

Programmation officielle



Québec  Montréal 

MÉMOIRE VIVANTE

NUMÉRO HORS-SÉRIE - ÉTÉ 2017

La gare de triage d'Outremont



*Société d'histoire
d'Outremont*

MÉMOIRE VIVANTE

NUMÉRO HORS-SÉRIE – ÉTÉ 2017

Société d'histoire
d'Outremont

Société d'histoire d'Outremont

999, avenue McEachran
Outremont (Québec) H2V 3E6

514 286-2448

<http://histoireoutremont.org/>

Comité de rédaction

Jean A. Savard, président de la SHO
Hélène-Andrée Bizier, rédactrice en chef
Francine Unterberg

Conception graphique

folio&garetti

La Société d'histoire d'Outremont
est membre de la FHQ et du RAQ



FÉDÉRATION
HISTOIRE
QUÉBEC



RÉSEAU DES SERVICES
D'ARCHIVES DU QUÉBEC

Québec NEQ 1142261537 02-02-95
Ottawa 141330365RR001
Organisme de bienfaisance reconnu

Mémoire vivante se souvient

Le présent numéro de Mémoire vivante a été conçu et réalisé par Hélène-Andrée Bizier. Il s'inscrit dans le cadre des fêtes du 375^e anniversaire de Montréal. L'arrondissement d'Outremont et la Société d'histoire d'Outremont ont choisi de souligner le passage des siècles en remontant jusqu'aux origines de deux sites historiques, la gare du Mile-End et son prolongement vers l'ouest, la gare de triage d'Outremont.

Perçu comme un élément essentiel à l'épanouissement du siècle de l'industrialisation, le chemin de fer a contribué à l'essor commercial de Montréal, du Québec et du Canada. Il a donné corps au commerce national et international tout en laissant de profondes et longues cicatrices sur l'île de Montréal. Le chemin de fer a produit une segmentation de son territoire et, en maints endroits, ces ruptures ont provoqué la naissance de quartiers et de villes qui revendiquent une identité et un territoire que des ingénieurs ont crayonné sur les cartes de l'île pour faire passer les rails des compagnies de chemin de fer.

Nous avons choisi de remonter aux sources et de présenter le projet de chemin de fer que nous connaissons sous le nom du P'tit train du Nord et d'en suivre le fil de fer et d'acier. Ce numéro vient soutenir l'exposition *La gare de triage d'Outremont – L'empreinte d'une mémoire* à la galerie d'art d'Outremont, du 13 juillet au 13 août. Nous remercions en particulier le créateur du site flickr.com qui nous a autorisés à publier les photos de la collection d'Hector H. Stanley MacD.

Jean A. Savard,
Président de la société d'histoire d'Outremont.



Nicole Gaudreau
Opticienne, Gérante

514.495.2571

1100, avenue Bernard Ouest
Outremont, QC, H2V 1V3
iris160@iris.ca
fax: 514.495.2572



équipe
BARDAGI
25 ANS
35/38

RE/MAX du Carriér GB

Votre rêve immobilier est entre bonnes mains!
514 271-9895 | Bardagi.com

Georges Bardagi, courtier immobilier agréé
1290 Bernard O., bur. 100, Outremont, H2V 1V9



NPD + NDP

Thomas MULCAIR

Député d'Outremont
Bureau de circonscription :

154 avenue Laurier Ouest,
Bureau 302
Montréal (Québec) H2T 2N7
Tél.: 514 736-2727
thomas.mulcair@parl.gc.ca



FINANCIÈRE BANQUE NATIONALE
GESTION DE PATRIMOINE

FCPE
MEMBRE

Marie-Claire Hélie, B. Pharm., GP
Conseillère en placement
Vice-présidente et gestionnaire de portefeuille

☎ 514 276-3532
1 800 361-8838
☎ 514 276-9908
marie-claire.helie@fbn.ca
www.heliengroupefinancier.com

Financière Banque Nationale Inc.
1160 rue Laurier Ouest, bureau 1, Outremont (Québec) H2V 2L5

La gare de triage d'Outremont et le P'tit train du Nord

Par **Hélène-Andrée Bizier**

La création de la gare ou cours de tirage d'Outremont s'inscrit dans le courant qui, longtemps avant la Confédération du Canada, préconise la création d'un lien ferroviaire pouvant unir les régions, les villages et les habitants vivant au nord du 45^e parallèle. La naissance de la Confédération, en 1867, est témoin d'un engouement général pour le transport par train. C'est avec l'assurance de voir le train arriver jusqu'à elle que, en 1871, la Colombie britannique a rejoint le Québec, l'Ontario, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick dans le Dominion du Canada. La prospérité du pays qui se dessine de l'Atlantique au Pacifique passera par la commercialisation de ses ressources naturelles.

L'enthousiasme pour le train a gagné les financiers de Londres et du Canada ainsi qu'un prêtre qui a pris possession de la cure de Saint-Jérôme en 1868, quelques mois après l'entrée en vigueur de la Confédération. À 35 ans, le flamboyant Antoine Labelle est déjà passé maître dans l'art d'attirer l'attention sur sa corpulente personne. Dans son rêve de relier Saint-Jérôme à Montréal et à Ottawa¹ – via un embranchement construit aux environs de Sainte-Thérèse – il pourra donc compter sur un faisceau d'admirateurs influents. L'Écossais et francophile Hugh Allen, important acteur de l'industrie et du commerce maritime canadien, le soutiendra, ainsi que le prospère juriste et financier canadien-anglais John Abbott, depuis longtemps impliqué dans le secteur du chemin de fer. L'homme politique outremontais Louis Beaubien est du nombre.

