

388.40971428

T7727

1961

NOTES

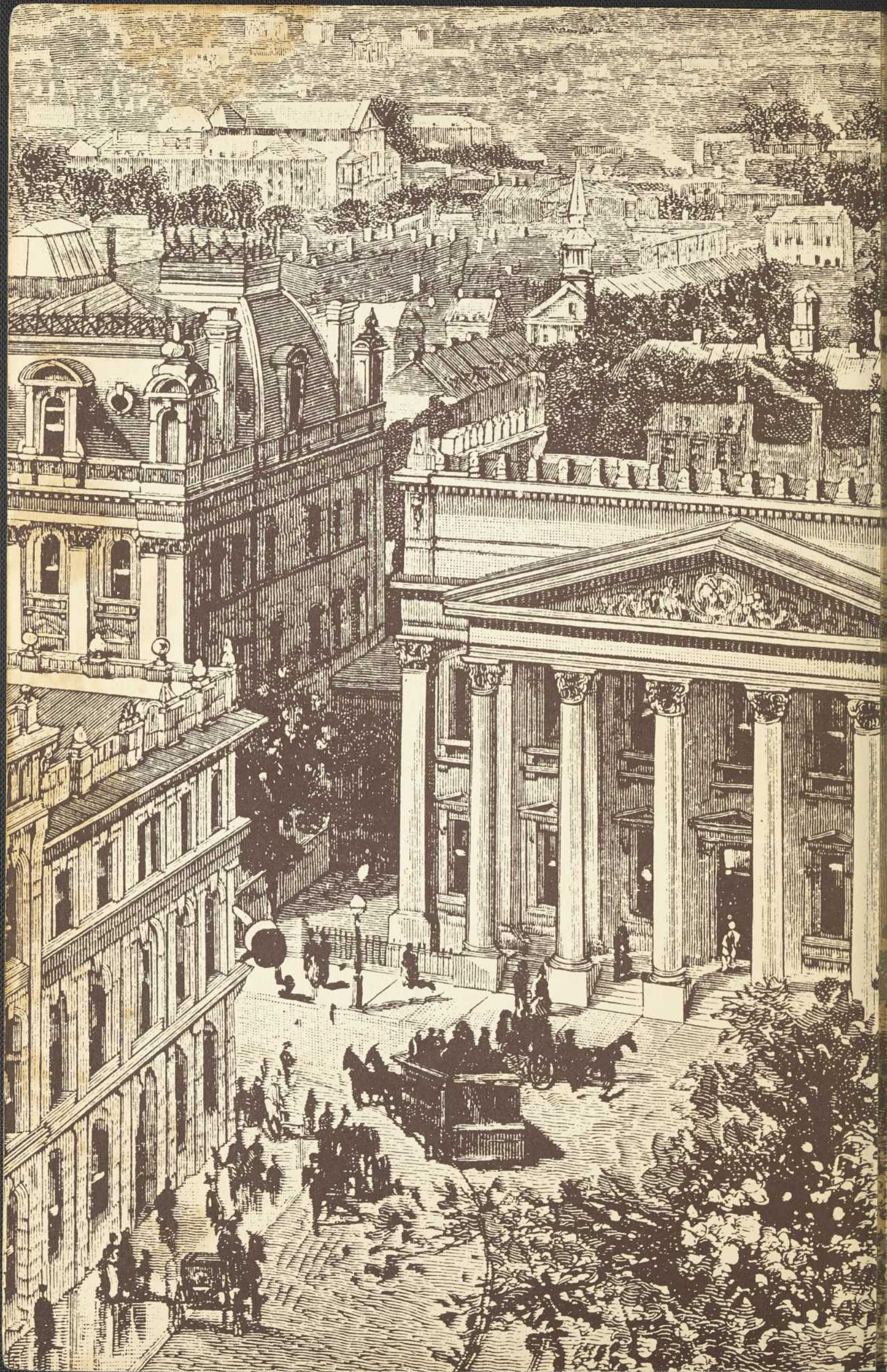
1961



Le Transport Urbain à Montréal 1861 / 1961



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTRÉAL



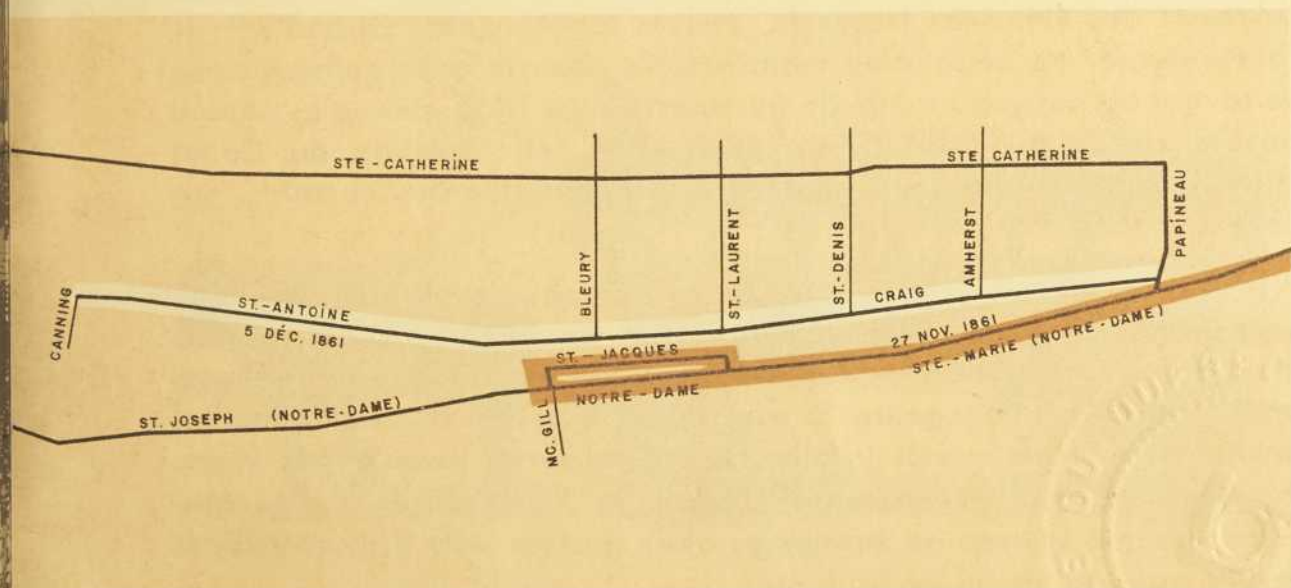
Le Transport Urbain à Montréal

LES CENT DERNIÈRES ANNÉES

Le 27 novembre 1961. Centième anniversaire du transport urbain à Montréal. En cette année du centenaire, n'est-il pas opportun de revoir certaines des pages les plus caractéristiques de la longue histoire du transport urbain. Souvent, il arrive que le passé, grâce au recul et à une perspective plus vaste, aide à mieux apprécier le temps présent puis à mieux saisir quelques aperçus de l'avenir.

En 1861, la population atteignait le chiffre de 101,000 âmes et de l'avis général, Montréal était devenu une ville suffisamment considérable et opulente pour posséder un service de transport urbain. Déjà, à l'époque, le transport par traction animale était chose courante dans la plupart des villes de quelque importance, au sud de la frontière. En conséquence, un groupe de notables obtint par voie d'un Bill à l'Assemblée Législative de la province du Canada, une charte au nom de la Montreal City Passenger Railway Company. C'était le 18 mai 1861. La nouvelle société dûment organisée le 9 août, un contrat pour la construction du réseau de voies était accordé à M. Alexandre Easton, de Philadelphie.

Six milles de rail au total, sur les rues Sainte-Marie, (aujourd'hui, rue Notre-Dame est), Craig, Saint-Antoine et Saint-Joseph (aujourd'hui, rue Notre-Dame ouest).



En outre, M. Easton était tenu de construire une étable, une remise et de fournir huit véhicules.

L'entrepreneur mena les travaux rondement et avant même le parachèvement du réseau, le service était inauguré le 27 novembre 1861 entre les rues du Havre et McGill, le long de l'actuelle rue Notre-Dame.

Le jour précédent, lors d'une cérémonie officielle d'inauguration, les dirigeants de la société et leurs invités, avaient pris place à bord de quatre véhicules. Au départ de la Place d'Armes, on se rendit au terminus de l'Est, à Hochelaga. Après une visite des étables, le groupe revint à la ville pour un déjeuner servi au Saint-Lawrence Hall — l'hôtel le plus réputé du temps — déjeuner à l'issue duquel M. Easton était le conférencier d'honneur.

Le quotidien "The Gazette" sous le titre "Opening of the Horse Railway" pouvait alors écrire: "Une nouvelle ère d'importance capitale pour notre ville — à en juger par les résultats obtenus en d'autres villes — vient de débiter avec l'inauguration, hier, d'un service de transport urbain. La prospérité de Montréal ne fera désormais que grandir."

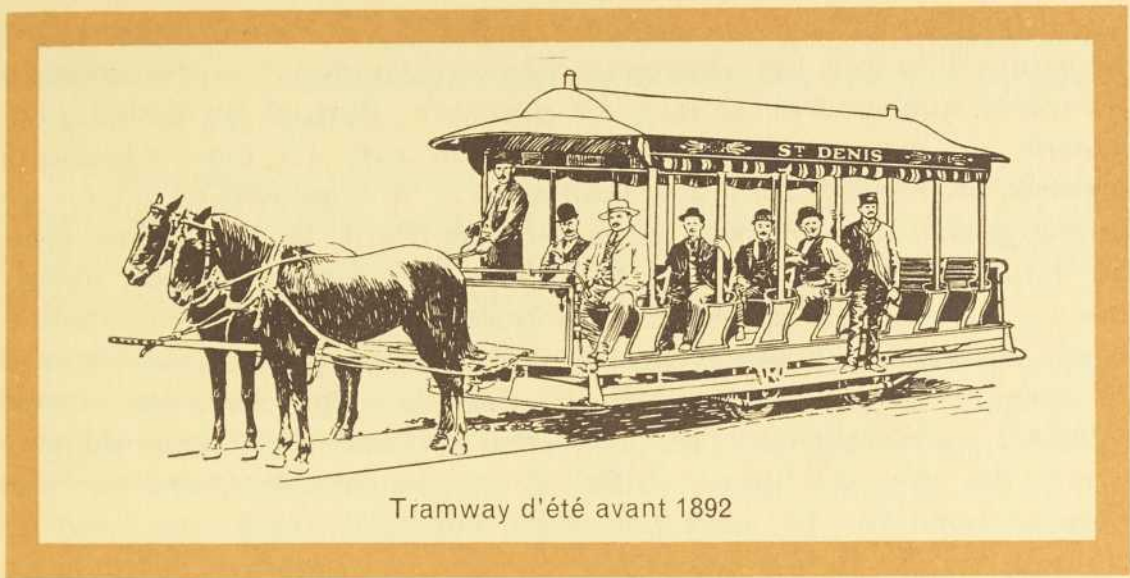
Le 5 décembre, les véhicules (à traction animale) entraient en service sur la "ligne" Craig-Saint-Antoine, du Carré Papineau à la rue Canning.

Redoutant les conséquences du nouveau mode de transport, les propriétaires et conducteurs de voitures de louage, (dont les affaires allaient périlcliter) se livrèrent à des violentes démonstrations.

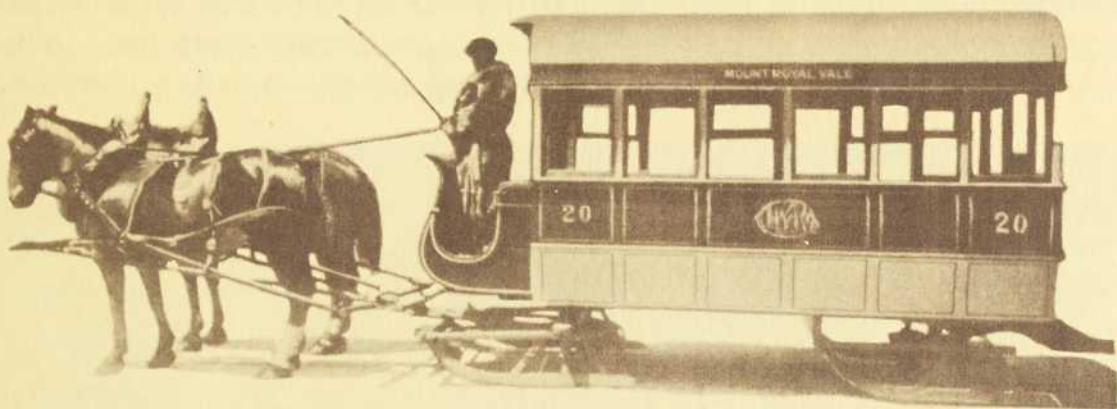
On assista à des scènes repréhensibles: objets obstruant les voies, carreaux des véhicules fracassés, pierres lancées, etc. Opposition de courte durée. La population montréalaise accorda avec enthousiasme sa faveur au nouveau mode de transport. Vers 1865, des voies étaient posées sur la rue McGill, sur Wellington, en direction du Canal Lachine, sur les rues Saint-Laurent et Sainte-Catherine et enfin, sur l'avenue Mont-Royal.

