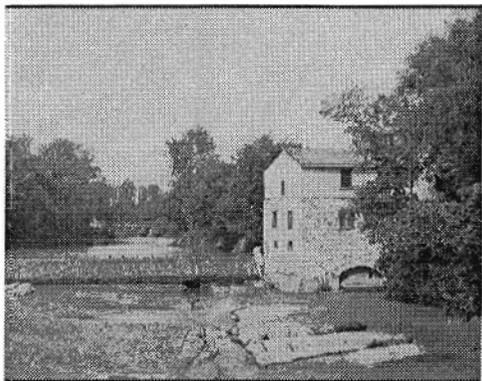


CAHIERS D'HISTOIRE

VOLUME 15, N° 1
SEPTEMBRE 1996



S O M M A I R E

INTRODUCTION

LA NAVIGATION SUR L'OUTAOUAIS

LE MOULIN LÉGARÉ

LES TRAMWAYS À MONTRÉAL

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE DE DEUX-MONTAGNES



S O M M A I R E

INTRODUCTION	Page 3
L'OUTAOUAIS, VOIE D'EAU NAVIGABLE (Ernest Labelle)	Page 5
LE MOULIN LÉGARÉ (Denise Caron)	Page 33
LES TRAMWAYS (Diane Lemire et autres)	Page 63

Les Cahiers d'histoire de Deux-Montagnes
Volume 15, numéro 1
(40^e cahier)



LES CAHIERS D'HISTOIRE SONT PUBLIÉS PAR
LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE
DE DEUX-MONTAGNES

CONSEIL DE LA SOCIÉTÉ POUR 1996

PRÉSIDENTE:	SYLVIE RICHER
VICE-PRÉSIDENT:	XAVIER LE MOËLIGOU
SECRÉTAIRE:	LYNE ST-JACQUES
TRÉSORIÈRE	LOUISE TREMBLAY
DIRECTEURS (TRICES)	DENISE CARON JEAN-PIERRE CHARTRAND GILLES GODON ERNEST LABELLE MARIE-PAULE LABELLE JEAN-PAUL LADOUCEUR

LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE DE DEUX-MONTAGNES
CASE POSTALE 81069
SAINT-EUSTACHE
J7R 4K6

CE CAHIER EST LE 40^e PUBLIÉ
PAR LA SOCIÉTÉ DEPUIS 1978

VOLUME 15\NUMÉRO 1
SEPTEMBRE 1996



DES NOUVELLES DE VOTRE SOCIÉTÉ D'HISTOIRE

C'est avec la fierté du travail bien accompli que la Société d'histoire régionale de Deux-Montagnes termine son année 1995-1996. Ce fut une année très chargée et je remercie le conseil d'administration pour son dynamisme et son dévouement.

Exposition "Portes sur l'histoire"

Dans le cadre du festival de la galette au Moulin Légaré, la Société d'histoire a organisé une exposition sur des vieilles portes et fenêtres de toute variété. Elle a agrémentée de photos d'éléments de portes et fenêtres tels que les lucarnes, les étrépe-chats, les ferrures, les contrevents, etc.

Cette exposition, faite en collaboration avec la Corporation du Moulin Légaré, fut très appréciée. Même qu'un journaliste du journal "Le Devoir", Jean Pichette, a fait l'éloge de ce "voyage dans le temps qui vaut le détour".

Mérite scolaire

La quatrième édition du Mérite scolaire fut un succès. Ce prix souligne l'effort et le travail des étudiants de la région en Histoire du Québec et du Canada. Chaque professeur choisit l'élève le plus méritant de toutes ses classes. Lors d'une soirée au mois de juin, la Société d'histoire leur a remis deux livres soit les deux tomes de "Histoire du Québec contemporain" de messieurs Linteau, Durocher, Robert. Nous leur avons remis un certificat de mérite scolaire. Ce fut une très charmante soirée.

Prix Claire-Yale

Institué lors du 30^e anniversaire de la Société d'histoire, le prix Claire-Yale quant à lui souligne le travail des gens qui ont restauré une maison ancienne. Un jury composé de 3 personnes extérieures à la Société d'histoire a décerné 3 prix et une mention spéciale. Trois critères ont guidé le choix des jurés: l'authenticité, l'intégration à l'environnement et l'entretien soutenu.

Tous s'entendent pour dire que ce fut aussi une très agréable soirée. Les dix-huit maisons finalistes furent montées sur des diapositives et ainsi toutes les personnes présentes ont visionné ces magnifiques maisons. Cette nouvelle initiative fut très appréciée.

Conférences

Deux conférences ont été organisées cette année. Une première conférence eut lieu en janvier. Le conférencier-invité était monsieur Claude-Henri Grignon qui nous a entretenu des Noël's d'autrefois. Il nous a expliqué l'importance de la préparation que nos aïeules mettaient aux fêtes de la Noël ainsi que des jours gras précédent le carême. Les "tournées" du bon vieux temps nous rappellent que nos ancêtres étaient "faites forts".



Notre deuxième conférencier-invité fut monsieur Pierre de Bellefeuille, député québécois de 1976 à 1984. Il nous a entretenu sur son premier travail celui de journaliste, puis il nous a donné ses impressions sur le rôle du député et de la rigueur de la ligne de parti. Il a répondu à bons nombres de questions de l'assemblée. Cette causerie s'est déroulée dans une atmosphère très amicale.

Table de coordination des archives privées

Au printemps, la Société d'histoire a participé à une rencontre de représentants d'organisme conservant des archives privées dans la région des Laurentides. Ces rencontres ont lieu dans toutes les régions administratives du Québec. Sous la responsabilité des Archives nationales du Québec, cette table de coordination désire mettre sur pied un centre d'archives privées dans la grande région des Laurentides. C'est un dossier à suivre.

Rencontre avec les élèves de 3^e année de l'école Notre-Dame

Trois membres de la Société d'histoire ont fait une visite guidée avec les classes de troisième année de l'école Notre-Dame. Cette activité s'inscrit dans le cadre du programme de Sciences Humaines du primaire. Professeurs et élèves ont adoré cette activité qui sera plus élaborée cette année. Ce fut une première expérience bien réussie. La Société d'histoire reconnaît l'importance de l'éducation de l'histoire dès le plus jeune âge.

Rallye dans le Vieux Saint-Eustache

Toujours dans le cadre du festival de la galette, la Société d'histoire a mis sur pied un petit rallye comportant bien entendu des questions tout le long du parcours. Un de nos projets futurs serait de faire une journée-rallye, nous vous donnerons plus de détails en temps et lieu.

Cahier

C'est avec plaisir que nous vous présentons le 40^e cahier de la Société d'histoire. Nous n'avons pas la prétention de nous dire historien, mais nous espérons que les histoires racontées dans ce cahier vous apporteront de nouvelles connaissances et une curiosité grandissante envers notre fabuleuse histoire!

Voilà une 35^e année bien remplie. Justement, nous fêterons à l'automne ce merveilleux anniversaire. Peu d'organismes peuvent se flatter de durer aussi longtemps. Nous serons heureux de vous accueillir à notre banquet et nous espérons que vous serez nombreux à accepter notre invitation. Nous avons besoin de votre support pour continuer la réalisation de tous ces projets qui donnent à la Société d'histoire régionale de Deux-Montagnes sa visibilité et son dynamisme.

Sylvie Richer
Présidente



L' O U T A O U A I S ,
V O I E D ' E A U N A V I G A B L E

AMÉNAGEMENT ET UTILISATION AU 19^e SIÈCLE

PAR ERNEST LABELLE



T A B L E D E S M A T I È R E S

INTRODUCTION	7
PREMIÈRE VOIE D'EAU NAVIGABLE - PREMIERS OBSTACLES	8
EXPLORATION DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS	9
LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS - SITUATION GÉOGRAPHIQUE	12
PREMIERS CANAUX	14
RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION	15
AMÉNAGEMENT DU ST-LAURENT DURANT LE 19 ^E SIÈCLE	17
TRAVAUX D'AMÉNAGEMENTS DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS AU 19 ^E SIÈCLE	20
NAVIGATION COMMERCIALE SUR L'OUTAOUAIS	22
ÉVOLUTION DE LA NAVIGATION	24
NAVIGATION À VAPEUR SUR L'OUTAOUAIS	26
TRAVAUX DE RECONSTRUCTION À PARTIR DE 1870	28
QUELQUES MOTS SUR LES CAGEUX	30
BIBLIOGRAPHIE	31



AMÉNAGEMENT ET UTILISATION AU 19^e SIÈCLE

PAR ERNEST LABELLE

(Texte d'une conférence prononcée par l'auteur en 1995)

Au hasard de mes lectures, j'ai rencontré dans *les Actes du congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, tenu à Hull en 1991, une phrase qui m'a beaucoup frappé. Je me permets d'en citer un extrait: "**L'Outaouais, rivière et espace économique tributaire des basses terres de la vallée du St-Laurent, région solidement ancrée dans le giron du centre canadien, à tel point que l'on réussit parfois à l'oublier... Tout à commencé avec les premiers radeaux de bois (...)**"

Par curiosité et aussi par plaisir, je me suis mis à fouiner, pour ne pas dire plonger, dans les eaux de l'Outaouais et autres eaux, parfois troubles, qui délimitent en grande partie l'ancien comté des Deux-Montagnes. J'y ai trouvé un autre chapitre de la grande histoire des "eaux navigables" au Québec.



PREMIÈRE VOIE D'EAU NAVIGABLE - PREMIERS OBSTACLES

Jacques Cartier fût sans doute le premier Européen à être confronté aux problèmes de navigation dans les eaux intérieures du Canada. En octobre 1535, il en est à son deuxième voyage sur le Saint-Laurent; c'est l'automne, et comme toujours en cette saison, surtout si l'été a été sec, les eaux du fleuve sont très basses, particulièrement dans ce large plan d'eau qui forme le lac St-Pierre et qui est situé presque à mi-chemin entre Québec et Montréal.

L'Émérillon, à bord duquel voyage Cartier, ne peut dépasser le lac St-Pierre; il doit faire le reste du trajet en barque à rames, avant de débarquer sur l'île de Montréal avec 32 hommes. Il y revient en 1541, mais il n'a jamais dépassé les rapides de Lachine qui demeurent le premier obstacle majeur sur la route des Grands-Lacs.

Comme on le voit, le problème de la navigation dans les eaux intérieures, s'est posé très tôt. De grands travaux d'aménagement des voies navigables seront faits dès le début du 19^e siècle et se poursuivront durant plus de 100 ans. Mais ce problème ne sera définitivement réglé qu'avec l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, soit quatre siècles après la première rencontre de Jacques Cartier avec les rapides de Lachine.

On explore éventuellement le Saint-Laurent jusqu'au lac Ontario et même jusqu'à la tête des Grands-Lacs, mais cette route vers l'intérieur du pays est longue et dangereuse: on doit traverser les territoires des Iroquois et surtout faire de longs et pénibles portages pour contourner de nombreux rapides infranchissables. Devant toutes ces difficultés les explorateurs rêvent certainement d'une route plus courte pour les conduire plus avant vers l'ouest.



EXPLORATION DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Bien avant sa découverte par les Blancs, la rivière des Outaouais était fréquentée par des tribus Algonquines et Huronnes qui s'occupaient du commerce des fourrures en provenance de l'ouest et du nord. Éventuellement, ce passage vers l'ouest fera de la rivière des Outaouais la grande route des fourrures et la principale voie de pénétration vers les "pays-d'en-haut". Ce passage situé à quelque 300 milles de Montréal, sur le cours supérieur de la rivière des Outaouais à la hauteur de la Matawan, conduit au Lac Huron et à la Baie Géorgienne. (La Baie Géorgienne est un immense plan d'eau, une baie, faisant partie du Lac Huron).

En 1611, Champlain fait une deuxième tentative pour se rendre plus loin que les rapides de Lachine qu'il avait vus 3 ans plus tôt. Le voyage commence mal: il perd 2 hommes dans les rapides mais continue quand même. Dans les derniers jours du mois de mai, il traverse le Lac des Deux-Montagnes qu'il décrit comme ayant 6 ou 7 lieues de long. Samedi le 1^{er} juin, il doit faire deux longs portages pour contourner des rapides; il s'agit sans doute des rapides de Carillon. Il écrit que la forêt est si dense qu'ils ne peuvent transporter les canots: ils doivent les tirer dans l'eau. Cette année-là, il se rendra jusqu'au Long-Sault où il charge un de ses officiers, Nicolas de Vignan (ou Vignau selon les sources), de continuer l'exploration avec des guides indiens.

L'année suivante Vignan revient et fait de son voyage un merveilleux récit où il affirme même avoir atteint la "mer du Nord". Il raconte qu'après plusieurs portages, le niveau de la rivière est beaucoup plus élevée et qu'on entre finalement dans un grand lac qui lui-même se jette dans la mer. (Cette description correspond à la baie Géorgienne et au lac Huron) Selon lui, cette partie du voyage est tellement facile qu'on peut la faire en quelques jours. Il affirme même avoir vu dans cette mer l'épave d'un navire Anglais.



Pourtant, en 1610 Étienne Brûlé, le premier explorateur de la vallée de l'Outaouais, en compagnie d'un Chef Huron avait exploré la rivière des Outaouais et le récit de son voyage était très différent. Mais qu'à cela ne tienne, Champlain est tellement emballé par le récit de son Lieutenant, que le 27 mai 1613, avec trois compagnons français dont Vignan et un guide indien, il part de Montréal pour aller vérifier lui-même cette merveilleuse découverte attendue depuis tellement d'années. En fait, Le passage du Nord-Ouest qu'il espérait ne sera découvert que deux siècles plus tard.

Le dernier jour de mai, il traverse le lac des Deux-Montagnes, qu'il baptise le Lac-des-Soissons, en l'honneur du Vice-Roi de la Nouvelle-France. Le 4 juin il est à l'embouchure de la Gatineau mais la progression est constamment ralentie par les nombreux portages que doivent faire les voyageurs.

Ce voyage de Champlain prendra fin avec la rencontre d'un important groupe d'Algonquins, à l'île aux Allumettes, située à quelques 70 milles en amont des chutes de la Chaudière. Apprenant que Champlain voulait continuer son voyage d'exploration, le Chef raconte que c'est impossible, que des esprits maléfiques et des sorciers habitent la rivière plus haut et qu'ils courent vers de grands malheurs.

N'étant pas trop impressionné, Champlain répond qu'un de ses hommes s'est déjà rendu jusqu'à la mer et n'a eu aucun problème. Devant les protestations du Chef, on demande à Vignan s'il a bien fait le voyage qu'il prétend. "Oui, je suis allé là-bas". Le chef pique une crise, traite Vignan de menteur et raconte qu'il ne s'est pas rendu plus loin que le village indien où il a passé l'hiver. Vignan qui en réalité s'est rendu jusqu'à Pembroke, tombe évidemment en disgrâce. Dans certaines versions de cet événement, on raconte que pour punir Vignan, Champlain l'aurait laissé chez les Indiens. (Mais comme aurait dit ma belle-mère, qui était très septique en toute chose non-prouvée, "ils peuvent bien raconter tout ce qu'ils veulent... on n'était pas là")



Les Indiens persuadent également Champlain que la grande mer qu'il cherche n'est pas dans la région. Humilié, Champlain rebrousse chemin. Mais il n'aura pas complètement perdu son temps: une cinquantaine de grands canots chargés de fourrures l'accompagnent jusqu'à Montréal.

Ce n'est que le début d'une grande vocation. La rivière des Outaouais deviendra la principale route de la fourrure et le restera jusqu'au 19^e siècle. Mais après l'époque de la fourrure, cette rivière n'allait pas être abandonnée: sa deuxième vocation économique, l'exploitation forestière, favorisera son développement vers une navigation plus importante.



LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS - SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La rivière des Outaouais, qui est le principal affluent du St-Laurent, prend sa source au lac Capimitchigama situé à environ 155 milles au nord d'Ottawa. Son parcours de quelques 700 milles, de la baie Géorgienne jusqu'à sa jonction avec le St-Laurent, est très irrégulier.

