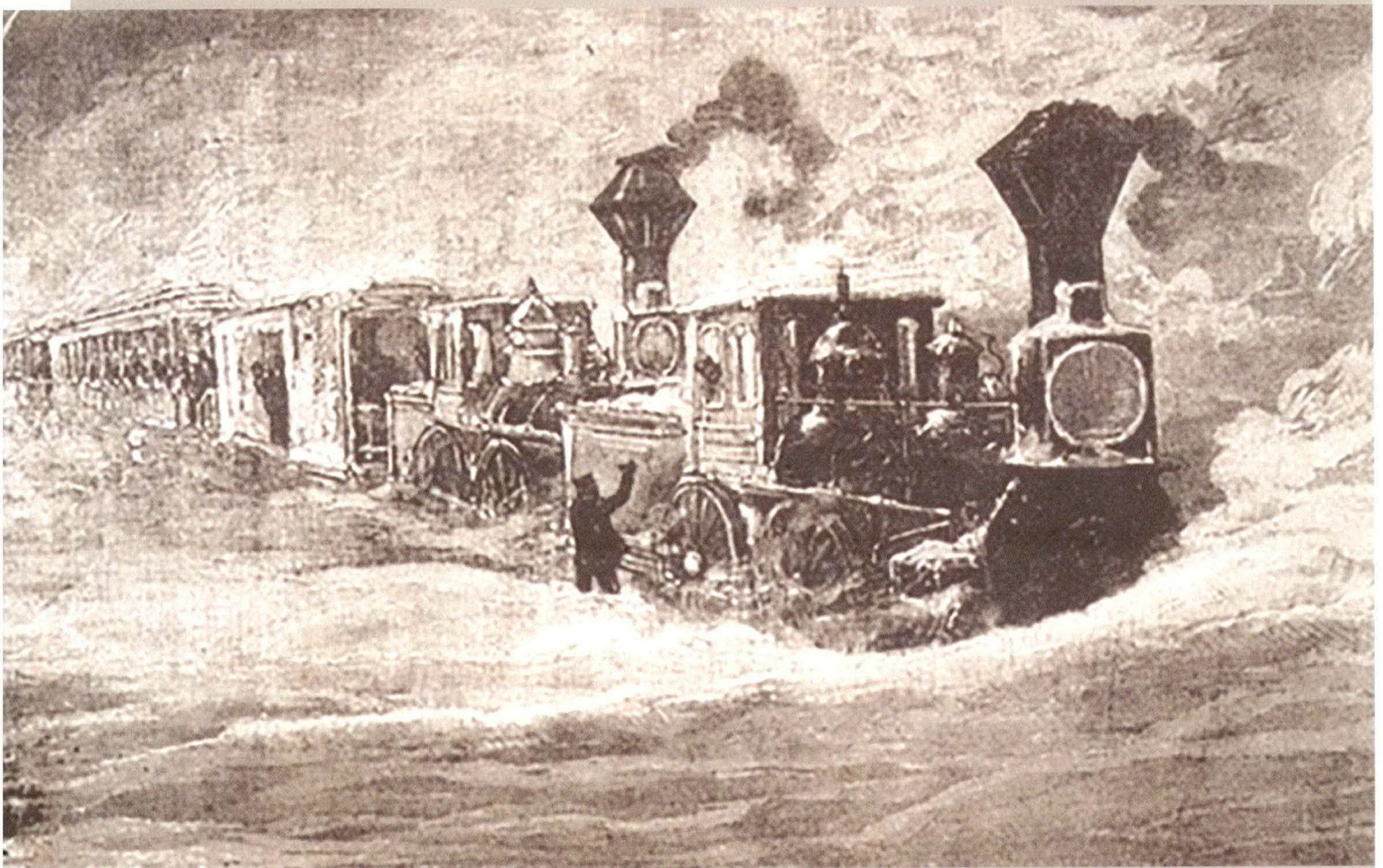


C'était au temps où il neigeait vraiment



MÉMOIRE VIVANTE

NUMÉRO 42 – HIVER 2017-2018

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

Me Jean A. Savard, président de la SHO
Hélène-Andrée Bizier, rédactrice en chef
Jacqueline Cardinal, réviseure

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

Sommaire

3 L'année 2017 à la Société d'histoire d'Outremont

Par **Me Jean A. Savard**, président de la SHO

6 L'avenue Van Horne

Par **Hélène-Andrée Bizier**, d'après **Ludger Beauregard**

8 La carrière singulière de William Cornelius Van Horne

Par **Laurent Bouthillier**, archiviste à la SHO

10 Histoire d'un saccage – La Maison Van Horne dans le Mille carré doré

Par **Laurent Bouthillier**, archiviste de la SHO

12 La souffleuse à neige d'Arthur Sicard

Par **Hélène-Andrée Bizier**



Nicole Gaudreau
Opticienne, Gérante

514.495.2571

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

équipe
BARDAGI



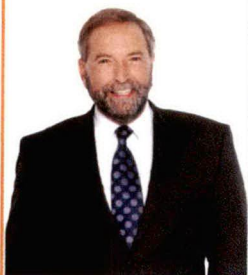
Votre rêve immobilier est entre bonnes mains!