Ce n'était pas l'intention de la compagnie de maintenir le service de tramways à chevaux durant la froide saison. Les wagons étaient alors remplacés par d'immenses traîneaux pouvant recevoir une trentaine de voyageurs. Il est à noter que l'un de ces traîneaux, véhicule de forme plutôt insolite, a été conservé jusqu'à nos jours. De même en est-il d'un omnibus, véhicule à roues très hautes que la compagnie utilisait au printemps alors que les rails disparaissaient encore sous la neige et la boue.

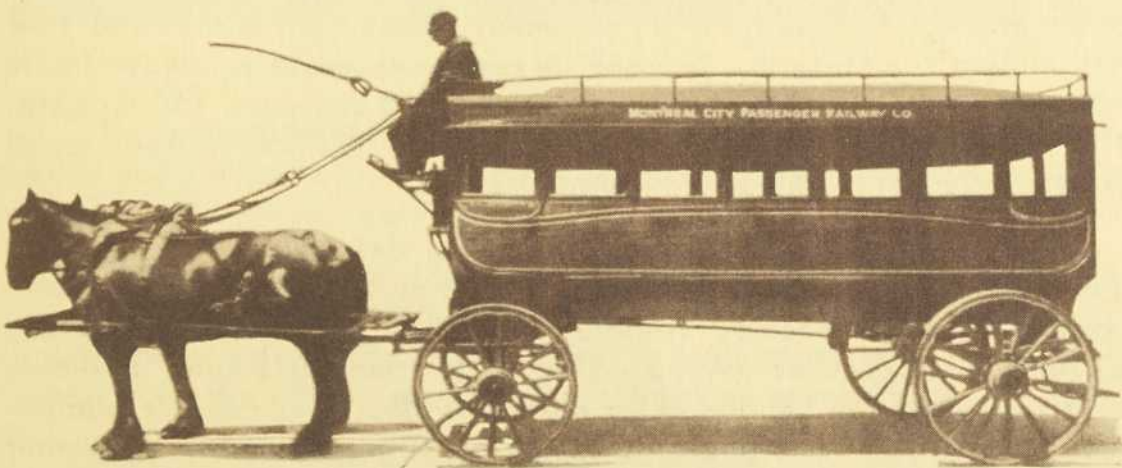
HE/4509/MGT 73/1961



Tramway d'été avant 1892



Traineau d'hiver avant 1892



Omnibus demi-saison avant 1892

Hiver ou été, le service était opéré à "la bonne franquette" pourrait-on écrire. Les voyageurs pouvaient monter ou descendre à n'importe quel endroit le long du parcours. Puis, si on devait s'entretenir un moment avec un ami sur la rue, s'il était nécessaire d'entrer un instant dans une boutique... le conducteur arrêta de bonne grâce. Les chevaux pouvaient souffler! Le tarif: cinq cents ou vingt-cinq tickets pour un dollar. Si un voyageur devait utiliser deux véhicules pour arriver à destination, il payait dix cents! Beaucoup plus tard, le nombre des "lignes" ayant augmenté, on instaura la formule de la correspondance gratuite. Qui était un accord VERBAL. Habituellement, un inspecteur en poste, au point de rencontre des diverses lignes, veillait à ce que la correspondance soit dûment honorée. La correspondance imprimée, telle que nous la connaissons, ne fit son apparition qu'avec le tramway électrique en 1892.

En 1868, l'indice-transport était de l'ordre de deux millions de voyageurs. Puis la compagnie fit l'achat de véhicules d'un dessin nouveau, certains avec banquettes (non capitonnées) disposées sur le toit (voir illustration de la couverture intérieure). En 1875, la com-



Réplique grossie d'un billet des années 1861-1886

pagne possédait un parc-véhicules comprenant: 62 wagons, 41 traîneaux, 21 omnibus. Ajoutez 400 chevaux.

En 1886, le nom de la compagnie fut changé en celui de "Montreal Street Railway Company" et de nouvelles voies furent mises en service, notamment rue Ontario. En 1889, le réseau se développait sur trente milles de rail et la compagnie possédait 1,000 chevaux, 150 wagons, 104 traîneaux et 49 omnibus. Cette année-là, l'indice-transport avait été de plus de huit millions de voyageurs.

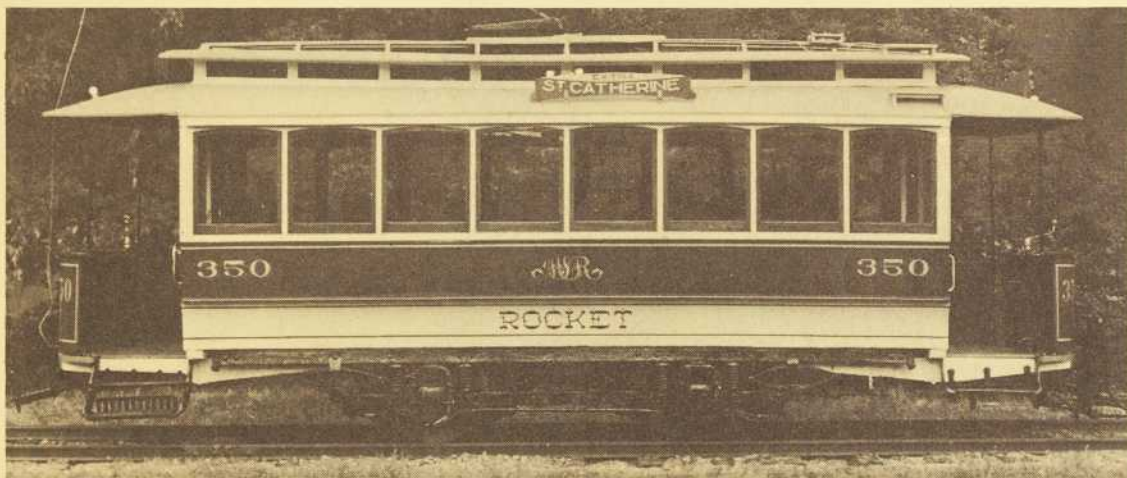
Puis il fut question de l'électrification des voies, mais on était d'avis que la traction animale était une formule valable pour un bon nombre d'années encore. Toutefois, en 1891, impossible de ne pas se rendre compte des avantages de la traction électrique, d'ailleurs déjà passablement répandue en maintes villes. Une décision s'imposait, mais difficile à prendre. L'opposition la plus farouche provenait de certains directeurs et actionnaires de la compagnie: selon eux, la traction électrique... c'était vouer la compagnie à la banqueroute!

Et d'aucuns affirmaient que la traction électrique était une chose irréalisable en hiver. Les chutes de neige de ce temps-là, faut-il le rappeler, multipliaient les records.

La précipitation moyenne, entre 1875 et 1891 s'établissait à 118 pouces — avec un grand record de 174 pouces pour l'hiver de 1886-87. De toute évidence, le souvenir d'hivers à ce point rigoureux renforçait les arguments des opposants au projet d'électrification.

Néanmoins, afin de n'être pas distancée par Ottawa et d'autres villes canadiennes déjà pourvues d'un service électrique, la compagnie montréalaise accepta le projet le 17 mai 1892. On procéda à l'installation du service électrique.

Le travail fut exécuté avec diligence et le 21 septembre 1892, le premier tramway électrique, le "Rocket" construit par Brownell Car Company, de St. Louis, Mo., prenait le départ, rue Craig, en présence d'une foule d'invités de la compagnie et de spectateurs. Le tramway emprunta la rue Bleury, l'avenue du Parc, puis l'avenue Mont-Royal; ensuite via Mont-Royal, les rues Saint-Dominique, Rachel, Amherst et Craig pour revenir au point de départ.



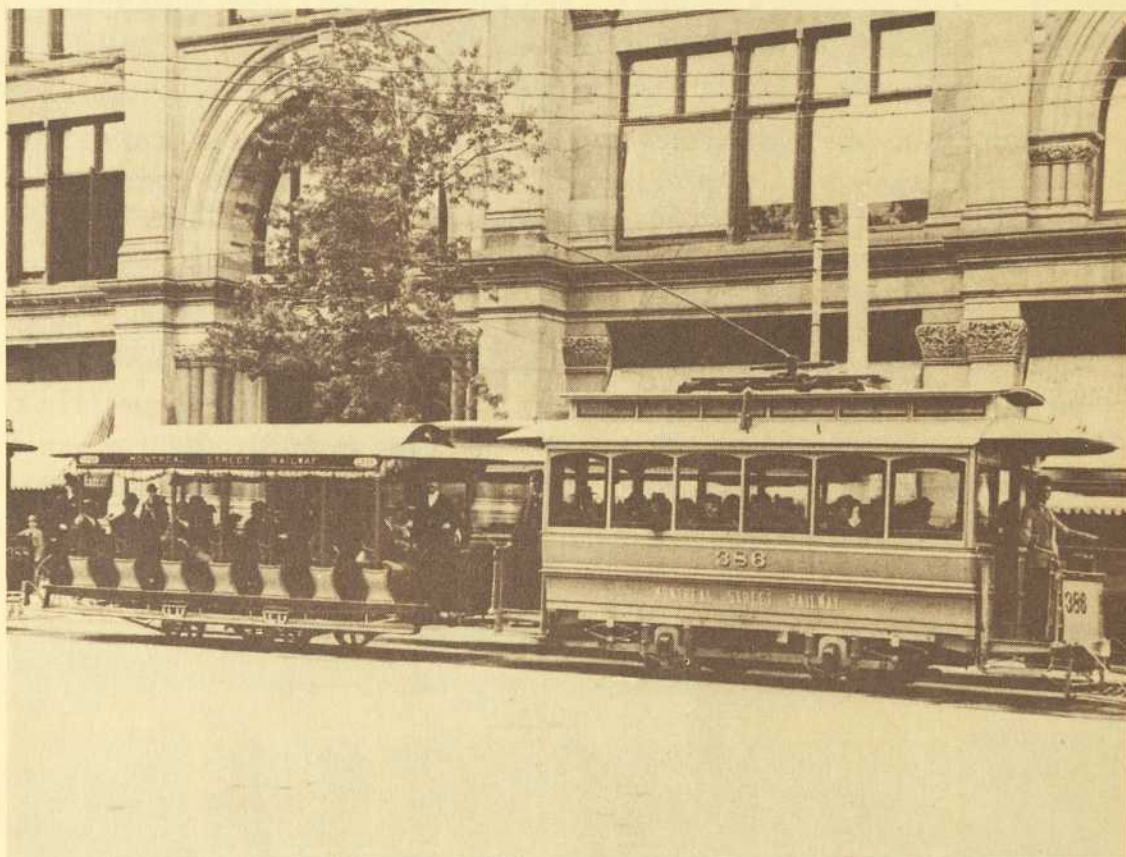
Le "Rocket" premier tramway électrique de Montréal

Très heureusement, le "Rocket" existe toujours. Sauf erreur, aucune autre ville du continent nord-américain ne possède son premier véhicule électrique de l'époque.

En dépit de certains désavantages rapidement observés et après la mise au point de défauts tant mécaniques qu'électriques, il s'avéra qu'au prix d'efforts redoublés, il était possible de maintenir le service durant l'hiver et dans des conditions acceptables.

Le réseau devenait complètement électrique dès 1894 et au cours d'octobre de la même année, le dernier tramway à traction animale était retiré du service, rue Notre-Dame ouest.

Les premiers tramways électriques étaient de dimensions modestes — comme leurs prédécesseurs —, mais beaucoup plus solidement construits.