Dans ses 100 derniers milles en amont de Montréal, il y a de nombreux rapides: les plus importants sont ceux du Long-Sault qui s'étendent sur plus de six milles entre Grenville et Greece's Point. Le Long-Sault, avec ses 46 pieds de dénivellation, a toujours été l'obstacle majeur à la navigation sur l'Outaouais.

Plus près de nous, Carillon, avec ses rapides et les énormes pierres qui parsèment le chenal de la rivière jusqu'à St-André, représente un autre obstacle qu'il faut contourner.

À Pointe Fortune l'Outaouais cesse de servir de frontière entre les provinces de l'Ontario et du Québec et continue sa route dans le Québec. Coulant en direction sud-est, la rivière des Outaouais est séparée en quatre bras distincts par un groupe de grandes îles, là où elle se jette dans le Saint-Laurent. Ce sont les Îles de Montréal, Jésus et Perrot. Mais avant de se séparer, la rivière des Outaouais s'élargit et forme le lac des Deux-Montagnes. Étant donné la dénivellation de trois (3) pieds entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis, les deux bras de la rivière qui entourent l'île Perrot sont caractérisés par un puissant courant et parsemés de petits rapides. Dans le bras situé entre l'île Perrot et l'île de Montréal, le rapide se situe à la hauteur du village de Ste-Anne, où l'on construira l'écluse du même nom.

Dans le rapport annuel de son Ministère, déposé devant le Parlement le 23 avril 1895, le Ministre des Chemins de fer et des Canaux consacre un chapitre à la rivière des Outaouais. Ce chapitre s'intitule: **Montréal, Ottawa et Kingston**. "Cette ligne de navigation s'étend



du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, distance totale 245 5/8 milles."



En 1680, le supérieur des Sulpiciens, M. Dollier de Casson, propose d'aménager un canal pour contourner les rapides de Lachine. Une première tentative est faite en 1689 pour creuser la petite rivière St-Pierre, mais comme les fonds pour ces travaux sont presque inexistant, une ordonnance de l'Intendant stipule que les habitants de Lachine qui n'auront pas payé leurs redevances seigneuriales aux Sulpiciens seraient tenus de s'en acquitter en travaillant pour le séminaire.

Dans un avis public de la même date, le 5 juin 1689, le supérieur des Sulpiciens annonce que les débiteurs, armés de pioches et de haches, iraient déblayer la petite rivière Saint-Pierre. Malheureusement, 2 mois plus tard, Lachine était attaquée par les Iroquois et le projet de canal tombe à l'eau pour une autre décennie. En 1700, une autre tentative est faite par M. Dollier de Casson. Mais on ne compte plus sur le "bénévolat obligatoire": un contrat est accordé et les travaux commencent. Beaucoup plus modeste qu'au début du projet, ce canal doit avoir 1 mille de long, 12 pieds de large et 18" de profond, au moment de l'année où le niveau des eaux est le plus bas.

L'année suivante, M. Dollier de Casson meurt et l'entrepreneur fait faillite. Il reste moins de 1/2 mille à faire, la situation financière des Sulpiciens ne permet pas de continuer. On parlera longtemps de terminer ce canal, ce qui ne sera jamais fait.

Les premiers canaux construits, avec succès au Canada, sont quatre petits canaux qui permettent de passer du lac St-Louis au lac St-François, (Cascades, des Cèdres et Coteau-du-Lac). Ils sont construits à partir de 1779 pour des raisons militaires. Ils sont remplacés en 1845 par le canal de Beauharnois.



Avec l'avènement des navires à vapeur dès le début du 19^e siècle, la navigation sur le Saint-Laurent et les autres voies d'eaux navigables connaît un essor considérable. Mais comme l'organisation de la navigation en dehors du port de Québec est à peu près inexistante, la situation est de plus en plus anarchique. Les marchands construisent des quais à peu près n'importe où dans le havre de Montréal et le long des cours d'eaux navigables, ce qui nuit considérablement à la navigation. Les aides à la navigation sont inexistantes (phares, bouées, balises, etc), les accidents de navigation sont de plus en plus nombreux.

Pour remédier à cette situation anarchique, on crée un organisme qui sera chargé de mettre de l'ordre dans cette pagaille. Cet organisme, **LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC**, voit le jour en 1805. L'année suivante, un bureau est ouvert à Montréal: **LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL**.

Ces organismes sont chargés de réglementer la navigation et toutes les questions relatives à la sécurité de la navigation. Ainsi, ils sont responsables du pilotage, du balisage des voies navigables, des phares, des permis de construction de quais, etc.

Mais au moment de leur création, ces organismes s'intéressent surtout au fleuve St-Laurent et aux ports de Montréal et Québec.

Comme les problèmes de navigation et ses problèmes augmentent dans d'autres cours d'eaux, **en 1849**, le gouvernement apporte des modifications importantes. Ainsi, la MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL voit sa juridiction s'étendre sur tout le St-Laurent jusqu'au bassin de Portneuf (près de Québec), jusqu'à la ligne séparant les provinces du Bas et du Haut-Canada ainsi que sur toutes les rivières qui se déchargent dans le St-Laurent entre ces limites. (*Dans la loi de 1849, cet immense territoire forme le Port de Montréal.* (les rivières



St-Maurice, Richelieu et Outaouais sont comprises dans ces limites)

Jusqu'à son abolition, en 1873, toutes les questions concernant la navigation sur ce vaste territoire doivent être traitées avec la Maison de la Trinité de Montréal. Ainsi, dans les archives de cet organisme, on retrouve de nombreuses demandes concernant la navigation sur la rivière des Outaouais ou la construction de quais et autres installations le long de ses rives.



AMÉNAGEMENT DU ST-LAURENT DURANT LE 19^e SIÈCLE

Durant presque tout le 19^e siècle, nos grands cours d'eaux navigables, principalement le St-Laurent, le Richelieu et l'Outaouais connaîtront des travaux importants. On creuse, on écluse, on aménage des canaux, on drague, etc.

Tous ces travaux avaient comme justification première, le besoin de vaincre ou de contourner les obstacles naturels afin de permettre le transport des hommes et des marchandises.

Ainsi, la nécessité de contourner les rapides de Lachine étant toujours présente, la construction du Canal Lachine résoudra finalement ce problème majeur. Les gigantesques travaux de construction du canal Lachine débutent en 1821; il est inauguré en août 1824. La vocation de ce canal est essentiellement commerciale. Toutefois, les navires de sa majesté y circulent gratuitement.

Très rapidement, avec l'arrivée de la navigation à vapeur, les navires deviennent plus gros et les besoins changent. S'il est vrai que les nouveaux navires sont enfin délivrés des caprices du vent et des courants contraires, ils demandent toutefois un plus fort tirant d'eau. On doit souvent recommencer ce qui vient à peine d'être terminé.

Le meilleur exemple de cela, c'est le chenal navigable entre Montréal et Québec, particulièrement dans le lac St-Pierre, cet immense plan d'eau qui est très peu profond. On se souvient que Jacques Cartier en fit l'expérience en octobre 1535. Tant que le fleuve n'est sillonné que par de petits voiliers, des barques à fond plat ou de faible tonnage cela peut encore aller, mais les besoins changent avec l'arrivée des premiers vapeurs.



Le chenal n'a, en moyenne, que 11 pieds de profondeur. Au moment des basses eaux, il n'a pas plus de 8 pieds dans le lac St-Pierre. Après des discussions passionnées et diverses études, le Gouvernement accepte les recommandations de la Maison de la Trinité de Montréal et des marchands de Montréal et décide de draguer le chenal de navigation, entre Québec et Montréal. La Maison de la Trinité de Québec, appuyée par les armateurs et les marchands de la ville de Québec, s'oppose farouchement à ces travaux.

Les travaux ne sont pas encore commencés que les experts se chicanent entre eux à propos du futur chenal de navigation dans le lac St-Pierre. Les ingénieurs et autres experts du Gouvernement soutiennent qu'il faut creuser un chenal qui traverse le lac en droite ligne tandis que ceux de la Commission du Havre de Montréal préconisent plutôt de draguer le chenal naturel.

Le Gouvernement décide finalement que le chenal traversera le lac St-Pierre en ligne droite. Les travaux débutent en 1845 et se poursuivent l'année suivante. C'est un échec complet: les travaux de creusement sont beaucoup plus difficiles que prévus et le nouveau chenal a tendance à se remplir, le coût des travaux dépasse largement les prévisions. Des millions sont ainsi engloutis dans cette première tentative de dompter le St-Laurent. C'est un échec complet et les travaux sont abandonnés à la fin de 1846.

Mais le besoin d'un chenal de navigation plus profond, entre Québec et Montréal, est de plus en plus évident et les pressions exercées sur le Gouvernement par les armateurs et les marchands de Montréal ont finalement raison de ce dernier, qui autorise les travaux.

C'est la Commission du Havre de Montréal qui est chargée des travaux. Ces travaux de dragage du chenal naturel du St-Laurent entre Montréal et Québec commencent en 1851 et dureront 40 ans. En 1855, on a atteint la profondeur de 16 pieds, 20 pieds en 1865, 22 1/2



pieds en 1878, 25 pieds en 1882 et finalement 27 1/2 pieds en 1888. Vers 1890, le Gouvernement du Canada reconnaît enfin que cette grande voie d'eau est d'intérêt nationale et prend la suite des travaux à sa charge.



TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS AU 19^e SIÈCLE

La guerre de 1812 a convaincu les militaires Britanniques de la nécessité d'ouvrir une deuxième voie de communication avec les grands lacs. Après de nombreuses études, souvent contradictoires, il est décidé de construire un canal dans la rivière des Outaouais, à environ un 1/2 mille de la chute de la Chaudière. Dirigés par le colonel By, les travaux débutent en 1827 et le canal Rideau à Bytown (Ottawa) est inauguré en 1832. Il permet de se rendre jusqu'à Kingston sur le lac Ontario, en passant de la rivière Outaouais à la rivière Rideau.

En 1818, on procède à une première étude pour localiser les obstacles à surmonter pouvant permettre de faire passer des petits navires militaires sur l'Outaouais. Le Capitaine Mann, du Royal Engineers, recommande la construction de canaux aux rapides de Carillon, à la Chute-à-Blondeau et aux rapides du Long-Sault. En 1819, les militaires entreprennent des travaux à Grenville, lesquels se terminent en 1827. Quand au canal de Carillon, il est terminé en 1833 et inauguré officiellement en avril 1834. Bien que tous ces canaux ont d'abord une vocation militaire, l'aspect commercial prend rapidement le dessus.

Mais la construction de ces canaux exige l'acquisition, par le Gouvernement, des terrains nécessaires. Par exemple, un décret, adopté en 1829, permet à la Couronne de recouvrir une étendue de terre à Carillon. Ainsi, en vue de prévenir toute obstruction et nuisance dans le voisinage des écluses, la Couronne s'approprie toute la superficie comprise entre le canal et le cours d'eau.

Naturellement, les propriétaires de ces terres demandent des indemnisations, ce qui n'est pas dans les intentions du Gouvernement. Mais devant les protestations et les manifestations publiques, le gouvernement décide de confier l'affaire à un arbitre. Il choisit un nommé Brown de Beauharnois comme arbitre. Ce dernier se rend à Carillon en octobre 1830 et se



heurte à l'hostilité d'un groupe très solidaire de propriétaires locaux décidés à obtenir des indemnités....excessives selon le Gouvernement. **(Cet événement en rappelle un autre plus récent dans le même comté et dans le monde du transport également)**

Brown juge inutile de poursuivre ses efforts et quitte les lieux sans plus tarder. L'année suivante, un nouveau décret autorise la récupération de toute terre nécessaire qui n'était pas visée par le précédent décret et aussi **l'abandon des terres antérieurement visées mais devenues superflues**. Nouvelles demandes des propriétaires qui en plus intentent des poursuites en justice. Ils obtiendront finalement un jugement favorable en 1832.



NAVIGATION COMMERCIALE SUR L'OUTAOUAIS

Le nombre des navires à vapeur augmente rapidement dans les années 1830, particulièrement après que le réseau de canaux soit terminé. Par exemple, en 1839 la Cie Ottawa and Rideau Forwarding Co. a 10 navires à vapeur entre Montréal et Kingston, 6 sur le canal Rideau et 4 sur l'Outaouais. De plus cette compagnie opère 26 grandes barges avec pont de 75 à 100 tonnes chacune et 24 plus petites. Ils ont des entrepôts à Lachine, Carillon, Grenville, Bytown, etc.. Plus de 650 personnes travaillent pour cette compagnie, dont 600 membres d'équipage.

Le navigation sur l'Outaouais sera très florissante durant tout le 19^e siècle. Dans le rapport annuel du Ministère des Chemins de fer et des Canaux pour l'année 1894, on apprend que 2358 navires canadiens (à vapeur et à voiles) ainsi que 309 navires américains ont empruntés les différents canaux de la rivière des Outaouais, ce qui a rapporté au Gouvernement des revenus de péage de 3,101.00\$.

Dans le même rapport, on apprend que le tonnage total des marchandises transportées par l'ensemble des navires remontant l'Outaouais est de 5 844,170 tonneaux, les principales marchandises transportées sont le bois scié, le bois de chauffage, l'argile, la chaux et le sable ainsi que diverses céréales. Par contre les navires remontant l'Outaouais n'ont transportés que 871 tonneaux de marchandises, composés surtout d'approvisionnement (viande et ferronnerie) destiné aux immenses chantiers de bûcherons et aux immenses scieries de la vallée de l'Outaouais.

Cette même année de 1894, 13 828 passagers empruntent les divers canaux de la rivière.



C'est vers 1870 que l'on constate que le sous-sol de la vallée de l'Outaouais est riche en minerais. À partir de ce moment et jusqu'à la fin du siècle, l'extraction des phosphates connaîtra une poussée considérable dans la région de Buckingham. L'Outaouais deviendra la route du minéral. Le commerce du bois déclinera à partir de la fin du 19^e siècle, vers 1920 on n'en transporte presque plus. Le sable et le gravier, le charbon et divers autres minéraux remplaceront le bois. Mais le déclin est irréversible.



É V O L U T I O N D E L A N A V I G A T I O N

Évidemment le premier type d'embarcation à évoluer sur nos eaux est le canot amérindien. Mais il faut beaucoup de dextérité pour le manoeuvrer et ses dimensions ne permettent pas de transporter de grande quantité de marchandises.

Rapidement, on a développé le **Bateau**. Essentiellement c'est l'ancêtre de nos chaloupes: il y en a de toutes les dimensions. Ceux utilisés sur la rivière Outaouais atteignent 75 pieds de long par 10 à 12 pieds de large et ont 4 à 5 pieds de profond sous un pont rudimentaire. Le **Bateau** est généralement manoeuvré par 5 hommes: 4 aux rames et un au gouvernail. On se sert aussi de perches pour le pousser dans les rapides et souvent de câbles pour le hâler. On peut également y hisser une voile.

Il y a de plus en plus de marchandise à transporter, surtout du bois, on développe alors une autre version du **Bateau**: le **DURHAM BOAT**, plus grand, à fond plat; il peut avoir jusqu'à 90 pieds de long, il est plus carré et peut aussi transporter beaucoup plus de marchandises. Mais le mode de propulsion est toujours le même, **un peu de voile et beaucoup de bras...**

Descendre les rapides est un gros travail, mais les remonter... Dans certains endroits comme à Vaudreuil, on a construit un petit quai sur lequel est installé un cabestan (un treuil), à l'aide duquel on hâle toutes ces embarcations.

À d'autres endroits, comme à Carillon, son poids est trop grand pour le tirer avec sa cargaison. On accostait aux pieds des rapides, toute la cargaison est déchargée et transportée par voie de terre jusqu'à Grenville, pendant que le bateau est poussé avec des perches et tiré avec des câbles. Cette opération, pour franchir 12 milles de navigation prenait entre 24 et 48 heures.



L'arrivée des navires à vapeur change tout cela. Le premier à faire son apparition dans les eaux canadiennes fut **L'ACCOMMODATION**, construit par John Molson dans son chantier naval. Il est mis en service sur le St-Laurent en 1809 et lors de son premier voyage, il met 54 heures pour se rendre à Québec en descendant le courant. Enthousiasmé par cet exploit, un voyageur, qui fit le premier voyage, écrit: "**il est tellement puissant et va tellement vite, que ni le vent ni la marée ne peuvent l'arrêter**".



