

Les tramways électriques de Montréal

L n'y a pas d'industrie à Montréal qui, dans les deux dernières décades, ait subi plus de transformations que celle de la Compagnie des tramways de Montréal. Il y a une vingtaine d'années à peine, on ignorait, en effet, ce que c'étaient que des rails dans nos rues, et, lorsque les premiers tramways, traînés encore par des chevaux, firent leur apparition, remplaçant partiellement les omnibus-diligences, ce fut tout une révolution.

Il ne fallait plus alors que 30 minutes pour se rendre de la Pointe Saint-Charles au carré Chaboillez, au lieu d'une heure que prenait généralement l'omnibus, maintenant mis au rancart.

Aujourd'hui, c'est encore mieux. L'électricité a remplacé le cheval. L'automobile sur rails a détrôné l'équipage. On va maintenant de la Pointe Saint-Charles à Maisonneuve en trois-quarts d'heure, et les vitesses de dix, douze et quatorze milles à l'heure sont aussi fréquemment atteintes que les six et sept milles les plus rapides du cheval et de l'omnibus.

Sous le rapport de la vitesse, il y a donc eu progrès incontestable. Quant au confort, nous laissons à ceux qui ont souffert des cahos des omnibus autour du ruisseau Migeon ou dans les ornières du Griffintown, le soin de dire si leur digestion ne s'accomplit pas tout aussi bien, traînés à l'air vif, sans secousse et sur des sièges capitonnés, d'un luxe et d'une élégance rationnels, que par le balancement et les secousses d'un autre temps et d'un autre monde.

Et maintenant que, satisfaits par la vitesse et le confort, nous nous demandons si le dernier mot n'a pas été dit, voilà que l'on nous offre des tramways nouveaux, encore plus vastes, plus aérés, plus pratiques.

Le dernier type, le No 890, dont nous donnons ici une photographie et un plan, résume tous les derniers perfectionnements. La plateforme en arrière de ce tramway est divisée par une balustrade en cuivre qui sépare l'entrée de la sortie. Elle est



D. MacDonald

Le conducteur, toujours sans se déranger de son poste.

Une autre modification importante que la Compagnie fait actuellement est le changement de rails qu'elle fait à toutes ses voies. Le rail en forme de T, plus solide, plus pesant, remplace un peu partout le rail plat à rainure, si facilement comblée et causant de fréquents déraillements. Les "trucks" des voitures sont maintenant mobiles et doublés à huit roues, permettant un virage plus accentué et la suppression complète du "tangage", si incommode, pour ne pas dire plus.

L'essai officiel de cette voiture a été fait en présence des représentants de tous les journaux de la métropole. Pour faire bien sentir le contraste entre l'ancien et le nouveau système, la Compagnie avait imaginé une excursion en rase campagne, d'abord, sur le nouveau tramway, puis dans l'omnibus quasi légendaire. Le groupe animé que nous donnons ici montre l'endroit et la scène du changement de voitures.

Sur les deux omnibus se trouvent deux des plus anciens employés de la Compagnie des tramways, M. Rafferty, avec trente ans de service, et M. Craig, avec vingt-cinq ans de service.

Groupés autour de ces deux fidèles serviteurs, se trouvaient les âmes dirigeantes de la Compagnie des tramways, qui ont vu blanchir leurs cheveux à résoudre les problèmes si ardues de la locomotion mécanique dans les villes.

Pour ne citer que quelques noms, signalons parmi eux MM. Ross, Macdonald, Trudeau, Graburn, Gadoury, Dubuc et beaucoup d'autres. Pour rendre à ces braves lutteurs l'hommage qui leur est dû, nous n'aurions qu'à faire l'historique de la Compagnie des tramways de Montréal, la première au monde au point de vue de l'intensité du service et de l'économie des transports. Cet argument serait peut-être le plus fort à employer contre la multiplicité des compagnies de transports dans une ville, si l'idée que le