Traction animale utilisée comme remorque, 1900

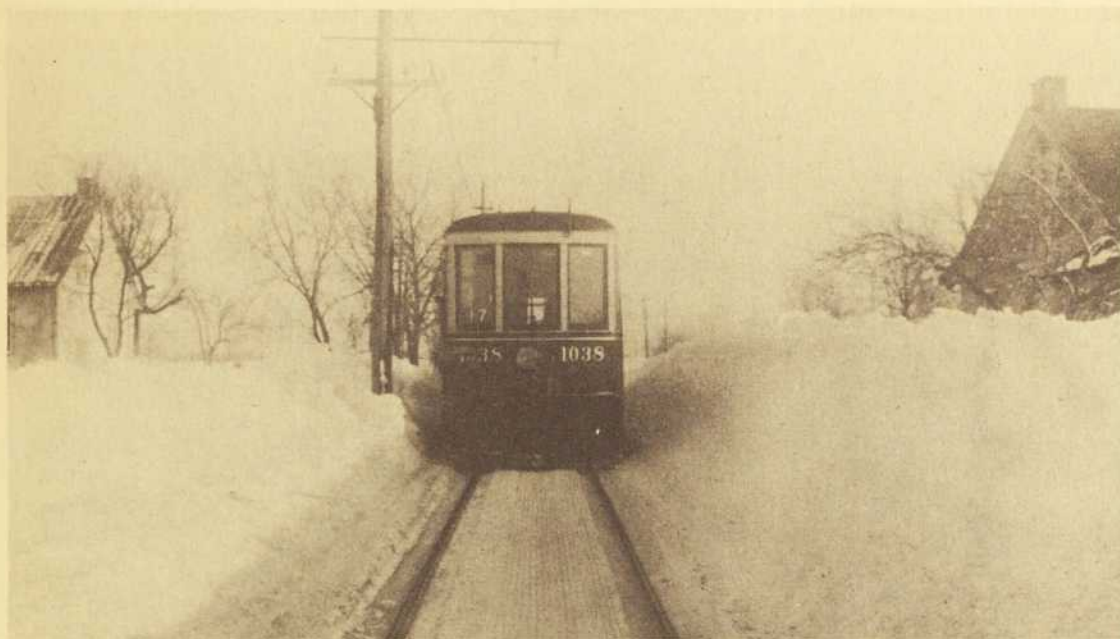
Certains wagons à chevaux furent, un temps, utilisés comme remorques. Tout de suite le tramway électrique connut le plus entier succès et bientôt de nouveaux services furent inaugurés dans presque tous les secteurs de la ville. En 1900, 43,362,262 voyageurs, soit quatre fois le total de la dernière année du service à traction animale.

La Montreal Street Railway n'était pas la seule compagnie à maintenir un service de transport urbain dans la région de Montréal. La Montreal Park and Island Railway Company, de même que la Montreal Island Belt Line Railway — (par la suite Terminal Railway Company) avaient obtenu vers les années '90, des franchises des municipalités et villages de banlieue et opéraient des services déjà importants à la périphérie montréalaise. Vers 1900, la Park and Island offrait un service à partir des avenues du Parc et Mont-Royal, traversant Outremont et Snowdon, pour atteindre Ville Saint-Laurent et Cartierville, plus une voie secondaire sur l'actuelle avenue Girouard.

Rappelons le service Ahuntsic et Saut-au-Récollet; celui du chemin de Côte Saint-Paul jusqu'à Lachine. Le Terminal Railway maintenait également un service entre la ville de Maisonneuve et le Bout-de-l'Île, via Longue Pointe.

C'est ainsi que des agglomérations urbaines qui jusqu'alors n'étaient atteintes qu'après un voyage d'une longue journée, se trouvaient désormais dans l'orbite même de Montréal.

Durant l'été, ces services de banlieue étaient extrêmement populaires. Soit pour aller en pique-nique, soit simplement pour "aller prendre l'air". La plupart de ces voies traversaient des propriétés privées et, de ce fait, les véhicules roulaient à travers des champs fleuris, des vergers, des plantations de melons.



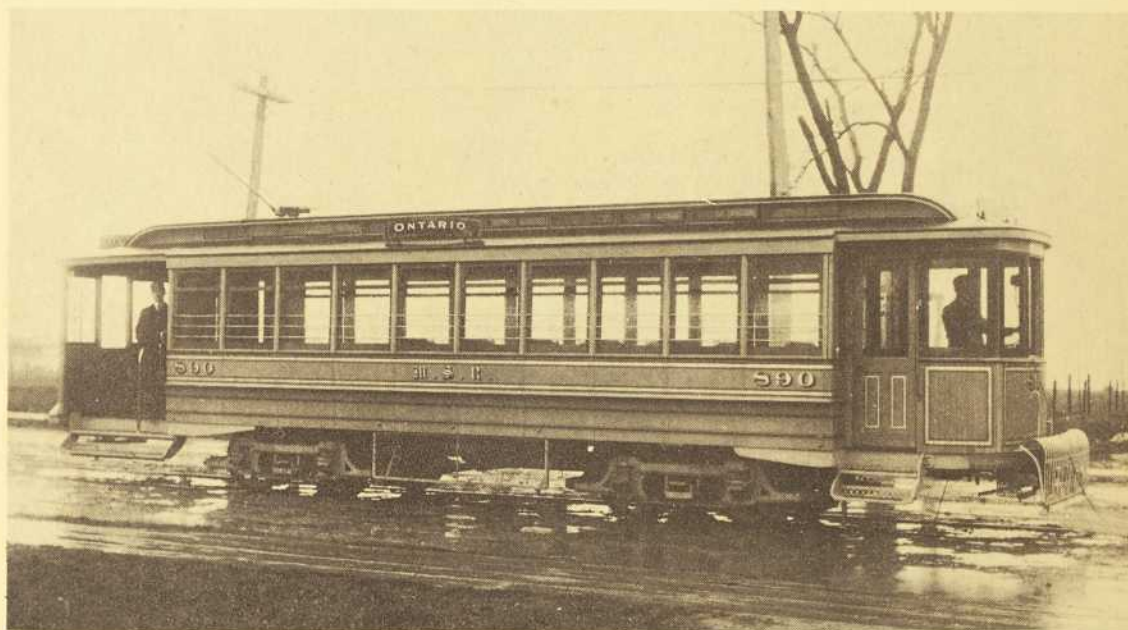
Un hiver du début du siècle à Cartierville

En 1901, la Montreal Street Railway se portait acquéreur du contrôle de la Park and Island Railway; en 1907, de la Terminal Railway. Toutefois, les deux sociétés conservèrent leur identité propre et poursuivirent leur service respectif à titre autonome.

Durant de longues années, la Montreal Street Railway construisit elle-même ses propres véhicules et mit au point un wagon dont on nota les lignes élégantes et la facilité de manœuvre. Les wagons à double trains de roues furent mis en service en 1901; des wagons plus larges encore avec banquettes en position transversale, apparurent en 1904. Vers la même époque, utilisation des freins à air comprimé.

Les citadins déambulant le 4 mai 1905, le long de la rue Sainte-Catherine, furent étonnés de voir un véhicule d'un dessin tout à fait inédit et qui, en peu d'années, allait révolutionner les méthodes du transport urbain dans toute l'Amérique du Nord. Il s'agissait du "890" (par la suite le No 900), le premier véhicule au monde dans lequel le voyageur "payait en entrant". Il avait été imaginé, dessiné et construit aux usines d'Hochelaga de la Montreal Street Railway. Jusqu'à ce jour, la perception du ticket était effectuée par le conducteur allant d'un bout à l'autre du véhicule. Mais les tramways étaient devenus plus vastes, plus longs. S'il y avait foule, impossible au conducteur de percevoir tous les tickets. De plus, le conducteur n'étant à peu près jamais à son poste sur la plate-forme arrière, donc multiplication des accidents à la montée ou à la descente, retards dans le service, etc.

Le nouveau véhicule montréalais obviait à toutes ces difficultés. Il comportait à l'arrière une plate-forme de vastes dimensions, où le conducteur se tenait en permanence. Les voyageurs pouvaient monter



Une innovation: "payer en entrant"

à bord du véhicule, dix, vingt, trente à la fois. Le véhicule démarrait puis chaque voyageur défilant devant le conducteur, payait sa course.

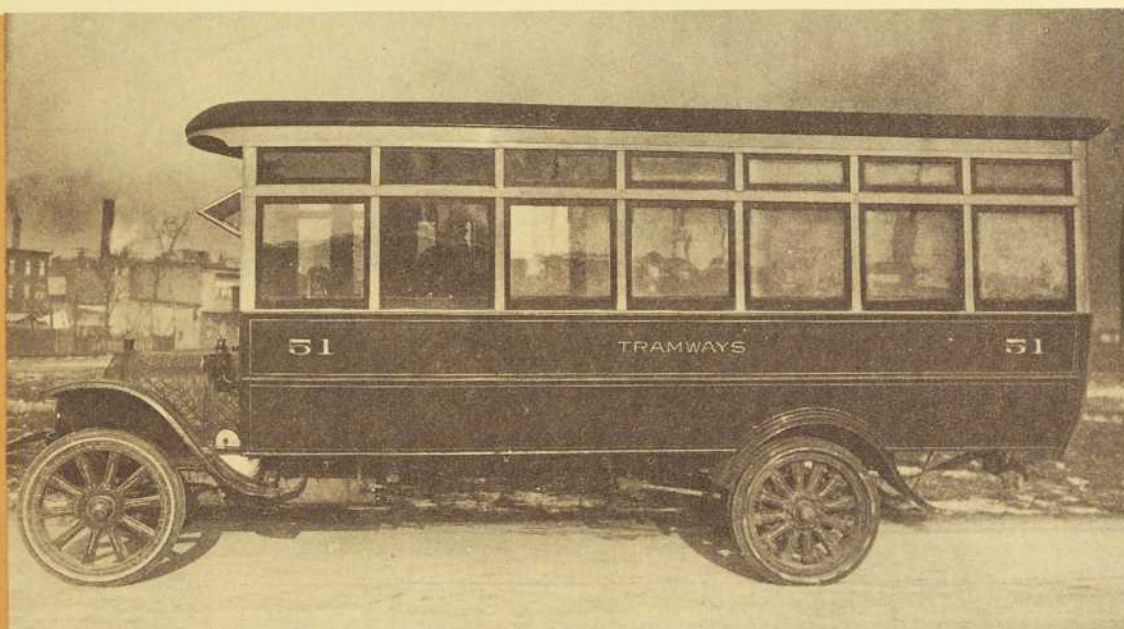
Une sortie était ménagée à l'avant du véhicule sous contrôle direct du motorman. En peu de temps, toutes les autres villes adoptèrent cet aménagement des véhicules qui, dans une large mesure, a amélioré à la fois le service (rapidité) et le confort du voyageur (sécurité).

En 1910, la Montreal Street Railway possédait au total cent quarante milles de rail et 600 véhicules. 143,678,529 voyageurs pour l'année 1910. Le tarif: toujours cinq cents.

Les diverses sociétés de transport urbain ayant des services sur l'île de Montréal furent fusionnées en une seule compagnie en 1911: la Montreal Tramways Company. La nouvelle compagnie s'empessa de restaurer les rails, puis d'acquérir du nouveau matériel roulant. Dans le but d'assurer l'essor et la prospérité tant de la ville que de la compagnie et offrir au public voyageur un service de plus en plus efficace, un accord dit "service au prix coûtant" intervint entre les deux parties.