514 271-9895 | Bardagi.com

RE/MAX du Cartier GB

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

MPD + 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

L'année 2017 à la Société d'histoire d'Outremont

Par **Me Jean A. Savard**, président de la Société d'histoire d'Outremont

En 2017, notre société d'histoire a persévéré dans sa mission qui consiste à mettre en valeur l'histoire d'Outremont. Ainsi, appuyés par l'arrondissement d'Outremont, nous avons activement contribué aux fêtes du 375^e anniversaire de la fondation de Ville-Marie en faisant revivre la gare de triage d'Outremont et en réalisant les trois projets suivants :

1) Le train au théâtre Outremont

Pour souligner l'importance du chemin de fer dans l'industrialisation de la frontière nord de notre arrondissement, nous avons confié à Francine Unterberg, secrétaire de notre conseil, la tâche de coordonner la projection de trois longs métrages ayant le monde ferroviaire pour thème. La présentation de ces œuvres a eu lieu le 26 février au Théâtre Outremont. Le public a donc pu voir *Le Mécano de la Générale* (*The General*), film muet de 1926, mettant en vedette Buster Keaton et la Générale, sa locomotive. Il a été suivi par *Le Train sifflera trois fois* (*High Noon*), film culte western réunissant Gary Cooper et Grace Kelly. Tourné en 2013, *Le Transperceneige* (*Snowpiercer*), troisième des films à l'affiche ce jour-là, décrit des péripéties futuristes censées survenir sur une planète Terre en péril, en 2031.

2) La Gare de triage s'expose à la galerie d'art d'Outremont

Jean de Julio-Paquin, également membre du conseil d'administration de la SHO, a orchestré la remarquable exposition intitulée *La Gare de triage d'Outremont, l'empreinte d'une mémoire* qui relate l'histoire de ce lieu, vaste témoin de l'industrialisation de la frontière nord de l'ancienne ville d'Outremont. Il en a confié la réalisation à deux jeunes entreprises montréalaises, L'enclume et La Bande à Paul. Présentée à la Galerie d'art d'Outremont du 13 juillet au



Les Cloches de Noël, gravure publiée à la une de l'hebdomadaire *Le Monde illustré*, le samedi 28 décembre 1895.

10 août derniers, elle attiré près de 800 visiteurs. Après son démontage, l'exposition s'est déplacée vers le Centre William-Hingston qui accueille la maison de la culture de Villaray-Saint-Michel-Parc-Extension.

En complément de cette exposition, le numéro spécial de *Mémoire vivante* intitulé «La Gare de triage d'Outremont» conçu et rédigé par Hélène-Andrée Bizier, a impressionné par ses textes historiques fouillés et par ses nombreuses photos inédites.

3) À pied autour de la Gare de triage d'Outremont

Enfin, l'exploration pédestre du site de l'ancienne gare de triage a replacé celle-ci dans un contexte géographique et urbain qu'il n'est pas toujours facile d'observer. Présentée deux fois, cette activité très appréciée a été chapeautée par Francine Unterberg et animée par Dino Bumbaru, le réputé porte-parole d'Héritage Montréal. Cet événement est à l'origine de la publication d'un dépliant descriptif qui paraîtra au début de l'année 2018. Il sera signé par Dino Bumbaru et illustré par des photos de l'éditeur René Soudre, un autre administrateur de la SHO.

Tiohtià:ke Otsira'kehne

La SHO a voulu connaître les sources d'inspiration de l'administration de la ville de Montréal qui, au mois de juin 2017, a honoré la nation Mohawk en attribuant officiellement le nom de Tiohtià:ke Otsira'kehne au parc qui coiffe le sommet Outremont, à l'arrière de l'édifice du CEPSUM¹.

Appuyés par Normand Lester, l'un de nos administrateurs, et par l'ex-maire Marie Cinq-Mars, nous sommes intervenus pour rappeler que la nation Mohawk n'a jamais été établie sur l'île de Montréal. Cela étant, nous suggérons plutôt d'adopter un toponyme témoignant de la présence bien réelle de la nation huronne sur l'île de Montréal, soit Tutonaguy, nom de la bourgade autochtone décrite par Jacques Cartier dans le récit de son 3^e voyage au Canada. Mes démarches ainsi que la réunion que nous avons eue à l'hôtel-de-ville de Montréal, le 4 octobre 2017, ont malheureusement fait long-feu. Selon Christine Zachary Deom, membre

du conseil de Kahnawake, le Mont-Royal était le point de ralliement des Premières Nations. Tiohtià:ke Otsira'kehne ou «place du grand feu» rappelle ceux qu'on allumait jadis pour signaler les lieux d'accostage aux canoteurs. À noter que ce nom n'a jamais reçu l'accord du Comité de toponymie de Montréal.

L'université de Montréal sur le site Outremont

L'occupation par l'université de Montréal de l'ancien site de la Gare de triage d'Outremont, entraîne la création d'un axe central, d'avenues et de parcs. Onze de ces éléments recevront un toponyme associé à l'histoire. De concert avec les représentants de l'arrondissement, la SHO a proposé d'honorer la mémoire du grand scientifique outremontais qu'était Pierre Dansereau. Un grand parc dessiné sur le campus lui sera consacré. Une voie secondaire sera aussi nommée avenue de la Gare de triage. Quant aux autres voies et parcs encore anonymes à la fin de l'année 2017, la SHO continue d'espérer qu'ils commémoreront de célèbres Outremontais et Outremontaises qui ont marqué son histoire tout en ayant un lien avec l'UdeM. Elle multipliera donc les efforts en ce sens.

