

## De la paille au biodiésel

Historique des installations des transports collectifs montréalais sur la rue du Havre

Denis Duquette

Société de transport de Montréal

**Hochelaga**, mot signifiant « digue de castors » ou « lac des castors » en langue Iroquoienne, était le nom de l'agglomération autochtone que trouva Jacques Cartier à sa première visite, en 1535, dans l'île appelée à devenir Montréal. C'est pour rappeler ce nom historique que les résidants du village situé à la frontière est de Montréal choisirent le nom Hochelaga pour désigner leur agglomération au moment de son incorporation. Mais s'il existait un dialecte propre au transport en commun montréalais, Hochelaga pourrait bien signifier : *là où tout a commencé!* Car c'est dans le village d'Hochelaga, au point de rencontre des rues Notre-Dame et de la rue du Havre, intersection qui n'existe plus de nos jours, que la *Montreal City Passenger Railway Company* décide d'implanter ses écuries au moment de l'inauguration de sa première ligne de tramway hippomobile en 1861.

Le nouveau transporteur public avait obtenu les droits de construire et d'exploiter un service de tramways dans les limites de la ville de Montréal. Ces limites, déterminées à l'époque où Montréal avait encore des fortifications, fixaient à cent chaînes – soit environ 2 kilomètres – à partir de l'extérieur des murs, le territoire de la ville. Ainsi, en 1861, le territoire de Montréal commençait au niveau de la rue Frontenac, endroit où une barrière de péage était érigée sur la rue Sainte-Marie. Au-delà de cette barrière, la rue devenait le chemin du Roy alors qu'on entrait dans le village d'Hochelaga. Le choix de l'entreprise d'ériger ses écuries à cet endroit, situé à l'extrémité est de sa ligne, s'avérait logique.

### Hochelaga, un lieu privilégié pour les transports

Le secteur où la compagnie des tramways établit ses écuries était un lieu stratégique pour les transports en général. L'endroit était situé à un jet de pierre du quai du traversier vers Longueuil. C'est aussi là que le chemin de fer Québec Montréal Ottawa et Occidental (QMO&O) fait passer les rails de sa ligne du train de colonisation (Petit train du Nord). C'est dans ce même secteur que le QMO&O installe son pont de glace annuel vers Longueuil pendant quelques années. Ce lien temporaire crucial à l'époque et qui nous apparaît bien téméraire aujourd'hui, connut des instants dramatiques quand la glace céda sous une locomotive en 1881. Quand le chemin de fer QMO&O (propriété du gouvernement du Québec) fut vendu à des investisseurs qui mettaient en place un chemin de fer à travers le pays jusqu'au Pacifique, le site d'Hochelaga fut choisi pour y aménager une cour de triage. C'est d'ailleurs la ligne principale qui traverse cette cour que le premier train transcontinental du Pacifique Canadien a empruntée pour son voyage inaugural en 1886.



Extrait d'un reportage illustré du journal *L'Opinion Publique* du 12 février 1880 sur le pont de glace entre Hochelaga et Longueuil.

Source : [www.banq.qc.ca](http://www.banq.qc.ca)

Dès la première assemblée avec les actionnaires de la *Montreal City Passenger Railway Company*, le 9 août 1861, les administrateurs élaborent des critères pour la construction des futures remises de la compagnie : « [...] les écuries, d'une capacité de 44 chevaux et dix voitures, constituées de murs de briques de 12 pouces d'épaisseur reposant sur de solides fondations de pierre d'environ 80 pieds sur 50, d'une hauteur de 12 pieds, du sol aux solives, équipées de stalles et de rails, munies d'un nombre suffisant de portes et de fenêtres, l'intérieur du bâtiment entièrement blanchi à la chaux et recouvert d'un bon toit d'ardoise [...] ». À une autre réunion des administrateurs, il est plus tard résolu de verser un acompte de 800 \$ pour débiter les travaux de construction. Il est également décidé, le 24 octobre 1861, que les rails franchissent la porte de Québec (*Québec Gate*, nom de la barrière de péage d'alors) afin qu'ils puissent se rendre jusqu'aux écuries et remises.

La qualité de la construction en cours ne semble pas satisfaire les administrateurs de la compagnie car lors de la réunion du 1<sup>er</sup> novembre, William Macdonald et William Molson décident d'interrompre les travaux après une visite des lieux en compagnie de l'architecte, M. Spiers. On autorisera la reprise des travaux le 9 novembre, après qu'il ait été convenu de déplacer une cheminée, de redresser et solidifier les murs et que le tout soit complété le plus rapidement possible. Cette dernière consigne semble avoir été bien comprise car on sait que la première ligne de tramways sur la rue Sainte-Marie a été mise en service entre les rues du Havre et McGill le 27 novembre 1861.

