

Une grande réussite malgré l'adversité

Journalisme d'enquête par Jean Laurin

- Première partie du reportage
- La deuxième partie sera publiée dans l'édition de juillet

Les rumeurs les plus malicieuses font du bouche à oreille depuis déjà plusieurs années au sujet de la gare, de son comité et de la gestion des fonds de cet OSBL.

Dès les débuts des activités du groupe de citoyennes et de citoyens qui oeuvraient à sauver ce bâtiment centenaire et historique, certains se sont vivement opposés à ce que cette ancienne gare du Canadian Pacific & Railways devienne un centre de rencontre à l'intention des organismes sans but lucratif de Prévost et le lieu de rassemblement des utilisateurs de la piste cyclable.

D'autres préconisaient la démolition pure et simple de ce bâtiment alors en état de décrépitude.

Finalement, un dernier groupe souhaitait que la gare soit confiée à une entreprise privée avec une vocation de restaurant et de location de vélos.

L'auteur de ce dossier a fouillé, depuis janvier 2001, les archives, consulté les documents accessibles en vertu de la loi d'accès à l'information, rencontré des témoins partisans de l'une ou l'autre des hypothèses de travail.

C'est le résultat de ce travail que le Journal de Prévost publie en souhaitant ainsi livrer aux lectrices et lecteurs tous les faits afin que l'ensemble de la population dégage elle-même ses propres conclusions d'une manière neutre et objective.

Les faits de 1985 à 1997 et mort du petit train du nord

Le célèbre P'Tit Train du Nord immortalisé par l'inoubliable chanson de Félix Leclerc a disparu de la circulation quand le Canadian Pacific & Railways a décidé de mettre fin aux opérations de ce moyen de transport emprunté par des centaines de milliers de skieurs et de vacanciers depuis plusieurs décennies.

Pas de permis de démolition

Par la suite, le CP a demandé à plusieurs reprises aux autorités municipales de Prévost un permis de démolition ; mais, à chaque fois, le CP a rencontré une très forte résistance de la part de comités de citoyens non seulement de Prévost, mais de nombreux comités de sauvegarde des gares sur toute la ligne ferroviaire qui traversait villes et villages jusqu'à Mont-Tremblant et Mont-Laurier.

Mais déjà le comité de citoyens de Prévost avait nettoyé et ouvert à nouveau la gare de Prévost bien que le CP refusait carrément de louer "leur" gare à un organisme sans but lucratif souhaitant plutôt vendre l'immeuble à la municipalité de Prévost.



...Aujourd'hui...

Finalement, après de très longues périodes axées sur les discussions et tergiversations, le CP consentit à louer la gare à la municipalité de Prévost pour la somme symbolique de 1\$.

On passe à l'action

Pendant ce temps de palabres, le comité de survie de la gare de Prévost est passé à l'action sans autorisation formelle, mais agissant de bonne foi. Plusieurs dizaines de citoyennes et de citoyens ont pris la décision de consacrer des milliers d'heures à la rénovation de la gare pour la sauver de la démolition. Avant d'entreprendre la rénovation intérieure, les bénévoles ont "grat-té" les multiples couches de peinture pour atteindre le bois naturel. Ce fut la phase du décapage !

Puis, le comité a continué à refaire une beauté à la gare en remplaçant la toiture qui coulait de toutes parts.

Le comité avait tellement confiance au projet et en ses moyens qu'il prit l'initiative de défrayer lui-même, grâce à des dons, le coût d'installation d'une entrée électrique de 400 ampères.

Les faits relatés ci-haut se sont déroulés durant les administrations successives du Maire Claude Hotte et de Madame la Mairesse Claire Boivin-Boisvert.

Création d'un parc linéaire

Pendant que les travaux de rénovation se poursuivaient, le comité souhaitait la création d'un parc linéaire afin de pouvoir y aménager une piste cyclable. Cette nouvelle bataille a finalement permis la création d'un réseau de pistes cyclables qui s'étend aujourd'hui sur une distance de 200 kilomètres.

L'arrivée en scène de Marathon Realities

Il est utile de rappeler aux lecteurs que les entreprises ferroviaires avaient obtenu d'immenses bandes de terrains en bordure de leurs propres voies ferrées, concessions visionnaires qu'ils avaient obtenues dans l'euphorie du projet de créer

un lien de l'est à l'ouest à la faveur de la signature de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord signé par les Pères de la Confédération en 1867.