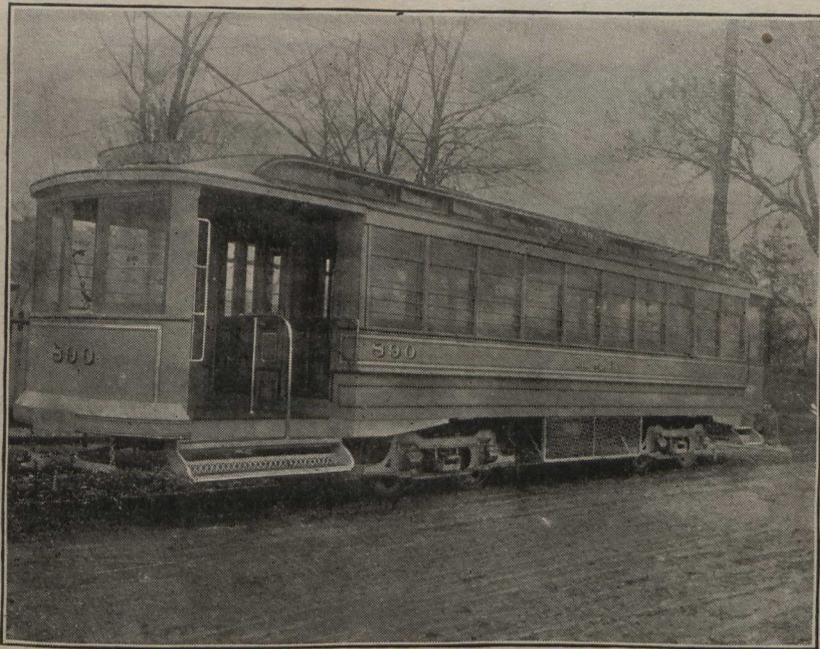


92 à 1905 — Les tramways rapides et confortables ont détrôné les omnibus

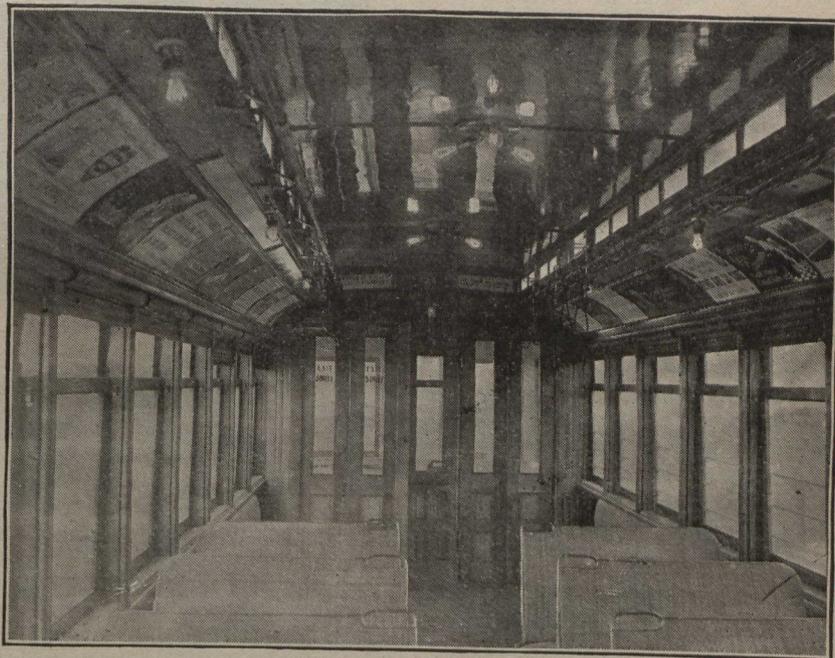
le conducteur, toujours sans se déranger de son poste.

La première voiture, mise en marche il y a quelques jours, péchait par quelques défauts insignifiants, qui seront modifiés incessamment. Les portes d'entrée et de sortie seront, par exemple, agrandies, et la tension du ressort refermant les portes diminuée.

L'inventeur de cet ingénieux dispositif n'est au-



Le tramway 890 — Le public paye en entrant



L'intérieur du nouveau tramway est muni de fauteuils capitonnés

suffisamment grande pour admettre une vingtaine de passagers d'un seul coup. Le conducteur se tient à la porte d'entrée, qui ne s'ouvre qu'en poussant de l'extérieur à l'intérieur. Chaque voyageur est tenu de passer par cette porte, en payant, bien entendu, le prix de son passage en entrant. La sortie s'effectue soit à l'avant du tramway, soit à l'arrière, par des portes qui ne s'ouvrent que de l'intérieur à l'extérieur.

Le conducteur n'a donc pas à se déranger pour percevoir les "passages". Le fait d'avoir pénétré dans le tramway est preuve que le voyageur a payé sa place. De ce fait, plus de contestation possible, et surtout, assurance complète pour la Compagnie que la perception est faite intégralement.

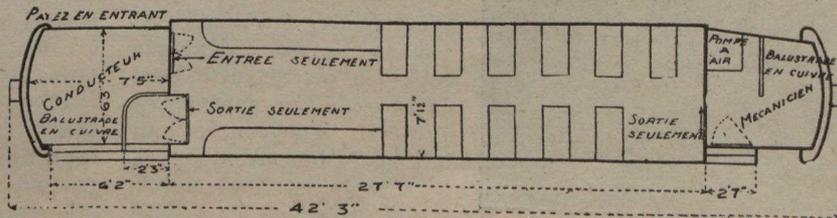
Chaque siège est pourvu d'une sonnerie d'appel pour l'arrêt, que contrôle

tre que le gérant-général de la Compagnie des tramways, M. Duncan Macdonald. Par sa longue pratique et son expérience, M. Macdonald a cherché à combiner, là, comme partout, l'intérêt de sa compagnie et le confort du public voyageur. Il est incontestable qu'il aura réussi à éviter surtout un "coulage" très appréciable dans les recettes de la Compagnie, et, partant, à inculquer un esprit d'honnêteté absolument défailant chez le public voya-

progrès n'est possible qu'avec la compétition, n'était tant ancrée dans l'esprit du public. Nous ne nous risquons donc point sur ce terrain, et en terminant, nous nous bornerons à signaler que bien des villes de l'étranger viennent copier ce que notre Compagnie combine ou invente.

Paris et plusieurs villes de France nous demandent nos ingénieurs, pour résoudre cette question si complexe des transports, tout comme l'Angleterre, l'Égypte, le Sud-Africain, Cuba, le Mexique et quelques autres pays de moindre population.

Encore tout dernièrement, New-York adoptait pour ses voies souterraines le système de trottoir roulant qui fit fureur à l'exposition de Paris, en 1900, et qu'un des nôtres, M. Leblanc, installa avec tant de succès. En tout ceci, le dernier mot n'est pas dit.



Le plan du nouveau tramway