Le 24 décembre de la même année, une entente est conclue avec la *New City Gas Company* - entreprise située juste au nord des remises de tramways - pour le branchement d'une conduite souterraine et la fourniture de gaz pour chauffer et éclairer les bâtiments. Fait cocasse, le compteur de gaz sera installé à la barrière de péage, car l'endroit est aussi la limite du territoire de la compagnie de gaz. Une autre entente sera conclue le 27 décembre, celle-là avec la *Montreal Turnpike Company*, entreprise qui gère les barrières de péages sur l'île de Montréal. Les administrateurs de la compagnie de tramways demandent un droit de passage permanent pour un montant forfaitaire de 5 000 \$. La *Montreal Turnpike* demande plutôt un montant annuel de 350 \$ payable à l'avance. Les administrateurs acceptent cette entente en demandant toutefois d'échelonner ce paiement en quatre versements. Au moment de l'annexion du village d'Hochelaga à la ville de Montréal, en 1883, la barrière de péage sera déplacée plus à l'est, soit aux nouvelles limites entre Montréal et la ville de Maisonneuve, pour être abolie après quelque temps.

### **À propos des barrières de péage...**

Le lecteur trouvera sans doute amusant de constater que l'idée d'instaurer des postes de péage aux portes de la ville n'ait rien de nouveau. Il y a toutefois une différence entre les péages que certains aimeraient aujourd'hui voir sur les ponts donnant accès à l'île et les barrières d'antan : sur ces dernières, il fallait payer pour... sortir de la ville!

Au XIX<sup>e</sup> siècle, Montréal avait son inspecteur des chemins et disposait des moyens financiers pour s'occuper de ses voies publiques. À l'opposé, les paroisses environnantes avaient la responsabilité des routes les traversant avec des ressources plus limitées. C'est pourquoi on avait mis en place des barrières de péage aux sorties de la ville. Les citoyens déboursaient ainsi un écot pour payer leur droit d'utiliser les routes de campagne.

Les tramways sillonnent le nouveau réseau urbain depuis deux mois au moment où la compagnie de tramways achète de M. William F. Grant les terrains qu'elle occupait déjà au coin nord-est du chemin public (rue Notre-Dame) et de la rue du Havre, soit le lot numéro 163. Aux terrains acquis lors de cette première transaction, s'ajoutera en juillet 1862 une parcelle provenant aussi de la propriété de monsieur Grant. Le 30 mars 1893, le lot 159, une bande de terrain détenue par la

*Montreal Gas Works Co.* (ancêtre de Gaz Métropolitain), est achetée par la compagnie pour compléter le périmètre du site original des ateliers d'Hochelaga.

Carte du secteur des remises des tramways en 1879. Les rues sont tracées et les terrains lotis (les traits gris représentent les limites des terrains); toutefois, le secteur est bien peu bâti (les bâtiments sont représentés par les formes de couleur rose ou jaune). C'est donc dans un environnement rural que des infrastructures industrielles et de transport viennent s'implanter. La caserne militaire (Military Barracks) à droite de la carte sera rasée quelques années plus tard lors de l'ouverture de la rue Sainte-Catherine. On peut voir juste au sud de la rue Mignonne, nom d'alors



Détail d'une carte de *Atlas of the City and Island of Montreal* de Henry W. Hopkins, 1879,

Source : [www.banq.qc.ca](http://www.banq.qc.ca)

du boulevard De Maisonneuve, que le chemin de fer QMO&O possédait une emprise, terrains qui ont été cédés depuis. On peut aussi voir la limite séparant Montréal du village d'Hochelaga et qui passe du côté est de l'intersection des rues Notre-Dame et Frontenac (deuxième rue à partir de la gauche).

L'annexion d'Hochelaga à la ville de Montréal en 1883 marquera le début d'une période d'expansion pour l'ancien village. Dès 1890, on projette de prolonger la rue Sainte-Catherine. Sur la nouvelle rue, qui scinde sa propriété, la compagnie de tramways construira un viaduc, dès 1892, pour y faire passer ses tramways électriques. Bien que la rue Notre-Dame ait depuis longtemps son viaduc au dessus des voies de chemin de fer, le pont de la rue Sainte-Catherine s'impose rapidement comme un lien d'importance. Le 15 août 1903, le feu, ce vieil ennemi, viendra encore une fois faire des ravages dans le quartier en détruisant des bâtiments et le pont. Les cendres n'ont pas le temps de refroidir que les édiles municipaux réclament de la compagnie de tramways qu'elle reconstruise le pont. Le viaduc est rouvert à la circulation en novembre de la même année. Le journal *La Presse* rapporte dans son édition du 21 novembre 1903 que le pont a « [...] 368 pieds de long. La compagnie des Tramways y a une voie double et les voitures et les piétons peuvent y passer facilement. »