Depuis 1867, Louis Beaubien est député du comté d'Hochelaga à l'Assemblée législative de la Province de Québec. Ses propriétés personnelles et celles que lui lèguera le docteur Pierre Beaubien, son père, l'élèveront au rang des plus importants propriétaires de Montréal. Une grande partie du village de Côte-Sainte-Catherine – qui deviendra municipalité du village d'Outremont en 1875 – et du Mile-End

(Saint-Louis du Mile-End), aujourd'hui intégré à l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, lui appartiendront.

Les Allan, Abbott et Beaubien partagent les objectifs mis de l'avant par le curé Labelle. Ce dernier valorise les familles nombreuses et réagit à l'exil économique des Canadiens-français vers les manufactures américaines en cherchant à accélérer le développement des Laurentides plus généralement appelées « le Nord ». Les trois hommes pensent aussi que l'on doit « s'emparer du sol » en développant de nouvelles paroisses et en y installant des groupes de défricheurs. Puisqu'on ne peut pas retenir ces colons avec des terres de roches en partie stériles, il faut leur ouvrir un marché pour le bois qu'ils abattront plutôt que d'y mettre le feu comme ils ont coutume de le faire.

Le projet prend officiellement naissance à Montréal, le 1^{er} décembre 1868². De nouvelles alliances se créent lors de cette réunion. Une députation se forme. Elle est composée de personnalités dont Louis Beaubien, d'Outremont, et de l'ingénieur Charles Legge, qui a participé à la construction du pont Victoria. Avec les P. S.

Photo en couverture

Photo prise au mois de mai 1934, à l'atelier de réparation des locomotives de la cour de triage d'Outremont. Réunis sur la table tournante de la rotonde, ces 38 hommes appartiennent au monde des affaires et au monde ouvrier. À l'avant-plan, vêtus de leurs beaux costumes, on remarque les patrons et un jeune garçon pareillement habillé. Des ouvriers de l'atelier de réparation les entourent. Chacun d'eux est nommé sur une liste dressée par le mécanicien Hector H. Stanley MacD. Il est identifié par les lettres « Hec ». Le lieu de résidence de la plupart d'entre eux n'a pu être retracé, mais plus d'une dizaine vivaient à Outremont, sur les avenues Bloomfield, Champagneur, Ducharme, Durocher, Outremont, Champagneur.

Source de l'image : Collection Hector H. Stanley MacD, flickr.com

1. Le projet de création de la *Compagnie de chemin de fer Montréal Bytown* (Ottawa) est dans l'air depuis le début des années 1850.

2. Lefebvre de Bellefeuille, Édouard. *Le chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal* par Conférence devant l'Institut des Artisans Canadiens, 25 novembre 1870. *Revue canadienne*, vol. 7 no 12, décembre 1870, pp 899-919.

Murphy, Duncan Macdonald et David Peltier, ils braveront le froid, les tempêtes et les accidents de carriole pendant toute une semaine afin de visiter les régions qui seraient éventuellement traversées par le train du Nord et pour solliciter l'appui de leur population. Le rapport de l'ingénieur Legge est rendu public lors d'une assemblée de notables et d'hommes d'affaires de Montréal et des Laurentides, tenue à Montréal, le 12 janvier 1869³.

Une gare au Mile-End

Au-delà de l'intérêt commercial qu'un train puisse représenter pour les colons et pour l'industrie, celui de la route qu'il devra emprunter est crucial. Lefebvre de Bellefeuille résume ces intérêts: « Trouver une route qui augmenterait le plus la valeur du domaine public, aussi bien que celle des propriétés particulières, non seulement dans les campagnes que traverserait le chemin, mais encore dans celles qui se trouveraient à une distance considérable de chaque côté de la ligne, en procurant à leurs produits un accès facile aux marchés de Montréal; sans oublier les avantages que cet accès aisé procurerait à Montréal même par le trafic qui serait ainsi créé. »

De rail en rail jusqu'au Mile-End

Les deux premières locomotives à vouloir pénétrer dans le port de Montréal, au mois de juillet 1876, portaient un nom propre. L'une avait reçu celui du premier ministre du Québec, *Charles-Eugène Boucher de Boucherville* et l'autre, celui du curé *Antoine Labelle*.

Ces locomotives entrent dans l'actualité parce que les autorités portuaires leur refusent l'accès au site. Le journaliste de l'*Opinion publique* du 6 juillet, relate l'interruption du travail du constructeur qui créait la voie menant jusqu'au Mile-End en décrivant son travail qui consiste à poser des rails temporaires; à avancer sur ceux-ci et à les retirer au fur et à mesure que les locomotives avancent: « [...] le contracteur s'engageait à ne prendre que six heures pour faire son chemin de fer et l'enlever à mesure que son convoi avancerait, remettant les quais dans leur état antérieur. »

Ainsi donc, la plus-value des propriétés se trouvant sur la route du train n'est pas négligeable. Lefebvre de Bellefeuille enchaîne: « [...] on ne tarda pas à s'arrêter à une ligne allant de Mile-End à St. Jérôme, dont les deux extrémités pourraient être étendues de manière à pousser celle du Mile-End jusque dans la ville



et jusqu'aux quais d'Hochelaga, et de manière à conduire celle de St. Jérôme jusqu'à St. Sauveur ou auprès. » Si elles étaient construites, les gares Mile-End et Saint-Jérôme pourraient contenir de grandes quantités de bois qui serait acheminé ensuite vers le sud de la ville.