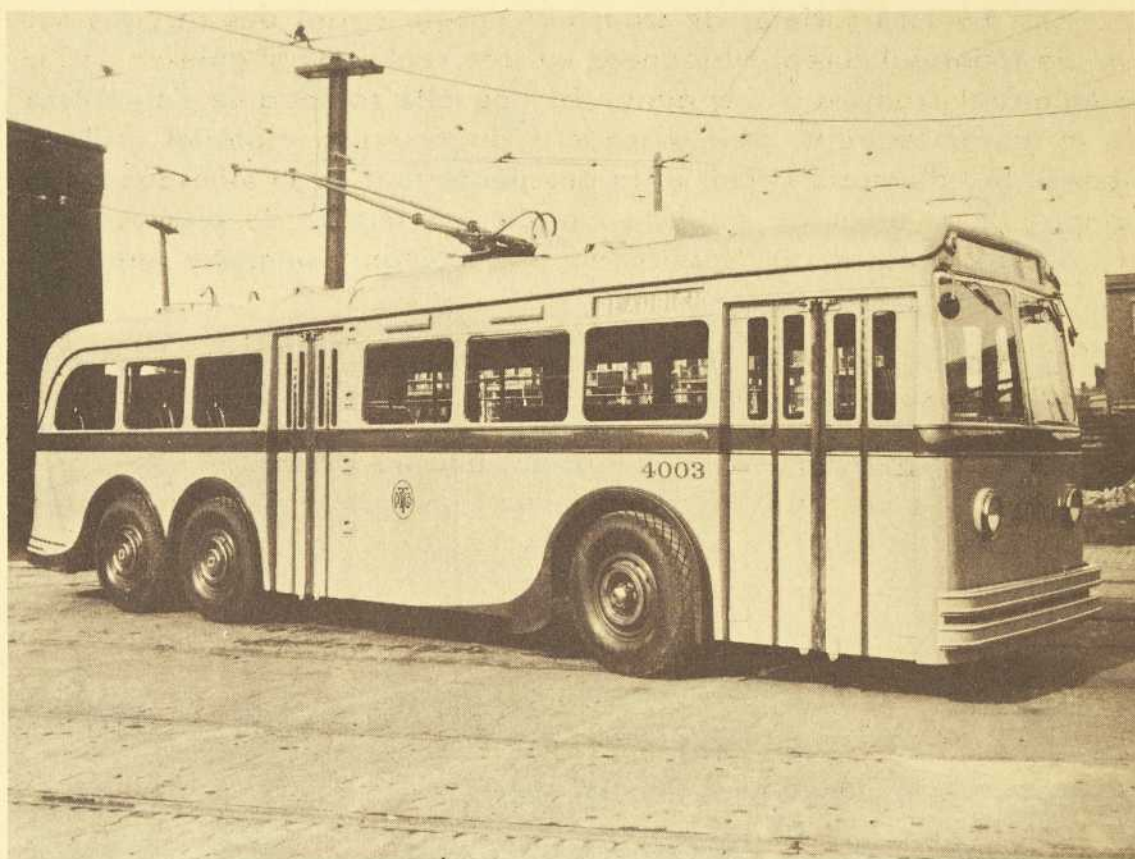
Cet accord, signé par la ville et la compagnie le 28 janvier 1918, était valide pour trente-cinq années.

Le tramway "double" fit son apparition en 1914. Le "solo-tram" à son tour fut mis en service sur certaines lignes de la périphérie et son usage se généralisa peu à peu, après 1926.



Mi-camion-mi-autobus rue Bridge, 1919

Deux autobus furent construits par la compagnie en 1919 pour être utilisés uniquement sur la rue Bridge; c'est en 1925 seulement que l'autobus — en tant que véhicule de transport urbain — s'imposa réellement. Service d'autobus sur le boulevard Gouin, le boulevard LaSalle; également entre Montréal-Ouest et Lachine. Puis d'autres services furent établis, notamment un service dit "de luxe" (tarif 8 cent $\frac{1}{3}$) sur les rues Sherbrooke et Saint-Hubert et à Outremont. Notons qu'à l'époque, l'autobus ne remplaçait pas le tramway: il était mis en service sur de nouvelles "routes"; il suppléait au réseau existant.



Modèle des premiers trolleybus en 1937

Durant les années '30 — période de dépression économique, on se rendit compte que l'autobus était un véhicule d'opération moins coûteuse et les tramways disparurent de quelques services (Bout-de-l'Île et Bordeaux) au bénéfice de l'autobus.

Il n'en reste pas moins que l'année 1933 devait marquer un sommet: 319 milles de rail. Le premier service moderne de trolleybus, au Canada, fut inauguré en 1937 sur la rue Beaubien.

Au début de la Seconde guerre mondiale, la compagnie possédait 929 tramways, sept trolleybus et 224 autobus. 200 millions de voyageurs chaque année. La compagnie songeait à utiliser l'autobus au maximum, mais en raison des hostilités, les projets furent laissés en veilleuse. La pénurie de carburant et de pneus obligea la compagnie à utiliser au maximum tous les véhicules disponibles pour le transport des ouvriers des usines de guerre, dont le nombre allait croissant. Il fallut même obtenir des véhicules usagés achetés aux États-Unis. La compagnie, pour sa part, préconisa le système de l'échelonnement des heures de travail, afin de maintenir un service adéquatement rythmé. Tout fut mis en œuvre pour résoudre les divers problèmes inhérents au va-et-vient d'une colossale masse humaine. Pas loin de 400,000,000 de voyageurs par année !

La guerre terminée, le réseau nécessitant une importante mise au point et l'entente avec la ville arrivant à expiration, le transport urbain à Montréal devint propriété publique. En avril 1950, en vertu d'une loi adoptée à l'Assemblée Législative de la province de Québec, la Cité de Montréal obtenait droit et pouvoir de constituer la Commission de transport de Montréal devant être composée de cinq membres; droit et pouvoir d'acquérir la propriété de la Montreal Tramways Company et d'administrer tout le service de transport à Montréal. Le 16 juin 1951, la Commission de transport assumait les responsabilités du transport urbain à Montréal et dans le district métropolitain.

Parmi les tâches principales dévolues au nouvel organisme, l'étude d'un plan de transport rapide, s'imposait au titre de première nécessité. Un projet de voie souterraine — sept milles et demi — fut étudié puis soumis à la ville, en 1953.

Autre tâche : remplacer aussi rapidement que possible le tramway par l'autobus ou le trolleybus. Cette gigantesque entreprise fut exécutée en sept années, temps exceptionnellement court. Le dernier tramway à rouler sur rail à Montréal fut remisé pour toujours au "dépôt" de la rue Mont-Royal, le 30 août 1959.

Aujourd'hui, Montréal est nanti d'un service de transport urbain dont la ville peut s'enorgueillir à bon droit. Deux mille véhicules — dernier cri de la technique moderne — sont en service sur 370 milles de rues, soit à Montréal, soit dans seize municipalités adjacentes. La Commission compte environ 5,000 employés.



La fin d'une époque

L'organisme actuel comprend douze services, les deux plus considérables étant ceux du transport et de l'entretien des véhicules. Le premier assume la responsabilité de toutes les opérations du service proprement dit. Les chauffeurs, le personnel de surveillance, l'école d'entraînement des chauffeurs, l'agencement des horaires, l'ordonnance des circuits, tombent sous la juridiction de ce service. Ajoutez huit "divisions" régionales relevant chacune d'un surintendant.

Le service de l'entretien des véhicules est responsable des réparations, des mises au point, du nettoyage et de l'entretien général du matériel roulant. Les autobus sont remisés dans douze garages où l'on veille à l'entretien quotidien. Les réparations plus importantes sont effectuées aux ateliers Crémazie, sûrement les plus modernes du genre sur le continent.

Les autres services sont: — génie et entretien de la propriété, études du trafic, achats et magasins, services du trésor et du secrétariat, réclamations, enquêtes, budget, relations extérieures et les services administratifs qui comprennent le personnel, la prévention des accidents, les pensions et le service médical.

Que de chemin parcouru depuis le jour, il y a cent ans déjà, où un petit véhicule traîné par un cheval entreprenait sa première sortie le long de la rue Notre-Dame ! De ce petit véhicule . . . à l'immense entreprise de transport telle que nous la connaissons de nos jours . . . cent ans ! Or, l'essor et le perfectionnement du transport urbain auront été constamment liés à la prospérité de Montréal.

Qu'il nous soit permis de rendre ici un exaltant témoignage à la vaste cohorte d'individus dont le rôle était d'assurer le service et qui n'ont jamais failli à leur tâche: conducteurs et motormen par milliers; surintendants toujours au poste, mécaniciens, filistes, chauffeurs, préposés au rail et tant d'autres. Sans oublier les braves chevaux qui, eux aussi, trimaient dur.



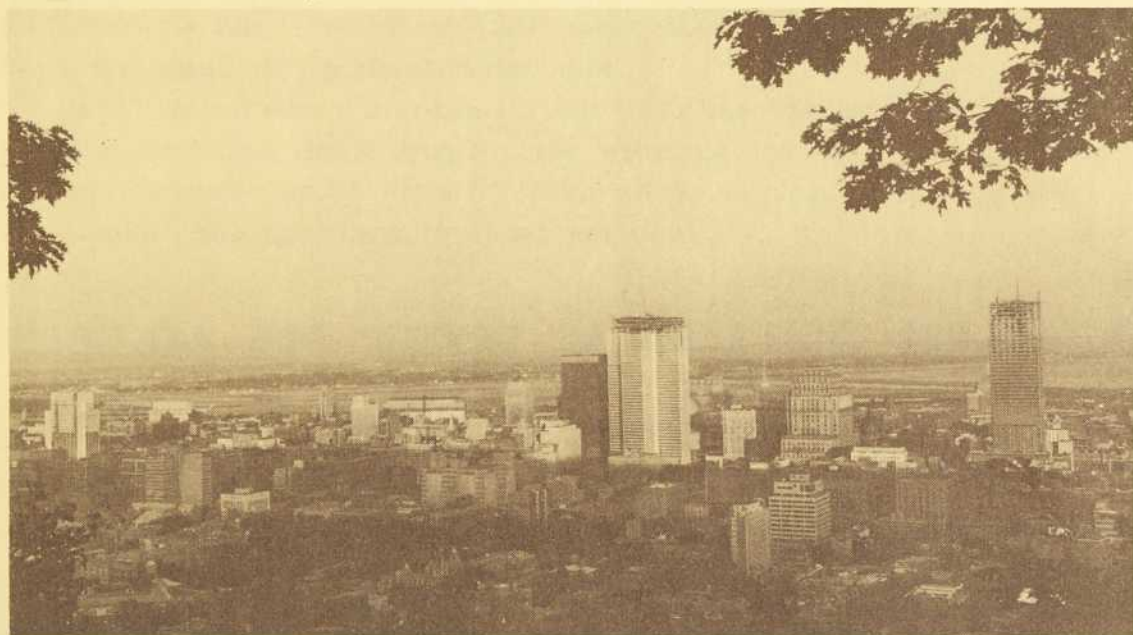
Regards sur l'avenir

Après avoir signalé des extraordinaires transformations survenues au cours des cent dernières années dans le domaine du transport urbain, il serait maladroit de croire que l'avenir ne peut rien apporter d'inédit ! Par ailleurs, prédire dans quelles conditions les masses humaines des villes de l'avenir se transporteront ne peut être que pure spéculation.

L'utilisation de l'énergie atomique, l'hélicoptère, le trottoir roulant s'inscrivent parmi les dispositifs appelés à connaître de spectaculaires développements.

Une chose est, en tout cas, certaine: en nombre plus considérable que jamais nous habiterons les villes métropolitaines. La tendance est nettement marquée: c'est la concentration avec la création de vastes complexes urbains, tant aux États-Unis qu'au Canada. Toute grande ville ne cesse de grandir, devient un centre métropolitain et le phénomène s'observe partout. Montréal ne fait pas exception.

Montréal — et cela se vérifie sous nos yeux — au même titre que toutes les immenses villes de la terre, aura toujours un centre



Une silhouette changeante

des affaires où l'activité commerciale sera concentrée au maximum. Les récents développements observés sur le boulevard Dorchester puis ici et là dans les environs du centre des affaires, tracent les lignes des structures de l'avenir, délimitent un noyau central où des milliers d'êtres humains accompliront leur besogne quotidienne.

Si notre ville doit continuer à prospérer tout en demeurant un endroit où il est agréable de vivre, les moyens de transport — notamment pour aller et revenir du centre des affaires — (rapide-

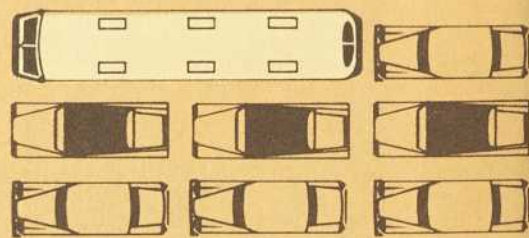
ment, en sécurité et à tarif économique) doivent être considérablement augmentés.

Se dire que les moyens actuels — en surface — pourront toujours suffire, est manquer de réalisme ! Tout en se plaisant à répéter que Montréal possède actuellement un réseau d'autobus remarquablement coordonné et desservi par les véhicules les plus modernes et les plus vastes qui soient, il n'en reste pas moins que ce réseau deviendra un jour insuffisant. Présentement, entre 5 h. p.m. et 6 h. p.m. en une journée normale de semaine, 34,000 individus quittent le centre des affaires en automobiles; 57,000 empruntent l'autobus. Inutile de songer à augmenter, soit la vitesse des véhicules, soit le nombre de voyageurs qu'ils peuvent recevoir. En outre, à peu près toutes les rues du centre de la ville sont utilisées à leur capacité maximum.