Au fur et à mesure que son réseau de tramways grandit, la compagnie, qui a changé sa raison sociale pour *Montreal Street Railway Company*, érige deux autres écuries sur son territoire, l'une sur la rue Côté, ou Cotté comme elle s'appelait alors, construite en janvier 1886, et l'autre dans le village de Saint-Henri. Deux ans après l'électrification de son réseau, les chevaux et tout l'équipement relié à



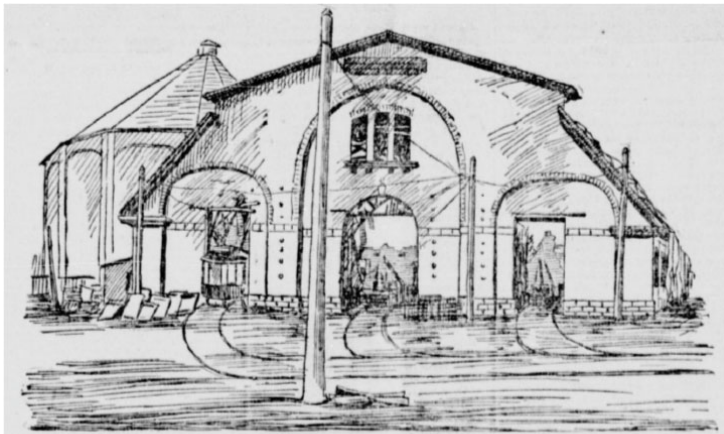
Annnonce parue dans le journal *La Patrie* du samedi 24 mars 1894.

Source : [www.banq.qc.ca](http://www.banq.qc.ca)

la traction hippomobile – licous, harnais, couvertures, etc. – qui ont rendus de fiers services pendant plus de 30 ans sont mis à l'encan. La vente est tenue aux écuries d'Hochelaga le lundi 26 mars 1894, « ... et les jours suivants jusqu'à ce que le tout soit disposé ... ».

Avec la croissance sans précédent de son réseau, la compagnie doit agrandir ses ateliers de réparation. Comme les remises de la rue Côté en plein centre-ville n'offrent pas l'espace voulu, on opte de faire cette expansion aux installations d'Hochelaga. De plus, La MSR ayant jusque-là acheté ses véhicules à la pièce et possédant un parc de véhicules varié, provenant d'une dizaine de fabricants, décide de construire ses propres tramways. Ainsi, en 1896, les remises de la rue du Havre sont transformées en un centre d'entretien important où pendant plus de dix ans seront aussi construits des tramways, décennie qui n'a pas été sans histoire...

## AU FEU!



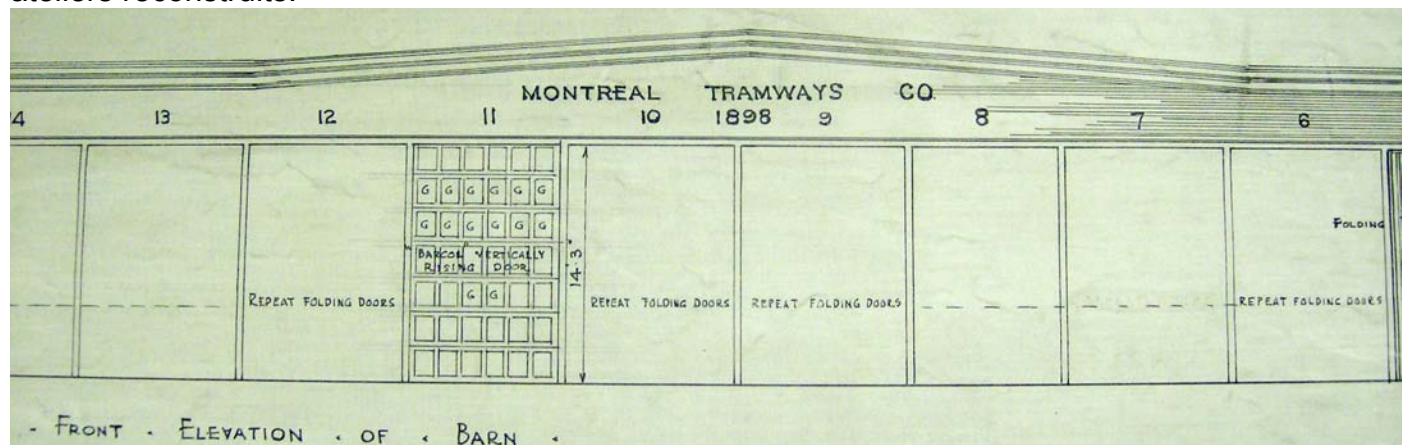
Les remises de la Cie des Tramways qui ont été détruites par le feu ce matin.

