gare Dalhousie (rue Notre-Dame près de Berri), aujourd'hui occupée par le cirque Éloïze. Pendant quatre hivers (1880 à 1883), le chemin de fer a aussi traversé la glace du fleuve entre Hochelaga et Longueuil, le Grand Tronc refusant l'accès à son pont Victoria.

Dès ses origines, on espérait intégrer cette ligne au futur chemin de fer du Pacifique. Après quelques difficultés dont le Scandale du Pacifique qui a fait chuter le gouvernement de John A. Macdonald, la compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique a enfin été fondée en 1881. Elle a effectivement acheté le segment Montréal-Ottawa du QMO&O l'année suivante; le segment de Québec a intégré le réseau CP en 1885. Le 28 juin 1886, le premier train pour la Colombie-Britannique a quitté Montréal en passant par le Mile End.

Pendant les décennies suivantes, la croissance de Montréal et de ses gares a été fulgurante. Le Canadien Pacifique a multiplié ses lignes autour de Montréal et agrandi ses installations. La gare Dalhousie a été remplacée par la gare-hôtel Viger, de style château. De l'autre côté de

la ville, la grandiose gare Windsor a été ouverte en 1889. La petite gare de Mile End a été remplacée par un bel édifice de brique conçu par l'architecte Walter S. Painter, ouvert au public le 11 mai 1911. Avec deux grands terminus, le CP encerclait Montréal, mais avait des soucis d'exploitation. La gare du Mile End a fini par être sacrifiée, remplacée en novembre 1931 par une nouvelle gare à la tête de l'avenue du Parc – la gare Jean-Talon. L'édifice a survécu encore 40 ans, loué à des manufactures, avant de succomber à la construction du viaduc routier Rosemont-Van Horne en août 1970.

Les industries sont arrivées, nombreuses, le long de la voie ferrée dans le quartier à partir des années 1890. Le CP a dû créer plusieurs cours pour entreposer ses wagons, dont un le long d'un embranchement entre les avenues de Gaspé et Henri-Julien. La desserte locale ayant été laissée aux camions à partir des années 1960, la cour a cédé son espace à de nouveaux immeubles en béton – sauf son quadrant nord-est qui est devenu un espace tranquille, depuis 2009 appelé le Champ des possibles.

Les trains n'arrêtent plus chez nous, les industries du quartier ne reçoivent plus de livraisons par train, et lorsqu'on pense à la voie ferrée ces jours-ci, c'est plus souvent comme barrière à franchir que comme infrastructure de base. Ce chemin de fer demeure quand même un maillon essentiel du transport ferroviaire vers le port de Montréal.