NAVIGATION À VAPEUR SUR L'OUTAOUAIS

Le premier vapeur à faire son apparition sur la rivière des Outaouais, en 1820, est le **Union of Ottawa**: 125 pieds de long, 25 de large, 150 tonnes et un moteur de **28 chevaux-vapeur**. Mais il a été construit à Hull et ne peut relater que le circuit Grenville-Hull. Il met 24 heures à couvrir cette distance de 60 milles.

Ce n'est que 7 ans plus tard (1827), que la communication fut assurée sur le bas de l'Outaouais, avec l'arrivée du **William Henry** et du **St-Andrew**. Ces deux vapeurs relient Lachine à St-André et Carillon où les marchandises sont déchargées et transportées en haut des rapides à Grenville.

Bien que le canal de Carillon soit terminé en 1834, durant cette période, il n'y a pas beaucoup de navires sur cette partie de la rivière à partir de Montréal. La raison est bien simple: une entreprise privée, la **Compagnie d'expédition à vapeur de St-André**, construit en 1816 une écluse aux rapides de Vaudreuil, laquelle donne accès au lac des Deux-Montagnes. Cette compagnie refuse accès ou exige des tarifs exorbitants. Les concurrents doivent continuer à se servir des **Durham boat** pour passer ces rapides qu'on croyait impraticables par un navire ayant un plus fort tirant d'eau.

Ce monopole continue jusqu'en 1841, au moment où un navigateur découvre, dans les rapides, un chenal assez large pour permettre aux vapeurs de remonter le courant. Évidemment le monopole cesse et les tarifs de l'écluse baissent immédiatement. Ce monopole a provoqué pendant de nombreuses années de vives réactions de la part des marchands qui envoyaient pétitions par-dessus pétitions au gouvernement, demandant entre autres choses, la construction d'une autre écluse à Ste-Anne, ce qui fut éventuellement fait 1843.



Cet épisode est suivi d'une activité croissante dans le transport maritime sur l'Outaouais, mais on n'est pas à bout de peine. **Il y a un gros HIC**, la navigation à vapeur continue de se développer et les navires grossissent; certains, venant de Montréal, peuvent passer dans les écluses du canal Lachine mais pas à Carillon, où ils doivent obligatoirement arrêter.

Pour contourner ce problème en 1857 la compagnie Sykes et Deberg construit un chemin de fer de 13 milles de long entre Carillon et Grenville, la Cie Ottawa River Navigation l'acquiert en 1859. Les marchandises et les passagers doivent faire un petit voyage par chemin de fer avant de remonter dans un autre navire à destination d'Ottawa ou de Kingston.

Pourquoi les navires sur la portion en haut des rapides ne vont-ils pas à la rencontre de ceux qui doivent s'arrêter à Carillon? Pour la bonne raison que certains ont été construits à Hawkesbury avant la fin des travaux des écluses et sont tout simplement trop gros pour entrer dans les écluses. **Il faut dire que les plans et les dimensions des canaux et écluses ont souvent été modifiés avant et pendant l'exécution des travaux.**

Durant tout le 19^e siècle, il y a eu plusieurs compagnies de navigation sur l'Outaouais, certains navires étaient très luxueux. Un de ceux-là fut le **PEERLESS** qui commence sa carrière en 1873: il a 210 pieds de long par 35 de large et peut prendre 1 200 passagers, il fut le premier navire éclairé à l'électricité. Malheureusement, il est détruit par le feu à Montebello en 1885. Reconstitué sous le nom de **EMPRESS** il naviguera pendant de nombreuses années.

Certains, comme le **OLDFIELD** avaient des cabines pour les passagers. Celui-là en avait 36, mais, chose particulière à ce navire, de ces 36 cabines, 24 étaient pour les hommes et 12 pour les femmes, étrange... C'était en 1846. Plus tard ce vapeur devint un remorqueur pour les trains de bois sur la rivière et le lac des Deux-Montagnes. Ce sort était souvent celui réservé aux navires vieillissants.



TRAVAUX DE RECONSTRUCTION - À PARTIR DE 1870

Comme on l'a vu plus tôt, à cause des dimensions différentes des écluses de Carillon et de Grenville, les premières ont 134 pieds de long par 33 pieds de large, tandis que les deuxièmes n'ont que 108 pieds de long par 19 de large, la navigation sur l'Outaouais est étranglée à Grenville.

De plus toutes les écluses, y compris celles de Carillon, étaient très fatiguées: elles fuyaient et une écluse qui a de belles grandes fissures ce n'est pas l'idéal. En 1870, une commission des canaux fut chargée de faire le bilan des problèmes. Mais le déficit aux ingénieurs était de taille, il fallait agrandir tous ces ouvrages sans nuire à la circulation maritime.

La solution, retenue à Carillon, fut de construire un barrage en haut du village de Carillon, ce qui aurait pour avantage d'inonder les rapides des Chutes-à-Blondeau et permettre une navigation directe entre Carillon et Grenville. On résolut également de construire un nouveau canal de deux écluses de 200 pieds par 45 pieds chacune, et également, pour les cages de bois, un nouveau glissoir de 200 pieds de long sur 45 pieds de large.

Les travaux ont commencé en 1873, mais dû à de nombreux retards, ils ont duré une décennie. Les nouvelles installations furent inaugurées en 1882.

À Grenville, un nouveau canal fut construit entre 1871 et 1884, il comprenait 5 écluses de mêmes dimensions que celle de Carillon.

En 1873, on entreprit de reconstruire également l'écluse de Ste-Anne, ces travaux étant nécessaires pour uniformiser toutes les écluses et permettre le passage des navires venant ou à destination de Montréal. En même temps, on réalise beaucoup d'améliorations au chenal menant à l'écluse. Ces derniers travaux furent complétés en 1877.



Dans son rapport annuel de l'année 1895, le Ministre de la Marine et des Canaux fait état de travaux dans le "Chenal de la rivière Ottawa aux Mille-Îles" "Amélioration à la navigation. Les Mille-Îles se trouvent dans la branche nord de la rivière Ottawa entre St-Eustache et Ste-Rose" "Dans le cours des 2 dernières années le chenal, entre ces deux points, a été amélioré et creusé. On a enlevé des cailloux aux endroits suivants: 1 - Pointe nord de l'île Filiatrault, 2 - Chenal entre l'île Corbeil et l'île Kennedy, 3 - Pointe occidentale de l'île Filiatrault, 4 - Rapides de Filion, Total des dépenses 401.70\$."

Ces rapports annuels sont très instructifs: dans celui de 1892 on fait état de "Dragage à St-Placide". "Le 19 oct. 1892, le dragueur St-Louis a commencé à draguer dans le chenal des bateaux à vapeur à partir du quai à St-Claude jusqu'à l'eau profonde de la rivière - pratiquant une tranchée longue de 200 pieds et large de 23 pieds."

Les dernières modifications au réseau de canaux de l'Outaouais sont les travaux de l'Hydro-Québec à Carillon de 1959 à 1963: il ne s'agissait plus d'améliorer la navigation mais de produire de l'électricité. Ainsi s'est terminé une grande époque de navigation commerciale.



QUELQUES MOTS SUR LES CAGEUX

On ne peut parler de la rivière des Outaouais sans dire quelques mots sur les Cageux, ces intrépides navigateurs qui, souvent avec femmes et enfants, vivaient pendant plusieurs semaines sur ces immenses cages formées de plusieurs milliers de billots de bois, qu'ils convoaient à partir du haut de la rivière jusqu'à Québec.

Vers 1830, 2 000 hommes travaillaient à la préparation des cages et plus de 7 000 pour les conduire jusqu'à Québec. En 1845, plus de 2 000 cages arrivent à Québec.

Dans la première partie du 19^e siècle, il y avait tellement de cages sur les rivières que la **Maison de la Trinité** passe un règlement pour obliger les cageux à entretenir des feux de positions sur les cages.

Les cages venant de l'Outaouais et du lac des Deux-Montagnes passent par la rivière des Prairies. Les cageux s'arrêtent dans la Baie des Quesnel, à Rigaud, pour s'approvisionner avant d'entreprendre la rivière des Prairies.

Dans son histoire de l'Abord-à-Plouffe, l'abbé Froment raconte ce qui suit: **Les cageux, quand ils venaient de la rivière Ottawa après avoir traversé le lac des Deux-Montagnes et sauté le Cheval Blanc, devaient sauter les terribles et dangereux Rapides du Crochet. Il fallait avant s'arrêter et séparer les énormes cages, qu'ils attachaient à nouveau en bas des rapides. L'endroit de l'arrêt était chez les Plouffe, d'où le nom L'Abord-à-Plouffe. Parfois, il y avait tant de cages qu'elles couvraient l'espace entre l'actuel pont Lachapelle et l'île Patton. En quittant la rivière des Prairies les cages étaient prises en charge par des remorqueurs jusqu'à Québec.**

La dernière cage à emprunter la rivière des Prairies le fit en 1908. C'était la fin de l'époque des cageux.



B I B L I O G R A P H I E

- Anonyme, *Le premier chemin de fer entre Montréal et Ottawa*, Bulletin de recherches historiques, vol 54, no 12, 1948
- Bush, Edward F. *Les phares du Canada*, Parcs Canada, 1980
- Calvin, D. D. *Rafting on the St. Lawrence*, Canadian Geographical Journal, vol 67, no 5, 1953
- Camu, Pierre Jr. *The Traffic on the Upper St-Lawrence River*, Revue Canadienne de géographie, no 3, 1949
- Dunn, Guillaume F. *L'Outaouais: Histoire d'une rivière*, Hull, Asticou, 1970
- Foster, W. A. *Rafting on the St-Lawrence*, New Frontier, no 3, 4, 1954
- Froment, J.A. *Notice historique sur l'Abord-à-Plouffe*, 1920
- George, J. Alan. *The Rideau Corridor: The Effect of a Canal System on a Frontier Region, 1832 - 1895*, Kingston, Thèse de maîtrise, Queen's University, 1972
- Gillis, Sandra, *The timber trade in the Ottawa Valley, 1806 - 1864*, Parcs Canada, 1975
- Graham, J. *The Water Highway of Argenteuil and its Centennial Anniversary*, Lachute, Watchman Print, 1933
- Harbour Commissioners of Montreal, *Improvement of the Ship Channel between Montreal and Quebec*, Montréal, Harbour Commission of Montreal, 1884
- Legget, Robert. *Ottawa Waterway, Gateway to a Continent*, Totonto, University of Toronto Press, 1975
- Ministère de la Marine et des Canaux, *Rapport Annuel au Gouvernement du Canada*, (un chaque année), Ottawa, ANC
- Morgan, H.R. *Steam Navigation on the Ottawa River*, Ontario Historical Society: Papers and Records, vol 23, 1926



Rabchuk, Gordon et Labelle, Ernest. *Répertoire Analytique des Documents de la Maison de la Trinité de Montréal 1806 - 1873*, Société du Port de Montréal, 1986

Robidoux, Léon, A. *Les Cageux*, Montréal, Édition de l'Aurore, 1974

Shepherd, R. W. *Steam Navigation on the Ottawa River*, Canadian Railroad Historical Association, no 13, 1940

Tulchinsky, Gerald J.J. *The River Barons - Montreal businessmen and the growth of industry and transportation 1837-53*, Toronto, University of Toronto Press, 1977



LE MOULIN LÉGARÉ

PAR DENISE CARON



T A B L E D E S M A T I È R E S

INTRODUCTION	35
SES ORIGINES	36
ANNULATION DE CONTRAT	37
LA MAISON	38
ÉPOQUE MOUVEMENTÉE	39
LA DIGUE	40
1806: UN PROCÈS	41
ÉVOLUTION DE LA DIGUE	42
LE MOULIN À SCIE	43
LE DROIT DE BANALITÉ	44
L'ÉVOLUTION DES MÉCANISMES ET DES BÂTIMENTS SUR LE SITE DU MOULIN	45
LES LÉGARÉ	47
LES DIFFÉRENTES APPELLATIONS	48
AUJOURD'HUI	49
DOCUMENTS ORIGINAUX	50
DOCUMENT 1	50
Marché d'un moulin à farine et d'un moulin à scie entre Eustache Lambert-Dumont et François Maisonneuve	
DOCUMENT 2	53
Nouveau contrat entre la famille Dumont et François Maisonneuve pour la construction du moulin à farine sur la rivière du Chêne	
BIBLIOGRAPHIE	61



LE MOULIN LÉGARÉ

PAR DENISE CARON

Peu de moulins à eau produisant de la farine ont réussi à survivre à la modernisation et à l'industrialisation. Aux siècles derniers les moulins étaient omniprésents sur le territoire québécois. Le blé étant la base de notre alimentation, il est facile de comprendre l'importance primordiale de tous les moulins à farine disséminés sur le territoire québécois. Avec les nouvelles technologies, presque tous sont tombés en désuétude. Il est donc très rare de trouver un moulin à farine qui continue une production artisanale.



Longtemps on a pensé que le moulin Légaré, situé en plein coeur de l'ancien village de Saint-Eustache, avait été construit en 1785. Une pierre que l'on trouve toujours à l'intérieur du moulin porte cette inscription. Pourtant, nous savons maintenant que c'est en plein régime militaire (1762) que le nouveau seigneur, Louis-Eustache Lambert-Dumont décide de faire construire le premier moulin banal dans cette partie de la seigneurie des Mille-Isles.

1.

Le premier contrat notarié qui parle de ce moulin est un marché de construction entre le nouveau seigneur Dumont et François Maisonneuve, constructeur de moulins¹. Cet acte est peu détaillé quant aux données précises de construction. Il situe quand même l'emplacement (le rapide de la rivière du Chêne), donne les dimensions du moulin (30 pi. X 35 pi.), les matériaux (en pierre), parle de la construction d'une digue et d'un moulin à scie.

Dans cette entente, les responsabilités de chacun des contractants sont établies. Le seigneur s'engage à transporter les pierres de moulange. Il fournit également les multiples ferrures nécessaires à la construction des mécanismes. Par ailleurs, François Maisonneuve est le maître d'oeuvre du moulin et doit voir à la bonne marche des travaux en fournissant les autres matériaux nécessaires.

Il s'engage également à construire une digue (donc maîtriser le rapide de la rivière du Chêne) et installer un moulin à scie sur la rive nord du moulin à farine. (Document no 1)

¹ Archives nationales du Québec à Montréal, Coron, Charles-François, *Marché pour la construction d'un moulin à farine, à scie et de la digue entre Eustache Dumont et François Maisonneuve*, 11 février 1762.



Toutefois, en 1763, le seigneur Dumont annule l'accord de l'année précédente et une nouvelle entente est signée avec François Maisonneuve. Le jeune seigneur est en plein règlement successoral. Il laisse à Ignace Gamelin la responsabilité de signer un nouveau contrat avec François Maisonneuve à des conditions plus avantageuses pour le seigneur. François Maisonneuve accepte les nouveaux termes.²

Le seigneur Louis-Eustache Lambert-Dumont habite la région de Trois-Rivières. Ne pouvant administrer le moulin, il laisse à François Maisonneuve cette charge pendant 30 ans, tel que stipulé dans ce nouvel engagement. (Document no 2)

Toutefois, en 1775, le seigneur Dumont (après le règlement de la succession) reprend ses droits entiers sur le moulin moyennant un prix de 400 minots³. Ce qui est payé en 1781. Le seigneur devient alors l'administrateur complet des moulins jusqu'en 1803.

² A.N.Q.M., Panet, Pierre, *Marché de construction pour un moulin à farine et maison entre Ignace Gamelin et François Maisonneuve*, 15 avril 1763.

³ A.N.Q.M., Dufaut, Jacques, *Cession des droits du moulin à eau de François Maisonneuve à Eustache-Lambert-Dumont*, 14 juin 1775.



Dans le nouveau contrat signé en 1763, un nouvel élément est ajouté: une maison sera construite sur les lieux. Elle sera en cèdre pièces sur pièces, recouverte de planches, mesurera 30 pi. X 30 pi. et une cheminée de pierre complétera la maison. On ne sait rien de cette construction décrite dans l'acte de 1763. A-t-elle été construite? Nous n'avons pour l'instant aucune preuve, mais, chose certaine, les dimensions actuelles du moulin et de la section habitation correspondent aux dimensions du contrat de 1763.