À 2 h 30 dans la nuit du vendredi 16 septembre 1898, un incendie, que l'on attribue à une défektivité électrique, se déclare dans l'édifice numéro 20 des remises d'Hochelaga. En moins d'une heure, le feu détruit totalement le bâtiment et 62 tramways (32 véhicules fermés et 30 voitures ouvertes) dont plusieurs étaient de nouveaux trams en construction. Les pertes brutes sont chiffrées à 100 000 \$, somme importante pour l'époque. Dans le compte rendu du journal La Patrie de ce jour, le journaliste écrit :

Illustration de l'article de *La Patrie* du vendredi 16 septembre 1898. **Source : [www.banq.qc.ca](http://www.banq.qc.ca)**

« Les efforts des pompiers furent inutiles pour éteindre le feu, mais ils réussirent à protéger les bâtisses environnantes [...] À un moment donné, la panique s'empara de la foule énorme qui suivait les progrès de l'incendie. On croyait que les réservoirs de gaz qui se trouvent près de là allaient sauter heureusement, il n'en fut rien. »

Une nouvelle remise est immédiatement mise en chantier et ouvre ses portes en janvier 1899. La compagnie met les bouchées doubles pour remplacer au plus vite les véhicules perdus dans l'incendie. Au cours de cette même année, pas moins de 142 tramways seront fabriqués dans les ateliers reconstruits.



## Terminus Hochelaga

En plus d'être le site des écuries du tout début, puis des remises de tramways, le site d'Hochelaga de la compagnie est aussi devenu un important terminus pour ses lignes de tramways. Un bâtiment aux allures de château trônait fièrement à l'angle des rues du Havre et Sainte-Catherine. Alors que les tramways cueillaient leurs usagers en bordure de la rue, le bâtiment abritait une salle d'attente dans laquelle les clients pouvaient attendre leur correspondance à l'abri des intempéries. L'édifice abritait aussi une salle de repos pour les employés et un service médical où un médecin était affecté en permanence.



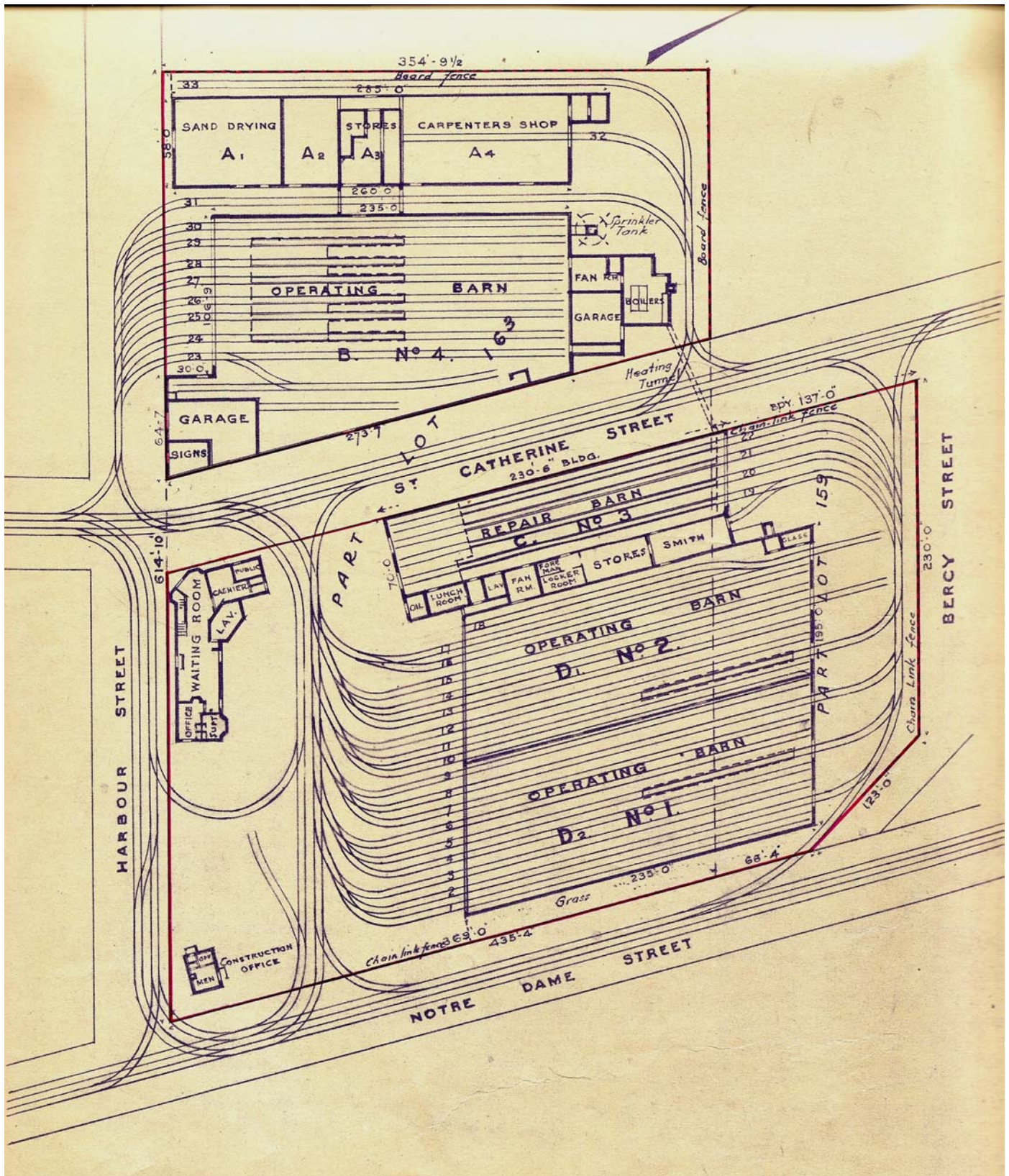
Plusieurs se souviendront de cet édifice qui a abrité la *division Hochelaga* jusqu'à ses derniers jours en 1956. L'auteur de ces lignes se souvient encore de l'intérieur avec ses abondantes boiseries et ses planchers de bois dur qui craquaient sous les pas, pour y avoir accompagné son père, alors chauffeur de bus.

