

Il y a 50 ans, les tramways quittaient les rues de Montréal

Le 30 août 2009 marque le 50^e anniversaire du retrait des derniers tramways des rues de Montréal. C'est en effet le dimanche 30 août 1959 que les tramways des lignes 44 Papineau et 54 Rosemont effectuaient leurs derniers voyages, pour être remplacés par des bus. Ce changement marquait la fin d'un processus appelé « substitution de l'autobus au tramway » entrepris en 1952.

En 1951, le réseau de transport collectif montréalais devient propriété publique avec la création de la Commission de transport de Montréal. La nouvelle Commission a pour mandat de rendre le réseau de transport plus rapide et plus efficace. Le parc de tramways hérité de la Compagnie des tramways de Montréal est composé de véhicules âgés dont le remplacement a été rendu impossible en raison de la rareté des matériaux pendant les années de guerre. De plus, la hausse phénoménale du nombre d'automobiles dans les rues complique la circulation des p'tits chars, comme les appelaient affectueusement les Montréalais. Pour ces raisons, la solution pour l'amélioration des transports collectifs passait par le remplacement du tramway par le bus, un véhicule jugé plus souple d'utilisation. Le programme de substitution, que l'on prévoyait réaliser sur une période de 10 à 12 ans, a été complété en 8 ans.

Comme le tramway faisait partie du quotidien depuis 1861, soit près de 100 ans, on ne pouvait passer sa disparition sous silence. Déjà en 1956, année du retrait des tramways sur la rue Sainte-Catherine, un défilé de tramways et d'autobus organisé sur cette importante artère commerciale le jour de la fête du travail avait attiré une foule importante. Pour marquer la fin des tramways à Montréal, la Commission de transport organise donc un autre défilé le dimanche 30 août 1959.

À partir des remises de tramways de l'avenue du Mont-Royal, la procession a suivi un parcours restreint aux rues où les rails permettaient encore à ces véhicules de circuler, les rues Papineau et le boulevard Rosemont. Le défilé était composé en premier de voitures observatoires ouvertes – les p'tits chars en or – ces tramways dans lesquels les Montréalais allaient jadis faire une promenade autour de la montagne pour 25 ¢. Dans ces voitures ouvertes prenaient place des dirigeants de la Commission aux côtés d'élus invités pour marquer l'événement. Puis suivaient divers types de tramways pour illustrer les époques et même deux véhicules à traction animale des tout débuts, juchés sur des camions-remorque. Finalement, de beaux autobus neufs fermaient la parade.

Dans le journal *La Presse* du lendemain, le journaliste Jean-V. Dufresne relatait l'événement dans un article ayant pour titre : « Fidèles à eux-mêmes, les tramways ont été en retard jusqu'à la fin ». Avec cette boutade, le journaliste ironisait sur le fait que le défilé devant se mettre en branle à 14 h 30 aurait plutôt pris le départ à 14 h 41. Un retard qui était à l'image des problèmes de circulation des tramways à Montréal qui, rappelons-le, étaient principalement causés par l'augmentation de la circulation automobile.

Le défilé a attiré quelque 20 000 personnes, foule qui s'est dispersée à la vitesse de l'éclair lorsqu'un orage a éclaté au beau milieu de la parade. Est-ce que Dame Nature voulait souligner l'événement à sa manière? Ou est-ce tout simplement que l'été 1959 fut pluvieux comme celui de 2009? On ne sait trop! Toutefois, on peut présumer que cette ondée en aura fait pester plus d'un parmi les invités bien mis prenant place dans les voitures ouvertes.

Pour clore la parade, les véhicules ont franchi une arche symbolique érigée pour la circonstance sur la rue Franchère, par où les rails menaient les tramways aux remises. Quand le dernier tramway du défilé franchit l'arche, le numéro 3517, un « PCC » faisant partie du dernier lot de tramways neufs achetés par la Compagnie des tramways en 1944, Le président et gérant général de la Commission de transport, M. Arthur Duperron, et le maire de Montréal, M. Sarto Fournier, ont fermé les portes – comme on referme un livre quand l'histoire est finie – sur lesquelles on pouvait lire : « La fin d'une époque ».



L'arche érigée pour l'occasion, rue Franchère



Le dernier tramway

La fin de ce chapitre ne marquait pas la fin des transports collectif pour les Montréalais, mais bien le début d'une nouvelle ère. Il n'en reste pas moins que pour plusieurs, c'était la fin d'un mode de vie. Les crépitements de la perche qui frotte sur les fils aériens, les étincelles électriques aux joints des fils, les sons métalliques des roues sur les rails et de la cloche qui avertit de dégager la voie, tout ça maintenant, ne pourrait plus être vu ou entendu que dans les souvenirs... ou au musée.

Pour voir ou revoir de vrais tramways : www.exporail.org/

Le défilé du 30 août 1959 en images

Ces photos proviennent des Archives de la STM



Le *Rocket*, le premier tramway électrique de Montréal, était de la fête.



Le 274, un tramway mis en service la même année que le *Rocket*.



Un tramway ouvert qui jadis permettait de voyager en profitant des belles journées d'été.