5:

Les actes subséquents ne parlent pas d'habitation de bois dans la description du moulin. On dit tout simplement un moulin en pierre recouvert "En planches et Bardeaux"⁴. Il ne nous reste que des hypothèses pour l'instant quant à l'aspect d'origine du moulin banal tel que commandé par Louis-Eustache Lambert-Dumont.

Toutefois, une chose est certaine, un logis sur le site est à la disposition des différents meuniers⁵. Était-ce une maison de bois ou de pierre jointe au moulin? Était-elle indépendante? Rien ne nous permet pour l'instant d'affirmer un point plutôt qu'un autre. Mais tout porte à croire que le logis était incorporé au moulin à farine.

6:

7:

⁴ A.N.Q.M., Gagnier, Pierre-Rémy, *Bail emphytéotique entre Louis-Eustache Lambert-Dumont et Jean-Baptiste Féré pour les moulins à farine et à scie*, 4 juillet 1803.

⁵ A.N.Q.M., Gagnier, Pierre-Rémy, *Engagement de Charles-André Spénard par Jean-Baptiste Féré*, 12 août 1803.



Pendant le règne du seigneur Louis-Eustache Lambert-Dumont les écrits ne nous donnent que peu d'indices sur la vie entourant le moulin.

Le seigneur, Louis-Eustache, meurt en 1807. Il laisse la seigneurie aux mains de Nicolas-Eustache: son fils prodigue criblé de dettes.

C'est lui qui hérite du moulin suite à un tirage au sort⁶ tel que voulu dans le testament du père⁷. Malheureusement pour lui, le moulin à farine qui devait lui apporter des revenus ne sert qu'à payer ses dettes. Il en arrive à la seule solution raisonnable: céder tout simplement le moulin par bail emphytéotique à ces créanciers. Ceux-ci se paient à même les revenus du moulin entre autres en percevant le droit de banalité⁸. Cela lui permet de ne plus entretenir les différentes composantes d'un tel site (moulin à farine, digue et moulin à scie sans compter l'engagement des meuniers).

C'est à cette époque mouvementée que les procès défilent mettant en cause le seigneur et les entrepreneurs des moulins. Cette période du début du XIX^e siècle est riche en péripéties de toutes sortes et nous donne de nombreux renseignements quant à l'activité régnant sur le site.

On apprend entre autres que la digue, en plus d'alimenter le moulin à farine et le moulin à scie, fait aussi fonctionner une fonderie en aval, du côté sud de la rivière du Chêne.

⁶ A.N.Q.M., Notaires Delisle, Jean-Guillaume et Chaboillez, Louis, *Sentence arbitrale pour le partage des biens de Louis-Eustache Lambert-Dumont*, 4 et 5 janvier 1807.

⁷ A.N.Q.M., *Testament olographe de Louis-Eustache Lambert-Dumont*, 11 octobre 1805.

⁸ A.N.Q.M., Gagnier, Pierre-Rémy, *Bail entre Nicolas-Eustache Lambert-Dumont et John Chesser*, 19 mai 1810.



L A D I G U E

L'élément le plus intéressant et le plus problématique reste toutefois la digue. On constate que c'est l'élément clé du site du moulin, mais aussi l'élément le plus fragile. En effet, les glaces causent régulièrement des dommages importants. Quand la digue est endommagée ou détruite, toute production est arrêtée.

En plus d'être sensible aux forces de la nature, la digue est la cause de nombreux litiges et est d'enjeu de plusieurs procès.

■

Toute modification à la hauteur de la digue intervient directement sur la productivité du moulin.

■

■

■



En 1803, le seigneur Louis-Eustache Dumont cède ses droits sur le moulin à farine à Jean-Baptiste Féré, entrepreneur de moulins. Cette même année, celui-ci entreprend des travaux de rehaussement de la digue afin d'augmenter le pouvoir d'eau des moulins sis aux deux extrémités⁹.

Les terres en amont sont alors inondées, et le marchand de potasse John Chesser se dit lésé. Un procès s'en suit qui est entendu en 1806. De nombreux ouvriers viennent témoigner. Leurs dépositions nous donnent une bonne idée de la diversité et de la richesse des activités autour de ce site. Les renseignements les plus intéressants concernent la construction de la digue et toutes ses composantes.

Il n'est pas étonnant alors de constater que l'enjeu de plusieurs procès est la digue. En effet, les entrepreneurs de moulin cherchent à augmenter le pouvoir d'eau. Pour cela, ils rehaussent la digue. C'est alors que les propriétaires en amont sont inondés.

Ce n'est qu'en 1952 que la hauteur de la digue s'est stabilisée. En cette année, un jugement contre les Légaré est rendu. Ces meuniers doivent baisser le niveau de la digue. Cette modification a entraîné un manque à gagner pour eux. Depuis ce temps il n'y a qu'une seule turbine en fonction.

⁹ A.N.Q.M., Cour du banc du roi, 1806, no 146.



É V O L U T I O N D E L A D I G U E

La digue était fabriquée à l'origine de caissons de bois de pruche remplis de roches et d'argile. Les grandes crues et les glaces endommageaient considérablement cet élément central du site. Régulièrement, on devait réparer ou même reconstruire la digue.

Au début du XX^e siècle, Magloire Légaré sous les conseils d'ingénieurs, reconstruit la digue en ciment. Depuis ce temps les dommages sont limités.



Comme dans plusieurs cas, le moulin de la rivière du Chêne n'était pas seul. On profite de ces endroits stratégiques pour installer plus d'un moulin. Moulin à farine (parfois plus d'un), moulin à scie, moulin à carder etc. se côtoient au pied d'une falaise en aval d'une chute ou d'un rapide.

Dès le départ, le moulin à farine semble côtoyer un moulin à scie¹⁰. Celui-ci était situé sur la rive opposée du moulin à farine. Toutefois, on ne sait en quelle année il a été construit, mais il existait en 1792.

Cette construction était visiblement beaucoup plus temporaire que celle du moulin à farine. En effet, il s'agissait d'une simple construction de bois comme il en subsiste encore. Elle a été plusieurs fois endommagées sérieusement et même emportées par les glaces.

À la fin du XIX^e siècle, Charles-Auguste-Maximilien Globensky, époux d'une descendante Dumont, construit un nouveau moulin à scie adjacent au moulin à farine. Cet endroit est moins susceptible d'être atteint par les glaces.

Ce bâtiment a été agrandi par la famille Légaré. Bien que les éléments du moulin à scie soient toujours sur le site, ce mécanisme n'est toutefois plus en fonction.

¹⁰ A.N.Q.M., Coron, Charles-François, *Marché pour la construction d'un moulin à farine, à scie et de la digue entre Eustache Dumont et François Maisonneuve*, 11 février 1762.



LE DROIT DE BANALITÉ

Le seigneur devait construire un moulin à farine (le moulin banal) pour ses censitaires. En retour, les censitaires étaient tenus de faire moudre leurs grains au moulin banal. Comme redevance le seigneur percevait le 14^e des grains que les colons y faisaient moudre. C'était le droit de mouture.

Ce droit de mouture revenait au seigneur. Toutefois, Nicolas-Eustache Lambert-Dumont (fils de Louis-Eustache) s'étant allègrement endetté, le droit de mouture est perçu très souvent par les marchands qui le percevaient en échange des dettes encourues par le seigneur.

44

44

44



L'ÉVOLUTION DES MÉCANISMES ET DES BÂTIMENTS SUR LE SITE DU MOULIN

Pour que les moulins à farine survivent, il leur a fallu s'adapter et évoluer. Un moulin à farine tire sa richesse et sa raison d'être de son mécanisme, de son fonctionnement et bien sûr de façon prioritaire de sa capacité de faire de "bled farine".

Au Québec, la presque totalité des anciens moulins à farine qui subsistent ont perdu leur fonction première. Ils sont alors recyclés comme à Terrebonne par exemple où on en a fait un centre d'interprétation. Malheureusement; dans de très nombreux cas, ils sont carrément abandonnés parfois même avec tout leur mécanisme comme à Saint-Antoine-de-Tilly.

Pour sa part, le moulin Légaré est un des rares survivants à avoir conservé sa fonction d'origine. C'est ainsi qu'il est le plus vieux moulin à eau au Canada qui n'a jamais cessé de fonctionner sauf pour des travaux de réfections.

Pour survivre, le moulin Légaré a subi de nombreuses modifications. La première modification d'importance a eu lieu en 1849 lorsque Pierre Laviolette, seigneur de la partie des Mille-Isles (époux d'Elmire Dumont) entreprend de grands travaux¹¹. Tout ou presque est modifié. Les planchers à l'intérieur sont rehaussés pour permettre d'installer de nouvelles machineries. C'est sans doute à ce moment que la roue à aube, d'entretien délicat, est abandonnée pour installer des turbines Leffel toujours en opérations.

C'est à cette époque que les premières modifications à la toiture ont cours. On refait entièrement le toit et on perce six lucarnes. Cette année 1849, est une étape importante de modernisation de la machinerie et d'adaptation d'un bâtiment existant à une nouvelle technologie.

¹¹ A.N.Q.M., Globensky, Frédéric-Eugène, *Marché pour la réfection du moulin à farine au village entre Pierre Laviolette coseigneur et Louis Oulmette entrepreneur*, 16 juillet 1849.



La prochaine étape importante intervient en 1902. C'est la première fois, depuis sa construction, que le moulin est vendu. C'est Charles-Auguste-Maximilien Globensky alors héritier du moulin par sa femme Virginie Dumont qui opère cette transaction¹². Jusqu'alors le moulin s'était toujours transmis par héritage et était resté un bien seigneurial dans la famille Dumont. Dans les faits, cette vente signifie la fin du régime seigneurial pour le moulin.

Pour la première fois, le nouveau propriétaire est également le meunier et l'entrepreneur. Celui-ci ne perçoit plus de droit de banalité. Ce nouvel entrepreneur, Urbain Gagnon, se construit une grande maison de huit pièces sur l'emplacement de l'ancien logis. Il s'agissait de quelques pièces sous les combles. Sa nouvelle maison est spacieuse et au goût du jour. Il s'agit d'une maison de bois de style boomtown qui est actuellement dans son état d'origine.

Cette nouvelle maison lui permet de vivre à l'aise sur place et de voir à ses affaires. Le meunier devient le chef de cette entreprise et, comme la plupart des artisans autonomes de cette époque, il vit sur les lieux de son travail.

¹² Champagne, C.H., *Vente du moulin de Charles-Auguste-Maximilien Globensky à Urbain Gagnon*, 27 mars 1902.



Magloire Légaré devient le nouveau meunier en achetant le moulin en 1907. Philippe et Lucille, ses enfants habiteront les lieux jusqu'en 1995. Leur départ est donc tout récent.

Magloire Légaré a transmis son savoir-faire à ses enfants Donat et Philippe qui, eux, ont fait de même pour le meunier actuel Daniel Saint-Pierre.

Les Légaré ont apporté d'autres modifications aux moulins en entreprenant de nombreux travaux d'agrandissement¹³. Une cuisine d'été est aménagée au-dessus du moulin à farine. De plus, le moulin à scie a été rehaussé et une écurie a été construite après le feu de 1910 à Saint-Eustache.

En 1976, le moulin Légaré est classé. La raison principale de ce classement est la valeur didactique des mécanismes toujours en place. C'est d'ailleurs cet élément qui fascine les visiteurs. Sur le site de ce moulin une technique traditionnelle mais toujours vivante est perpétuée, ce qui est très rare.

¹³ *Entrevue avec Philippe Légaré, meunier à Saint-Eustache, âgé de 75 ans, 16 avril 1984.*



LES DIFFÉRENTES APPELLATIONS

Tous les citoyens de Saint-Eustache connaissent ce moulin à farine sous le nom de moulin Légaré à cause bien sûr du long règne des Légaré sur ce site.

Il est bien évident qu'il a connu d'autres appellations. Dès le début, les documents nous le décrivent sous le nom de son emplacement géographique: le moulin du rapide de la rivière du Chêne. Mais, il est aussi connu sous le nom du "moulin du village"¹⁴. À la fin du XIX^e siècle, on parle du petit moulin.¹⁵ par opposition à un autre moulin: le grand moulin (connu également sous le nom de moulin de la décharge), situé à l'ouest de la seigneurie des Mille-Isles et maintenant disparu.

Le nom de Légaré appartient au XX^e siècle à cause du propriétaire, il est entré dans les mœurs depuis près de cent ans. C'est sous ce nom qu'il a été classé. La ville de Saint-Eustache en est devenue la propriétaire grâce à une subvention obtenue du ministère des Affaires culturelles en 1976. Quant à la Corporation du moulin Légaré, elle gère les lieux depuis l'époque du classement par le gouvernement québécois.

¹⁴ A.N.Q.M., Mondelet, Jean-Marie, *Inventaire des biens du seigneur Louis-Eustache Lambret Dumont*, 4 mai 1807.

¹⁵ A.N.Q.M., Jobin, J.H., *Vente des droits seigneuriaux et partage des moulins*, 24 mai 1865.



Le moulin Légaré est certes le plus ancien moulin de la partie ouest de la seigneurie des Mille-Isles. Il n'a pas toujours été le plus important ni le plus productif¹⁶. Il est pourtant le seul qui a survécu.

Le moulin de la Dalle, à l'est de cette partie de la seigneurie des Mille-Isles est toujours là, mais sans aucun mécanisme. Il n'est plus qu'une coquille vide. Le moulin de la décharge du lac des Deux-Montagnes (le grand moulin) situé dans l'actuelle ville des Deux-Montagnes avait changé de fonction et a été détruit au début du siècle¹⁷.

Le moulin Légaré a su s'adapter aux transformations malgré le côté archaïque de la méthode de production de la farine. Bien que la production de la farine de blé ait longtemps été la raison d'être de ce moulin, la farine de sarrasin est actuellement sa principale production.

¹⁶ A.N.Q.M., Notaires Delisle, Jean-Guillaume et Chabollez, Louis, *Sentence arbitrale pour le partage des biens de Louis-Eustache Lambert-Dumont*, 4 et 5 janvier 1807.

¹⁷ Grignon, Claude-Henri, *Le petit moulin (moulin Légaré)*, p. 7.