Même si la construction de nouveaux tramways et l'entretien majeur des véhicules sont des activités désormais effectuées dans le nord de la ville, à l'ouverture des ateliers d'Youville en 1911, les installations d'Hochelaga n'en demeurent pas moins parmi les plus importantes pour la compagnie. C'est à Hochelaga que l'on fait l'entretien courant de tous les tramways en service dans l'est de la ville, et c'est aussi là que les voitures sont remisées à la fin de leur service. Sur le plan donnant une vue d'ensemble des installations, à la page suivante, on peut distinguer que des remises de tramways sont érigées des deux côtés de la rue Sainte-Catherine. Le bâtiment sud, soit celui qui fut reconstruit en 1898 après le terrible incendie, est jouté d'ateliers d'entretien. Les bâtiments du côté nord, en plus de servir au remisage, abritaient divers services dont une section menuiserie et une chaufferie. Un tunnel sous la rue Sainte-Catherine reliait les bâtiments du côté sud pour le chauffage.

Au moment de la municipalisation des transports publics montréalais en 1951, la nouvelle Commission de transport de Montréal (CTM) entreprend la modernisation du système de transport en commun. Le tramway avec ses infrastructures apparaît alors comme un système vieillot, trop lourd et rigide. La solution : l'autobus, qui permet plus de souplesse. La CTM réalisera la substitution de l'autobus au tramway avec une telle rapidité que huit ans plus tard, soit en 1959, il n'y aura plus aucun tramway en circulation à Montréal.

Pour effectuer cette substitution rapide, il a fallu acheter des autobus, beaucoup d'autobus. Et pour garer ces autobus, il fallait de nouveaux garages, beaucoup de nouveaux garages. C'est pourquoi après avoir transformé plusieurs remises de tramways en garages, de nouveaux garages ont été construits pendant les années cinquante.

À Hochelaga, les remises du côté nord de Sainte-Catherine ont accueilli des autobus pendant un certain temps, jusqu'à la construction d'un nouveau garage sur la rue du Havre au nord de la rue De Montigny (De Maisonneuve). Quant aux remises principales, du côté sud, leurs jours étaient comptés. La CTM avait en effet décidé de raser les vieilles structures pour les remplacer par un terminus d'autobus.



Les remises et ateliers d'Hochelaga de la Compagnie des tramways de Montréal en 1915.



Activité de tous les jours au terminus Frontenac en 1956.

Archives de la STM

Dans un devis de construction du terminus de janvier 1956, on lit :

« [...] Démolition – avant le début des travaux, la Commission de transport de Montréal exécutera à ses frais les ouvrages suivants :

1. Démolition des bâtisses actuelles à l'endroit des travaux.
2. Enlèvement des rails et des traverses.
3. Enlèvement des fondations de maçonnerie et de béton [...] »

Les travaux ont été exécutés rapidement et le nouveau terminus est devenu accessible au public en septembre de la même année.

