

LES ÉLECTIONS DE 1875 ET LA GARE DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL



YVES DESJARDINS
CHERCHEUR EN HISTOIRE URBAINE ET
MEMBRE DU CA DE MÉMOIRE DU MILE END

LA VIE POLITIQUE québécoise des années 1870 est dominée par ce que les historiens ont nommé la « fièvre des chemins de fer ». Le village de Côte-Saint-Louis, dont le territoire correspond, grosso modo, à l'actuel arrondissement du Plateau-Mont-Royal et à la partie

LES VILLES et les villages sont donc nombreux à promettre des subsides, à la condition que le chemin de fer traverse la localité ou, mieux encore, qu'on y construise une gare. Le 8 décembre 1874, la population de Côte-Saint-Louis est convoquée à

long discours à l'assemblée dans lequel il démontra les avantages que les deux municipalités du Mile-End [l'autre étant Saint-Jean-Baptiste] retireraient de la construction d'un dépôt à l'Avenue Mont-Royal, et déclara que les habitants du Nord (...) désirent avoir ce dépôt et veulent y amener tout leur fret¹.

LE CHEMIN DE FER qui suscite cette fièvre, c'est celui de la « Compagnie

du chemin à lisses de colonisation du nord de Montréal ». Il est largement l'œuvre de Louis Beaubien, actionnaire fondateur de la compagnie et l'un des plus grands propriétaires fonciers du Mile End, c'est-à-dire l'ouest de Côte-Saint-Louis. Depuis 1867, il est député d'Hochelaga à l'Assemblée législative de Québec. Il est aussi l'un des fondateurs du village d'Outremont. Tout au cours de cette période,

Louis Beaubien s'emploie également

à faire fructifier l'imposant patrimoine foncier familial.



La première gare du Mile End, fin du 19e siècle. Archives du Canadien Pacifique.

sud de la Petite-Patrie, n'y échappe pas. Car qui dit chemin de fer dit aussi spéculation foncière. Le tracé d'une nouvelle voie ferrée fait l'objet de combats épiques ; tout le monde est convaincu que la valeur des terrains adjacents augmentera fortement.

la Maison municipale. La Minerve écrit qu'une foule nombreuse s'y presse pour entendre l'orateur vedette, le curé Labelle :

Le vénérable prêtre, infatigable champion du progrès et de la prospérité de son pays, adressa un

¹ « Assemblée au Coteau St. Louis », *La Minerve*, 10 décembre 1874, p. 3. À cette époque, les termes Mile End et Côte-Saint-Louis étaient souvent indifféremment utilisés pour nommer le même territoire.

COMME DÉPUTÉ, Louis Beaubien se fait l'un des principaux partisans de la construction de chemins de fer subventionnés pour ouvrir de nouvelles régions à la colonisation. Celle-ci est vue par les élites nationalistes et cléricales comme une alternative à l'exode vers les États-Unis et à la prolétarisation des Canadiens-français dans la ville. Mais le but premier de la portion montréalaise du chemin de fer, c'est de transporter du bois de chauffage à Montréal, qui en consomme environ 100 000 cordes par année. Le bois proviendrait de la région de Saint-Jérôme, ce qui permet le deuxième but, soit la colonisation. Beaubien a ainsi trouvé son principal allié pour vendre le projet : le célèbre curé de Saint-Jérôme, Antoine Labelle. Le chemin de colonisation du nord de Montréal devient, aux yeux de l'histoire, le « Petit train du nord ».



Le Curé Antoine Labelle. Source : BANQ, P560,S2,D1,P569

LE CONSEIL MUNICIPAL de Côte-Saint-Louis n'avait pas attendu l'assemblée du curé Labelle pour se prononcer. Réuni la veille, le 7 décembre, il a adopté un règlement d'emprunt pour acheter 25 000 \$ d'actions de la compagnie. L'achat de ces parts est soumis à une série de

conditions, dont la principale est la construction d'une gare sur l'avenue du Mont-Royal, « au coin de la rue Robin [Henri-Julien], laquelle station sera le terminus du chemin de Saint-Jérôme². » De plus, peu avant le vote du conseil, les principaux notables du village ont incorporé une « Société de construction du Coteau St-Louis ». Son président est nul autre que le maire, Michel Lefebvre et le vice-président, Joseph Leduc, un épicier du village. La société vend par souscription des actions de 1000 \$ destinées à l'achat de lots sur des terrains situés aux environs de la future gare, avenue du Mont-Royal.

MAIS, à force de multiplier les promesses contradictoires, une vive controverse éclate sur l'emplacement réel de la gare du Mile End. « L'affaire du dépôt » devient même l'un des enjeux de la campagne électorale provinciale de juin 1875. L'adversaire libéral de Louis Beaubien, Laurent-Olivier David (l'arrière-grand-père des politiciennes Françoise et Hélène David) l'accuse d'avoir usé de duperie et de s'être « laissé guider par l'intérêt personnel lorsqu'il avait mis le dépôt dans le milieu de sa terre au lieu de le mettre à l'avenue Mont-Royal. » Selon ses adversaires, Louis Beaubien a obtenu les subventions des villages de Saint-Jean-Baptiste et de Côte-Saint-Louis sous de fausses représentations. Beaubien reconnaît les faits. Il se dit même toujours partisan du tracé de l'avenue Mont-Royal : si la gare sera plutôt construite plus au nord, sur ses terres « à l'emplacement de sa grange », c'est parce que, dit-il, il a été mis en minorité au conseil d'administration de sa propre compagnie !



Louis Beaubien. Source : BANQ, P560,S2,D1,P62

DE PLUS, la compagnie ne réussit pas à trouver tous les fonds nécessaires pour financer l'ambitieux projet. C'est le gouvernement du Québec qui sauve la mise en rachetant la compagnie. Le service régulier commence le 16 octobre 1876. Et même si Louis Beaubien se dit alors toujours favorable à un embranchement le long de l'avenue Mont-Royal, ça n'a pas empêché son père, Pierre Beaubien, de déposer, le 26 mars 1876, un plan de lotissement des terres familiales situées entre l'église de l'Enfant-Jésus et la grange de son fils, c'est-à-dire à l'intersection des actuelles rues Bernard et Saint-Dominique. C'est là que se fait, en plein champ, l'arrêt du Mile End. Il faudra attendre la séparation de la partie ouest de Côte-Saint-Louis, qui devient le village de Saint-Louis du Mile-End, deux ans plus tard, pour qu'une gare permanente ouvre enfin à cet endroit. ❖

² Archives de la Ville de Montréal, Fonds de la municipalité de Côte-Saint-Louis, Procès-verbaux du conseil, 7 décembre 1874.