L'exil des archives d'Outremont

À titre de président de la SHO, je me suis présenté, le 4 juillet 2017, devant le conseil d'arrondissement, afin de plaider en faveur du rapatriement des archives d'Outremont actuellement conservées dans un édifice de la rue Saint-Urbain dans la ville centre. Les travaux qui ont forcé ce déménagement étant achevés, il est plus que temps de rapatrier nos archives dans un édifice vacant de l'avenue Saint-Viateur, appartenant déjà à l'arrondissement. Rassemblées et protégées depuis la naissance de la ville, ces traces de son passé appartiennent à l'arrondissement. C'est pourquoi il est du devoir de la SHO de les prémunir contre un exil définitif.

1. Magder, Jason. *Montreal names Outremont peak for Mohawk nation*. *The Montreal Gazette*, 11 juin 2017.

L'avenue Van Horne

Par **Hélène-Andrée Bizier**, d'après **Ludger Beauregard**¹, président fondateur de la Société d'histoire d'Outremont

L'implantation des voies ferrées au bout des longues terres d'Outremont suscite le développement précoce du nord-est de la municipalité et celui de sa voisine, Saint-Louis du Mile-End. C'est dans ce secteur, entre l'actuel boulevard Saint-Laurent et la future avenue du Parc, au sud de la courbe du Canadien Pacifique, que s'ouvrira l'avenue Van Horne qui se redressera en direction ouest pour traverser Outremont et Côte-des-Neiges. À partir de 1891, elle figure sur les plans de propriété et de lotissement de l'Institution catholique des sourds-muets des Clercs de Saint-Viateur, entre la rue Hutchison et l'avenue Wiseman.

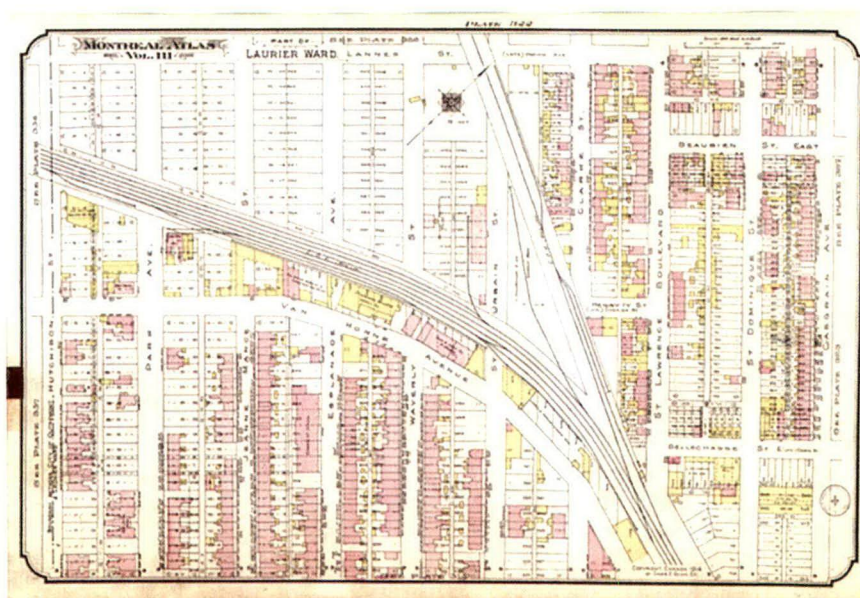
Ouverture de l'avenue Van Horne

L'odonyme «avenue Van Horne» apparaît dans Saint-Louis du Mile-End juste après 1881, année de la création de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Elle honore William Cornelius Van Horne (1843-1915). Le 7 août 1888, six ans après y avoir été embauché, il remplace son ami George Stephen (Lord Mount Stephen) à la présidence de la société ferroviaire. Sous sa houlette, l'entreprise assoit son monopole, diversifie ses activités et prospère. En 1894, l'énergie investie par Van Horne dans le chemin de fer pancanadien lui vaut d'être élevé au titre de chevalier commandeur de l'Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges, ce qui l'autorise à porter le titre de sir, un honneur d'autant plus exceptionnel que, né en Illinois en 1843, Van Horne est toujours citoyen américain.

Outremont champêtre

En 1895, le village d'Outremont qui est administré depuis quelques années par le maire William Dunlop est incorporé sous le nom de municipalité d'Outremont. L'année suivante, trois artères destinées à devenir célèbres sont ouvertes à la circulation. Au sud, c'est le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, champêtre et néanmoins bordé de belles maisons, certaines humbles; d'autres plus cossues. Quelques centaines de mètres vers le sud, on suspend la course de cette voie majestueuse pour dessiner l'avenue Laurier qui s'inclinera vers l'est, jusqu'au boulevard Saint-Laurent où s'élève l'église Saint-Enfant-Jésus du Mile-End que fréquentent les Outremontais.

Ils recourront également aux services réunis de l'hôtel de ville de la même paroisse dont l'architecte Émile Vanier imagine déjà les contours. En



direction nord, entre la gare du Mile-End et le corridor industriel qui s'organise autour de la voie de chemin de fer qui borde la jeune municipalité, on trace un chemin public guère plus large que les précédents. Ce sera l'avenue Van Horne dont le premier segment dans Outremont est tracé à l'ouest de la rue Hutchison jusqu'à l'avenue Wiseman. Ce segment semble se raccorder à un chemin qui relie le boulevard Saint-Laurent à la rue Hutchison qui tient lieu de frontière entre Outremont et Montréal et qui immortalise peut-être déjà le nom de William Cornelius Van Horne. La consultation des journaux de l'époque montre que les environs de la voie ferrée sont fréquentés par les travailleurs qui louent des appartements dans ce secteur depuis la construction de la voie ferrée et le début des activités de la gare de triage d'Outremont. Leur présence est une invitation aux petits commerçants, épiciers, bouchers ou buandiers à se regrouper sur une artère où cheval et marche à pied se partagent encore la route, ce qui ne peut pas durer.