La construction du nouveau garage Frontenac, mentionné plus haut, a été planifiée en deux étapes. Une première moitié, soit la partie sud de l'actuel bâtiment, a été érigée au coût de 850 000 \$. Ce garage prévu pour abriter quelque 130 autobus a été inauguré le 4 septembre 1956, au même moment où cessait le service de tramway sur la rue Sainte-Catherine. Puis, l'agrandissement vers le nord – jusqu'à la rue La Fontaine – a été entrepris à l'été 1957 pour se terminer en 1958. Avec cet ajout, ce sont 86 autobus de plus que l'on pouvait loger dans le garage, pour une capacité totale de 216 bus.

Les autobus avaient été déplacés, mais la division – le dépôt des chauffeurs – était toujours située dans le bâtiment d'origine, le « château », coin Sainte-Catherine. Un espace avait été prévu à l'étage du nouveau garage pour y aménager la salle des chauffeurs et les locaux administratifs, mais cette étape n'avait pas été complétée, situation qui sera corrigée quelques années plus tard.

L'abandon des tramways et l'arrivée des autobus semble non seulement obtenir la faveur des administrateurs de la CTM, l'événement apparaît aussi comme une bonne nouvelle pour le public en général. En fait foi l'article de Roger Duhamel du quotidien *La Patrie* du mercredi 5 septembre 1956 titré : *Du nouveau rue Ste-Catherine*. L'auteur y écrit : « *Les âmes sensibles ont pu s'attendrir devant la disparition des tramways de la rue Sainte-Catherine ou même verser un pleur discret! La majorité des usagers n'entretiendront que peu de regrets. [...]* »

En 1961, la Commission de transport entreprend d'investir dans les infrastructures à l'usage de ses clients afin d'en augmenter le confort. Les usagers du terminus Frontenac ayant au fil des années perdu l'abri chauffé où naguère ils attendaient le tramway, pourront enfin profiter d'une salle d'attente avec une boutique de tabac et de menus articles, ou « concession », de parois coupevent vitrées et même d'un système de chauffage à infrarouge, installé à titre d'essai. Ces innovations n'auront pas une vie très longue; l'arrivée du métro en 1966 et les changements aux trajets des lignes d'autobus nécessaires pour l'intégration du réseau de transport entraînent la fermeture de plusieurs terminus. Devenu inutile, le terminus Frontenac est démoli.

À la mi-décembre 1967, après une ouverture officielle effectuée en présence du président de la CTM, M. Lucien L'Allier, et du surintendant Théo Decelles, les chauffeurs et le personnel administratif de la division Hochelaga emménagent dans leurs nouveaux locaux à l'étage du garage Frontenac. C'est à cette même période que l'on décide de renommer la division

« Frontenac », nom qui s'harmonise aussi avec celui de la nouvelle station de métro voisine. Quant au vénérable édifice à tourelles coin du Havre et Sainte-Catherine, il périra sous les pics des démolisseurs dans l'indifférence la plus totale.

À l'aube des années 70, on a bien cru que la bande de terrain longeant le côté nord de la rue Notre-Dame deviendrait un tronçon de l'autoroute Est-Ouest; des centaines de maison situées le long de ce tracé sont d'ailleurs démolies dans les quartiers Hochelaga et Maisonneuve pour faire place à la voie rapide. Pourtant, le projet, qui aura fait couler des litres d'encre pour avoir fait les manchettes des journaux pendant des années, ne se matérialisera jamais. La rue Notre-Dame est devenue une voie de circulation rapide à accès limités; c'est pourquoi les rues Notre-Dame et du Havre ne se rencontrent plus. Depuis, la bande de terrain est devenue un parc linéaire et des vélos passent quotidiennement sur ce lieu qui a vu naître le transport collectif à Montréal.

Avec la démolition de tous les édifices du côté sud de la rue Sainte-Catherine, seuls les édifices du côté nord subsisteront quelques années. Les vieux bâtiments que l'on qualifie de « *parmi les plus anciens de la Commission* », à chaque fois où il est question d'eux, abritent pendant quelques années la Division de l'entretien des propriétés. En 1974, cette division sera déménagée au Plateau Youville, dans l'ancien garage Villeray transformé en ateliers. Les vénérables édifices seront utilisés une dernière fois par la suite pour héberger la Section télécommunications du métro, évincée temporairement de ses locaux en raison de travaux requis pour les prolongements du métro. Après cette ultime assignation, les derniers bâtiments des ateliers d'Hochelaga sont mis en vente et sont aussi rasés. Le garage Frontenac est maintenant devenu un centre de transport dans la terminologie de la Société de transport de Montréal, elle-même héritière directe de la *Montreal Street Passenger Railway Company*. Ainsi va la vie des entreprises : à l'image des grandes familles, les générations se succèdent et les aïeux passent dans le monde des souvenirs.

