

LES TRANSPORTS EN COMMUN PENDANT LA GUERRE



Le tramway Frontenac, ligne 95 à Montréal, du temps de la guerre. Source : Archives STM.



JUSTIN BUR
MÉMOIRE DU MILE-
END

La guerre était l'heure de gloire du système de transport en commun de Montréal, et une cause de sa déchéance. À cette époque, la Compagnie de tramways de Montréal a transporté presque 400 millions de voyageurs par an, un niveau d'achalandage qui ne s'est pas reproduit après la guerre jusqu'à tout récemment !

Pendant ces années, des restrictions sévères sur la consommation d'essence et de pneus ont empêché l'utilisation de la voiture personnelle et ramené les voyageurs vers les transports collectifs. En plus, le recours à la main-d'œuvre féminine a augmenté le nombre de travailleurs dans le centre industriel et manufacturier qu'était Montréal. Pour un dernier instant, le tramway électrique était le maître des rues. Mais à la fin de la guerre, le réseau étant devenu épuisé et désuet, on a choisi en 1951 de remplacer les

tramways sur huit ans par une nouvelle flotte d'autobus. C'était la fin du plus grand réseau de tramways au Canada.

Pour faire face à tous ces voyageurs, la Compagnie de tramways a mis en service tout ce qui pouvait rouler. Ça voulait dire réhabiliter des vieux tramways (même s'il fallait emprunter les moteurs des deux tramways d'observation, les «Golden Chariots – les mettant hors service pour la durée de la guerre»), acheter 39 tramways d'occasion en 1940, et enfin, en 1944, recevoir 18 tramways neufs incorporant les nouvelles technologies. Ces tramways de type PCC (un design rapide et confortable adopté par plusieurs villes dont Toronto) étaient les seuls tramways modernes qui n'ont jamais circulé à Montréal! Ils ont été affectés au circuit 29-Outremont (rue de Bleury, avenue du Parc, avenue Laurier, chemin de la Côte-Sainte-Catherine) jusqu'en 1958.

Si le service de tramways observatoires a dû être suspendu au plus fort de la guerre, ce n'était pas le cas de la ligne 11-Montagne, qui a continué à grimper sur le mont Royal

depuis l'avenue du Parc chaque été. Avant son remplacement par la voie rapide Camillien-Houde ouverte en 1958, cette ligne avait circulé pendant 28 étés. Le Plateau a aussi vu circuler la première ligne de trolleybus (autobus électrique) de Montréal, la ligne 26-Beaubien qui terminait son parcours par une boucle dans le Mile End sur Saint-Laurent, Saint-Viateur, Parc et Bernard. Mis en service en 1937, c'était la seule ligne de trolleybus jusqu'à la conversion de la ligne Amherst en 1948.

Pour les voyages à l'extérieur de la ville, le train était le mode de transport de loin le plus important pendant les années de guerre.

La seule gare du Plateau, celle du CP au Mile End (Bernard et Saint-Dominique), avait déjà fermé en 1931, le service déplacé à la nouvelle gare de l'avenue du Parc (Jean-Talon). Mais les grands terminus du centre-ville n'étaient pas bien loin. C'est là que les soldats embarquaient pour leur service en Europe, et c'est là qu'ils revenaient à Montréal – s'ils avaient la chance de le faire.