Techniquement, la forme oblongue de l'île, ajoutée à la monopolisation de l'Est de Montréal par les rails de la Compagnie du Grand Tronc, favorise le site du Mile-End qui est encore à prédominance agricole. Il est de plus réellement apprécié des agriculteurs des régions du nord de Montréal qui viennent vendre leurs produits au marché Saint-Jean-Baptiste (angle Saint-Laurent et Rachel). Ces fruits et légumes seront également mis en valeur sur le site de l'Exposition provinciale agricole qui connaîtra un essor à partir de 1873⁴, sur les terrains de l'Exposition provinciale agricole et industrielle du Mile-End.

Ces terrains, qui appartiennent à la province, sont situés dans le village Saint-Louis du Mile-End, à la jonction actuelle des avenues Mont-Royal et du Parc. Il sera fréquemment question d'y établir la gare. Dans tous les cas de figure, le site choisi favorisera la famille Beaubien à qui on reprochera d'avoir cherché à s'enrichir en rapprochant le chemin de fer de ses terres agricoles. L'emplacement de la gare sera finalement fixé à la jonction d'un grand chemin public, l'actuel boulevard Saint-Laurent, et d'un chemin privé, le Mile-End qu'on peut emprunter seulement après avoir acquitté un droit de passage⁵. Ce site correspond au point où débute l'actuelle avenue Bernard où Louis Beaubien possédait un bâtiment de ferme.

Montréal en 1891. Au cours du XIX^e siècle, l'activité commerciale s'est intensifiée autour de Montréal qui est le port d'entrée des navires transatlantiques vers l'intérieur des États-Unis. La ville a sa douane et, depuis les années 1850, son propre marché boursier, le premier à avoir été créé au Canada.

Source de l'image: anonyme, estampe réalisée en 1892. Musée McCord, M 984.210.

3. Legge, Charles. *Rapport sur le Chemin de colonisation du Nord, Montréal et Ottawa, avec embranchement à St Jérôme*. 1872.

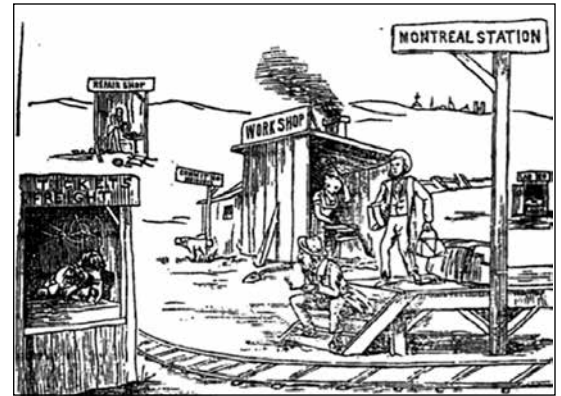
4. L'exposition Provinciale. *Le Négociant canadien*, 7 août 1873.

5. Visit to St. Jerome. *Canadian Illustrated News*, 11 février 1871.

« Mile-End, ce fameux Mile-End... »

Bien avant la création de la gare du Mile-End et de la cour de triage qui s'étirera jusqu'au pied des terres agricoles d'Outremont, ce secteur de l'île de Montréal était en mutation. C'est ce qu'illustre cet extrait d'un texte publié dans la *Revue Canadienne* du mois de juillet 1870.

« Mile End, ce fameux Mile-End, qui servait autrefois de théâtre aux boxeurs et aux cocassiers [...] se transforme aujourd'hui en un faubourg commercial et industriel qui étonne tous les jours. Ce que c'est qu'un homme énergique qui prend une affaire à cœur. Par les soins de M. L. Beaubien, secondé sans doute par les gens intelligents de l'endroit et par le maire, M. Villeneuve [Léonidas], Mile-End est appelé à devenir le centre de l'activité et du commerce du Nord. Une station de chemin de fer lui est acquise, et voilà qu'on vient de choisir ses environs pour le parc destiné à l'exposition provinciale. La corporation Saint-Jean-Baptiste a voté 50 000 \$ pour l'érection de bâtisses permanentes. Déjà, le parc d'agriculture est commencé, on construit un marché [...] Montréal avec toutes ses taxes lui propose de s'annexer. Pas tout de suite [...] »



La gare promise depuis 1868 n'était pas prioritaire. Le 16 février 1878, c'est encore, un simple « dépôt » dont le quai d'embarquement inspire cette caricature au journal satirique montréalais *Le Canard*. La gare proprement dite aurait été construite au cours de l'automne suivant.



Montréal en 1910. Détail d'une lithographie réalisée en 1910. Ce plan illustre l'inclinaison de l'embranchement de la voie ferrée du Canadien Pacifique qui relie la gare du Mile-End à l'ouest de l'île. Identifiée par les mots « Mile-End Sta. » la gare est située au pied de la rue Beaubien qui deviendra rue Saint-Dominique.

Source de l'image : Musée McCord, UAPT2357.

La Compagnie du chemin à lisses de bois

Le futur «Roi du Nord» et ses supporters ont l'humilité de ne pas rêver d'un chemin de fer, mais plutôt d'un ouvrage en bois et de démontrer qu'il sera utile à la distribution des produits agricoles des comtés de Terrebonne et des Deux-Montagnes et, plus tard, de Montcalm et d'Argenteuil. Au mois d'avril 1869, une dizaine de compagnies à lisses en bois et d'autres en fer, sont formées au Québec en même temps que la *Compagnie du chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal*, qui sera chargée de la réalisation du projet du curé Labelle.

Des doutes ayant été exprimés par rapport à la solidité et la durée des rails en bois, les actionnaires de la compagnie obtiennent un amendement à leur charte pour la construction de rails en fer. Au cours de l'été suivant on procède à des exploration *insitu* pour déterminer le tracé exact de la ligne de chemin de fer qui, de la future gare du Mile-End, devra se rendre jusqu'au port de Montréal.