En plus de remplir une fonction importante dans la livraison quotidienne du service d'autobus, le centre de transport Frontenac a été ces dernières années le site d'expérimentation du biodiésel et d'implantation de la conduite écologique, des actions de la plus haute importance qui reflètent les préoccupations modernes liées aux transports. Ainsi, les installations de la rue du Havre conservent ce rôle de premier plan qu'elles rendent bien depuis près de 150 ans.

### Quelques photos illustrant l'histoire des ateliers d'Hochelaga et du garage Frontenac

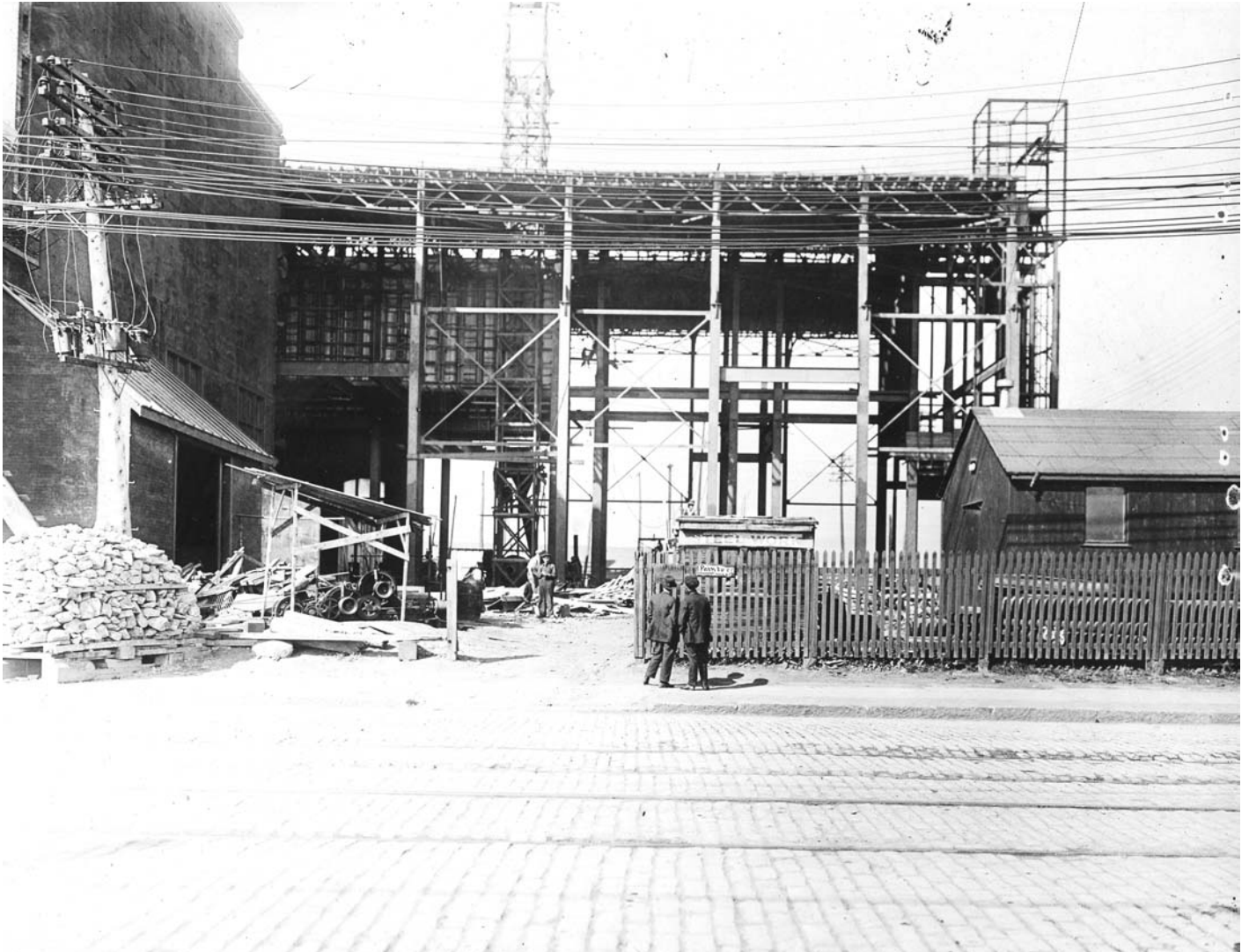
Photos tirées des archives de la STM



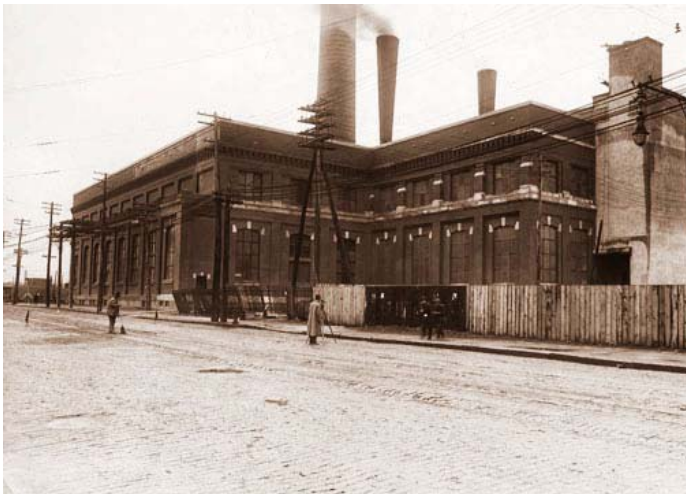
Les remises d'Hochelaga en 1911. À gauche, on reconnaît la silhouette du bureau divisionnaire. À droite, les remises principales. À l'arrière-plan, on distingue les réservoirs de gaz de la *Montreal Gaz Works* (Gaz Métropolitain).



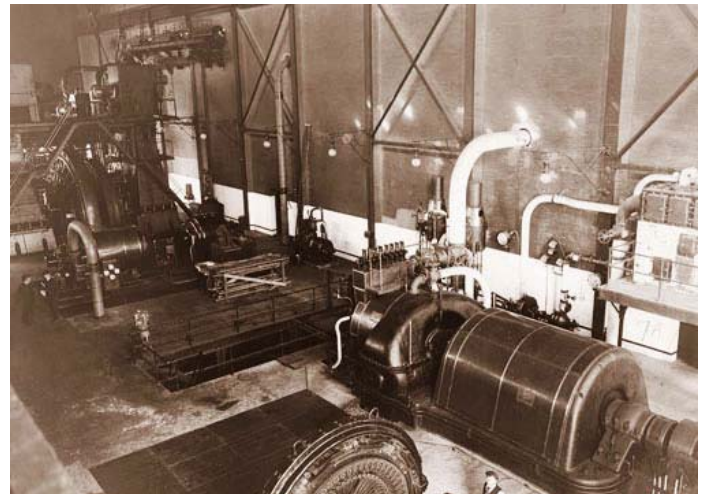
Travaux sur les voies de tramway donnant accès aux ateliers sur la rue du Havre, du côté nord de la rue Sainte-Catherine en 1912.



La Compagnie des tramways avait une centrale au charbon à Hochelaga pour alimenter son réseau en électricité. La centrale, construite en 1906 et démolie en 1961, est vue ici en 1916 lors de travaux d'agrandissement. Deux hommes semblent intéressés par les emplois affichés à l'entrée sur les deux affichettes qui mentionnent : « Carpenter and Labourers wanted » – « Painters wanted » (Menuisier et ouvriers demandés – Peintres demandés).