La qualité d'un service de transport urbain repose sur deux éléments: les dimensions du véhicule et la vitesse qu'il peut maintenir en cours de route. Des autobus plus vastes encore, comment y songer ? Augmenter la vitesse de roulement au milieu de la dense circulation actuelle, impossible ! Donc le service d'autobus est à lui seul incapable de répondre adéquatement aux besoins du public.

PERSONNES QUITTANT LE CENTRE DES AFFAIRES

entre 5 h. et 6 h. du soir un jour de semaine: 57,000 voyagent dans 1,115 autobus; moyenne 51.1. 34,000 voyagent dans 18,483 autos; moyenne 1.8. Selon la moyenne actuelle, il faudrait 31,666 autos de plus pour transporter les usagers de l'autobus. Un autobus transporte en moyenne autant de personnes que 28 autos.



Il est également oiseux d'imaginer qu'un jour on se rendra ou on reviendra du centre des affaires en utilisant uniquement le véhicule automobile.

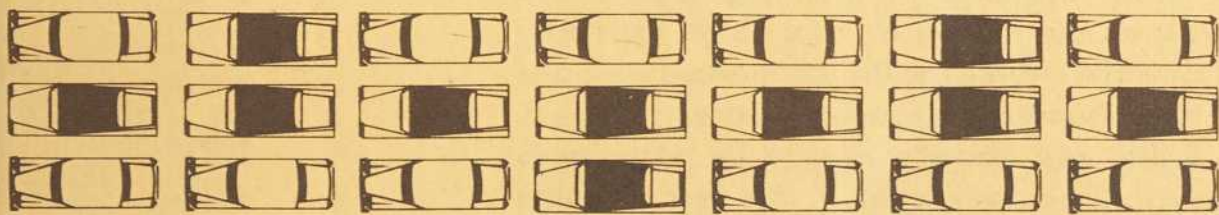
Certes, nous sommes tous d'avis que l'automobile est un mode de transport individuel incomparable, toutefois la logique oblige à reconnaître que ce véhicule se révèle inefficace lorsqu'il s'agit du transport des masses humaines.

Véhicule mobile, bien sûr; mais il le devient beaucoup moins lorsque trop d'automobiles veulent atteindre, en même temps, le même point de destination. C'est l'embouteillage!

Nous aurons des rues en plus grand nombre et à chaussée plus large; on multipliera les parcs de stationnement mais la moindre amélioration de la voie publique a pour corollaire une augmentation du nombre des véhicules automobiles. Bref, le problème de la circulation demeure et c'est toujours à recommencer.

Les spécialistes qui depuis des années se penchent sur le problème ont depuis longtemps abandonné l'espoir de pouvoir offrir à quiconque se rendra dans le quartier des affaires, l'espace que chacun requiert, c'est-à-dire cent pieds carrés de chaussée! Si le centre d'affaires de nos villes ne veut pas succomber à l'étranglement, autant faire son deuil de ce rêve chimérique.

L'actuel service d'autobus, d'une part; les véhicules automobiles, d'autre part, les deux moyens de transport réunis s'avérant incapables d'assurer un transport urbain — en surface — adéquat . . . le moment des décisions réalistes est venu.



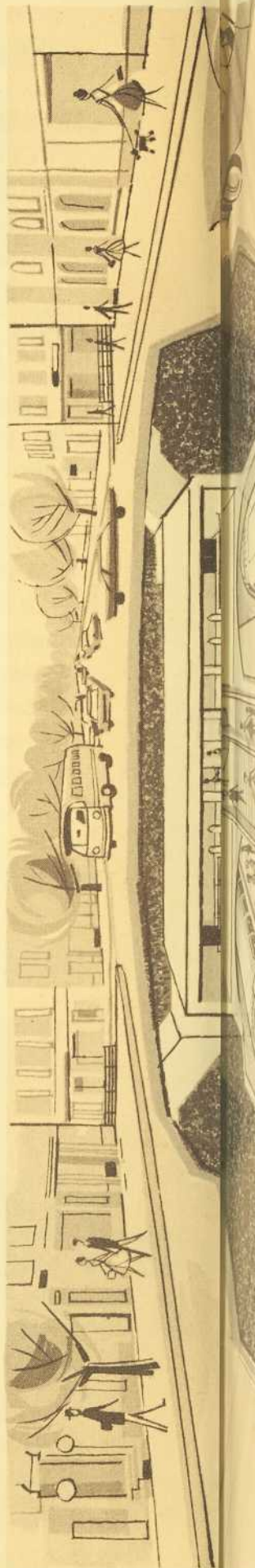
La solution ? Des véhicules ultra-rapides, à grande capacité, un réseau totalement autonome, parfaitement protégé contre les intempéries offriront aux Montréalais le service qu'ils sont en droit d'attendre. L'expérience a été faite ailleurs. Un programme de construction de métro permettra que Montréal soit, au cours des prochaines décennies, le théâtre d'une transformation radicale de son service de transport urbain.

Ce que sera le transport urbain dans cent ans, comment prétendre l'imaginer ? Toutefois, à l'échelle de Montréal, il est toujours possible d'entrevoir ce que nous réserve le prochain quart de siècle.

N'est-il pas raisonnable de penser que nous aurons alors un service de transport ultra-rapide, souterrain en majeure partie et axé sur le cœur de la ville, le centre des affaires. Les voyageurs accéderont rapidement (et confortablement) aux carrefours du bas de la ville; dans certains cas, directement à leurs bureaux ou établissements de commerce. Les voyageurs rallieront les carrefours importants au moyen d'autobus "locaux" ou "express"; des terrains de stationnement seront prévus pour l'usage des automobilistes. Les gares du métro seront de belle apparence, propres, insonorisées, ventilées, parfaitement éclairées; de même pour les wagons. Sécurité totale, efficacité au maximum grâce aux merveilles de l'électronique.

Quant aux autobus, les améliorations vont se multiplier. Confort, autres dispositifs d'accès et de descente. Il n'est pas interdit de penser que le moyen de propulsion sera tout à fait différent; la facilité de manœuvre dans les rues s'accroîtra en conséquence.

Enfin, peu importe ce que les techniques de l'avenir découvriront, il est incontestable que toutes les améliorations apportées au service de transport urbain auront des répercussions majeures sur la prospérité du Montréal de demain. Au cours des cent dernières années, c'est le transport urbain qui a fait de Montréal la métropole canadienne . . . l'histoire se continue.

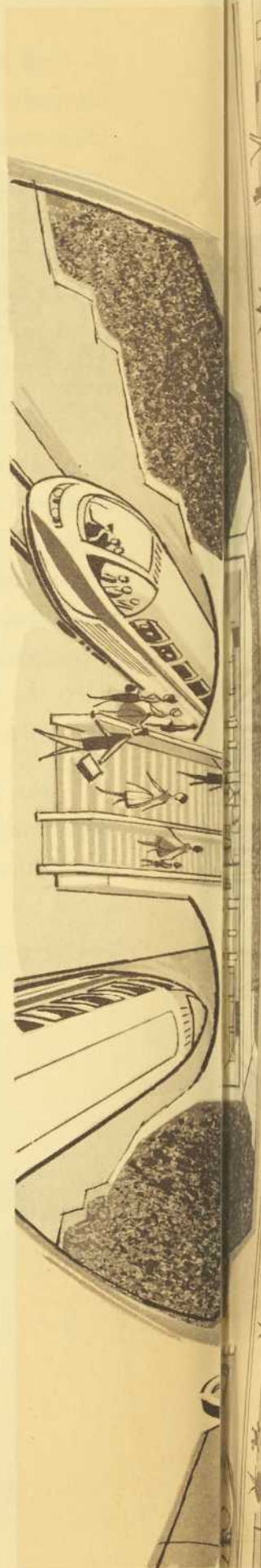


High-speed, high capacity urban transit entirely separate from other traffic, and free from climatic influences, will offer here, as elsewhere, greater benefits to the population of Montreal than any other single project. A programme of subway construction will see a marked change in the character and structure of urban transit in Montreal during the next few decades.

No one can foresee the course of urban transit in the next hundred years, but insofar as Montreal is concerned, one might venture to look ahead into the next quarter century.

One might visualize with reasonable certainty a system of rapid transit lines, for the most part underground, and focused on the central business district. Passengers would be delivered smoothly and rapidly to strategic downtown points and, in some instances, directly into office buildings and stores. Passengers would be collected at outlying stations from local and express buses and parking lots would be provided where motorists could leave their cars. Underground trains and stations would be pleasing in appearance, clean and quiet, well lighted and ventilated. There would be electronic equipment to assure the greatest efficiency and safety. Surface transit vehicles would be greatly improved in respect to comfort and ease of boarding and alighting. Perhaps buses will have an entirely new means of propulsion and much greater ability to manoeuvre on the street.

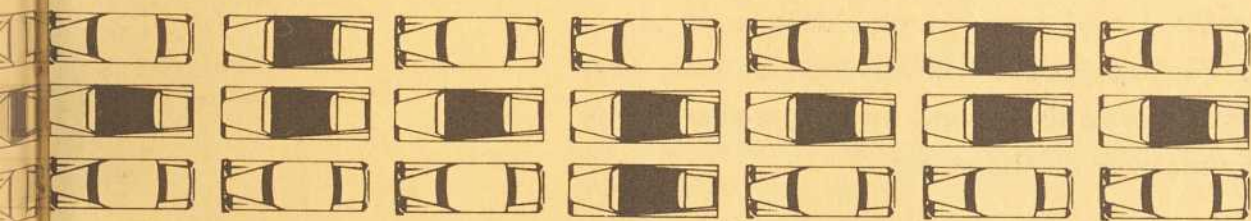
Whatever the future brings, it seems certain that urban transit will be perhaps the most important element in the vitality and prosperity of future Montreal, just as it contributed in the making of Canada's metropolis during the past hundred years.



It is equally idle to suppose that most of the travel to and from the central business district will be by private automobile. With all due respect and admiration for the modern automobile as an unsurpassed means of personal travel, the fact must be faced that it is a notoriously poor vehicle for assembling or dispersing large numbers of people. Its mobility evaporates completely when too many of them try to be in the same area at the same time. New streets, wider streets, and parking areas will be provided, but whenever such new facilities are built, they seem to fill up almost immediately, and little overall progress is made in solving the traffic problem.

There is beginning to be agreement among traffic authorities elsewhere that if the central business districts of large cities are to remain strong and prosperous, we must abandon the dream that space can be found for everyone to move in and out each day in automobiles, each occupying 100 square feet of street space. This approach to the problem, if carried to its ultimate conclusion would turn the centres of cities into roadways and parking areas with room for little else.

As neither the present autobus system in Montreal, nor private automobiles, nor both together on the surface streets, will adequately meet the requirements of modern Montreal, bold steps are called for.

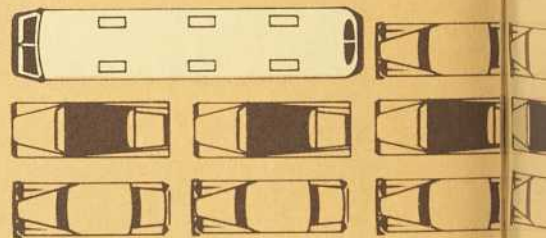


If the city is to flourish and be a good place in which to live, facilities for moving about, — particularly to and from the central business district, — rapidly, safely and cheaply, must be increased.

It is idle to suppose that the present surface bus system will suffice. Although Montreal now has a comprehensive urban transit system of the largest and most modern buses obtainable, such a system has definite limitations. At present, between 5:00 and 6:00 p.m., on a normal weekday, about 34,000 persons leave the central business district by automobile and 57,000 by buses. No significant increase in speed or capacity of bus service can be expected in the downtown area. Practically all streets in that sector of the city which are suitable for buses are being used. The capacity of urban transit to carry passengers depends on the size of the vehicles and speed with which they can move through the streets. As no further increase in the size of the buses seems practical, and as the speed of movement is restricted by traffic congestion, this form of urban transit alone will not adequately meet the needs of modern Montreal.

