

La belle époque des tramways

Gilbert Bergeron

Volume 5, numéro 4, hiver 1990

Un florilège d'anniversaires

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7549ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bergeron, G. (1990). La belle époque des tramways. *Cap-aux-Diamants*, 5(4), 19–22.

LA BELLE ÉPOQUE DES TRAMWAYS

par Gilbert Bergeron*

Traditionnellement, le Canada calque sa technologie du transport urbain sur celle des États-Unis. Les véhicules et les méthodes, tout comme les règlements d'opération et la structure des prix de passage, suivent presque toujours ceux de nos voisins du sud.

Québec ne fait pas exception. Les diverses entreprises de transport public utilisent les véhicules américains, après avoir apporté des adaptations nécessaires à nos situations locales.

Discuter de l'ère des tramways à Québec, c'est remonter à plusieurs décennies. Certains Québécois se rappellent encore des bruyants tramways qui, en plus de prendre beaucoup de place dans nos rues étroites et tortueuses, accaparaient aussi une large part de la vie quotidienne.

À cette époque, une ville n'était pas complète sans son réseau de tramways. Encombrants, mais indispensables à la vie de tous les jours, ils servaient à se rendre au travail, à l'école, au théâtre, au stade Victoria et au terrain de l'Exposition, ou à aller voir sa blonde les bons soirs...

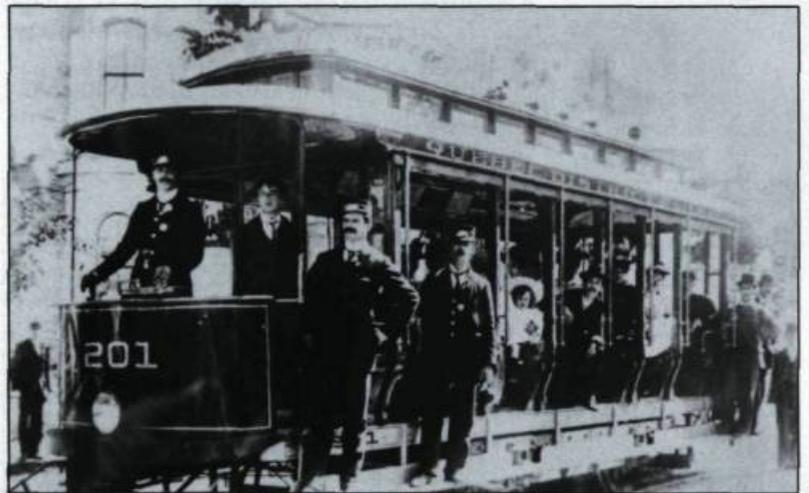
Après l'euphorie

Après une longue période d'utilité et de popularité, les tramways acquièrent tous les défauts avec les années. En 1938, les premiers circuits d'autobus apparaissent dans les rues et, graduellement, les tramways, de couleurs rouge et crème, cèdent la place à un service plus moderne et plus flexible. Les derniers tramways disparaissent des rues de Québec en 1948. Ceux qui ont connu les tramways en conservent de précieux souvenirs dont celui de leur *ride* à 0.7 cents.

Les rues commerciales de Saint-Roch et de Saint-Sauveur ont été les premières voies d'implantation officielle du transport en commun. Le 7 août 1865, une première ligne de tramway est inaugurée. À ce moment, il s'agit d'ailleurs du seul circuit de cette compagnie connue sous le nom de *Quebec Street Railway Co.* Les chars à chevaux se promènent alors sur des rails de

bois, à travers les artères importantes comme les rues Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Joseph et Saint-Vallier jusqu'aux limites de Saint-Sauveur.

À cette époque, les gens de la haute-ville désirent aussi un service de transport en commun. Mais les dirigeants de la *Quebec Street Railway Co.* refusent d'y établir un réseau. En 1877, un groupe d'hommes d'affaires fonde la *St. John*



Street Railway qui dessert la haute-ville à compter du milieu d'août 1878. Partant du bureau de poste de la rue du Fort, le circuit emprunte les rues Buade, de la Fabrique et Saint-Jean jusqu'aux limites de la ville situées à la barrière de péage à proximité de la rue Sutherland. Ce nouveau réseau ne tarde pas à allonger son circuit jusqu'à l'avenue des Érables, en passant par la Grande Allée, la rue Saint-Louis et la rue du Fort. Jusqu'en 1897, ces réseaux continuent de desservir la population.