Marché d`un moulin à farine et d`un moulin à scie
entre Eustache Lambert-Dumont
et François Maisonneuve

Notaire C.F. Coron

11 février 1762

Document intégral

GREFFE DE Me C.F. CORON, 11 FÉVRIER 1762

Par devant le notaire royale de Montréal résidant à l`ile Jésus soussignés et témoins enfin nommés furent présens M. Eustache dumont Ecuyer seigneur primitif du fief et seigneurie des Milles isles de présent à la dite Ile Jésus d'une part, et sieur Francois Maisonneuve capitaine des milices de l`ile Jésus paroisse de Ste Rose d`autre part, lesquels ont ensemble reconnu et confessés avoir fait ensemble le marché qui suit, savoir que le dit sieur Maisonneuve a promis et promet et s`oblige et songe de faire et parfaire bien et d`hument comme il appartient à titre d`expert et gens à ce connaissant un moulin à eaux fesant de bled farine sur la petite riviere Duchesne le batiment construits en pierre de trente cinq pieds ou environ de long sur trente pieds de large de auteur suffisante, une digue de quatre pieds d`épaisseur et de hauteur aussi suffisante, lesser dans le dit batiment un ouverture pour recevoir un glacie au cas que l`on y voulus mettre un second moulange, faire et poser les mouvements des dit moulins bon et solide, faire la charpente menuiserie couverture cloisons porte d`antrée et sortie, chassies et contrevans enfin rendre le tout fait et parfait et sujet comme dit est à visite dans le cours de l`automne prochaine, construit au même lieux



et endroits un moulin a sie faisant planche et madrié auquel moulin il y aura deux sies, et rendre le tout fait et parfait savoir la moulin à farine dans le cours de l'automne prochaine et le moulin à sie de l'automne prochaine en un an, s'oblige mon sieur Dumont de fournir un moulange qu'il s'oblige de rendre et faire décharger dans l'ile Jésus au commencement du mois de juin prochain et le dit entrepreneur le fera rendre sur les lieux le tout à commun fraix, fournira aussi mon dit sieur Dumont le ferre nille frettes de fusé et d'arbres et autres ferrure qu'il a à sa maison seigneurialles

P. 2

aux mille isle s'oblige le dit Maisonneuve entreprendre de faire et fournir et faire toutes les avances nécessaires pour les dit moulins jusqu'à ce qu'ils soient faits et parfait comme dit est a commun fraix des ouvrages fournitures et dépendances les dittes parties tiendront un compte exact chacun en leur partie et celui qui aura le plus fournie aura la reprise sur les profits des dits moulins jusqu'à ce qu'il soit remboursé de son due, sera permis au dit entrepreneur de prendre sur le domaine de mon dit seigneur tous les bois nécessaires pour la construction des dit moulins et les bois de chauffage pour son besoin et utilité sans en pouvoir vendre ni donneren fasson quelconques, comme aussi de prendre sur le dit domaine tout les bois de siage comme arbre de pain merisier, plaine et autre qui seront sié au dit moulin à sie, ce marché ainsi fait à moitié de tout les profits et revenus que le dit entrepreneur pourra tirer des dits moulins tant des moutures ordinaires suivant l'us et coutume de Paris, que la moitié des bois qui seront sié au dit moulin à sie et ce tant et aussi longtemps que les dits moulins subsisteront, lesquels seront aussi réparé et entretenus a communs fraix, car ainsi promettant, s'obligeant, renoncant, fait et passé à la dit ile Jésus étude du dit notaire l'an mil sept soixante deux le onze février après midy, présence d'Augustin Gaulin forgeron de la dit ile Jésus et Joseph Guénette journalier aussi de la dit ile témoins qui a mon dit seigneur Dumont Gaulin et nous notaire signé le dit entrepreneur



et Guenet ayant déclaré ne savoir écrire ni signer lecture fait rayé deux mots nuls en renvoy bon.

E DUMONT C.F. CORON

DÉFINITIONS

FRETTE: f.

Anneau ou ceinture métallique servant à renforcer des pièces de bois ou de béton, des tubes de canon etc. **PETIT ROBERT**

FUSÉE: f.

Rouleau de fer, à l'extrémité d'un arbre (L'arbre de la roue hydraulique, l'arbre vertical, etc.), qui tourne dans un support. dans Réjean L'Heureux, *Vocabulaire du moulin traditionnel au Québec des origines à nos jours* p.130 ou Petite roue d'engrenage de bois, à fuseaux parallèles, où s'engrènent les dents d'une roue. *ibid.*: p.161

NILLE: f. et m.

Pièce de fer solidement encastés dans le trou au centre de la meule tournante, qui sert de support à cerre dernière dans Réjean L'Heureux, *Vocabulaire du moulin traditionnel au Québec des origines à nos jours* p.202.



Nouveau contrat entre la famille Dumont et
François Maisonneuve
pour la construction du moulin à farine
sur la rivière du Chêne

Document A:

Bail entre
famille Dumont
et François Maisonneuve
Notaire Pierre Panet
15 avril 1763

Document B:

Lettre de Louis-Eustache Lambert-Dumont
à François Maisonneuve
pour lui faire de nouvelles offres
concernant le moulin
Trois-Rivières, le 28 mars 1763

Document C:

Procuration de Dumont à Ignace Gamelin
Trois-Rivières, le 28 mars 1763
Reconnu véritable
devant notaire le 15 avril 1763



Bail entre
famille Dumont
et François Maisonneuve
Notaire Pierre Panet
15 avril 1763

Le 15 avril 1763

No.1830

**Bail par le Sr Ignace gamelin au nom et Comme Charge des pouvoirs des Srs
Dumont, Cressé et Courval & fr cois maisonneuve**

fut present Monsieur Ignace Gamelin aussi de cett ville au nom et comme procureur de Sr Louis Eustache Dumont seigneur primitif des milles ysles Tuteur ? par ? ? a quebec de ses peres en presence? Enfans mineurs de feu Messire Lambert-Dumont ? cape Reformé des troupes du Roy, de Sieur Louis pierre Poulin Cressé au nom reconnu ayant epouzé Dame Louise Charlotte Dumont et de pierre Joseph Claude Courval au nom reconnu ayant épouzé Dame gilles genevieve Dumont propres de la dite seigneurie des misles ysles, suivant leur pouvoir sous Seing privée en datte du vingt 8me mars dernier Certiffie veritable pour mander Sieur Gamelin a Son requisition paraphé de Nores Soussignéz et demeure annexé aces presentes pour y avoir recours en cas de Besoin (*voir 3e document*), de meme qu'une lettres Ecrite pour mander Sieur Dumont l'avis au sieur francois maison neuve en date du meme Jour (*voir 2e document*) le di Sieur Gamelin d'une part

Et Sieur francois maison neuve cape des milices de Ste Roze de presen en cette ville d'autre parts



Lesquelles parties ont fait entre elles et de Bonne foy Les traité accord et Conventions qui
Ensuivent

Que ledit S francois maison neuve promet et s'oblige de faire et Construire sur le domaine
de la dite Seigneurie de? misles isles dans le cour de cette année s'il luy est possible ou au
plutard dans l'anne prochaine un moulin a farine a eau avec la maison en dependantes
laquelle sera de Bois de cèdres de pieces sur pieces de trente pieds en quarre avec une
cheminée de pierre couverte en planches le tout bien fait e conditionné au dire dexperts au
yeux a ce Connaissantes de telle sorte que le dit moulin fera de bonne farine
Et acet effet, le dit Sieur maison neuve S'oblige de faire a ses frais et depens tous les
travaux qui ?cerne? sur le dit moulin et maison et fournir tous les materiaux necessaires a
l'exception seulement de cent vingt vitres de sept sur huit, quinze cents cloux a couvrir
cinq cents cloux a plancher cinq Brasse de gros cables pour lever le moulange qui aura trois
pouces de Diametres un petit cable de sept Brasse qui aura un pouce et demy de
Diametre cent livres de Platre * les ferrures de lancien moulin telles quelles sont à la
seigneurie* et Un moulange de sept pieds de Diametre brute avec son lit qui Luy seront
fournis par les dirs Sieurs Susnommés et rendus a leurs frais a Terre bonne

P. 2

Seront en outre Tenue les dits Sieurs Susnommés de payer au dit Sieur maison neuve que ?
que les dits ouvrages seront parachevés et que le dit moulin fera farine la Somme de six
cents Livres

Et En consideration du present marché Les dits Sieurs Susnommes representes pour
mander? Sieur gamelin ont delaisé atittre? de ?ce Bail a ferme pour l'espace de trente
annees entieres et Consecutives au dit Sieur maison neuve ses Hoirs Et ayans Cause qui



Commenceront a Courir du jour que le dit moulin fera farine Yceluy dit moulin avec ses appartemens et ses Dependances pour par luy leexploiter et faire valoir comme Bon luy Semblera

Ledit Bail ainsy consenty a la Charge pour le dit Sieur maisonneuve de faire a ses frais et depens Tous les frais *Depenses* en reparation generalement quelconques necessaires pour leexploitation et entretien du dit moulin et maison; de les rendre alexpiration des dites trente années en Bon etat le dit moulin bien Tournant et la dite maison bien couverte a dire dexpert Et en outre s'oblige le dit Sieur maison neuve de fournir aux dits Sieurs Sussommés P? quune annee le Tiers nets de toutes les moutures que fera le dit moulin Exempte de toutes depenses Suivant le livre de recette quil sera tenu de tenir exactement

a ete convenu que dans le Cas ou le dit sieur maison neuve voudrait mettre audit moulin un second moulange se Sera a ses frais *sera tenu led Sieur maison neuve de fournir a ses frais et depens au nom du Sieur Gamelin ? gros des presentes*

Et ? ? de lexecution des presentes les dit sieur maison neuve a affecte et hypoteque? ses biens de memes que les Biens aud Sieurs susnommes qui demeurent affecte et obligé a l'entrepe? ? Car ainsy acte convenu accordé ? & ?& obligeFait et passé montreal en letude? de Lan mil sept cent soixante trois le quinze avril apres midy et a mander? Sieur Gamelin signé et le dit preneur declare ne scavoir ecrire ny Signer ? Enquis Lecture faite

(Signé) Ignace Gamelin

Fr Pierre Panet



Lettre de Louis-Eustache Lambert-Dumont
à François Maisonneuve
pour lui faire de nouvelles offres
concernant le moulin
Trois-Rivières, le 28 mars 1763

(Lettre écrite par Louis-Eustache Lambert-Dumont à François Maisonneuve)

Monsieur

maison neuve

Cape des milices de Ste Rose

a lisle Jésus

aux 3 rivières Le 28 mars 1763

P. 2

?

Maisonneuve

Messieurs

Aussitot apres mon arrivé, jai presenté Les propositions que vous m'aviez fait a mes coheritiers qui Entendent mieux Les affaires que moy Mont démontré Clairement que les dites Propositions Etaient a mon desavantage Et a Celuy de la famille C'est pour quoy ils veulent Conjoitement avec nous faire tous les frais necessaires pour l'Etablissement du dit moulin. Par les Comptes de Mr Le Page Pour Lancien moulin, il n'a porté En dépense que ? mil six livres Et vous voudriez pour une si maudique somme que vous Epargneriez En faisant tout L'ouvrage par vos mains Et Ce ? ? des habitants avoir Pendant 31 ans La moitié des revenus de ce moulin nous ne serions pas seulement remboursé a la fin du baille qui



dureroit? autant? que nous du moulangé qu'il faudroit fournir des ferments Et transport Et le moulin tel que vous Proposé seroit a refaire Probablement Six mois apres que vous l'aurez vendu, nous prenons Donc

P. 3

Le parti de le Bastir a nos frais puisque nous ne trouvons Personne avec qui nous Pussions traiter a des conditions raisonnables

Comme je vous ai dit En passant chez vous qu'il N'Etoit pas juste que vous perdissiez votre travail de l'année derniere je marque a toussaint Parant de s'arranger a L'Amiable avec vous pour En faire L'Estimation ce qui sera facile a faire vu qu'il ny a pas 3 jours d'intervalle du marché conclu a la defense que l'on vous fit de travailler ainsi En mettant vos journées au plus haut prix quelle puissent Etre mises Selon L'Equitée je crois que la somme ne sera pas assé considerable pour nous brouiller Ensemble. Cependant si vous ne vous accordés pas vous prendrez chaqu'un un arbitre Et il faudra En passer par leur decision.

Quoique je veuille faire tailler le moulangé au premier jour si vous aviez quelques propositions puis? a me faire Le traget n'est pas Long Et mes interessés Etants icy nous pourrions nous arranger definitivement ce que je souhaite de tout mon coeur. Mais afin que vous ne fassiez aucune demarche En vain voici quelles sont les dernieres volontés de mes coheritiers Et de moy.

1e de vous fournir de quoy faire un moulangé complet avec les ferrures du moulin

* telles quelles sont a la Seigneurie* 2e Les cloux Et les vitres pour le moulin 3e Le Platre Et le cordage 4e de la Somme de 600 six cent livres Sitot que le moulin fera farine



De votre Costé avec L'aide des habitans vous batirés le moulin Et la digue Et si vous juger convenable d'y mettre un Second moulange ce sera a vos frais Et faisant valoir Le dit moulin a votre fantaisie Pendant 30 Ans vous me fournirez par chaque année le tiers de toutes les moutures pour que j'entre dans aucun frais de farinier de reparations ny entretien quelconque a compter du jour quil marchera jusqu'a la fin du bail auquel tems le dit moulin sera remis En bon Etat a vüe d'Experts. Ces propositions sont aussi avantageuses pour vous + que celles que vous mavez faites et nous sont plus convenables par ce que nous Scaurons ce qu'il nous appartient

Je suis messieurs

Votre tres humble serviteur

DUMONT

Je fais les meme propositions a Mr fortin et a son beau pere mais j'ai marqué à Parent de ne lui presenter quapres vous aurez refuse afin de vous Eviter La peine de descendre ici vous n'aurez qu'a alez trouver Mr Gamelin qui aura La bonté de vous passer marché suivant les propositions que nous vous ferons vous donnerez l'Etat juste des cloux vitres Platres et cordages que nous remplisons S'il est accepté de Mr Gamelin Et nous ferons vendre le tout a terre bonne en vis a vis a votre commodité avec les Pierre boyttes moulange. La maison sera de pieces sur pieces en cedre de 30 pieds en quarre couverte

En marge de la page titre (ce qui suit semble être la suite du texte précédent)

En planche Sera (fait cet automne ? Tel Cy ou ?) Connu ? faire Une cheminé de pierre S François de Ste Rose cape prendre? en bois de chauffage (Et ou En) reparations



Procuration de Dumont à Ignace Gamelin
Trois-Rivières, le 28 mars 1763
Reconnu véritable
devant notaire le 15 avril 1763

P. 1

Nous soussignés Louis Eustache Dumont seigr primitif des miles isles, Et tuteur a quatre mineurs coheritiers chaqu'un pour vu douzieme dans la dite Seigneurie Louis pierre poulin cressé aussi heritier pour vu douzieme dans la dite seigneurie comme ayant Epousé louise charlotte dumont, Et joseph claude courval aussi pour vu douzieme dans la dite Seig r comme ayant Epousé gilles genevieve dumont, avons choisi pour notre procureur général Et Spécial monsieur ignace gamelin capitaine des milices de montréal Et Lui donnons pouvoir de passer marché avec tel Entrepreneur, Et a telles conditions quil avisera, Bon Etre pour la Batisse dun moulin a farine sur la riviere duchesne seigneurie des miles isles Enfoy de quoy nous avons signer la présente procuration aux trois Rivieres

Le 28 mars 1763

CRESSÉ

COURVAL

DUMONT

Certifie Veritable par Monsieur Ignace Gamelin ? des Nores Soussignes au desu de lacte par e devant nous repondu? ? quinze avril mil sept cent Soixante Trois

IGNACE GAMELIN

Fr ??

Les documents sont transcrits d'après l'ordre notarial qui est l'inverse de l'ordre alphabétique.



FONDS D'ARCHIVES

Archives nationales du Québec à Montréal (A.N.Q.M.),

Greffes des notaires:

J.A. Bertbelot
 L. Chaboillez
 J.H. Champagne
 C.F. Coron
 J.G. Delisle
 J. Dufaut
 P.R. Gagnier
 F.E. Globensky
 J.H. Jobin
 S. Mackay
 J.M. Mondelet
 P. Panet

Cour du banc du roi: 1806

IMPRIMÉS

Boileau, Gilles. "La seigneurie de la Rivière du Chêne, son moulin et la vie régionale" dans *Cahiers d'histoire de Deux-Montagnes*, Vol. 8, no 1, juin 1986, pp. 7-39.

Boileau, Gilles. *Le moulin Légaré*, La Société d'histoire des Deux-Montagnes, s.l., s.d.

Caron, Denise. "Le moulin Légaré à Saint-Eustache", dans *La Lucarne*, Vol. XVI, numéro 1, printemps 1996. p. 8.

Dictionnaire biographique du Canada, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

Entrevue avec Philippe Légaré meunier de Saint-Eustache, âgé de 75 ans, le 16 avril 1984 (Transcription), Coll. Mémoire d'une époque Archives nationales du Québec à Québec, No 84-021, 1984.

Giroux, André. "Le moulin de la rivière du Chêne" dans *Cahiers d'histoire de Deux-Montagnes*, Vol. 8, No 1, juin 1986, pp.45-55.

Giroux, André. *Saint-Eustache Mill Complex, Saint-Eustache, P.Q.*, Staff Report, Historic Sites and Monuments Board of Canada, June 1973.

Grignon, Claude-Henri. *Le petit moulin (moulin Légaré)*, Le Service des communications, Ville de Saint-Eustache, 1989.

Jean, Régis. "Moulin Légaré" dans *Les chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec*, Tome II, Québec, Les publications du Québec, 1991, pp.399-400.