PEOPLE LEAVING THE CENTRAL BUSINESS DISTRICT

between 5:00 p.m. and 6:00 p.m. on week days: 57,000 people leave in 1,115 buses; average 51.1. 34,000 people leave in 18,483 cars; average 1.8. With present averages, 31,666 additional cars would be required to transport the number of people who travel by bus. One bus transports on the average as many people as 28 cars.



Looking Ahead

Considering the remarkable changes that have taken place in urban transit service in the last 100 years, no one in his right mind would assume that no further changes lie ahead. On the other hand, one would be rash indeed to predict how people will move about in the cities of the future. Use of atomic energy, helicopters and moving sidewalks are a few of the things some people foresee. There is even a body of opinion which believes that everybody will be able to go about in automobiles before long.

One thing is certain, more and more people will live in large metropolitan cities. There is an unmistakable trend towards a greater concentration of the population of the United States and Canada into great urban complexes. Virtually every large metropolitan city is expanding rapidly, — and Montreal is no exception.



A changing skyline

It is quite apparent also that Montreal, like most other great cities, will continue to have a central business district, of highly concentrated commercial activity. The recent developments on Dorchester Boulevard and elsewhere in downtown Montreal are a striking indication of the future, — a massive central core, in which many more thousands of people will be working.

The present organization comprises twelve departments, the two largest being the Transportation Department and the Vehicle Maintenance Department. The former is responsible for the operation of the buses on the streets, — the drivers, supervisory staff, training school, preparation of schedules and dispatchers all coming under this department. For operating purposes, the city is divided into eight regions, each administered by a Division Superintendent.

The Vehicle Maintenance Department is responsible for repairing, overhauling, painting and cleaning the buses. Buses are distributed in twelve garages where light servicing, washing and inspection is carried out. All major work is done at the Cremazie Shops, one of the best equipped and modern bus repair shop on the continent.

Other departments are : — Plant and Engineering, Traffic and Service Studies, Purchases and Stores, Treasurer's Department, Secretary's Department, Claims, Investigations, Budget, Public Relations and the Department of Administrative Services which includes Personnel, Safety, Pensions and Medical Services.

It is a far cry from that day, a hundred years ago, when the first little horse-car started out on its first trip on Notre Dame Street to the present vast and complex organization. The growth of urban transit and the growth of Montreal have been inexorably linked.

Finally, let us pay tribute to the long procession of people who, for one hundred years, have kept the wheels rolling — conductors and motormen by the thousands, tireless superintendents, mechanics, linemen, chauffeurs, trackmen and a host of others, — not forgetting the hardworking horses.



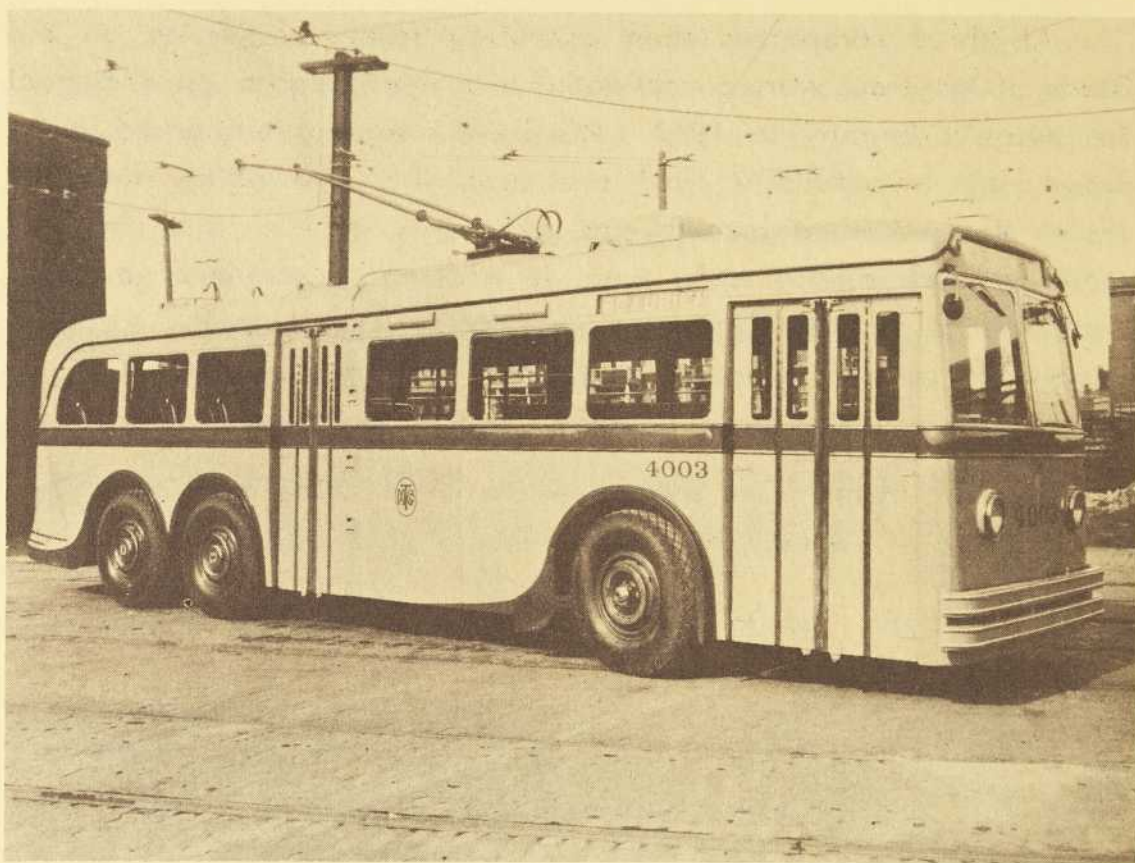
After the war, with a system needing extensive rehabilitation and the contract about to expire, urban transit in Montreal became publicly owned. On April 1950 by Act of Legislature of the Province of Quebec, the City of Montreal was empowered to create the "Montreal Transportation Commission" composed of five members; to acquire the property of the Montreal Tramways Company and conduct a system of urban transit in Montreal.

On June 16th, 1951, the Commission assumed the responsibilities of urban transit in the metropolitan district. One of the specific mandates of the Commission was to prepare a plan for a system of rapid mass transportation for Montreal. A proposal for an initial subway line of seven and one-half miles was developed and submitted to the City in 1953. Another specific mandate was to replace, as soon as possible, the tramway system with a system of autobuses or trolleybuses. This formidable task was accomplished in the remarkably short period of seven years. The last streetcar to operate on the streets of Montreal pulled into Mount Royal Car Barn on August 30th, 1959.

To-day, Montreal has an urban transit system in which it may take justifiable pride. Two thousand of the most modern vehicles serve 370 miles of streets in Montreal and sixteen adjacent municipalities. The Commission's employees number about 5,000 persons.



The end of an era



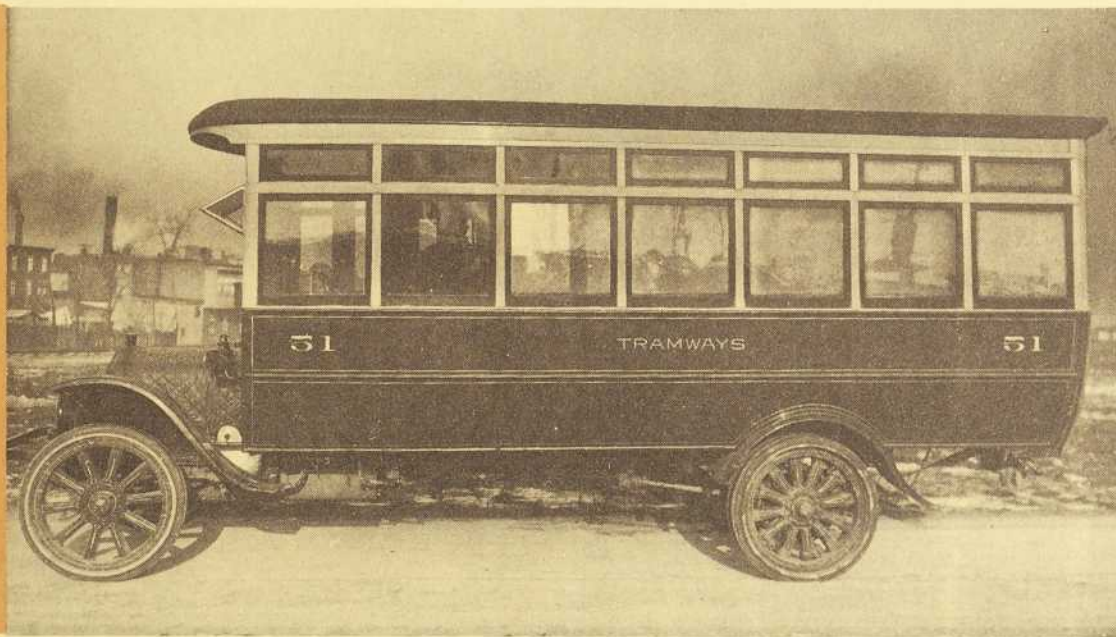
Type of trolleybus used in 1937

In the 1930 "depression" years, it was apparent that buses had certain economic advantages and a few tramway lines, notably the Bout de l'Île and Bordeaux services were replaced by autobuses. Nevertheless, 1933 was the year track mileage reached a peak of 319 miles. The first modern trolleybus service in Canada was inaugurated on Beaubien Street in 1937.

At the beginning of the second World War, the Company had 929 streetcars, 7 trolleybuses and 224 autobuses. About 200,000,000 passengers were being carried annually. Any plans for a more extensive use of autobuses were forestalled by the War. Shortages of gasoline and tires meant the most intensive use of all available streetcars, to carry the increased load of War Workers. Some additional cars were obtained second-hand from the United States. The Company was active in promoting "staggered" working hours in order to accommodate the great increase in passengers. It put forward every effort to cope with a yearly passenger traffic which climbed close to four hundred million.

All three companies then operating tramway service on the Island of Montreal were consolidated in a new corporation; Montreal Tramways Company in 1911. The new company embarked on a programme of rebuilding track and acquiring new rolling stock. To assure the continued growth and prosperity of both the city and company and, at the same time, to assure the public of an efficient service for the future, a "service-at-cost contract" was devised. The contract was signed by the Company and the City on January 28th, 1918, for a period of thirty-five years.

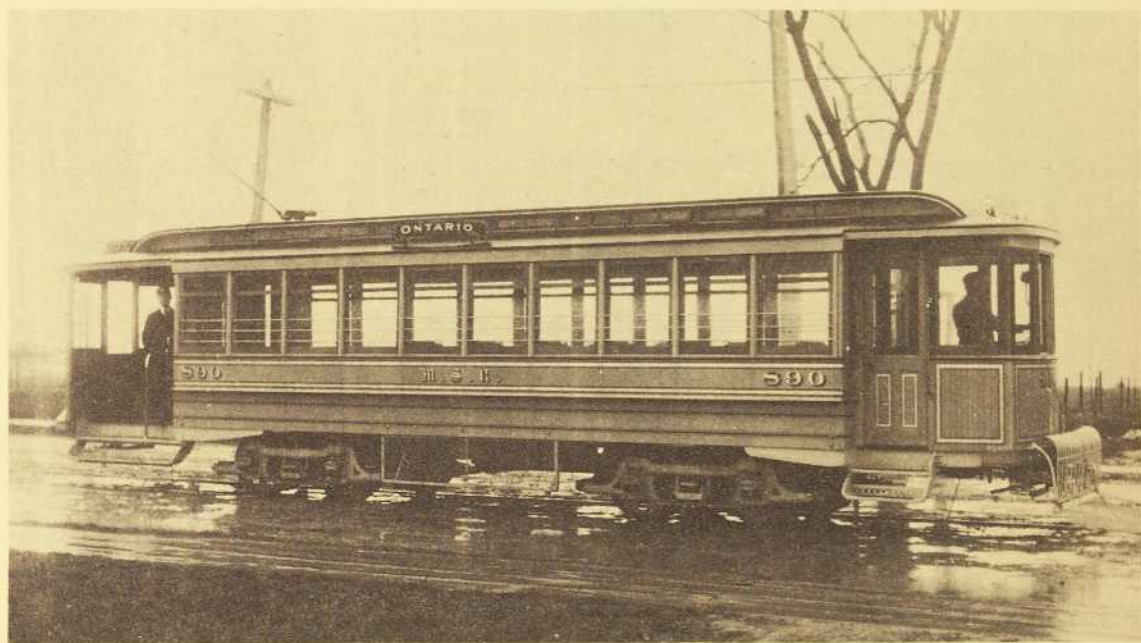
Two-car trains were introduced in 1914. One-man cars were first used on a few outlying feeder lines in 1924 and more generally after 1926.