C'est ainsi qu'un bon jour, les représentants de Marathon Realities, la filiale immobilière du CP, ont approché tous les villages, municipalités et villes du territoire, soit Piedmont, Mont-Roland, Ste-Marguerite Station, Val Morin, St-Agathe, St-Faustin, Lac Carré, Mont Tremblant village, L'Annonciation, Nominique et Mont Laurier), pour leur signifier que la filiale Marathon Realities consentirait à vendre les terrains en bordure des gares pour une somme d'environ 1\$ le pied carré.

À Prévost, le terrain de la gare est d'une dimension approximative de 190 pieds par 600 pieds pour un total d'environ 110 100 pieds carrés. Marathon Realities exigeait donc la somme de 110 100 \$ de Prévost et elle appliquait la même méthode de calculs à l'ensemble des gares des Laurentides.

CP voulait 12 millions pour vendre ses terrains

Partout sur le territoire, il eut une levée de bouclier pour protester contre la voracité du Canadian Pacific & Railways.

En somme, Marathon Realities espérait tirer un bénéfice de 12 millions de dollars en vendant au gouvernement du Québec à qui les

comités de survie des gares des Laurentides avaient refilé la note que beaucoup estimait très salée compte tenu du fait que le CP avait pressé le citron du transport ferroviaire jusqu'à sa mise à mort par l'arrivée massive des véhicules motorisés.

Le rôle primordial de la famille Shaw

Lors de la construction du chemin de fer du P'Tit Train du Nord, la

famille Shaw estimait essentiel que Shawbridge ait sa gare ou du moins un arrêt. Et pour concrétiser le projet, elle offrit au CP de lui céder un terrain pour ce qui deviendrait plus tard la gare de Prévost.

Rusée et prudente, la famille Shaw exigea et obtint du CP qu'un membre de la famille fasse toujours partie du personnel de la gare.

Et c'est ainsi qu'un jour, la clause exigée par la famille Shaw fit en sorte que la première femme télégraphiste au Canada fut un membre de la famille Shaw. Voilà pourquoi le comité de la gare comptait un ou des représentants de la famille Shaw pour préserver ainsi ce droit "d'aïnesse" coulé dans les rails du chemin de fer passant par Prévost.

Une entente de gré à gré

Finalement, cet épisode de l'achat des terrains se termina par une entente de gré à gré conclut entre Marathon Realities et le gouvernement libéral du Québec pour la somme d'environ trois millions de dollars. Le gouvernement accepta de payer cette somme parce qu'il s'agissait d'un projet structurant dans l'économie des Laurentides.

Mais le gouvernement provincial souhaitait faire une rétrocession en faveur de la Municipalité Régionale de Comté.

Le Comité de la gare de Prévost s'opposa farouchement à cette solution. Grâce à de multiples et répétées interventions, les citoyennes et les citoyens bénévoles défendirent leur position estimant que les autorités municipales de Prévost et le Comité de la gare

Prévost, le 10 mai, 1999.

Monsieur Raymond Lynch,
Directeur Régional,
Ministère des Affaires Municipales,
Bureau Régional de Montréal,
3, Complexe Desjardins, 26^e étage,
C.P. 185, Montréal, H5B 1B3.

Monsieur,

Le 15 février dernier, plusieurs citoyens de Prévost adressaient une demande à Madame la Ministre Louise Harel, Ministre des Affaires Municipales, à l'effet qu'une vérification comptable professionnelle soit réalisée, telle que normalement requise, suite aux nombreuses subventions attribuées pour la rénovation de la vieille gare de Shawbridge. Dès le 19 février, dans une lettre, Madame la Ministre accusait réception en désignant les fonctionnaires responsables de donner suite à cette demande.

Votre réponse du 29 avril laisse entendre que les mesures nécessaires ont été prises et que vous considérez le dossier comme clos. Cette prétention s'accorde très mal, notamment avec le fait, que le 29 avril, deux jours après l'émission de votre propre réponse, la direction du C.R.D. Laurentides, dans un document écrit, affirmait encore que la dernière tranche de la subvention ne pouvait être versée parce que les pièces justificatives et les rapports nécessaires exigés par le protocole étaient encore en attente, situation inquiétante qui perdure depuis plusieurs mois. Vous admettez qu'il est difficile de comprendre et d'apprécier votre position dans ce dossier. Il aurait été préférable de résoudre dans la discrétion cette situation pour le moins anormale et ce, par la simple application des mesures administratives évidentes indiquées dans de tels cas.

Nous considérons que notre demande n'a pas été satisfaite et que le besoin demeure entier. Recevez, Monsieur le Directeur général adjoint, nos salutations les plus distinguées.

Claude Bérubé
Monsieur Claude Bérubé,
1161, Chemin des Quatorze Îles,
Prévost, Québec, J0R1T0
(450) 224-9002

c.c. Madame la Ministre Louise Harel
Monsieur Gilles Cyr, Maire de Prévost.