Le moulin Légaré du Vieux-Saint-Eustache, Saint-Eustache, Les fêtes du Vieux Saint-Eustache, sans pagination, s.d.



L E S T R A M W A Y S

PAR

JEAN-FRANÇOIS LEMAY

DIANE LEMIRE

ISABELLE MONGRAIN

VINCENT QUESNEL



T A B L E D E S M A T I È R E S

INTRODUCTION	65
HISTORIQUE	66
1. L'ÈRE DU TRAMWAY À MONTRÉAL	68
1.1 DE 1892 À 1910	68
1.2 DE 1910 À 1930	73
1.3 DE 1930 À 1950	78
1.4 DE 1950 À 1970	85
1.5 HYPOTHÈSE SUR LA FIN DRAMATIQUE DU TRAMWAY	87
1.6 LE RETOUR DES TRAMWAYS	88
1.7 ENTREVUE AVEC UN ANCIEN CHAUFFEUR DE TRAMWAY	89
CONCLUSION	93
BIBLIOGRAPHIE	94



I N T R O D U C T I O N

Quand on pense aux années 20, on pense aux années folles; ces années d'insouciance et de charleston. C'était l'époque du cinéma muet, les belles années de Charlie Chaplin, mais on pense aussi au tramway. Les villes repoussaient de plus en plus leur périphérie, et le tramway étendait de plus en plus son réseau.

Le tramway de Montréal, le grand-père du métro et de l'autobus, eut des débuts hasardeux, mais au fil des années il a su gagner le coeur des Montréalais. Bientôt, le tramway devint le transport le plus populaire. Tous ceux qui l'ont connu ne cessent de vanter ses mérites. Malheureusement, aujourd'hui, le tramway de Montréal n'est plus qu'un souvenir. Il a été relégué aux oubliettes, supplanté par l'autobus et le métro.

Nous brosserons donc un bref historique qui couvrira les années 1861 à 1892. Par la suite, nous identifierons les principaux acteurs qui ont participé à l'évolution du tramway. Nous décrirons les aspects financiers puis, nous le situerons dans le contexte politique et économique. Tout cela sera fait par tranche d'environ 20 ans, et nous couvrirons les années 1892 à 1970.

Nous jetterons aussi un coup d'oeil sur les rumeurs qui tournent autour du déclin du tramway, ainsi que celles qui tournent autour de la possibilité de le remettre en fonction. Finalement, nous terminerons le tout par une entrevue effectuée avec Gilbert Côté, ex-conducteur de tramway.



HISTORIQUE

En 1861 la population de Montréal atteignait le chiffre de 101 000 âmes. La ville était devenue assez importante pour avoir son propre service de transport en commun. En effet, l'ère de l'industrialisation faisait rage en Amérique du Nord et Montréal en ressentait les effets.

La *Montréal city passenger railway company* vit donc le jour le 18 mai 1861 et le service fut inauguré le 27 novembre suivant. Le système de ce nouveau mode de transport était très rudimentaire. En effet, c'était de petits chars sur rail à traction animale. Durant la saison froide, les tramways à chevaux étaient remplacés par d'immenses traîneaux pouvant recevoir une trentaine de voyageurs.¹

Entre 1861 et 1880, le chemin de fer urbain semble être un privilège réservé à la classe moyenne, car le coût d'utilisation est trop élevé pour la classe ouvrière. De plus, les déplacements de longue distance pour se rendre au travail ne sont pas encore le lot de la majorité de la classe ouvrière. En effet, seulement 5.4% de cette population utilise le transport en commun sur rail.

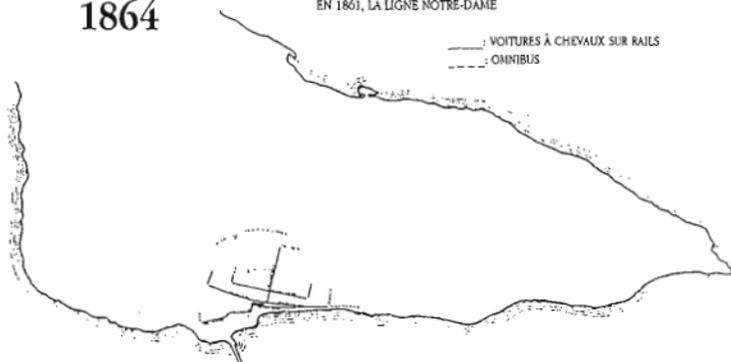
Au début, les circuits de la compagnie vont chercher la clientèle dans presque tous les sens; l'axe St-Laurent pour le nord, l'axe St-Antoine pour l'ouest, l'axe Wellington pour le sud-ouest, l'axe Ste-Catherine pour l'est et l'ouest et l'axe Notre-Dame pour les rives du St-Laurent. Ce réseau dessert surtout la classe moyenne qui a tendance à migrer en périphérie, et qui cherche surtout à accéder aux rues commerçantes telles que St-Laurent et Notre-Dame.² Été comme hiver le service fonctionnait à *la bonne franquette*. En effet, les voyageurs pouvaient monter ou descendre à n'importe quel endroit le long du parcours.



MONTRÉAL CITY PASSENGER RAILWAY

NOTE:
LA COMPAGNIE A ORGANISÉ ET CONSTRUIT,
EN 1861, LA LIGNE NOTRE-DAME

1864



Le tarif du billet était de cinq cents ou vingt-cinq tickets pour un dollar. Si un voyageur devait utiliser deux véhicules pour arriver à destination, il payait dix cents. Ce n'est qu'autour de 1890 qu'on instaura la formule de correspondances gratuites.³

En 1875 la compagnie possédait 62 wagons, 41 traîneaux, 21 omnibus, ainsi que 400 chevaux. En 1886 le nom de la compagnie fut changé pour celui de *Montréal Street Railway Company*. Puis il fut question de l'électrification des voies. Après de nombreux débats, la compagnie accepta le projet le 17 mai 1892. On procéda donc à l'installation du service électrique.⁴

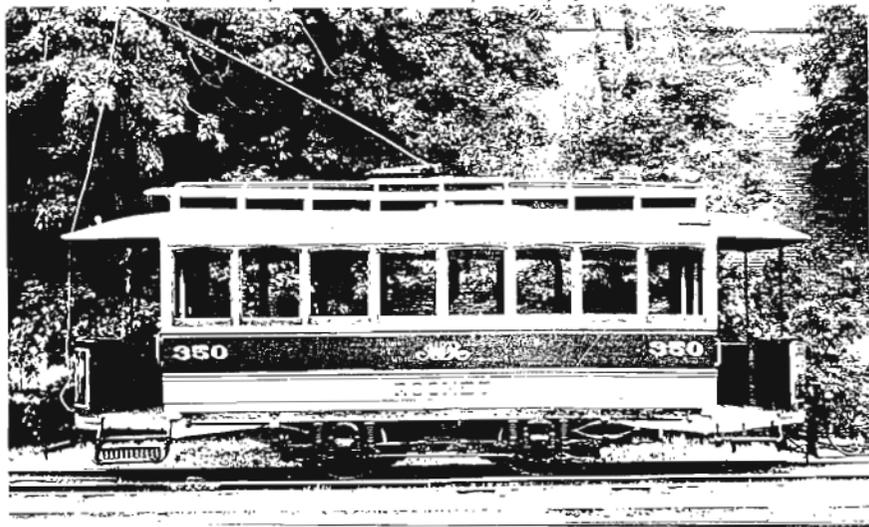


I L'ÈRE DU TRAMWAY À MONTRÉAL

1.1 DE 1892 À 1910

Le premier tramway électrique vit le jour le 21 septembre 1892. On le nomma *Rocket*. Il fut construit par Brownell Car Company, de St-Louis (USA). Le départ eut lieu 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 St-Dominique, Rachel, Amberst et Craig pour revenir au point de départ.⁵

Le *Rocket* existe toujours et, sauf erreur, aucune autre ville du continent nord-américain ne possède son premier véhicule électrique de l'époque.



LE ROCKET: premier tramway électrique en 1892

Il existait certains désavantages au transport qui furent rapidement observés. Des mises au point de défauts mécaniques et électriques ont dû être faites afin de maintenir le service durant l'hiver à des conditions acceptables.

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

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

Le tramway connut tout de suite un franc 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.⁶

La Montréal Street Railway n'était pas la seule compagnie à maintenir un service de transport urbain dans la région de Montréal il y avait aussi *la Park and Island Railway Company*, *la Montréal Island Belt Line Railway*, ainsi que *la Terminal Railway Company*. En effet, vers les années 1890, ces compagnies avaient obtenu des franchises des municipalités et villages de banlieue, en plus 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 St-Laurent et Cartierville, plus une voie secondaire sur l'actuelle avenue Girouard. Rappelons le service Ahuntsic et Sault-au-Récollet; celui du chemin Côte St-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.



1900



C'est ainsi que des agglomérations urbaines, jusqu'alors distantes d'une bonne journée de voyage, 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 et des plantations de melons.

En 1901, la *Montreal Street Railway*, qui était dirigée par William Molson, John Ostell, William Dow, Johnston Thompson et William Macdonald, se portait acquéreur du contrôle de la *Park and Island Railway* et 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



manoeuvre. Les wagons à doubles 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 apparurent les freins à air comprimé.⁷

Le 4 mai 1905, le long de la rue Ste-Catherine, déambulait un nouveau 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, le premier véhicule dans lequel le voyageur payait en entrant. Il a été 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. Le nouveau véhicule supprimait cette difficulté. En effet, il comportait, à l'arrière, une plate-forme où le conducteur se tenait en permanence. Les voyageurs pouvaient monter à bord, dix, vingt, trente à la fois. Le véhicule démarrait, puis chaque voyageur défilait devant le conducteur, et payait sa course. Une sortie était aménagée à l'avant du véhicule, sous contrôle direct du *motorman*. Ces changements amélioraient à la fois le service (rapidité), et le confort du voyageur (sécurité).

En 1910, la *Montreal Street Railway* possédait au total 140 milles de rail et 600 véhicules. 143 678 529 voyageurs pour l'année 1910, le tarif: toujours cinq cents.

Au cours de ces deux décennies, il y a eu une expansion considérable du réseau. Celui-ci s'organise en grille, c'est-à-dire des croisements de lignes. On commence à voir le lien qu'il y a entre le réseau de transport en commun et l'organisation spatiale de la ville. La classe moyenne utilise régulièrement le tramway, soit pour aller travailler au centre-ville (axes Ste-Catherine, Bleury et St-Denis), soit pour magasiner (axes St-Laurent et Notre-Dame). La classe ouvrière cherche à s'installer loin de la fumée, donc migre à travers la ville



où il y a surabondance d'emploi. Le quartier plateau Mont-Royal jouera un rôle important pour la classe ouvrière. Les lignes que cette classe utilise sont surtout Pointe-St-Charles, St-Henri et Hochelaga, comme nous le mentionne David B. Hanna (professeur au bac. en urbanisme) et je cite: «Le pattern des migrations pendulaires résidence-travail à travers la ville vient de s'implanter, mais cette réalité nouvelle déborde les capacités techniques d'un système à traction animale».

L'électrification du réseau jouera un rôle important sur la structuration physique et sociale de la ville. En effet, l'efficacité de ce nouveau mode de transport amènera un grand achalandage. La population de la ville et de la banlieue augmentera de 30% entre 1891 et 1901, et de 63% entre 1901 et 1911. Donc l'achalandage ne cessera de grimper, soit de 153% entre 1893 et 1900, puis de 235% entre 1900 et 1910.

Même la Chambre de Commerce du district de Montréal de 1908 avait conscience de l'importance de ce mode de transport sur le développement de la ville. De plus, le tramway a créé un bon nombre d'emplois, donc a contribué directement à l'économie montréalaise. Malheureusement, avant 1917 il n'existe aucun état financier ou document s'y rapportant.

La grille du circuit du tramway progressera donc dans toute les directions, et ce, quartier par quartier. En 1900, le Centre-Sud, le sud du Plateau et l'ouest de la ville ont déjà des grilles complètes, alors que dans Hochelaga-Maisonneuve, la Petite Patrie, Pointe-St-Charles et Verdun, les réseaux s'accroissent de plus en plus. En 1910, les quartiers Hochelaga-Maisonneuve, le Plateau, la Petite Patrie et Westmount ont entièrement complété leur grilles, alors que de nouvelles s'installent progressivement dans les quartiers Rosemont, Villeray, Notre-Dame-de-Grâce et Côte St-Paul.



1.2 DE 1910 À 1930

Plus les années passaient, plus le transport connaissait des changements. Les différentes sociétés de transport qui existaient sur l'Île de Montréal furent fusionnées en une seule compagnie en 1911 qui se nommait la *Montréal Tramways Company*. C'est cette compagnie qui opéra le système de transport urbain à Montréal pendant 40 ans. Cette compagnie fut considérée pendant quelques années comme détentrice d'un des meilleurs systèmes de transport urbain en Amérique. Il y eut donc restauration des rails et cette nouvelle compagnie se porta acquéreur de nouveau matériel roulant. Elle voulait offrir un service de plus en plus efficace.⁸

L'évolution du transport en commun était étroitement liée au développement de la ville de Montréal. Au début du XX^e siècle, la ville s'étend considérablement; il y a de plus en plus de voyageurs, c'est pourquoi la *Montréal Tramway Company* veut offrir un meilleur service afin de satisfaire la population. En 1918, plus précisément le 28 janvier, il y aura donc un accord dit *service au prix coûtant* qui sera signé entre la ville et la compagnie pour une durée de 35 ans. Cet accord concernait en particulier la distribution des recettes de la *Montréal Tramway Company*. Cette distribution se lisait comme suit:

1. Le premier prélèvement est destiné au paiement des frais d'exploitation, tels que salaires, taxes, etc.
2. Le second prélèvement est destiné aux frais d'entretien b de renouvellement.
3. Le troisième prélèvement est destiné au paiement d'un intérêt de 6% sur l'actif physique de la compagnie.
4. Un intérêt de 1/2 à 1% sur la valeur du capital au moment de la signature du contrat. (Réf. Brochure)



L'exécution du contrat était contrôlée par la commission des tramways qui, annuellement, fixait les dépenses et s'occupait des revenus au moyen des tarifs. Cette commission était composée de Paul Beique, commissaire, de Joseph Saint-Cyr, à la présidence et de John Archibald, président suppléant.⁹

Bref, ce n'était que quelques-uns des points qui apparaissent dans le contrat entre la ville de Montréal et la *Montréal Tramway Company*.

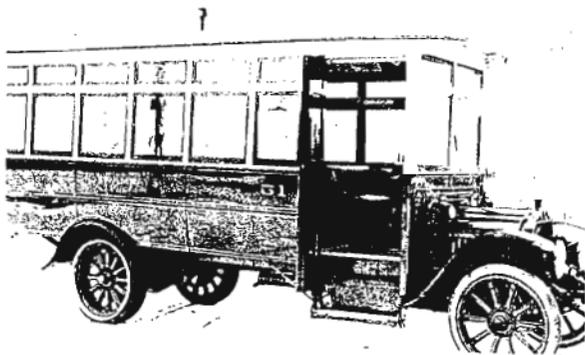
Puis, en 1914 le tramway *double* fit son apparition et le *solo-tram* fut mis en service sur certaines lignes en périphérie. L'usage de celui-ci se généralisa après 1926.

Après la première guerre mondiale, à l'aube des années 1920, Montréal connut une croissance considérable au point de vue des activités commerciales et industrielles. Par conséquent, on assiste aussi à une croissance de la ville. La ville s'étend jusqu'aux abords de la rivière des Prairies. La population montréalaise dépasse alors le demi-million.

En 1919, la compagnie fit construire deux autobus afin de desservir la rue Bridge et ce n'est qu'en 1925 que ce moyen de transport sera plus utilisé. Ce moyen de transport avait à la fois l'apparence d'un camion et d'un autobus. Il y aura un service d'autobus sur le boulevard Gouin, le boulevard LaSalle ainsi qu'entre Montréal-Ouest et Lachine. Par la suite, un autre service dit *de luxe* sera établie sur les rues Sherbrooke, Saint-Hubert ainsi qu'à Outremont. Le tarif était de 8 cents 1/3. Il faut mentionner que ce service ne remplaçait pas le tramway, il le complétait. Concernant la population, celle-ci n'appréciait guère l'autobus, elle le surnommait *cage motorisée*.