L'avenue Van Horne prend forme à l'est de l'avenue du Parc, dans un secteur industriel consacré au commerce et à la transformation du bois destiné principalement à la construction domiciliaire, produits dont le chemin de fer a intensifié la demande, en particulier dans le Mile-End et Outremont.

Source : BANQ *Liste des principales cartes utile à la recherche pour la ville de Montréal*. Goad, Charles E. *Atlas of the City of Montreal and Vicinity 1912-1914*. Planche numéro 322.

¹. Monsieur Ludger Beauregard est décédé le 11 juin 2012.

À la lueur du fanal

Le XX^e siècle sera moderne ou ne sera pas ! Le 22 octobre 1906, l'électricité ayant manqué à l'hôtel de ville², le conseil discute à la lueur d'un fanal rouge³. Le tramway est le principal sujet inscrit à l'ordre du jour. Il concerne les termes d'un contrat datant de 1904, entre la municipalité d'Outremont et la Compagnie des tramways de Montréal. L'entente prévoit qu'une double voie de tramway sera installée sur les avenues Van Horne, Bernard et Outremont. Or, la compagnie veut rediscuter l'entente en privant l'avenue Van Horne du progrès attendu et en installant des voies simples sur les deux autres avenues. La lumière du fanal éclaire encore la table du conseil quand celui-ci décide d'exiger l'exécution de l'entente et de lever l'assemblée. Le sujet reviendra plusieurs fois sur le tapis sans que la Compagnie des tramways de Montréal n'honore son contrat.

En 1909, l'annexion de Saint-Louis du Mile-End, devenu quartier Laurier à Montréal, a eu un impact sur les finances d'Outremont qui partageait certains services avec la ville-sœur. Un projet de « subway » voit le jour à cette époque. Ce mot est parfois utilisé pour désigner le pont d'étagement (viaduc) voulu par Montréal pour relier d'un seul tenant le fleuve Saint-Laurent et la Rivière-des-Prairies. Il faudra pour cela, creuser le sol sous la voie ferrée du Canadien Pacifique et suspendre l'installation du tramway sur Van Horne qui doit être élargie à partir de la rue Saint-Urbain⁴. C'est sans parler de l'enfouissement des tuyaux d'aqueduc et d'égout qui débute en 1910; de l'entrée en scène de la Compagnie de téléphone Bell et de l'électrification d'Outremont qui, selon les desiderata du maire Joseph Beaubien, se réalisera seulement quand l'enfouissement des fils sera garanti.

Le 16 octobre 1912⁵, Outremont qui a annoncé qu'elle ferait un procès à la Compagnie des tramways de Montréal est entendue par la Commission des utilités publiques. Même si les arguments de la ville sont justifiés, la compagnie invoque les travaux qu'elle s'est engagée à réaliser dans la ville de Montréal pour justifier le non-respect de ses engagements à l'égard d'Outremont⁶. Au fil des années, un exceptionnel enchevêtrement de motifs dont plusieurs découlent de besoins nouveaux et inattendus engendrés par la création et la coordination des lignes de tramways, continueront d'expliquer ces reports.

Hausse de la valeur foncière d'Outremont

Élargie à 40 pieds et bordée, côté nord, par un trottoir en ciment qui convient à son futur destin d'artère commerciale, l'avenue Van Horne se prolonge par étapes en direction de l'avenue Rockland, sa frontière initiale. Les services d'hygiène étant passés sous la responsabilité des villes, un peu partout sur l'île de Montréal, on accélère l'installation et l'enfouissement des canalisations d'eau et d'égout. À Outremont, l'avenue Van Horne et plusieurs autres profitent de ce progrès. Des chiffres témoignent de l'intérêt qu'on porte à la jeune municipalité où une vingtaine d'années auparavant, on avait observé un premier mouvement spéculatif attisé par la présence du chemin de fer.

Le Devoir du 5 mars 1910, résume par ces quelques chiffres la croissance d'Outremont: « Le coût des constructions érigées durant l'année dernière s'élève à \$806, 300 et l'on estime à \$2, 000, 000 le coût de celles qu'on bâtitira cette année. » D'autres avenues sont pourvues d'installations sanitaires et pavées comme l'exigent les résidents et les industries qui s'y établissent. Leurs eaux usées rejoignent celles qui coulent sous le macadam de Van Horne. Mais ensuite ? La question préoccupe les conseillers et le maire Joseph Beaubien. Plus d'une fois délégué auprès du comité exécutif de la ville de Montréal, celui-ci obtient le rattachement des « égouts de la ville d'Outremont [...] à ceux du quartier Laurier au coin de l'avenue Van Horne et de la rue Hutchison ». En 1912, quand la ville de Montréal pave l'avenue du Parc entre Bernard et Van Horne, Outremont fait niveler et couvrir de bitume sa première rue commerçante⁸.

Adieu cheval ! Le tramway est là !

Trois ans plus tard, l'importance de l'avenue Van Horne est indiscutable. À la séance du 4 août 1915, la succession Pratt obtient que le trottoir qu'on y a construit soit prolongé soit prolongé jusqu'à l'avenue Hartland. Le conseil de ville approuve en outre la constitution d'un espace devant servir de cour au département de la Voirie. Ce terrain de 150 000 pieds carrés est situé sur l'avenue Wiseman, près de la voie du Pacifique. La ville versera 80 cents le pied carré en obligation de la ville, pour prendre possession de la propriété appartenant à « messieurs F. J. Bisailon, A. Brossard, Deguire et autres » ; propriété qui sera percée par une route transversale reliant les avenues Ducharme et Van Horne.