The first autobus on Bridge Street, 1919

Two autobuses were built by the Company, in 1919, for use on Bridge Street but the first modern application of buses for urban transit service in Montreal came in 1925 when bus routes were established on Gouin Boulevard, LaSalle Road and between Montreal West and Lachine. Others followed soon after, notably a "de luxe" service at 8 $\frac{1}{3}$ ¢ on Sherbrooke Street, St. Hubert Street and in Outremont. At first, buses were not used to replace tramway service but rather for new lines and as a supplement to the tramway system.

People strolling on St. Catherine Street on May 4th, 1905 were startled to see a streetcar of a somewhat different pattern, which was, in a few years, to revolutionize urban transit all over North America. No. 890 (later No. 900) was the first "pay-as-you-enter" streetcar in the world; and had just been built in Montreal Street Railway's Hochelaga Shops. It had been the practice here as elsewhere for the conductor to pass through the car periodically to collect fares. With longer cars coming into general use, it was almost impossible, in a crowded car, to collect all fares. The conductor was rarely on the rear platform, boarding and alighting accidents increased and service was retarded. The new Montreal car overcame these difficulties. The car was designed with a long rear platform on which the conductor was stationed at all times. Twenty or more

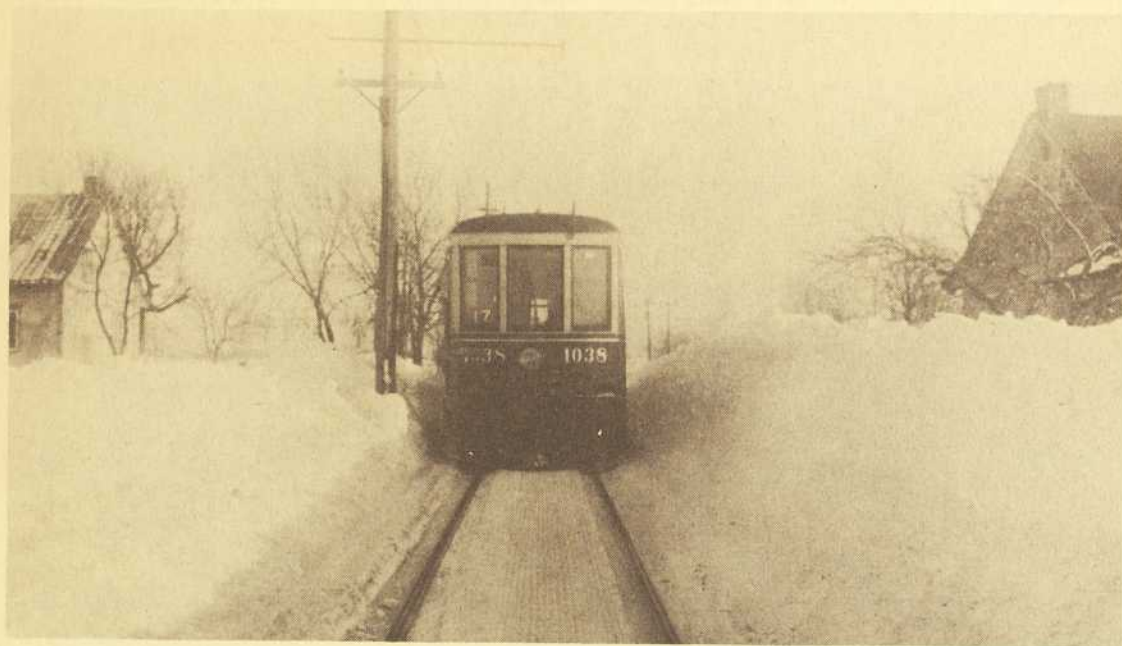


The first "pay-as-you-enter" car

passengers could board quickly and the car started while fares were paid as they passed the conductor. A front exit was provided under the control of the motorman. This system was soon adopted by other cities and did much to improve the speed and safety of large capacity streetcars everywhere.

In 1910, Montreal Street Railway had one hundred and forty miles of track and was operating 600 cars; 143,678,529 passengers were carried in that year. The fare was still 5¢.

and Mount Royal through Outremont and Snowdon to Ville St-Laurent and Cartierville, with a branch line on what is now Girouard Avenue. Another line to Ahuntsic and Sault au Récollet was in operation, as well as one from Côte St. Paul Road to Lachine. The Terminal Railway had a line from the Town of Maisonneuve through Longue Pointe to Bout de l'Île. Thus, communities which had been almost a day's journey by horse and carriage, were brought within the commercial and social orbit of Montreal. In Summer, these suburban lines were popular for picnic excursions or for just a breezy ride. For the most part, the lines were on private rights-of-way and the cars skimmed through pleasant fields, orchards and melon farms.

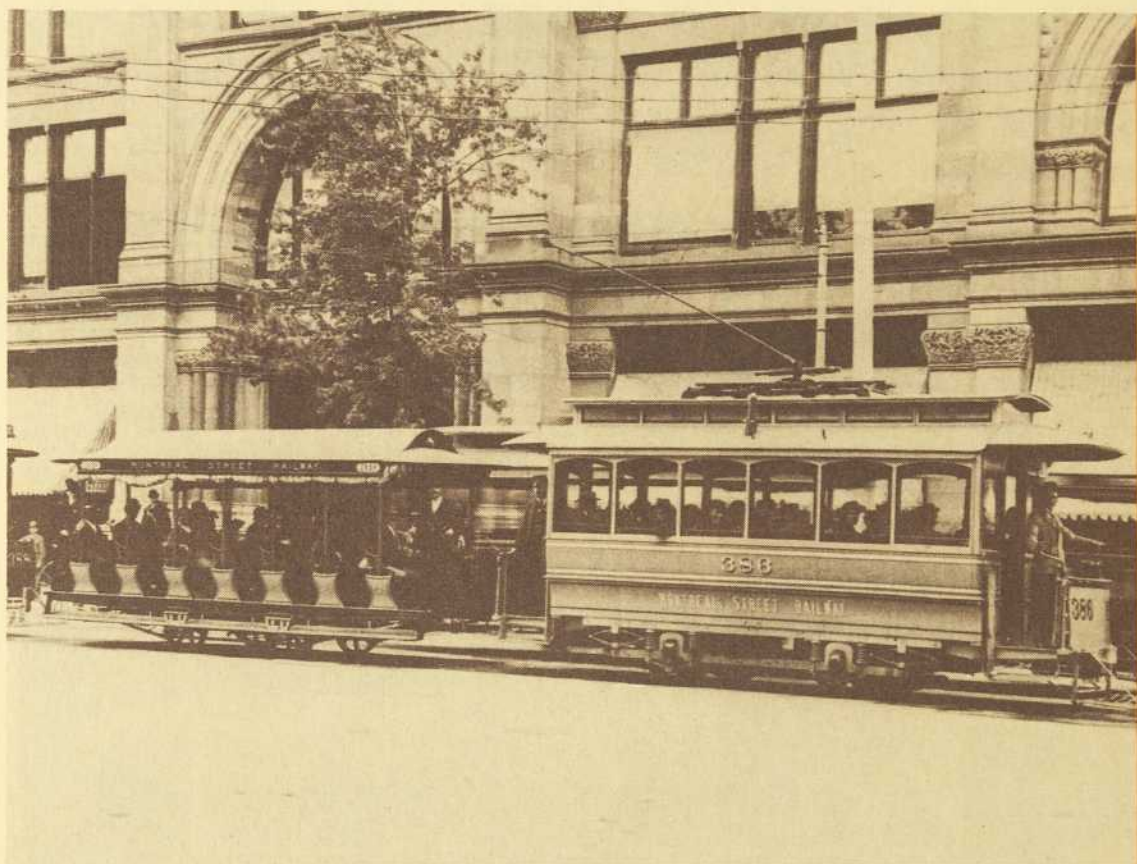


Turn of the century Winter scene near Cartierville

In 1901, Montreal Street Railway obtained financial control of the Park & Island Railway and of the Terminal Railway in 1907. Both retained their corporate identity and continued to be operated as separate companies.

For a time, Montreal Street Railway built its own cars and early developed a design which was noted for its functional simplicity and good appearance. Double-truck cars appeared in 1901, and wider cars with transverse seats in 1904. Air brakes came into use about that time.

The system was completely electrified by 1894 and in October of that year the last horse cars were withdrawn from Notre Dame Street west.



Open Horse-car used as trailer in 1900

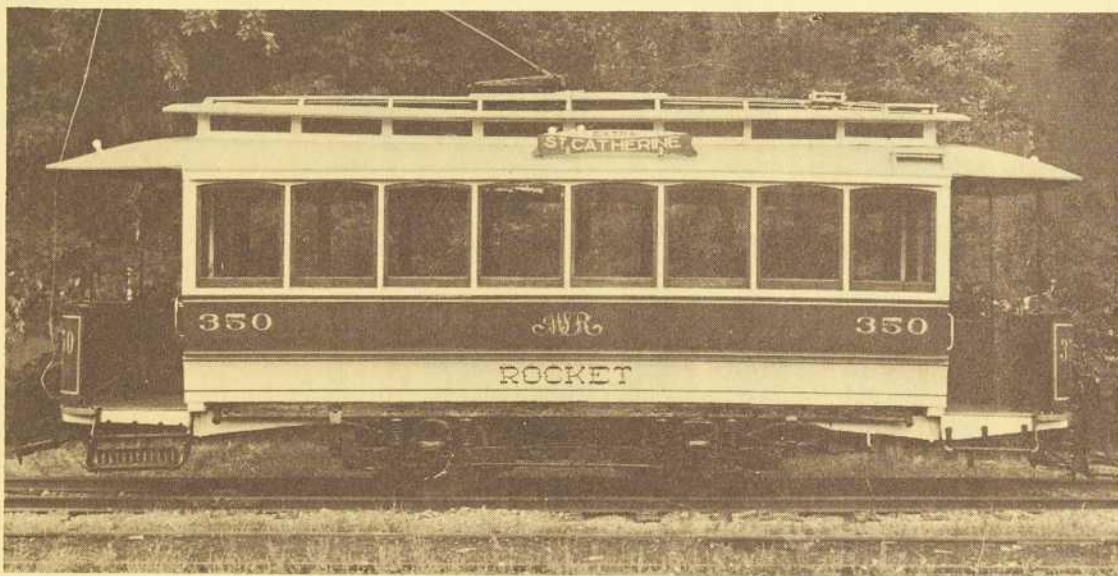
The first electric cars were small, — not unlike the horse cars, — but more sturdily built. Some of the open horse-cars were used as trailers with the electric cars. The electric venture was an unqualified success and lines were extended in all directions. In 1900, 43,362,262 passengers were carried, — just four times the number carried in the last year of animal traction.

Montreal Street Railway was not the only company offering electric railway service in the Montreal area. The Montreal Park & Island Railway Company and the Montreal Island Belt Line Railway, (later the Terminal Railway Company) had, in the mid-1890's under franchises from some outlying towns and villages, built extensive suburban lines. By 1900, the Park & Island was operating from Park

during Winter. Snowfall records were indeed formidable. The average annual snowfall between 1875 and 1891 was 118 inches, — the greatest fall of 174 inches coming in the Winter of 1886-87. No doubt recollection of that severe Winter influenced the opposition's views.

Nevertheless, not to be outdone by Ottawa and a few other Canadian cities where electric cars were already running, the Company accepted, on May 17th 1892, a tender to carry out the work of electrification.

Progress was rapid and on September 21st, 1892, the first electric car, the "Rocket" built by Brownell Car Company of St. Louis, Mo., was started off from Craig Street, in the presence of a large crowd of spectators and invited guests, and proceeded up Bleury Street and Park Avenue to Mount Royal Avenue and then via Mount Royal, St. Dominique, Rachel, Amherst and Craig Streets to the starting point.



The "Rocket", first electric tramway in Montreal

Fortunately, the "Rocket" has been preserved. As far as is known, no other city in North America has preserved its first electric car of that era.