La centrale agrandie en 1917. Un balayeur est en action au centre de la rue Sainte-Catherine pendant qu'un arpenteur y fait des relevés à l'aide de ses instruments.



Une vue partielle de la salle des machines à l'intérieur de la centrale d'électricité.



Vue aérienne en 1956. À gauche, face à l'imposant réservoir de la compagnie du gaz, la première partie du garage d'autobus Frontenac est en construction. À droite, les remises de tramways en voie de démolition et plus loin vers l'est, la centrale d'électricité.



Les remises d'Hochelaga en septembre 1937, lors de travaux de réfection des voies de tramways.



Les remises lors de leur démolition en 1956, vues depuis le bureau divisionnaire.



Le terminus Frontenac, construit sur le site des anciennes remises, peu après son ouverture en 1956. Sur cette photo prise de la rue Sainte-Catherine en regardant vers l'ouest, on reconnaît le profil du bureau divisionnaire et l'affiche du magasin *Living Room Furniture*, un commerce qui a meublé le logis de bien des familles à l'époque.



Vue aérienne du terminus Frontenac depuis le fleuve.



On peut imaginer l'odeur de béton frais qui devait régner à l'intérieur du garage Frontenac au moment de la prise de cette photo, à la fin des travaux de construction de la partie sud.



C'est un jeune garage Frontenac toutes portes ouvertes et montrant une partie de son parc d'autobus Brill, alors la fierté de la CTM, que l'on voit ici en 1957.



Le garage Frontenac a bien peu changé depuis le moment où cette photo a été prise en 1960. Quant aux immenses réservoirs de gaz, ils ont depuis disparu.