Le financement de la construction du chemin à lisses devrait s'appuyer sur l'injection de sommes provenant des paroisses et villes qu'il avantagera. En décembre 1870, les Montréalais du village Saint-Jean-Baptiste et ceux du Côteau Saint-Louis ont respectivement promis 30 000\$ et 25 000\$. Le comté des Deux-Montagnes y est allé d'un 60 000\$, Lachute de 20 000\$ et Saint-André d'Argenteuil, de 25 000\$. D'autres sont à la veille de s'engager, ce qui justifierait la contribution de la Corporation de Montréal dont on attend qu'elle injecte 1 000 000\$ de dollars! Le dossier traîne à l'hôtel-de-ville de Montréal où l'alternance des francophones et anglophones à la mairie est réglée comme du papier à musique. Charles-Joseph Coursol qui a succédé à Francis Cassidy en 1871, hésite. Pour la forme. Et parce que de trop nombreux Montréalais vivent dans l'indigence et qu'un «subside» de cette importance pourrait semer la discorde et mettre à mal le trésor municipal.

Le curé Labelle est un publiciste hors-pair. Au mois de janvier 1871, il ravive la cause du train du Nord par un grand voyage doublé d'une réception, le tout financé par les corporations de Montréal et de Saint-Jérôme. L'événement réunira quelques dizaines de personnes à l'hôtel Grignon de Saint-Jérôme dont le maire Coursol ainsi que les promoteurs du projet et des journalistes dont celui du *Canadian Illustrated News*. Les «city sleighs» quittent la ville à 9 heures 30 en remontant le chemin de Saint-Laurent jusqu'au péage du Mile-End. On avance sur les ponts de glace et sur une route qui a été déneigée et bordée de blocs de glace sur lesquels le soleil se reflète. On admire le paysage et le tracé qu'empruntera le train du Nord. Une plaisante odeur de cigare se répand dans l'air matinal. On s'arrête pour se délier les jambes et casser la croûte à l'hôtel du Peuple, à Sainte-Thérèse, puis on repart vers Saint-Jérôme où le curé Labelle attend, entouré d'une forêt de drapeaux. Après une visite de la ville et maints discours, la députation se rend à l'hôtel Grignon où d'autres discours seront prononcés et rapportés par les journaux.

Le bois du Nord en traîneau jusqu'à Montréal

Un incident climatique survient au cours de l'hiver 1871-1872, quand la formation prématurée de la glace dans le canal de Lachine et sur le fleuve, impose la fin de la saison de la navigation. Le phénomène interrompt la livraison du bois de chauffage avant son terme. Comme le *Canadian Illustrated News* de Montréal le souligne dans son édition du 3 février 1872, la pénurie appréhendée dès l'automne est empirée par l'intervention de «Satan» qui inspire aux fournisseurs de bois une augmentation significative des prix. Les plus pauvres sont les premiers à être affectés. On parle même de deux enfants morts de froid et du danger que chacun court.

<p>COLONISATION.</p> <p>Chemin de Colonisation.</p> <p>Les contribuables du village St. Jean-Baptiste ont noblement fait leur devoir. Une assemblée nombreuse de ses habitants a voté à l'unanimité que des parts au montant de \$30,000 seraient souscrites au capital de la compagnie. C'est un grand succès et un bel exemple; les citoyens du florissant village de St. Jean-Baptiste ont une fois de plus prouvé leur intelligence des affaires et leur esprit patriotique. Leur démarche assu-</p>	<p>re la confection du chemin et, comme le leur disait M. Beaubien, après ce vote de \$30,000 on devra nécessairement les considérer comme les pères de l'entreprise, les créateurs du "chemin à lisses de colonisation" du nord de Montréal."</p> <p>En prenant cette décision, non-seulement sans crainte, sans hésitation, mais avec le plus grand enthousiasme, la Corporation de St. Jean Baptiste va donner le branle à l'opinion et créer de l'émulation parmi les autres municipalités qui doit traverser le chemin projeté. C'est à qui votera la plus forte somme et nous sommes dès maintenant certain que les travaux commenceront au printemps prochain.</p>	<p>Encore une fois, nos félicitations les plus chaleureuses aux citoyens du village St. Jean-Baptiste, ainsi qu'à M. Beaubien, député d'Hochelega, dont l'énergie indomptable et la grande activité ont largement contribué à ce premier succès.</p> <p>L'assemblée était présidée par J. O. Villeneuve, Eor.; Ad. Normandin, Ecr., agissait comme secrétaire.</p> <p>Après de longues explications données à l'assemblée par MM. Beaubien et J. A. Mousseau, les résolutions nécessaires furent adoptées à l'unanimité et au milieu d'applaudissements et de hurrahs frénétiques.</p>
--	---	--

Chemin de colonisation.

Compte-rendu de la réunion de financement tenue au village Saint-Jean-Baptiste publié dans la *Semaine agricole* du 11 novembre 1869. Louis Beaubien, animateur de l'assemblée, a obtenu que les «contribuables» injectent 30 000\$ dans la réalisation du projet.



Urgente livraison de «bois pour les pauvres» de Montréal. La gravure ci-dessus, publiée dans le *Canadian Illustrated News* du 3 février 1872, immortalise la contribution de la Grand Trunk Railroad Company – ou Compagnie du Grand Tronc – à la pénurie de bois de chauffage. Dans la même édition, on souligne la livraison de bois par les Jérômiens qui a peut-être eu lieu en même temps. En haut de l'illustration, à gauche, on voit la locomotive et les wagons chargés de bois. Chacun est coiffé d'une bannière où «Wood for the Pooors» est inscrit. En bas à gauche, des «pauvres» font du troc pour obtenir des biens essentiels. En haut à droite, frappant contraste avec le sort de ses concitoyens, les pieds sur le poêle, un fonctionnaire lit tranquillement. En bas à droite, sous le titre «More precious than gold to them» une famille peut enfin faire cuire sa nourriture.