Un des quatre fameux *p'tits chars en or* qui ont fait les beaux dimanches des Montréalais.



Une voiture de mi-saison d'avant l'électrification des tramways. Elle qui a transporté tant de gens, se laissait promener pour le défilé.



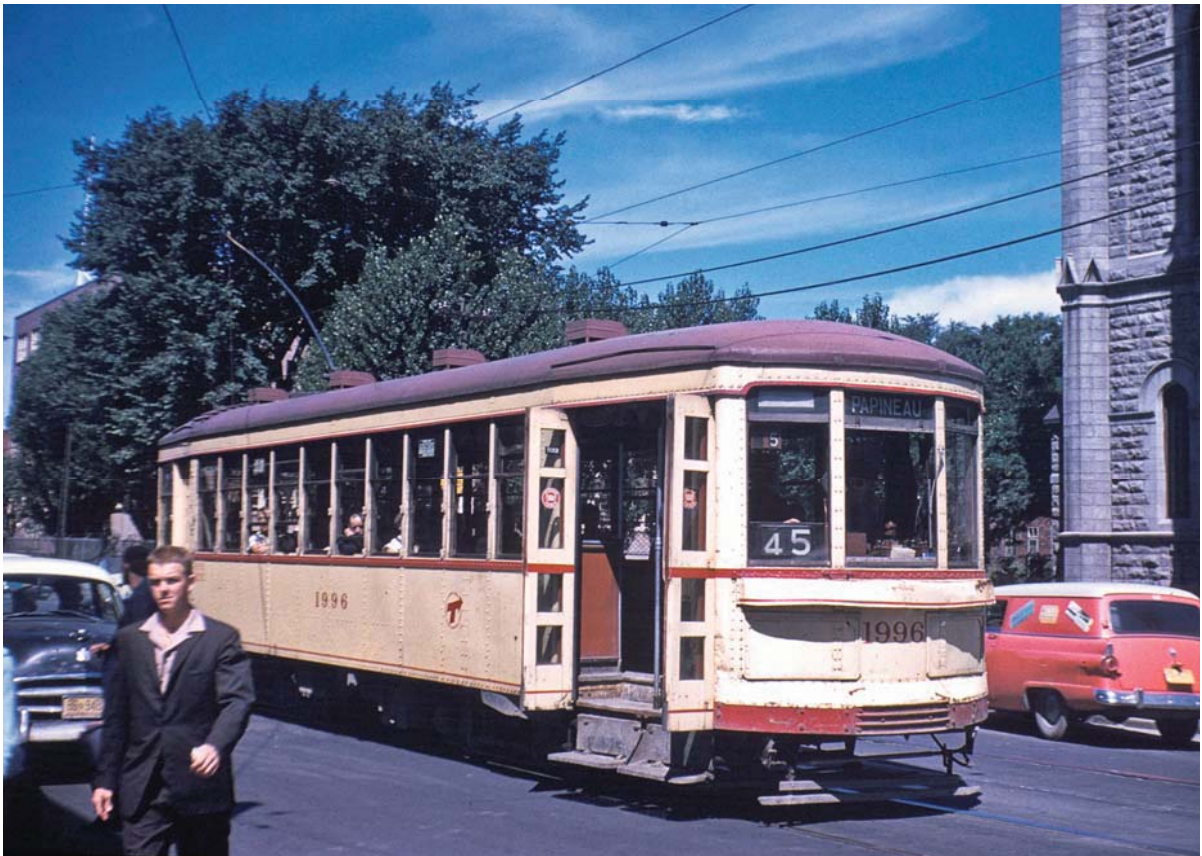
Dernier d'une série de tramways mis en service en 1913, le 1317 a terminé sa carrière en sortant seulement aux heures de pointe, dont sur la rue Ontario comme en fait foi son affiche avant. Il vit maintenant des jours heureux au musée.



Le tramway 997 a vu le jour en 1910. Les tramways de cette série avaient la particularité d'avoir été achetés en pièces détachées puis assemblés aux ateliers d'Hochelaga de la Compagnie des tramways de Montréal.



Le 3517, un tramway de type PCC – les derniers tramways neufs achetés en 1944 – est le dernier tram du défilé. Il est suivi de bus tout neufs représentant la nouvelle génération de véhicules.



Ce n'est pas parce qu'il y a une parade que la vie s'arrête! Le tramway numéro 1996 est en service pour une dernière journée pendant que des véhicules plus prestigieux sont les vedettes du défilé. Le tramway 1996 faisait partie d'un groupe de 105 véhicules numérotés de 1900 à 2004. Les tramways de cette classe ont été en service jusqu'au dernier jour, le 30 août 1959. Comme un clin d'œil à cette date, le tramway numéro 1959 est conservé au musée Exporail.



Des représentants de la CTM et des élus à bord de la voiture observatoire numéro 1 alors que le défilé passe sur le boulevard Rosemont au coin de la 14^e Avenue.



Des représentants de la CTM et des élus à bord de la voiture observatoire numéro 2 sur l'avenue Papineau au coin de la rue De La Gauchetière.