À la veille de l'année 1917, malgré les protestations de la paroisse Sainte-Madeleine, qui craignait les risques que le tramway ferait courir aux enfants et aux paroissiens, la Compagnie des tramways de Montréal mettait fin au débat en annonçant l'inauguration d'un premier terminus. Le 4 décembre 1916, le tramway transporta ses premiers passagers outremontais depuis l'angle des avenues Hartland et Van Horne jusqu'à l'avenue du Parc où, après un arrêt à Bernard, il filait en direction de l'hôtel de ville et du palais de Justice. Après 19 heures, le tramway empruntait une route modifiée qui allait de l'avenue du Parc vers la rue Sainte-Catherine et de là, jusqu'à la rue Atwater. Les dimanches et jours de fête, le tramway partait du terminus en direction de la gare du Mile-End « via la rue Bernard ». ■

2. À partir de 1893, les conseillers et le maire du village d'Outremont siègent dans la maison Stanley et Arthur Bagg, au 543, chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

3. *Les tramways à Outremont*. *Le Devoir*, 23 octobre 1906.

4. *La rue St-Laurent*. *Le Pays*, 5 juillet 1913.

5. *L'enquête sur les tramways [...]*. *Le Devoir*, 16 octobre 1912.

6. *Les offres du tramway [...]*. *Le Devoir*, 14 novembre 1913.

7. *La ville d'Outremont. Elle est en voie de progrès constant*. *Le Devoir*, 5 mars 1910.

8. *Liste des rues qui seront pavées en 1912*. *Le Devoir*, 8 mars 1912.

La carrière singulière de William Cornelius Van Horne

Par **Laurent Bouthillier**, archiviste à la Société d'histoire d'Outremont

En 2017, le souvenir de William Cornelius Van Horne s'est empoussiéré sinon effacé. Il ne reste pour témoigner de l'œuvre du véritable artisan du Chemin de fer canadien du Pacifique qu'une avenue qui perce Outremont et les arrondissements voisins.

Dans l'esprit de l'époque, l'ascension de l'Américain William Cornelius Van Horne est comparable au tir d'un boulet de canon : rapide et efficace. Né en Illinois en 1843 et inhumé dans le même État en 1915, il sort à peine de l'enfance quand la mort de son père le force à gagner sa vie. Après quelques tâtonnements dans diverses industries, il trouve sa première passion dans la télégraphie. D'invention récente, le télégraphe existe grâce à l'énergie produite par le chemin de fer. Les messages qui y circulent révèlent les secrets de l'activité humaine et, surtout, économique. Dans l'agitation de la gare, un télégraphiste le moins allumé entend le morse comme s'il lisait les dernières nouvelles : décès, naissances, guerre, élections, cours de la bourse, offres d'achat et offres de vente... En 1862, Van Horne est surintendant régional au Chicago and Alton Railroad, un titre qu'il maintient, 10 ans plus tard, en entrant au Kansas City and Northern Railway. Son flair est rentable pour l'expansion de cette entreprise comme pour celles, plus importantes, qui l'embauchent ensuite. N'ayant jamais été bien loin d'un télégraphe, Van Horne a cultivé relations ou amitiés dans les hautes sphères de l'industrie où sa renommée est bien établie. Ce sera payant.

Le Chemin de fer canadien du Pacifique

En 1878, John A. Macdonald est réélu à la tête du gouvernement du Canada d'où il avait été chassé cinq ans auparavant, en partie à cause des retards dans la construction du chemin de fer du Pacifique. En 1880, un groupe d'hommes d'affaires réunis autour de l'homme d'affaires George Stephen se rapproche du premier ministre pour négocier une entente relative à la réalisation complète de l'ouvrage. Le chef de l'État, qui a arraché l'adhésion du Manitoba en 1870, ne perd pas de vue sa promesse la plus importante : relier



Amateur d'art et haut dirigeant du Canadien Pacifique, William Cornelius Van Horne s'installe à Montréal, en 1882. De passage dans la ville l'année précédente, il pose, cigare à la main, pour le déjà réputé Henri Julien qui réalise ce dessin. La rue Henri-Julien, qui est brisée à la hauteur de la voie du Canadien Pacifique, à Montréal, a été nommée en l'honneur de cet artiste.

Source : E 6, S8, SS1, SSS541, D2015, PA7 / Fonds ministère de la Culture et des Communications – Les grands inventaires nationaux / Montréal, île de Montréal – Atelier Henri Julien – Sir William Van Horne (dessin aux alentours de 1880) / Jean-Paul Morisset. - (Vers 1950).

l'Atlantique et le Pacifique par une voie ferrée. Il se rend à Londres où il obtient qu'un syndicat financier prête au Canada l'argent nécessaire. Signée le 14 septembre 1880, cette entente engage le pays à rembourser 25 millions de dollars à ce syndicat et à libérer 25 millions d'acres de terre sur le territoire que traversera le chemin de fer, entre Jasper et Winnipeg. Le contrat liant les prêteurs et le Canada est signé le 21 octobre. Il est entériné par une loi du Parlement qui est votée le 15 février 1881. Le lendemain, les associés qui sont à l'affût de l'aboutissement de ces négociations, saluent l'événement en créant la Compagnie du Chemin de fer canadien du Pacifique dont la présidence est confiée à George Stephen.