Par ailleurs, en 1919, les coûts élevés dus à l'inflation d'après-guerre et la compétition de l'automobile ont ralenti la prospérité de la *Montréal Tramway*. À cause de l'augmentation des coûts et de la diminution des profits, on décida, en 1920, de convertir les tramways avec un seul opérateur sur certaines routes. Par contre, les modifications qui ont été effectuées pour rendre l'équipement plus moderne ont permis de transporter plus d'un million de passagers chaque années durant cette période. Les tramways devinrent donc plus légers et plus attrayants. En 1925, on construisit 300 nouveaux tramways afin de retirer les tramways qui avaient des côtés en bois. En 1929, l'efficacité était meilleure que les dix années précédentes. On enregistra sur l'Avenue du Parc et Mont-Royal, qu'entre 17 heures et 18 heures au mois de mars, que les tramways représentaient 15% du total des véhicules circulant sur ces avenues, transportant ainsi 75% des voyageurs comparativement aux voitures qui transportaient en moyenne seulement deux personnes. Voyager en tramway facilite la circulation, c'est pourquoi un système efficace est primordial.¹⁰



C'est en 1919 que deux autobus sont mis en service.



Au début des années 1930, une période de dépression économique jouera en faveur de l'autobus comme véhicule de transport en commun, car l'utilisation de celui-ci est moins coûteuse que celle du tramway. Il va desservir Bordeaux et le Bout-de-l'Île. Le nombre de tramways n'est quand même pas à négliger puisqu'il y en a presque 1000 en opération sur 300 milles de voies.¹¹

A cause de l'extension du réseau et l'arrivée de nouveaux véhicules, la compagnie fait ériger, agrandir et transformer plusieurs édifices. L'apparition de nouveaux véhicules nécessite la construction de *Power House*, de remises, de garages et de terminus. De plus, la compagnie se porta acquéreur dans ces années d'un deuxième siège social. En 1928, le *Tramways Building*, qui représente actuellement les bureaux de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, fut érigé. Avant cette date, le bureau principal de la compagnie de tramway se situait à l'angle de la rue Craig et de la côte de la Place-d'Armes. Puis, par la suite, on le transporta au terminus de la ligne d'Hochelaga pour finalement le relocaliser de nouveau à l'angle de la rue Craig et de la côte de la Place-d'Armes.¹²

En 1920, la ligne de tramways conduisant à la station d'Auntsic devait être prolongée jusqu'à Bordeaux, en suivant la rue Kelly vers l'ouest et en empruntant des rues dont le tracé n'apparaissait que sur des plans (Tollhurst, Dazé, Meilleur, McDuff et Poincaré). Puis, en 1922, on instaura une bretelle qui pénétrait à l'intérieur de la prison, assurant ainsi une navette entre la geôle et le palais de justice.¹³

De plus, en 1930, le pont du Havre fut inauguré, qui quatre ans plus tard recevait le nom de Jacques-Cartier. Celui-ci comportait non seulement une chaussée pour autos, camions et autres véhicules, mais également deux corridors que l'on réservait pour les tramways. Cependant, après une vingtaine d'années, ces deux corridors furent élargis pour les voitures.¹⁴ Pendant ces deux décennies, c'est-à-dire de 1910 à 1930, le district de



Montréal connut une grande augmentation de population comme mentionné précédemment. En 1919, la population totale du district, qui ne comprenait pas seulement Montréal mais également les municipalités avoisinantes de Westmount, d'Outremont et de Verdun, était de 727 324 personnes. En 1929, celle-ci atteignait 1 200 289 personnes, ce qui signifie une augmentation supérieure à 65%.

Par ailleurs, étant donné qu'il y eut un accroissement de la population, on connut également un accroissement de la circulation: En 1919, la longueur totale des voies de circulation était égale à 264 milles et en 1929, cette longueur atteignait 381 milles. Le tramway et l'autobus seront donc considérés comme des agents d'expansion du tissu urbain. Il y eut plusieurs annexions à la ville de Montréal telles que Ville-Émard, Ville-Saint-Paul, ville de Saint-Louis, ville de la Côte-des-neiges, ville de Notre-Dame-de-Grâce, village de Rosemont, village de Tétraville, village de Beauvillage-de-la-Longue-Pointe, village d'Ahuntsic, ville de Bordeaux.⁵

Concernant l'état financier de la *Montréal Tramway Company*, celle-ci enregistrait des recettes brutes en 1919 de \$8 645 547.86. Son revenu principal provenait à 98% des voyageurs. Si on compare le salaire des percepteurs de tramways avec aujourd'hui, on peut dire que c'était dérisoire. Ils recevaient, en 1910, 19 cents l'heure pour les 3 premières années, 20 cents pour les 2 années suivantes, puis 21 cents les autres années



1.3 DE 1930 À 1950

Les deux décennies suivantes pourraient être caractérisées par trois événements majeurs soient: la crise économique de 1929, la deuxième guerre mondiale de 1939 à 1945 et l'après-guerre à partir de 1946.

Dès le début des années trente, afin de survivre dans la crise économique, on commence à installer des autobus à la place des tramways, ces derniers étant trop coûteux à l'utilisation. Déjà, à cette époque, le transport en commun à Montréal est comparable avec ceux des plus grandes villes du monde. On y compte 1 000 tramways en service sur un total de 4 200 au Canada et 100 autobus sur un total de 488. Plus de 1 million de passagers y sont comptabilisés chaque jour dans la ville et la tendance est à la hausse. Fait à remarquer, on peut à cette époque dénombrer quelque 19 types de tramways différents seulement à Montréal. C'est que la *MTC (Montréal Tramway Company)* a fait l'acquisition de tramways au fil des années et ce de façon continue. Par contre, ce haut niveau de transport en commun engendre déjà des problèmes de circulation que plusieurs tentent de régler. Quelques solutions sont suggérées entre autres une plutôt farfelue ... la construction d'un tramway souterrain.¹⁶

La grande demande de transport en commun est en grande partie causée par le nombre important d'usines et de grosses compagnies. Il faut comprendre qu'à cette époque les transports ferroviaires et maritimes sont très importants et que la position géographique de Montréal, au centre nerveux du transport au Canada. C'est économiquement le point idéal de distribution par rails.

En 1932 le tarif pour un ticket de transport était de 0.07\$ et l'on pouvait faire l'acquisition de livret de 50 pour 3.00\$. Même à ce prix la *MTC* était une des rares

compagnies à succès de ce type sur le continent. Son succès était dû à son très grand achalandage. Comme nous l'avons vu précédemment la *MTC* transportait 1 million de passagers par jour, mais au niveau du Canada elle transportait près du tiers de tous les passagers de tramway électrique du pays. Comme c'était le cas à l'époque, la progression des grandes villes était directement reliée à la qualité de son réseau de transport et Montréal en fut un très bel exemple. Elle fut la capitale du Canada pendant plusieurs années et l'esprit progressiste de ses habitants était la clé de son succès.¹⁷

Pour ceux qui disent que le transport en commun n'est jamais rentable, voici quelques chiffres de la *MTC* publiés en 1933. Lors d'un article de journal sur les finances de la compagnie, le journaliste soulignait les recettes que la ville pouvait toucher grâce aux profits de la *MTC*. A partir d'un investissement initial de 21 800 000\$, les fondateurs, tous des anglophones, ont créé un véritable empire. Ils ont versé la somme de 14 millions de dollars en 14 ans à la ville. Soulignons que la somme de 1 million de dollars en 1932 actualisée à 4% d'inflation vaudrait maintenant plus de 11 millions de dollars. Mais les années de vache grasse étaient finies, dès 1933 la compagnie affichait un déficit de 575 000\$. Une chute de l'achalandage de 21% entre 1932 et 1933 était à l'origine de ce déficit.¹⁸

Pour pallier ce déficit la *MTC* décide donc de prendre les grands moyens, elle hausse le prix des billets tout en modifiant ses parcours. De plus on annonce l'augmentation du nombre de tramways à conducteur unique (*one-Man-car*). Les premiers *O-M-C* ont été mis en opération en 1924 à Montréal-Est et en 1933 18% de tous les tramways de cette ville sont des *O-M-C*. Ce pourcentage peut paraître élevé mais si on le compare à d'autres grandes villes du continent, il n'en est rien puisqu'à Buffalo et à Kansas City on obtient 100% de *O-M-C* et que la plupart des grandes villes des États-Unis possèdent plus de 50% de ce type de tramway. Ces arguments ne seront par contre jamais assez forts pour contenir la rogne des



employés et des syndicats de la *MTC*. Le problème du *0-M-C* sera le plus gros défi du transport en commun à Montréal pour les prochaines années.¹⁹ (Ref: archives mun. 1934)



Les employés se mobilisent donc contre le *0-M-C* et étalent leurs meilleurs arguments en espérant convaincre la *MTC* et l'opinion publique du bien-fondé de leur campagne. Ils reprochent entre autres au *0-M-C* d'être la cause de nombreux accidents car le conducteur se trouve à l'arrière du véhicule ce qui l'empêche de bien voir la circulation. De plus ils craignent un ralentissement du service car un seul employé doit percevoir le prix d'entrée et conduire le véhicule. À cette époque le chômage était très élevé et les syndicats voyaient d'un très mauvais oeil la mise à pied de plusieurs autres travailleurs. Finalement ils expliquaient que, malgré le déficit, les dirigeants de la *MTC* faisaient toujours 9% de dividendes et qu'à 6% ils élimineraient le déficit de la prochaine année.

Cet acharnement des syndicats et employés à vouloir baisser le pourcentage de *0-M-C* résultera en une suite de découvertes plutôt accablantes pour la compagnie de transport.

- Selon l'entente conclue entre la ville et la *MTC*, cette dernière garde une bonne partie des profits. En échange elle paie des frais de déneigement et d'entretien des routes à la ville. Par contre si la compagnie est en déficit, c'est la ville qui paie la note avec des intérêts de 6%.

- De plus le nombre de voyageurs que le tramway peut contenir doit être indiqué sur l'extérieur du véhicule et ce en lettres de deux pouces. Naturellement la compagnie ne s'est pas sentie obligée de l'indiquer puisqu'elle n'a jamais eu l'intention de respecter cette règle. Pour elle une diminution du nombre de passagers par véhicule représenterait un manque à gagner énorme à la fin de l'année.

- Le sentiment d'être exploités est de plus en plus grandissant au sein des employés de la *MTC*. La plupart des conducteurs de tramway reçoivent un salaire de moins de 15\$ par semaine de travail et malgré ces conditions, la compagnie tient à former de plus en plus de conducteurs de *O-M-C*. Les conducteurs craignent donc cette politique de presse-citron où l'on épuise les 24 employés au maximum jusqu'à ce qu'ils ne soient plus bons à rien. Selon le syndicat, après 15 ans de *O-M-C*, l'employé a tellement été surchargé qu'il n'est plus capable de bien faire son ouvrage. La meilleure preuve est, selon eux, que la compagnie refuse les 40 ans et plus à l'entraînement des *O-M-C*.

- Le point le plus sucré de cette étude approfondie de la *MTC* arrive lorsque l'on compare le transport en commun de Montréal avec celui des grandes villes américaines. Aux États-Unis, les tramways ont été changés pour des autobus et seule Montréal préconise encore ce système archaïque de transport. En fouillant en profondeur on trouve une réponse toute simple: la *Shawinigan Power Society* contrôle la *MTC* et la *Shawinigan Power Society* vend de l'électricité et non de l'essence!



- La compagnie a payée 1 000 000\$ en électricité seulement pour l'année 1930 à la *Shawinigan Power Society*. Le principe est très simple, plus la MTC charge cher, plus la *Shawinigan* fait des profits. Ces profits sont distribués sous forme de dividendes aux dirigeants de la *Shawinigan Power* qui sont aussi les dirigeants de la MTC.²⁰ (Revue de presse, 1934)

Tous ces arguments contre la MTC mettaient beaucoup de pression sur les dirigeants, mais le 3 juillet 1934 le juge Forest rendit un jugement contre la compagnie des tramways et le O-M-C. Il conclut que le conducteur de O-M-C est tellement surchargé d'ouvrage qu'il ne peut faire son travail adéquatement et du même coup ne peut protéger le public comme il serait en droit de s'attendre. Il condamna donc la compagnie à 519\$ en dommage à verser à la victime de l'accident.²¹

Aucun autre conflit de cette importance ne vint perturber l'histoire du tramway les années suivantes, mais les problèmes financiers étaient toujours bien présents; c'est pour cela qu'en 1935 la publicité éclairée fit son apparition sur les tramways. Cette nouvelle initiative de la compagnie procura donc à cette dernière des revenus substantiels additionnels.

Cette même année, le 1^{er} février, la ville de New York dit adieu à son dernier tramway. La plus vieille ligne du continent et peut être même au monde voit disparaître son tramway pour faire place à l'autobus qui avait déjà fait son apparition plusieurs années auparavant.²²

L'année suivante, en 1936, ce fut au tour de Paris de voir disparaître son dernier tramway le 31 août.²³

Au mois d'octobre une visite des établissements de la *MTC* a permis d'admirer le véhicule de l'avenir: l'autobus. Ce véhicule comportait de nombreux avantages que les journalistes se firent un plaisir d'énumérer. Il (l'autobus) transportait 35 personnes assises, roulait et freinait en douceur, était muni d'une porte à l'avant et d'une autre au centre, il possédait un intérieur très grand puisque le moteur se situait à l'arrière du véhicule. De plus la visibilité pour le conducteur était très grande, car il se situait à l'avant du véhicule et finalement notons qu'il était moderne et possédait une belle ligne fuyante.

C'est en 1937 que l'on vit l'apparition du trolleybus sur la rue Beaubien. C'était une première canadienne. Ce véhicule représentait pour plusieurs le compromis entre le tramway et l'autobus.

Au début de la guerre en 1939, la *MTC* comptait 929 tramways, 7 trolleybus, 224 autobus et transportait près de 200 millions de voyageurs par année mais les temps difficiles ne faisaient que continuer. Dès le début de la guerre, on se retrouve avec une pénurie de carburant et de pneus.²⁴

Afin de donner un service adéquat, la *MTC* utilise au maximum ses tramways mais elle conclut rapidement qu'elle ne peut y arriver. Elle fait donc l'acquisition de véhicules usagés aux États-Unis et innove en échelonnant les heures de travail de ses employés afin de maintenir un service qui répond à la demande. Il n'est pas rare à cette époque de voir des véhicules bondés de monde. A titre de preuve, en 1940 la *MTC* dépassait les 400 millions de passagers annuellement soit une augmentation du double par rapport à l'année précédente. Un événement n'arrivant jamais seul, au cours de cette période, la *MTC* dut donc construire de nouvelles remises, garages et terminus afin de faire l'entretien de cette panoplie de nouveaux véhicules.



Finalement notons que le dernier achat de tramways par la *MTC* fut réalisé en 1944 mais il aura fallu 40 ans aux autobus pour déclasser les tramways car «les montréalais boudaient cette cage motorisée (les autobus) lui préférant le pittoresque et la poésie des «P'tits chars» aux sièges de rotin et au bruit caractéristique».²⁵



1.4 DE 1950 À 1970

Les deux décennies proscrites entre 1950 et 1970 sont celles où le tramway et ce qu'il représente ont été mis en cause dans plusieurs études et recherches. De plus, cette période représente aussi la fin dramatique de ce même tramway (jugé technologiquement révolu), et la mise en branle d'un nouveau projet en ce qui a trait au transport en commun: le métro.

Voici donc un court relevé de cette période *grise* dans l'histoire du tramway à Montréal.