Une idée germe dans l'esprit du curé Labelle : faute de train, nous livrerons le bois de chauffage des Laurentides en traîneau! En chaire, le dimanche le 14 janvier 1872, il convainc ses paroissiens de couper du bois pour ceux qu'on appelle les pauvres de Montréal. Du dimanche –jour du seigneur habituellement chômé– jusqu'au mercredi, les Laurentides résonnent du bruit des haches. Il fait encore noir le jeudi matin, quand 80 traîneaux chargés de 60 cordes de bois se rejoignent à Saint-Jérôme. À 11 heures, ils sont au Mile-End où les représentants de la Corporation de Montréal les accueillent. Le convoi repart en direction de la rue Notre-Dame ouest. Ici et là, des groupes se forment pour applaudir les généreux colons. Les patins des traîneaux glissent et glissent encore vers la rue Wellington. Ils reviennent vers l'est par la rue Saint-Paul jusqu'à un enclos proche du port où le bois est déchargé. Les colons et leur fardeau ont amplement été vus et admirés pour leur générosité et leur courage.

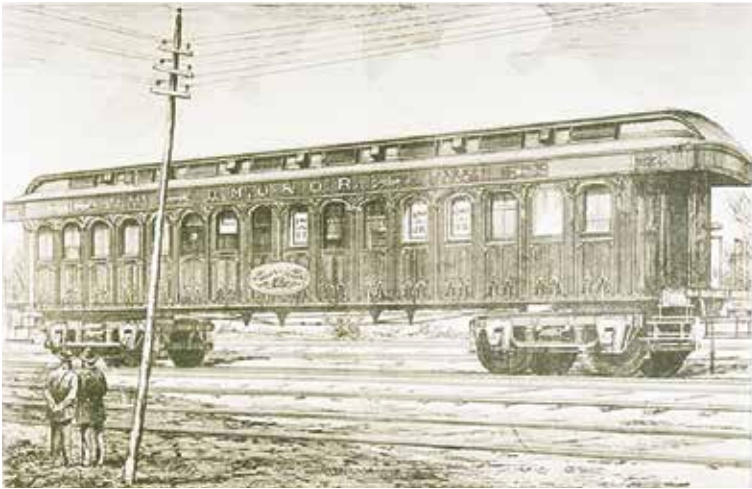
Au cours de la réception qui leur est offerte à l'hôtel Jacques-Cartier par la ville de Montréal, le curé avoue que le geste de sa petite communauté s'inspire de sentiments charitables et de l'espoir de favoriser la cause du train du Nord. «L'Écriture nous dit : Faites la charité et le reste vous arrivera par surcroît. Il est certain que l'appât de la récompense est un stimulant pour bien faire. Eh bien, j'ai dit à mes paroissiens :

Faites la charité aux pauvres de Montréal – et le chemin de fer vous viendra probablement par surcroît!» L'utilité «d'un Grand-Tronc pour le Nord» vient d'être démontrée.

La Québec Ottawa Montréal et Occidental

Au mois de mars 1872, Charles Legge, ingénieur en chef du projet, publie une description de la route finale et des ponts ferroviaires qui seront construits au-dessus des rivières des Prairies et des Mille-Îles. Malgré cette avancée et preuves de bon vouloir, la cause du train stagne, le financement étant compromis par le krach qui frappe l'Europe et l'Amérique du Nord au début de l'été 1873. Enfin, la Compagnie du Grand-Tronc fait obstruction au développement d'une entreprise rivale pendant que le premier ministre du Canada, John A. Macdonald agit de même en militant à Londres pour que les financiers britanniques soutiennent exclusivement le chemin de fer qui reliera les deux océans qui bordent le pays.

En 1875, le chemin de fer de la colonisation et celui de la Rive-Nord sont en partie construits, mais l'insuccès de la négociation d'un emprunt que les directeurs étaient allés chercher à Londres a forcé l'interruption des travaux. Ses administrateurs ne baissent pas les bras.



Pour simplifier l'accès au financement qu'ils convoient, ils obtiennent un changement de nom où la référence à la « colonisation » est abandonnée. La sanction d'un acte du Parlement canadien du 8 avril 1875, crée la *Montreal, Ottawa and Western Railway Company* qui est autorisée à émettre des obligations d'une valeur totale de 3 850 000\$⁶.

Malheureusement pour l'entreprise, sa nouvelle raison sociale n'améliore en rien son portefeuille. À la fin du mois d'octobre de la même année, elle transmet au Gouverneur général du Canada une résolution déclarant qu'elle céderait ses droits à la condition que le gouvernement rembourse ses dépenses préliminaires. Elle demande en outre d'être déchargée de toute responsabilité à l'égard de ceux « qui auraient des réclamations contre elle ou prétendraient en avoir ⁷. »

Avant la fin de l'année, des pourparlers et négociations avec Québec aboutissent à une transaction qui libère les actionnaires de la compagnie. Le gouvernement du Québec a obtenu une réduction du prix de vente qui lui permet d'envisager une modernisation des installations: les rails ne seront pas en fer, mais en acier. Les ponts qui devaient être en bois seront en fer, la voie sera plus large et plus solide. Enfin, le train se rendra jusqu'à Québec où une gare sera construite. En janvier 1876, la Merchants Bank de Londres accorde au gouvernement une partie du financement qu'elle convoitait.