Les travaux sont relancés presque aussitôt, mais quelques mois suffisent pour que l'inefficacité des deux directeurs du chantier force leur remplacement. Dans l'esprit des Canadiens et des Américains d'alors, les frontières géographiques existent sur papier mais elles s'évanouissent quand les hommes ont une origine commune. Stephen n'hésite donc pas à confier la tâche à un britano-américain, le brillant William Cornelius Van Horne qui, de l'avis des associés, est le plus apte à relever le défi consistant à construire 3 500 kilomètres de voies ferrées dont plus de 800 dans la province de Québec.

En 1882, les hommes de Van Horne s'attaquent à la périlleuse traversée des montagnes Rocheuses. Suivront les terres argileuses de l'Alberta qu'il faut contenir pour qu'elles puissent soutenir les convois. De nombreux ponts sont jetés au-dessus de ravins et de cours d'eau. Là comme ailleurs sur la route du rail, on se souviendra longtemps du fracas des incessantes explosions de dynamite souvent évoquées comme ayant marqué l'avènement du transcontinental.

Cinq ans après le début de cette deuxième phase des travaux, on s'apprête à tourner la page sur les retards et les incidents, les morts et les blessés, les avalanches et les éboulements et, surtout, sur le sort des Métis et la pendaison de Louis Riel. Le 28 juin 1886, le premier train du transcontinental quitte la gare Dalhousie, à Montréal, pour relier Montréal à Port Moody, en Colombie-Britannique.

Le succès est fracassant! Le véritable marché intérieur qui est créé est influencé par Van Horne qui veille lui-même à l'installation de silos le long des voies ferrées dans les Prairies. Les fermiers y trouveront leur compte en faisant livrer massivement leurs céréales vers l'Est du pays. Malheureusement, cette prospérité aura des coûts hu-



mans considérables : vies d'employés décédés ou handicapés, peuples métis et amérindiens expropriés. Certains pourchassés et exterminés.

La carrière de Van Horne culmine en 1888 quand il succède à George Stephen à la présidence de la Compagnie du Chemin de fer canadien du Pacifique, poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite, onze ans plus tard. Pendant cette période, il fait croître les services traditionnels du rail. Par le biais de ses engagements dans l'industrie maritime, il exploite les ressources d'hébergement et touristiques accessibles par train et par bateau. On lui doit, entre autres, la Gare Windsor, le château Frontenac et l'hôtel de Banff Springs...

En 1900, éternel promoteur du transport par rail, y compris du tramway, Van Horne participe à la constitution, dans le New Jersey, de la Cuba Company (devenue Cuba Railroad Company), qui entend compléter et moderniser le réseau de chemin de fer cubain ; relier les principales villes cubaines entre elles et avec les ports maritimes pour intensifier le commerce. Van Horne dirige ce programme à distance et en personne, à partir de sa propriété cubaine. Il manie les ficelles de la politique intérieure de l'île pour prémunir l'entreprise contre d'éventuels sursauts nationalistes. À partir de 1903, il se contente de siéger aux conseils d'administration des nombreuses entreprises où il a investi. Il continue de collectionner des porcelaines précieuses ainsi que des tableaux de maîtres européens et de peindre avec talent, a-t-on dit. William Cornelius Van Horne a obtenu la citoyenneté canadienne en 1914 seulement. Il est mort à Montréal, le 11 septembre 1915. Sa dépouille a été rapatriée et inhumée à Joliet, en Illinois. ■

Pose du dernier crampon de la voie du Canadien Pacifique par Donald Smith, alors devenu Lord Strathcona, l'un des artisans de ce chemin de fer à Craigellachie, en Colombie-Britannique, en 1885.

Source : MP-0000.158.125 I Photographie, diapositive sur verre I Donald Smith, devenu Lord Strathcona, enfonçant le dernier crampon, CP, Craigellachie, C.-B., 1885 (copie réalisée vers 1928) © Musée McCord

Histoire d'un saccage

La Maison Van Horne dans le Mille carré doré

Par **Laurent Bouthillier**, archiviste à la Société d'histoire d'Outremont

En 1869, John Hamilton, industriel forestier président de la Banque des Marchands de Montréal et sénateur, fait construire sa maison sur les hauteurs de la métropole où serpentait autrefois l'ancien sentier Ville-Marie. Renommé rue Sherbrooke, vers 1820, le chemin de terre battue a attiré quelques riches industriels d'origine britannique qui ont élu ce site pour y vivre comme à la campagne, loin du bruit et de la pollution des environs du port. Ils y ont gagné une vue imprenable sur le fleuve Saint-Laurent et les Montérégiennes. Ils admireront bientôt le pont ferroviaire Victoria, la gare et l'hôtel Windsor, éclatants témoins du génie des affaires qu'ils déploient à travers le Canada à partir de Montréal.

William Cornelius Van Horne est l'un des artisans de cette révolution industrielle qui fait la gloire de Montréal. Venu s'établir dans cette ville en 1882, il achète d'abord la maison Shaughnessy située au sud-ouest de la ville, proche du fleuve. Aujourd'hui occupée par le Centre canadien d'architecture, elle convenait alors à Van Horne qui recherchait une résidence assez spacieuse pour exposer les œuvres d'art qu'il avait acquises et celles qu'il prévoyait acheter.

