

# AVANCEZ EN ARRIÈRE! OU L'HISTOIRE DES TRAMWAYS



MARIELLE SIGNORI

Au milieu du dix-neuvième siècle, la population de Montréal croît rapidement : de 27 000 en 1831, elle compte 90 000 habitants en 1860. Il devient alors nécessaire d'offrir un service de transport collectif : ce que fait la *Montreal City Passenger Railway Company* en 1861.<sup>1</sup>

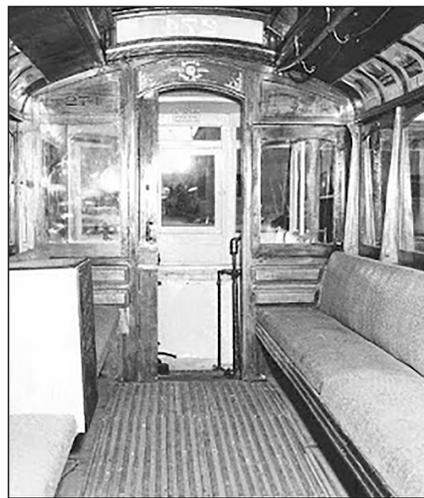
Les premiers tramways hippomobiles, voitures tirées par des chevaux le long de rails, font leur entrée dans les rues de la ville. L'apparition de ce service soulève la colère des propriétaires et conducteurs de voitures de louage qui y voient une concurrence : ils saccagent bien quelques chars mais l'enthousiasme des citoyens l'emporte sur leurs revendications.<sup>2</sup>

La deuxième ligne instaurée est celle de la rue Saint-Denis : du terminus Craig (Saint-Antoine) à la rue Duluth qui constitue la limite nord de la ville. En 1864, on ajoute un service sur la rue Saint-Laurent jusqu'à Duluth également mais la ligne sera prolongée jusqu'à Mont-Royal en 1885. Chaque tramway compte deux employés : le cocher et le percepteur à l'arrière qui vend les billets 0,05 cents : on n'a qu'à héler le tramway pour qu'il s'arrête. Le percepteur communique avec son collègue à l'aide d'un cordon fixé à la cheville droite de celui-ci : un coup signifie qu'un passager veut descendre, deux coups qu'un autre veut monter!

Ce transport est réservé à une certaine élite car les ouvriers d'alors gagnent moins d'un dollar par jour. Trois types de véhicules sont utilisés : tramway d'été, tramway d'hiver et l'omnibus qui est un véhicule sur roues utilisé lorsque les voies sont impraticables (au printemps et à l'automne). Durant l'hiver, le plancher était recouvert d'une épaisse couche de paille. Le service sera suspendu durant deux



*Le Rocket. Archives de la STM*



*L'intérieur d'un tramway. Archives de la STM*

semaines en octobre 1872 en raison d'une épidémie d'influenza équine qui frappe l'Amérique du Nord mais qui régressera aussi vite qu'elle est apparue.

C'est sous la présidence de Sir Louis J. Forget, que la *Montreal Street Railway Co* procède aux travaux d'électrification du réseau: installation des poteaux, des fils électriques et changement des rails en bois pour des

rails en acier. Le premier tramway électrique, le Rocket, est inauguré le 21 septembre 1892. Son trajet passe dans notre quartier : à partir du terminus Craig, l'avenue du Parc, avenue Mont-Royal, Saint-Denis, Rachel, Amherst et Craig.<sup>3</sup>

Le nom « Rocket » est choisi car sa vitesse excède le pas d'un cheval nonchalant! En hiver le plancher de paille fait place à un poêle à charbon. Le réseau est complètement électrifié deux ans plus tard et l'achalandage double, passant de 10 à 20 millions de déplacements. Quelques années plus tard, les premiers uniformes apparaissent pour les percepteurs et wattmans : la manche du veston comporte des galons dorés à raison d'un par cinq années de service.

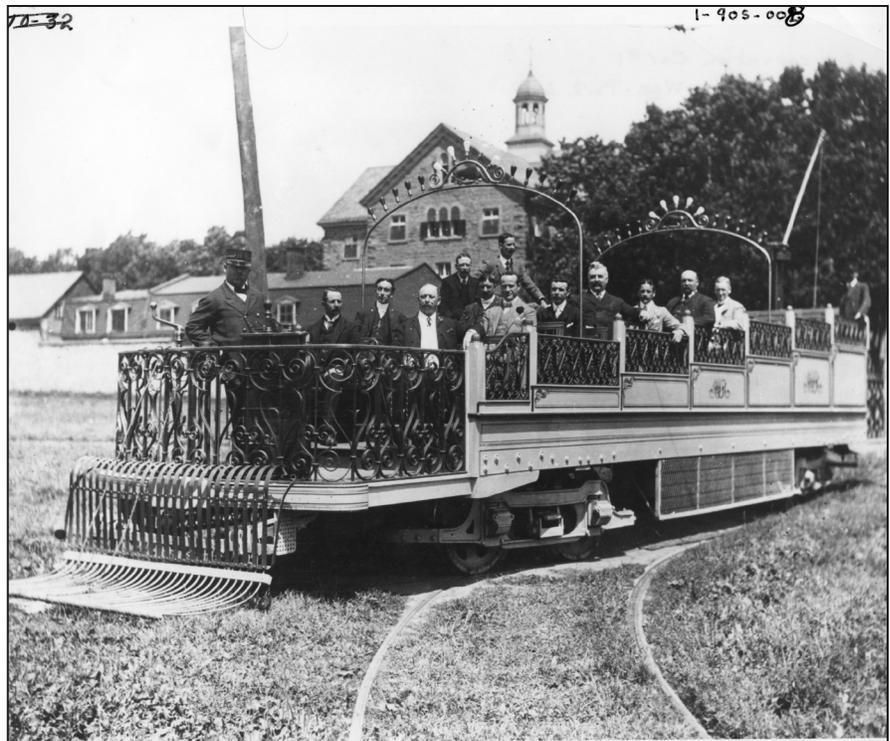
L'année 1903 est bouleversée par deux jours de grève des 1500 employés qui résulte en une hausse salariale de 10% et la reconnaissance de l'Union des employés de tramways.<sup>4</sup> Deux ans plus tard, première mondiale avec l'apparition du tramway PAYE (Pay As You Enter) pour contrer les