La compagnie ayant été autorisée à construire une voie ferrée dans le port de Québec afin de le relier au port de Montréal, sa raison sociale doit évoquer cette nouvelle destination. Au mois de

septembre 1876, elle prend le nom de *Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa, & Occidental (Q.M.O.&O.)* Les travaux sont relancés le 27 janvier. Le curé Labelle en profite pour effectuer une deuxième ou troisième randonnée vers Montréal, à la tête d'une quarantaine de traineaux chargés de bois. L'événement fait encore une fois grand bruit, mais cet aller-retour est le dernier.

La gare de triage d'Outremont se dessine

Le 4 mars 1882, le « gouvernement de la province de Québec », représenté par le premier ministre Joseph-Adolphe Chapleau, établit les termes d'un contrat avec la « compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique » qui achète « la partie du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental s'étendant de Montréal à St Jérôme, Aylmer et la cité d'Ottawa ». La transaction est sanctionnée le 1^{er} mai suivant.

Le Canadien Pacifique possède déjà le chemin de fer de Saint-Eustache et ses embranchements. Il s'engage à maintenir les lignes de transport existantes et à compléter celles qui sont en construction et même à construire avant un an, une gare sur les « casernes de la porte de Québec », ce sera la gare-hôtel Viger. Le développement du transport ferroviaire étant l'une des conditions de la vente. La gare du Mile-End se doublera de cet embranchement qui traversera Outremont pour se rendre à Dorval. L'article 4 du contrat se lit ainsi :

« Il est de plus stipulé [...] qu'un embranchement dudit chemin de fer sera construit depuis un point sur la ligne principale, au nord de la station du Mile-End, à un point de jonction avec le chemin de fer du Grand-Tronc entre la station Dorval et Montréal, les points de jonction

Char-palais de la Q.M.O.&O. Mis en service au cours de l'année 1879. Les trains « de nuit » offrent aux voyageurs l'accès au char-palais et au char-dortoir.

Source de l'image : *L'Opinion publique*, Montréal 24 juillet 1879, page 351.

Intérieur d'un char dortoir.

Source de l'image : *L'Opinion publique*, Montréal 14 février 1878.

6. Actes du Parlement de la puissance du Canada [...] commencée et tenue à Ottawa, le quatrième jour de février, et fermée par prorogation le huitième jour d'avril 1875: actes privés et locaux.

7. Semaine politique. *L'Opinion publique*, Montréal, 21 octobre 1875.

devant être choisis par la compagnie. À même le prix d'achat, une somme de \$100,00 sera dépensée sous la direction et la surveillance de la compagnie pour la construction de cet embranchement [...] la compagnie s'engage par les présentes à faire et compléter la construction de cet embranchement, de la même qualité que le reste du chemin de fer susdit, et ce, dans le délai d'une année à compter des présentes.»

La gare du Mile-End et ses environs sont à nouveau cités à l'article 11 du contrat. Il y est précisé que le gouvernement aura le droit d'y construire «des lignes d'évitement et des hangars à fret, de quarante pieds par deux cents pieds au Mile-End, avec le droit d'y arriver [...]»⁸.

8. Législation concernant le Chemin de fer de la rive Nord : comprenant les statuts passés par le Parlement du Canada avant la Confédération et par la législature de Québec depuis 1867 jusqu'à 1882, inclusivement. [Québec? : s.n.], 1883 (Québec : C. Darveau); 389 pages.



Inauguration officielle du Québec, Montréal, Ottawa, & Occidental (Q.M.O.&O.)

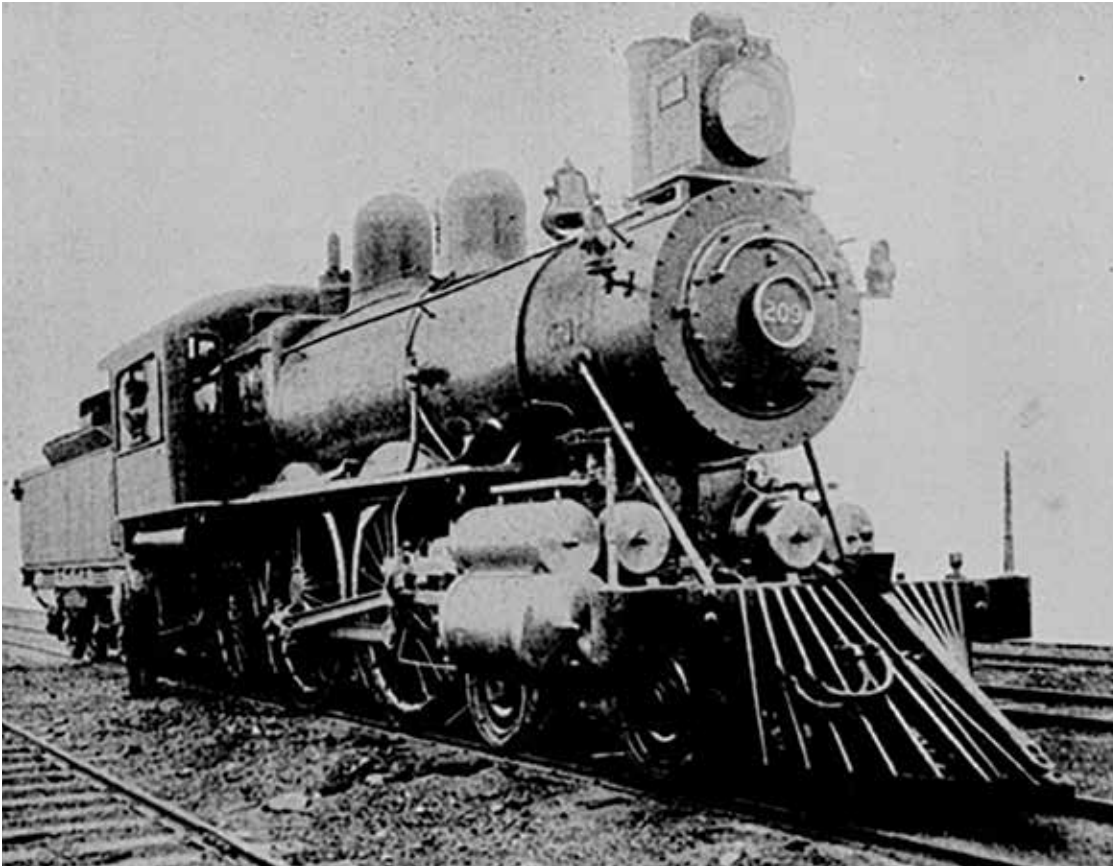
On adore la fête! Amorçés au cours de l'hiver 1876, les travaux ont pris fin au début de l'automne, période de l'année idéale pour un voyage à bord de la locomotive *Lotbinière* le long des 56,33 kilomètres de rails d'acier posés entre Montréal et Saint-Jérôme. Le banquet qui a lieu le 9 octobre 1876, réunit 220 convives – des hommes – qui vont se saouler de mets raffinés, de grands crus et de discours.