Au tout début de la décennie 1950, un tournant important se produit dans l'histoire du transport en commun à Montréal. L'entente entre la *Montreal Tramway Company* et la ville arrive à sa fin et donne place à de nouvelles initiatives. Le transport en commun urbain devient service public. En vertu de la loi provinciale, la ville de Montréal obtient "droit de pouvoir" de créer la nouvelle Commission de Transport de Montréal (CTM). Cette dernière entre en fonction dès 1951 et assume de toute évidence les responsabilités de transport à Montréal.²⁶

Une des philosophies d'exploitation qui avait orienté le tramway avant 1951 reconnaissait que tous les axes n'étaient pas égaux et que le nombre d'usagers ne l'était pas plus. C'est pourquoi cette même philosophie prônait le rôle primordial d'une hiérarchie de véhicules dans la satisfaction des besoins de transport. Je m'explique: pour subvenir à toutes les demandes, la CTM d'antan avait développé des lignes à tramways doubles, à tramways lourds, à tramways ou à autobus ordinaires et à tramways ou à autobus légers, (rendant la chose plutôt complexe et ardue). on émettait à cette époque que le tramway était supérieur



à tout ce qui se faisait en terme de transport en commun. Au cours des ans, cette idée a bien changée.²⁷

De fait, il devient pénible de voir des tramways surchargés grimper des avenues à pas de tortue et tenter de faire le circuit dans un temps respectable. Dans ce sens, Montréal suit le mouvement de la majorité des villes nord-américaines en prônant que le tramway correspond à une ère passée et par le fait même encombre les rues, qui elles-mêmes sont déjà surchargées par les automobiles.

Le tramway verra donc sa fin le 30 août 1959 en laissant place aux autobus et aux autres moyens de transport afin de mieux desservir la population toujours grandissante de Montréal. Ce dernier choix ou plutôt réalité ne se vit pas sans difficulté. De fait, le nouveau réseau non-hiérarchisé d'autobus est installé, sans métro et sans mesures incitatives dictant l'utilisation de l'autobus plutôt que de l'auto. L'achalandage des transports en commun ne cesse de décliner, perdant 28% de sa clientèle jusqu'en 1965. C'est la première crise du transport en commun à Montréal.²⁸

Il faut du changement et c'est bien ce qui se produira. De nouveaux sont construits dans divers secteurs de Montréal et l'on voit à l'horizon l'idée d'un métro souterrain afin de régler tous les problèmes de congestion et tous les autres problèmes en surface.

À l'automne 1961, le conseil de la ville de Montréal prend la décision de construire un métro. La construction débute en mai 1962 et durera environ quatre ans. Le 14 octobre 1966, le métro est officiellement inauguré. C'est l'apogée du transport en commun, Montréal renaît!



1.5 HYPOTHÈSE SUR LA FIN DRAMATIQUE DU TRAMWAY:

Il y a 50 ou 60 ans, beaucoup de villes nord-américaines avaient un réseau de tramways qui sont presque tous disparus. Depuis quelques années cependant, plusieurs métropoles réinstaurent 31 de tels tramways. Pourquoi? Parce que c'est un excellent moyen de transport public et non polluant.

La question qu'il faut se poser est: comment se fait-il que ces tramways aient disparu?... La compagnie GM (*General Motor*) en est la grande responsable. A l'époque, GM commence à vendre ses voitures, mais voilà que le tramway est un féroce compétiteur. La compagnie viendra à bout de son adversaire par une tactique illégitime.

GM conspire avec Bridgestone pour se porter acquéreur de centaines de compagnies de tramways. On ferme ensuite les compagnies de tramways et on les remplace par des autobus GM, lesquels rouleront sur des pneus Bridgestone. GM vend plus de voitures, Bridgestone plus de pneus.²⁹

Autre hypothèse à retenir serait sans contredit celle mettant en cause les prometteurs et spéculateurs de terrains. De fait, il est important de constater que dans les années portant sur l'arrêt du tramway à Montréal il y eut toute une polémique portant sur la vente et l'achat de terrains qui se retrouvaient dans les zones à tramways. On croyait que certains prometteurs pouvaient acheter des terrains susceptibles de devenir de futurs sites de lignes de tramways, et ceci pour en empêcher leur constructions et ainsi construire des maisons, ce qui pouvaient leur rapporter davantage.



1.6 LE RETOUR DES TRAMWAYS?

Des milliers de Montréalais ont la nostalgie des tramways électriques. Une étude réalisée récemment par un groupe de l'université de Montréal le démontre. Économiques, non polluants, robustes, les tramways restent les préférés de plusieurs grandes villes à travers le monde. Une recherche faite par l'adjoint administratif de la STCUM (M. Giasson) souligne que pour plus de 300 grandes agglomérations, le tramway est une réalité. En 1988, à travers le monde, les tramways transporteront plus de 20 milliards de voyageurs, avec une flotte dépassant 50 000 véhicules et un réseau de plus de 25 000 km de long.

De 1978 à 1989, le nombre de réseaux de tramways aura plus que doublé dans les grandes villes du monde. De fait, Vienne, San Francisco, Lisbonne, Rome ... l'utilisent encore et toujours à plein.

Le tramway est loin d'avoir été détrôné par le progrès de technique moderne, selon M. Giasson. Il faut savoir, ajoute M. Giasson, qu'un tramway est un véritable métro de surface, à un coût beaucoup plus économique. Une ligne de métro classique coûte au moins six fois plus qu'une ligne de tramway. Faut-il ramener les tramways à Montréal? M. Giasson répond simplement: «Le tramway conserve une capacité suffisante pour l'avenir. Il possède de réels atouts pour qui sait les exploiter...»³⁰



ENTREVUE AVEC MONSIEUR GILBERT CÔTÉ, ANCIEN CHAUFFEUR DE TRAMWAY

É = équipe

É- Bonjour M. Côté.

- Bonjour

É- Quel âge avez-vous?

- J'ai 64 ans.

É- Quel âge aviez-vous quand vous avez commencé à travailler à la compagnie de tramway?

- Je suis entré à la compagnie en 1957. Je suis né en 1929, donc j'avais 28 ans.

É- Vous êtes entré au service de cette compagnie en 1957, en quelle année en êtes vous ressorti?

- En janvier 1990.

É- Décrivez-moi votre cheminement dans la compagnie?

- J'ai commencé à conduire des tramways à St-Henri. J'ai fait du tramway jusqu'en septembre 1959. Ensuite, j'ai embarqué sur les autobus électriques pour ensuite tomber sur les autobus que nous connaissons encore aujourd'hui.

É- Quel était le charme des tramways?

- En effet, ça avait du charme, c'était un bel engin. Les passagers aimaient le tramway.

É: Comment fonctionnait le tramway au point de vue des usagers.

- Tu embarquais en arrière et tu débarquais en avant. Le conducteur était en arrière et le "garde-moteur" était en avant. Les tickets se donnaient en entrant donc à l'arrière. Il y avait quand même quelques passagers qui sortaient à l'arrière quand le tramway était plein. Le conducteur ne faisait qu'ouvrir la porte, prendre les tickets, donner les transferts et indiquait les manoeuvres que le garde-moteur devait faire et ce au son d'une cloche. Chaque nombre de tintements de cloche avait sa signification. Exemple: pour tourner un coin, si une auto était dans mon angle mort, le conducteur sonnait x fois la cloche et je savais qu'il fallait attendre pour tourner.

⋮

É: Est-ce que le fait que le tramway fonctionnait à l'électricité amenait des problèmes?

- Non. La compagnie produisait elle-même son électricité. Elle avait ses propres turbines. Il y avait plusieurs bâtiments répartis dans la ville où se trouvaient les turbines. Ces bâtiments avaient environ 40 pieds par 50. Les turbines pesaient des tonnes et des tonnes. Elles étaient réglées en fonction du nombre de tramways qui étaient sur les routes. Elles produisaient donc la quantité d'électricité voulue à l'heure voulue. Donc pendant l'heure de pointe, elles produisaient plus. Je me souviens qu'il y en avait à St-Henri, à Mont-Royal, à St-Denis, à Frontenac, à Montréal-Est, finalement un peu partout.

É: Est-ce qu'à cette époque la compagnie était privée ou publique?

- La compagnie est devenue publique autour de 1957-1959, mais je ne me souviens plus exactement quand.

É: Le fait de rouler au centre de la voie causait-il des problèmes?

- Pour conduire, il n'y avait pas de problème, c'était *numéro 1*. Sauf qu'étant donné que les gens débarquaient au milieu de la rue c'était dangereux. Il y avait des arrêts comme pour les



autobus d'aujourd'hui, où les autos devaient arrêter comme pour les autobus scolaires, mais certains ne respectaient pas ça.

É- ConteZ-nous un événement triste qui s'est produit lorsque vous conduisiez des tramways.

- Comme je te disais, certains automobilistes ne respectaient pas l'arrêt; ils voulaient dépasser le tramway afin de ne plus avoir à le suivre. Donc c'est arrivé régulièrement qu'un passager, en débarquant, se fasse frapper par une voiture.

É- ConteZ-nous un événement cocasse qui s'est produit.

- Bien des fois le truc, je ne sais pas comment cela s'appelle, qui partait du toit du tramway et qui allait jusqu'au fil électrique débarquait. C'était nous autres qui devions monter sur le toit et le replacer, on aurait pu se blesser. Aujourd'hui, quand j'y pense, je trouve ça drôle.

É- Pourquoi, selon vous, ont-ils retiré les tramways de la route? - Le trafic était devenu trop dense et le tramway nuisait à la circulation. Exemple, sur Park Avenue, il y avait le 129, le 97, le 80 et puis le "Bernard", aussi le 96 je pense. Donc, à l'heure de pointe ça ralentissait beaucoup le trafic. Si le tramway arrivait sur une lumière rouge, automatiquement, elle passait au vert même si elle venait juste de changer.

É- Est-ce que la quantité de passagers qui pouvaient embarquer dans un tramway était la même que pour un autobus?

- Non, non! Il y avait beaucoup plus de monde dans les tramways. Si je me rappelle bien, environ 120 passagers par tramway, assis et debout, et seulement 70 pour un autobus. Un tramway c'était gros, c'était comme deux "bus".



É- Est-ce que tous les tramways avaient un conducteur et un garde-moteur?

- Non, à un moment donné, ils ont sorti le *one-man-car*. Il n'y avait qu'un conducteur en avant. Les gens embarquaient en avant comme dans un autobus. Il y avait aussi une petite porte en arrière pour sortir. Moi, j'ai été entraîné pour conduire les deux modèles, mais j'ai surtout conduit des *one-man-car*.

É- Quel était le salaire d'un chauffeur à cette époque?

- Ah mon dieu! C'était 1,38\$ de l'heure quand on était deux, pis 1,43\$ de l'heure quand on était tout seul. Ça faisait à peu près 9,70\$ par jour. C'est pas gros quand on regarde ça aujourd'hui. C'est de valeur j'ai fait le ménage dans mes papiers dernièrement et j'ai jeté des *slips* de paie de cette époque. Avoir su je t'en aurais gardé un.

É- Nous avons fait le tour. Monsieur Côté merci beaucoup d'avoir répondu à mes questions.

- Je voulais juste rajouter que pour moi le tramway a été la plus belle époque du transport en commun.



C O N C L U S I O N

L'évolution du transport en commun à Montréal au cours des années a été phénoménale. Nous avons passé de la carriole à traction animale au métro que l'on voit de nos jours.

Plusieurs événements sont venus influencer son histoire, par exemple l'industrialisation, la deuxième guerre mondiale et ses contrats plutôt suspects. De plus, la politique est venue mettre son grain de sel comme on a pu voir avec la Shawinigan Power Society. Finalement il est impossible de rester sourd aux rumeurs impliquant de grandes compagnies comme Bridgestone et G.M.

Malgré plusieurs événements qui auraient pu le discréditer, le tramway a toujours gardé une grande place dans le coeur des Montréalais. Il est peut-être à la base d'un certain étalement urbain mais il avait plusieurs avantages ne serait ce que la pollution quasi absente. C'est d'ailleurs pour cela que certaines grandes villes l'utilisent encore aujourd'hui ex: San Francisco.

Nous sommes donc en droit de nous demander s'il n'aurait pas sa place ici à Montréal. Pourvu d'une grande capacité électrique, la ville doit donc songer à cette alternative écologique et tellement pittoresque.



B I B L I O G R A P H I E

Archives de Montréal:

- Nos tramways, *La Minerve*, mardi, 20 mars 1886.
- Rapport et dossier de la compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal, 1859-1890.
- Information de la ligne de tramway à Montréal, *La compagnie des chars urbains de Montréal*, bulletin annuel, 1908.
- Le street railway, *La Minerve*, 24 février 1899.
- La chambre de Commerce du district de Montréal, *La compagnie des chars urbains de Montréal*, bulletin annuel, 1908.
- Historique des améliorations, mai 1910.
- Revue trimestrielle canadienne, *Le contrat du tramway, 1917-1920*.
- L'ère du tramway dans la métropole, *La Patrie*, 30 mars 1929.
- ETC ...

ASSOCIATION CANADIENNE D'HISTOIRE FERROVIAIRE, *Tramways de Montréal*, 1990.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTREAL, *Le transport urbain à Montréal*, 26 octobre 1967.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTREAL, 28 septembre 1986.

DUPONT, Sylvain. *À Qui La faute ?*, *Revue zone*, journal en urbanisme, janvier 1994.

FLORIEN, Bernard. *Retour des tramways*, *La Presse de Montréal*, mercredi, 6 janvier 1988.



FLORIEN, Bernard. *Quand le roulis bruyant des P'tits chars berçait les Montréalais*, La Presse de Montréal, lundi 18 juin 1984.

FOUGÈRES, Dany. *Encadrement juridique des informations et services urbains: le cas transports en commun à Montréal 1860-1880*, UQAM, Montréal, 1991, 225 feuillets.

HANNA, David. *Le transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise*: essai d'interprétation historique.

Ministère des Transports, *Le transport public ... un bond en avant*, Montréal, 1970, 37 pages.

PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*, Publication Proteau, 1993, 315 pages.

Rapports annuels, *Montréal tramways company 1905-1945*, (rapport paru tous les 10 ans).

WATT, R.N.. *Est-ce que Montréal doit construire maintenant ses souterrains métropolitains?*, brochure, 18 novembre, 1930.

WINNIE, Richard-E.. *Transportation*, Urban Institute, Washington, 1973, 84 pages.



N O T E S

- ¹ Cf. Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal. *Le transport urbain à Montréal*, 26 octobre 1967, p. 6.
- ² Cf. HANNA, DAVID. *Le transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise: un essai d'interprétation historique*. p. 12.
- ³ Cf. Commission de transport. op. cit., p. 7.
- ⁴ Cf. ibidem.
- ⁵ Cf. ibid., p. 9.
- ⁶ Cf. ibid., p. 10.
- ⁷ Cf. ibid. p. 8.
- ⁸ Cf. Commission de transport, op. cit. p. 11.
- ⁹ Cf. Archives de Montréal.
- ¹⁰ Cf. Association canadienne d'histoire ferroviaire. *Tramways de Montréal*, 1990, p. 42.
- ¹¹ Cf. ibid., p. 30.
- ¹² Cf. PRÉVOST, ROBERT. *Cent ans de transport en commun motorisé*, Publication Proteau, 1993, p. 23.
- ¹³ Cf. ibid., p152.
- ¹⁴ Cf. ibid., p. 48-49.
- ¹⁵ Cf. ibid., p. 131.
- ¹⁶ Cf. Revue de presse, 1930.
- ¹⁷ Cf. Dossier de presse, 1932.
- ¹⁸ Cf. Archives de Montréal, 1933.
- ¹⁹ Cf. Archives de Montréal, 1934.
- ²⁰ Cf. Revue de presse, 1934.
- ²¹ Cf. Archives de Montréal, 1934.
- ²² Cf. Archives de Montréal, 1935.
- ²³ Cf. ibid., 1936.
- ²⁴ Cf. ibid., 1939.
- ²⁵ FLORIEN, BERNARD. *Quand le roulis bruyant des p'tits chars berçait les Montréalais*, La Presse, lundi le 18 juin 1984, p. 12.
- ²⁶ Cf. Archives STCUM.
- ²⁷ Cf. HANNA, DAVID. op. cit..
- ²⁸ Cf. ibid..
- ²⁹ Cf. DUPONT, SYLVAIN. *À qui la faute?*, Revue Zone, journal en urbanisme, janvier 1994.
- ³⁰ Cf. FLORIEN, BERNARD. *Le retour des tramways*, La Presse, le 6 janvier 1988.