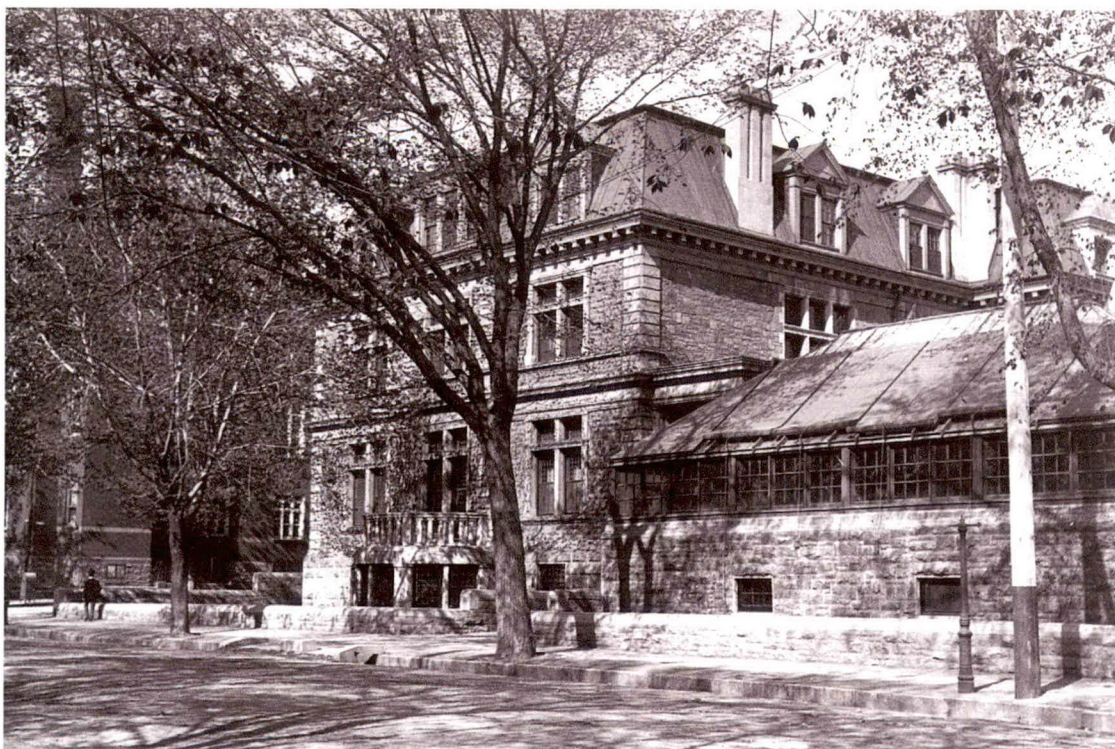
Dix ans plus tard, pourtant, Van Horne veut rejoindre l'élite du milieu des affaires qui s'est concentrée sur le flanc sud de la montagne. La richesse multipliée de ces magnats vaudra à ce quartier le surnom de Golden Square Mile (Mille carré doré). Il achète alors la demeure de John Hamilton dont l'adresse correspond au 1139, de la rue Sherbrooke Ouest, à l'angle de la rue Stanley. Désirant en faire un vaste hôtel particulier, il confie ce mandat à l'architecte américain Bruce Price, qui est à l'origine de l'architecture typique du Canadien Pacifique. Occupé sur de nombreux chantiers, ce dernier confie l'aménagement intérieur des lieux à son complice de toujours, l'orfèvre, ébéniste et décorateur français Édouard Colonna dont les services avaient été retenus pour l'aménagement intérieur des hôtels du CP et de certains wagons de luxe. Qualifié

par plusieurs de «précurseur de l'Art Nouveau¹», Colonna imprègne les 52 pièces de l'hôtel particulier d'une élégance et d'un raffinement remarquables. Des œuvres de Goya, El Greco, Vélasquez, Rembrandt, Rubens, un dessin de Leonardo da Vinci ainsi que les porcelaines et céramiques anglaises et japonaises collectionnées par Van Horne se déploient entre les murs lambrissés de la maison.

L'homme d'affaires y meurt en 1915. Ses descendants y auraient vécu jusqu'en 1967. Des problèmes financiers liés aux dépenses de réparation et d'entretien de la maison, imposent un sauvetage de la maison que la famille est incapable d'assumer. Le cas est soumis à l'analyse de la Commission Jacques-Viger² qui recommande vainement son classement parmi les maisons historiques. En 1973, la maison Van Horne appartient au promoteur immobilier David Azraeli qui, le 12 avril, s'adresse à la ville de Montréal pour obtenir un permis de démolition. Le branlebas provoqué par cette initiative force la Commission des biens culturels du Québec (ministère des Affaires culturelles) à étudier le projet de classement. À la fin du mois de juillet suivant, le sous-ministre du ministère des Affaires culturelles, l'historien Guy Frégault, émet un communiqué de presse annonçant que le ministre François Cloutier n'attribuera pas le statut de site historique à la maison Van Horne qui, selon le ministre, n'est pas culturellement québécoise(!)

1. Côté, Martin-Philippe. *Édouard Colonna et l'Art Nouveau. Vie des Arts*, volume 20, décembre 1983, janvier-février 1984. Reproduit dans <http://id.erudit.org/iderudit/54315ac>

2. Créée en 1962, la Commission Jacques-Viger a été abolie en 1990.



Source : Archives numérisées Flickr.



Le 8 septembre 1973, la pelle mécanique éventre la serre de la maison Van Horne. Plus tard dans la journée, des dizaines de témoins assisteront à la démolition du bâtiment principal. On avait échoué à financer l'achat de cette bâtisse qui était évaluée à 750 000\$, pour en faire un musée ou une bibliothèque. Quel ministère consentirait à l'entretenir et à l'animer ? Questions sans réponse... car, il faut bien le dire, en ces temps-là, on rêvait de modernité, de gratte-ciel, de béton et d'acier.