Source de l'image : *Source de l'image : L'Opinion publique*, Montréal, 26 octobre 1876.



Gare du Mile-End. Construite en 1910, la gare du Mile-End est à la proue de la cour de triage d'Outremont. La brasserie Frontenac, qui appartient à la famille Beaubien établira son usine un peu à l'est de la gare. Le transport du lait des campagnes, qui est altéré par la chaleur ou par les mauvaises conditions d'entreposage, souffre aussi de l'écart de 30 à 70 heures qui sépare l'heure de la traite des vaches et la livraison.

Source de l'image : Gare du Canadien Pacifique à Mile-End (Québec), mai 1914. Photographe : Joseph W. Heckman Exporail. Fonds Canadian Pacific Railway Company P170-A_1265.



Locomotive à grande vitesse du chemin de fer du Pacifique canadien.

En 1891, la compagnie met en service une locomotive à grande vitesse qui a été entièrement fabriquée dans ses ateliers de l'avenue de Lorimier, à Montréal. Elle roule sur les rails de la ligne Montréal, Vaudreuil-Ottawa qui a été redressée pour en réduire la longueur. Par comparaison, un train mû par un « engin » conventionnel, effectue ce trajet en 2 heures 30 plutôt qu'en 3 heures 40.

Source de l'image : *Le Monde illustré*, Montréal, 30 septembre 1899.

De choses et d'autres

Les descriptions de la cour de triage d'Outremont sont plus que rares. Grâce aux faits divers survenus sur ce site et sur celui de la gare du Mile-End, on peut imaginer les coutumes en évolution et l'atmosphère qui a régné dans cet environnement bruyant.

Pelleter du charbon.

L'alimentation des locomotives en charbon requiert la contribution de jeunes gens forts et en santé. Le 17 août 1917, Raphael Marino, âgé de 17 ans, ramassait du charbon dans les cours du Canadien Pacifique, à Outremont, quand un convoi du CP le frappa et lui broya la jambe droite. Transporté à l'hôpital Royal Victoria, « en ambulance d'urgence », il expira le lendemain matin.

Marcher sur les rails, c'est risqué.

En décembre 1879, *La Minerve* rapporte le cas d'un homme qui marchait le long de la voie ferrée en tenant son cheval par la bride. Effrayé par l'arrivée d'un train de la Q.M.O.&O, la monture a pris le mors aux dents précipitant son maître sur la voie où il est mort instantanément. Les rails étant souvent mieux entretenus que les chemins de côté, on aime y marcher. Le 30 décembre 1886, trois hommes avançaient ainsi sur la voie. Les ayant vus, le conducteur du train actionne le sifflet qu'ils n'entendent pas. Ils sont frappés et transportés à la gare du Mile-End où on a constaté que les « nommés » Dubois et Roussel ont eu le crâne fracturé. On ne s'attendait pas à ce que N. Roussel, transporté à l'hôpital Notre-Dame, alors situé rue Notre-Dame est, survive à l'accident.

Les embranchements, c'est mêlant!

Promis au gouvernement par le CP, les embranchements sont mis en scène lors d'un accident survenu aux derniers jours d'avril 1900. Z. Girard, 21 ans, et un certain Cataford voyagent à bord d'une voiture qui traverse la voie ferrée de la ligne de la gare Windsor, «à la Côte-des-Neiges où ils sont frappés par une locomotive. Catapulté hors du véhicule que l'impact a mis en pièces, Girard est mort sur le coup alors que Cataford s'en est miraculeusement tiré». On lit, dans le *Courrier du Canada* du 1^{er} mai que «le train a stoppé pour recueillir les victimes qu'il a conduites à la gare d'Outremont. De là, elles ont été conduites à la gare du Mile-End où une voiture d'ambulance de l'hôpital général et de la morgue ont été mandés [...]»

Un télégraphiste, c'est utile.

Quatre ans plus tard, un convoi composé de 30 wagons chargés de rails percuta un train qui était à l'arrêt, à Outremont. On attribua la collision au télégraphiste dont la fonction consiste à coordonner les mouvements des trains avec les conducteurs de locomotives. On ne déplora aucune victime. Mais voilà ce qu'on apprend sur le fonctionnement des trains qui entrent en gare: «D'ordinaire, rapporte *L'Étoile du Nord*, lorsqu'un convoi de fret passe à la gare du Mile-End, ce qui arrive de dix en dix minutes, le télégraphiste de Mile-End avertit aux gares d'Outremont et de Bordeaux, et vice-versa. Quand 2 convois doivent se rencontrer, un homme est envoyé au-devant de chacun des deux convois.»