« rats » de tramways, ces passagers qui ne payaient pas ; le percepteur est maintenant à l'entrée et veille au grain! Également en 1905, le fameux tramway observatoire qui circule (en été seulement) sur le Mont-Royal est inauguré et devient rapidement très populaire. Il traverse le Plateau en revenant de la montagne et s'engage sur l'avenue Mont-Royal puis Saint-Laurent, Rachel, Papineau et vers le sud jusqu'au terminus. Sa popularité est telle que l'on voit l'achalandage du début grimper de 50 à 100 millions cinq ans plus tard! Le tramway a aussi été adapté à d'autres genres de transport : tramway funéraire, transport de marchandises en vrac (pierre, gravier, etc.) Lorsque les corbillards, camions à bascule et autres véhicules font leur apparition, le tramway laisse sa place graduellement et le perfectionnement des autobus verra le retrait complet des tramways en 1959.<sup>5</sup>

Le tramway électrique accélère le développement des différents quartiers et on voit surgir des zones distinctes : quartiers résidentiels en périphérie, endroits de travail (bureaux, usines) et commerces. Aller magasiner sur la rue Sainte-Catherine devient une expédition qui s'inscrit dans la culture urbaine.

La fin de semaine, les familles vont de plus en plus pique-niquer dans les grands parcs ou à la campagne : Cartierville, Sault-au-Récollet ou au Bout-de-l'Île.<sup>6</sup>

À son apogée en 1920, le réseau compte plus de 500 km de voies et plus de 900 véhicules transportent 230 millions de passagers par an. Une première carte du réseau apparaît en 1924 alors que les premiers tramways à employé unique (solotrams) arrivent ; les passagers doivent désormais monter à l'avant du véhicule. La concurrence de l'autobus vient graduellement supplanter le tramway car l'installation de rails et l'électrification sont devenues onéreuses et les premiers autobus brinquebalants ont fait place à des véhicules de qualité. Le premier remplacement d'une ligne de tramway a lieu en 1936 dans l'est de la ville

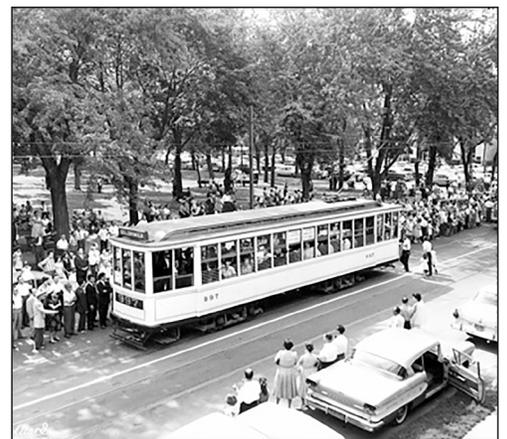


*Inauguration de l'Observatoire en 1905 devant l'Hôtel-Dieu*

sur la rue Notre-Dame ; dorénavant la concurrence entre les deux services se fait de plus en plus sentir.

En 1950 plusieurs critiques à l'endroit du monopole privé exercé par la compagnie propriétaire des tramways amènent la Ville à mettre sur pied la *Commission de transport de Montréal* (CTM) qui prend possession des actifs ainsi que d'un grand nombre de tramways rendus à la fin de leur vie utile. Les remplacer au plus tôt, mais par quel véhicule? Les tramways n'ont plus la cote, ils n'ont pas la flexibilité des autobus, le coût de ses infrastructures rend peu économique son expansion vers les nouveaux territoires urbains et les automobilistes sont de plus en plus nombreux. La CTM décide donc de remplacer les tramways et leur retrait se fera sur une période de huit ans : 1300 autobus prendront la place de 939 tramways.

La fin de cette époque est soulignée le 30 août 1959 par un grand défilé qui traversera le Plateau-Mont-Royal en empruntant notamment la rue Papineau.



*Parade d'adieu des tramways, parc La Fontaine, 1959 Archives de la STM*

- 1 Archives de la STM
- 2 Centre d'histoire de Montréal
- 3 Jacques Pharand : *À la belle époque des tramways*, Éd. de l'Homme, 1997.
- 4 La Presse, 6 février 1903
- 5 Les Amis du tramway [www.amistramwaysmontreal.org](http://www.amistramwaysmontreal.org)
- 6 Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Éd. Du Boréal, 2000.

**Note :** Nos lecteurs voudront bien noter l'emploi dans le présent texte de la nouvelle orthographe, recommandée par le Conseil supérieur de la langue française et approuvée par l'Académie française.