Source : Archives numérisées Flickr.

Cette décision et le motif qui l'inspire choquent l'opinion publique. L'éditorialiste de *La Presse*, Jean Pellerin réagit en particulier à l'étroitesse d'une vision qui nie l'influence britannique dans la culture québécoise. Une vague de protestation provoque l'émergence du mouvement « Sites extraordinaires » ou « Society of Great Places » qui réclame une injonction qui ne lui sera pas accordée, l'organisme n'étant pas partie prenante dans l'affaire. À la suite de cette décision, l'entreprise du promoteur David Azraeli obtient un bref de mandamus du juge Samuel Bard, qui oblige la Ville de Montréal à émettre le permis de démolition.

L'acte final de cette saga est joué au cours de la nuit du 7 au 8 septembre 1973, quand une équipe de démolisseurs entreprend de libérer le terrain aujourd'hui occupé par l'hôtel Sofitel Montréal.

Une partie des œuvres d'arts et des objets collectionnés par William Cornelius Van Horne avait été sérieusement affectée par un incendie survenu au mois d'avril 1933. Après cet incident, certaines des œuvres qui avaient échappé au feu avaient été acquises par le Musée Royal de l'Ontario ; d'autres enfin, avaient été achetées par des collectionneurs privés. ■

La Souffleuse à neige d'Arthur Sicard

Par **Hélène-Andrée Bizier**

Arthur Sicard est un entrepreneur en construction d'une certaine importance et un inventeur. Sitôt confronté à un problème, il lui importe de le résoudre. Celui qui l'obsède depuis l'adolescence est une « machine à neige » qui libérerait sa ville et les routes du Québec, de la neige qui les encombre en hiver. Sa source d'inspiration, une moissonneuse-batteuse observée à Saint-Léonard-de-Port-Maurice (Saint-Léonard) où il est né et où il a grandi.

Au cours de l'hiver 1925-1926, après une belle tempête qui lui permet de faire étalage de son génie inventif, Arthur Sicard sort de son atelier de la rue Bennett, dans l'ancienne cité de Maisonneuve, aux commandes de son bruyant chef-d'œuvre un engin bizarre qu'il a construit dans le secret de son atelier. Sa « machine à neige » pour laquelle il a dépensé près de 30 000\$, est une sorte de camionnette munie d'une large pelle. Celle-ci contient deux vis rotatives géantes reliées à un ventilateur qui aspire la neige vers l'intérieur de la pelle où elle est découpée et éjectée 100 pieds plus loin. Il a inventé la souffleuse !

Au cours de la même saison, Sicard pilote son engin jusqu'au centre de la ville pour en démontrer l'utilité. Outremont s'intéresse au résultat des démonstrations de l'inventeur, consentant même à investir un peu plus de 12 000\$ dans l'acquisition ce véhicule utilitaire aussi appelé déneigeuse. Au cours de l'hiver 1927-1928, Outremont devenait la première ville au monde à déneiger ses rues à l'aide d'une souffleuse. Elle porta le



numéro 119 des véhicules publics. Le ministère des Transports du Québec acheta la sienne en 1929, pour entretenir la route Montréal-Québec. Ralentie par un débat autour de l'impact de la souffleuse sur la réduction des emplois de pelleteurs, la ville de Montréal attendit 1932 pour en acquérir une ! De 1926 à 1946, Arthur Sicard en vendit 250 au Québec seulement. L'avenir du véhicule que les aéroports de tous les pays froids réclament bientôt, était assuré. La « machine à neige » d'Arthur Sicard, qui permet la circulation des automobiles et des camions sur toutes les routes en hiver, a valu à son inventeur un contrat de la British Commonwealth Air Training Plan. Depuis, elle est utilisée dans toutes les villes et aéroports des pays qui doivent composer avec des chutes de neige. ■

La souffleuse à neige construite par Arthur Sicard est immortalisée par l'émission d'un timbre de 50 cents, dans la catégorie de véhicules historiques de services publics, le 19 août 1994. Le nom Cité d'Outremont et le numéro 119 figurent sur la porte de la machine à neige. L'année d'acquisition par Outremont, en 1927, figure en marge à droite sur le timbre.

Source : <https://www.canadianpostagestamps.ca/stamps/16811/sicard-snow-remover-1927-snowblower>

Illustration en couverture : Gravure intitulée *La dernière tempête de neige* publiée dans *Le Monde illustré*, le 28 février 1885. Elle immortalise l'une des pires « bordées de neige » de l'hiver 1884-1885. La tempête a surpris des raquetteurs montréalais qui revenaient d'une expédition sportive. Prisonniers d'un train immobilisé par la neige à moins de quatre kilomètres de Québec, « tout le monde s'en revint, raquettes aux pieds, revoir les amis qu'on venait de quitter ». *Le Monde illustré* a été fondé à Montréal au mois de mai 1884 pour succéder à *L'Opinion publique* qui a cessé de paraître au mois de décembre 1883. Ses propriétaires sont Napoléon Sabourin et Trefflé Berthiaume. La nouvelle publication entend répondre aux besoins d'un public exigeant qui réclame, lit-on dans le tout premier numéro, des nouvelles en images: « Le souvenir des événements se grave mieux dans la mémoire quand l'artiste en reproduit les points saillants dans un journal ». Il a cessé de paraître le 12 avril 1902, après 937 éditions originales.



Desjardins
Caisse des Versants
du mont Royal