La Bande d'Outremont.

Dans la soirée du jeudi, 8 avril 1937, le récidiviste Sam Wolman, alias Thomas Fletcher, de la rue de Bullion est abattu par son complice Oscar Campbell, de Toronto. Les deux hommes s'apprétaient à cambrioler un entrepôt *Stop and Shop* situé à la fois sur l'avenue Outremont et dans la cour «des chemins de fer». Le samedi suivant, les détectives d'Outremont dirigés par le «capitaine-détective Griffith» procédaient à l'inspection «du théâtre du crime et dans l'un des dormants de la voie ferrée, découvrirent une balle de revolver qu'on croit être de calibre 30.» La victime était recherchée pour un vol de narcotiques d'une valeur de 300 000\$ qui est, selon *Le Devoir* du 7 mai, l'un des «vols les plus considérables jamais commis au pays». On apprenait, deux mois plus tard, que deux corps de police, celui d'Outremont et celui de Buffalo, dans l'État de New York, se disputaient le privilège «d'obtenir la possession» du présumé meurtrier. La piste conduisit à la confiscation d'imposantes quantités d'opium et de cocaïne ainsi que de «plusieurs appareils servant à fumer l'opium». L'enquête démontra que la *Bande d'Outremont* réalisait ses plus intéressants larcins dans cette ville!

Un dangereux terrain de jeux!

Les accidents les plus fréquents à survenir dans la cour de triage d'Outremont impliquent des enfants de cette ville, ce qui s'explique par le fait que du côté de l'avenue Beaumont, les familles sont moins nombreuses que dans la ville d'en face. Ils font bien plus qu'observer le passage des trains. Le 24 août 1937, le petit Arthur Bolton, 9 ans, de la rue Saint-Cyrille, mourait broyé sous un convoi de marchandises. D'après les détectives Griffith, Gravel et Trottier, l'enfant et des amis du même âge habitant les rues Durocher et Saint-Cyrille, s'amusaient à se glisser sous des wagons de fret stationnés au pied de la rue Wiseman, quand le convoi s'est mis en marche. Les compagnons d'Arthur n'ont pas été blessés.

Allons prier Notre-Dame, sainte Anne et leurs amis.

Même s'il ne semble pas y avoir de gare proprement dite à Outremont, on y fait autant d'arrêts qu'à la gare du Mile-End, en particulier quand il s'agit d'effectuer un pèlerinage. Deux minutes après avoir quitté les quais d'embarquement de la gare du Mile-End, le train s'arrête aux quais d'Outremont. Depuis l'avènement du train, de tels rassemblements sont organisés par des communautés religieuses avec la collaboration de la compagnie du Canadien Pacifique. Certains pèlerins partent des gares d'Outremont et du Mile-End; d'autres s'y arrêtent en transit et attendant l'arrivée d'autres pèlerins. Ils se rendent à Notre-Dame-de-Lourdes de Rigaud, au Cap-de-la-Madeleine et à Sainte-Anne-de-Beaupré. Les fidèles qui se sont rendus à Saint-Jean-d'Iberville, le 9 juillet 1911, pouvaient «descendre à Montréal (gare d'Outremont), leurs billets étant valides jusqu'au lundi soir, par tous les trains réguliers».

VINGT-TROISIEME PELERINAGE A
NOTRE-DAME DE LOURDES DE RIGAUD
PAR LE PACIFIQUE CANADIEN
DIMANCHE, LE 18 AOUT 1912

Sous la direction du Très Rév. Père C. Ducharme, C.S.V., Supérieur Provincial.
— Prix du Passage aller et retour, Départ, Gare Viger, à 7 heures 20 a.m., départ Gare Windsor, à 8 heures a.m.

Gare	Adultes	Enfants
Gare Viger, Mile-End, Outremont-Junction, Côte-des-Neiges, Gare Windsor, Westmount, Montreal-Junction . .	\$1.00	\$0.50
Dorval	0.80	0.40
Valois, Lake-Side, Pointe-Claire, Beaconsfield	0.70	0.35
Sainte-Anne de Bellevue, Vaudreuil,	0.55	0.30
Ile Cadieux	0.50	0.25
Como, Hudson, Hudson Heights, Boyerbourg	0.40	0.20

Retour, départ de Rigaud, pour gare Viger, 5 heures p.m.; pour Gare Windsor, 5 heures 20 p.m. — N.B.—Pour informations, s'adresser par téléphone Bell, SAINT-LOUIS 519.



Photos prises par le mécanicien Hector H. Stanley MacD. Une vue vers l'est de Montréal, montre la gare de triage ainsi que la rotonde. Un gros plan de la table tournante illustre le transfert d'un wagon sur celle-ci et les stalles où les wagons sont conduits pour être réparés. En bas, à droite, Hector H. Stanley MacD et la liste des personnes figurant sur la photo couverture du présent numéro de Mémoire vivante.



Big Blue Outremont Shop
May 1934

Hector H. Stanley MacD 1944 (in red)	H. Botaspin
L. Leblanc	A. Vosberg 1944
H. Stanley	A. Brown
A. Maccione	D. McNeil (see Victor)
A. Delaney	C. Jones
F. Coggin	A. Coster
V. Rosso	G. Benford
P. GRIFFIN	G. Grand
A. Frasier 1945	A. Timms
J. Smith 1944	A. Hartman (see Super)
F. Gully	A. Elgin
J. Pindlette	M. Miller 1945
D. Martin	H. Martin
C. Raymond	D. O'Neil
R. Teolis	T. Purdy
D. Riccio	E. Lister
F. Bruner	A. Frantz
A. Allen 1945	
C. Raymond	
J. Prade	
C. Forest	