Although the electric cars suffered some setbacks, mechanical and electrical difficulties were gradually overcome and, by diligent efforts, it was proved that service could be reasonably well maintained during Winter months.

conducted in a leisurely fashion. Passengers could board or alight anywhere along the line and, if one wanted to get off to talk to a friend or do a little shopping, the drivers would wait and give their horses a rest. The fare was five cents or 25 tickets for one dollar. If a passenger used two cars to reach his destination, a fare was required on each. Later, when more lines were built, free "verbal" transfer was permitted, usually under the vigilance of an Inspector stationed where two lines intersected. No paper transfers were used until after the introduction of electric cars in 1892.

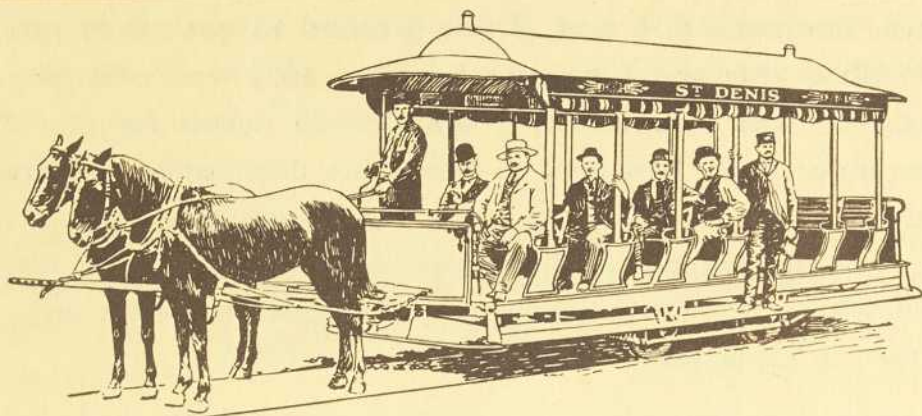
In 1868, two million passengers were carried. New and improved cars were purchased from time to time, — some of them with uncovered seats on the roof. (See inside cover illustration). In 1875, the Company had some 400 horses, 62 cars, 41 sleighs and 21 omnibuses. In the next ten years, general economic conditions precluded any notable extensions to the system.



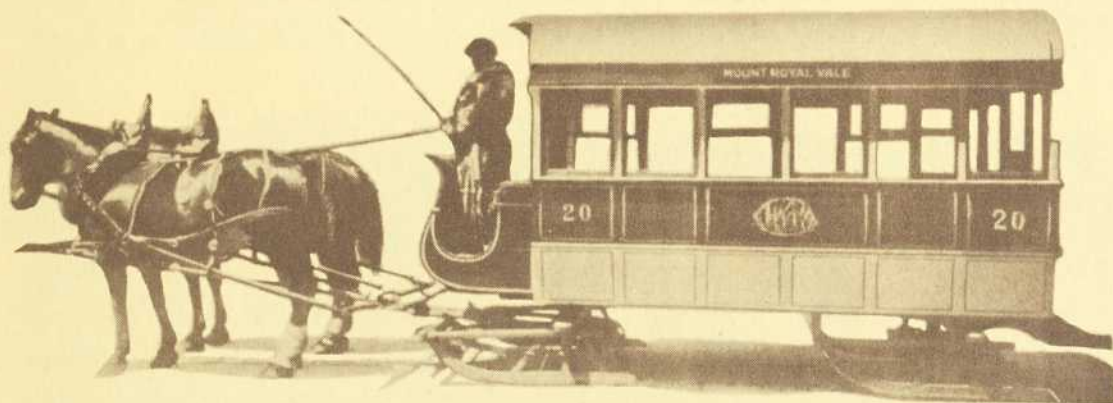
Enlarged replica of ticket used circa 1861-1886

In 1886, the Company's name was changed to "Montreal Street Railway Company" and several extensions were made in 1886 and 1887, — notably on Ontario Street. In 1889, the system reached a total of thirty miles of track and the Company owned 1000 horses, 150 cars, 104 sleighs and 49 omnibuses. Over eight million passengers were carried in that year.

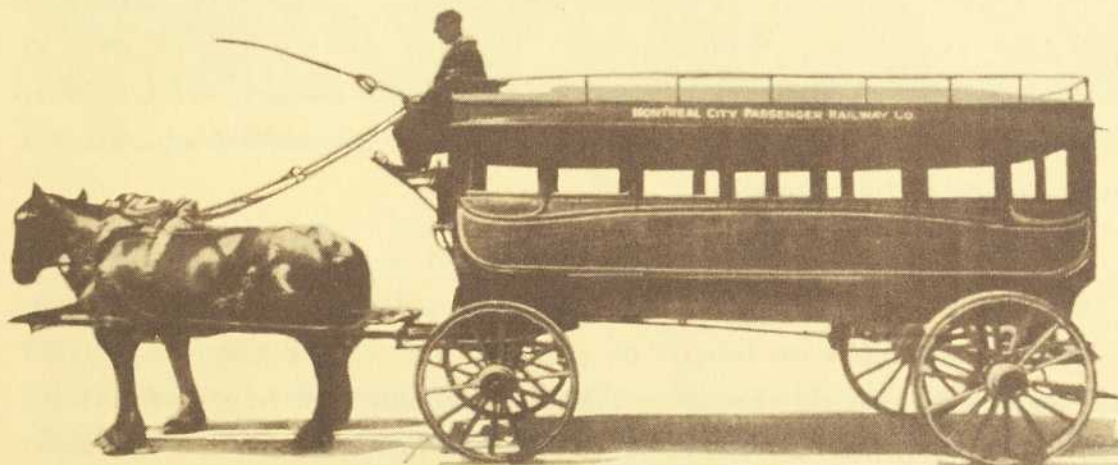
Talk of electrification was being heard, but the horses still had a few more years of work. By 1891, the success of electric traction in other cities could no longer be ignored but the decision to convert the system to electric operation was a difficult one to make. There was strong opposition from some of the Company directors and shareholders who said such a foolish project would surely ruin the Company. Many people thought it would be impossible to run vehicles on wheels



Type of "Summer" car in service prior to 1892



Type of "Winter" car in service prior to 1892



Type of "Spring" car in service prior to 1892

Mr. Easton carried out the work with commendable speed, but before the entire line was completed, service was commenced on November 27th, 1861, between Harbour Street and McGill Street along what is now Notre Dame Street.

On the previous day, a Ceremonial Opening had taken place when Company officials and guests, in four cars, proceeded from Place d'Armes to the eastern terminus at Hochelaga. After inspecting the stables, the party returned for a luncheon at St. Lawrence Hall, — Montreal's noted hotel, — where Mr. Easton was the speaker.

The Montreal "Gazette" under the heading "Opening of the Horse Railway" said: — "A new era affecting the material interests of the city, and, if we may judge by the experience of other cities, one which must have great ultimate results on the prosperity of Montreal, was inaugurated yesterday by the opening of the City Passenger Railway."

On December 5th, horse cars began running on the Craig — St. Antoine line, from Papineau Square to Canning Street.

Fearful of the effect of this new means of transportation on their business, cab-drivers on several occasions staged violent demonstrations against the Railway by placing obstructions on the track and breaking windows of the cars with stones. Aside from this temporary opposition, the Railway was received with great enthusiasm by the people. By 1865, lines had been built on McGill and Wellington Streets to the Canal, on St. Lawrence to Mount Royal Avenue and on St. Catherine Street.



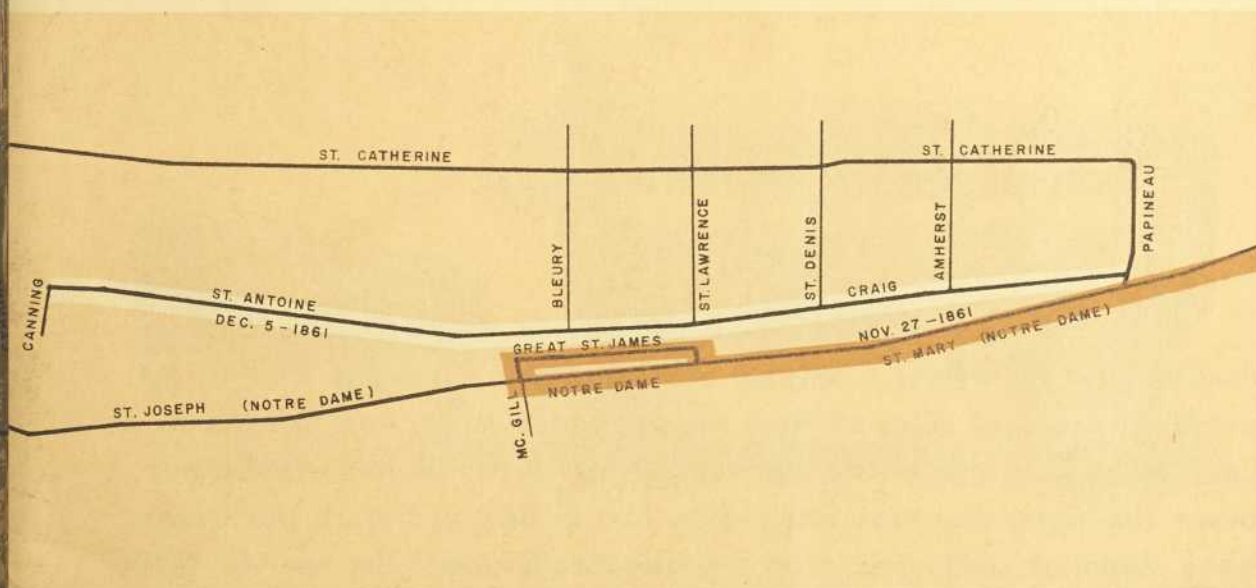
From the beginning, the Company made no attempt to operate the railway in Winter. Instead of the rail-cars, sleighs seating 30 persons were used. One of these strange conveyances has, fortunately, been preserved to this day, as well as one of the highwheeled omnibuses the Company was obliged to use in Spring before the tracks were clean of slush and mud. Winter or Summer, the service was

Urban Transit in Montreal

THE PAST 100 YEARS

November 27th, 1961 marks the 100th Anniversary of urban transit in Montreal. It might be well, in this Urban Transit Centennial Year, to pause a moment and glance back over the colourful pages of Montreal's urban transit story. Often the past provides a perspective and background by which to judge the present, and perhaps provide a glimpse of the future.

In 1861, the population was 101,000 and it was felt by many that Montreal was large enough and sophisticated enough to have a street railway. Horse railways were, by that time, flourishing in most cities of any consequence south of the border. Consequently, a group of prominent citizens obtained by Act of Legislature of the Province of Canada, incorporation of the Montreal City Passenger Railway Company on May 18th, 1861. After formal organization of the company on August 9th, a contract was given to Mr. Alexander Easton of Philadelphia for construction of six miles of track on St. Mary Street (now Notre Dame Street East) Craig Street, St. Antoine Street, and St. Joseph Street (now Notre Dame Street West). Mr. Easton was also to supply eight cars and a stable and car shed.

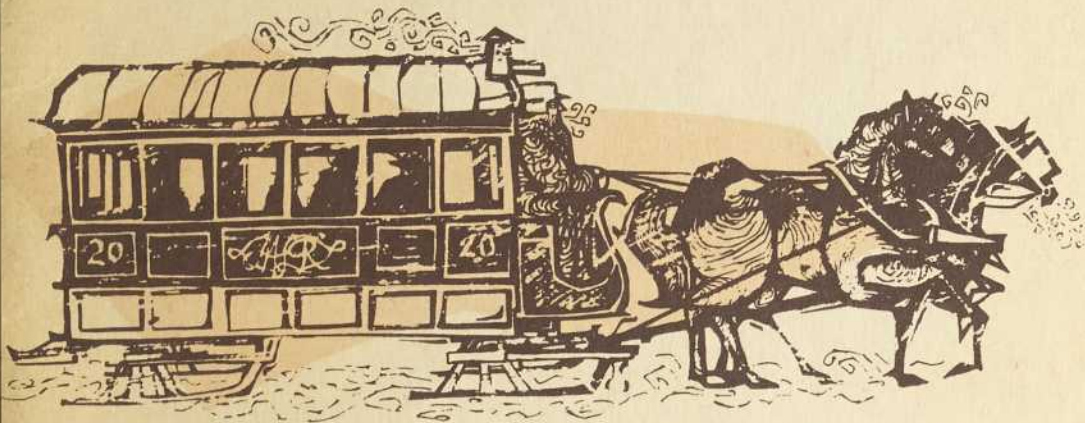




000 186 265



BNO



Urban Transit in Montreal 1861 / 1961



MONTREAL TRANSPORTATION COMMISSION