L'Électrique à Québec

Depuis toujours, les communications entre la basse-ville et la haute-ville se font difficilement. Au tournant du siècle, grâce à l'apparition de l'électricité, Québec veut emboîter le pas du progrès en électrifiant ses «chars à chevaux».

Au début du XX^e siècle, on utilise l'été un petit char ouvert. (Archives nationales du Québec à Québec, collection initiale).



Vers 1900, les premiers conducteurs de tramways électriques portent un uniforme vert. (Collection de l'auteur).

Au début de 1897, la *Quebec District Railway Company* achète tous les droits et propriétés de la *St. John Street Railway* moyennant 12 500 \$, avec prise de possession au 1^{er} mai. Le contrat pour la construction des nouveaux tramways électriques est octroyé à la *Ottawa Car Company*. À cause de l'étroitesse des rues, la longueur des nouveaux tramways se limite à 5,5 mètres.



Se frayant un chemin entre des bancs de neige, deux tramways du circuit de l'avenue des Érables. (Société historique de Québec).

La nouvelle compagnie accélère les travaux partout à travers la ville. Sur la rue Saint-Jean, elle fait démolir deux propriétés, situées près des étables de la *St. John Street Railway*, pour y construire un joli édifice de 53 mètres de façade sur la rue Saint-Jean et de 35 mètres de profondeur sur la rue d'Aiguillon. Le premier étage sert de remise à tramways et d'atelier de réparation, et le deuxième étage abrite les bureaux. En 1897, l'enthousiasme déborde et la compagnie de tramways se propose de desservir non seulement la ville, mais tout le district de Québec.

En juillet, tous les Québécois attendent fiévreusement l'inauguration du tramway électrique. Le *Soleil* affirme: «Il n'y a pas de doute que l'exécution de cette entreprise va créer un nouveau train de vie et un nouveau cachet à notre vieille cité. Au milieu des souvenirs historiques dont elle est remplie et [...] dont on ne trouve pas d'autre exemple en Amérique, cette modernisation jettera un contraste qui sera plaisant à l'œil des Québécois aussi bien que des visiteurs».

Comme toutes les innovations, la venue de l'électrique de Québec suscite ses prophètes de malheur. «Rappelons-nous lorsqu'on établit le service des chars à chevaux, omnibus sur rails, qui a été l'industrie la plus payante de ce quart de siècle à Québec, et qui doit prendre fin ces jours prochains, ce fût un tollé général. Les cochers de place surtout n'en revenaient pas; c'était la ruine pour eux...? Résultat: les actionnaires de la compagnie des chars à chevaux se sont enrichis d'une part et de l'autre le nombre des cochers de place a triplé. Ce qu'il en a été du transport urbain à chevaux entre 1865 à ce jour, il en sera de même pour l'Électrique, ce nouveau mode de locomotion qui aidera à transformer la vieille capitale».

Essai concluant

Enfin, le 19 juillet 1897, à 10h30, les usines de la compagnie du «pouvoir électrique» de Montmorency libèrent le courant nécessaire et la première voiture s'ébranle. À l'usine de la rue Prince-Édouard, le courant alternatif se transforme en courant direct pour actionner les chars.

Sur le char inaugural, portant le numéro 25, se trouvaient le maire Simon-Napoléon Parent, Charles Baillaigé, ingénieur de la cité, les échevins, les directeurs de la compagnie électrique ainsi que plusieurs autres citoyens distingués.

Une foule de curieux massés sur les trottoirs assiste à l'événement. D'aussi loin qu'ils voyaient venir le char, les gens se poussaient du coude en se disant les uns les autres: «Le voilà...! le voilà...!» On remarquait dans la foule de ces vieux citoyens qui n'ont jamais sorti des murs de la ville, regarder tout ébahis cette nouvelle voiture sans chevaux... On entendait des exclamations comme celle-ci: «Que nous sommes loin de la calèche de nos pères!»

À compter du 20 juillet 1897, l'Électrique, comme les Québécois appelaient le nouveau tramway, circule régulièrement dès 5h18; jusqu'à 23h30, un char passait toutes les 7 minutes.

Le trajet du premier circuit de la partie basse de la ville emprunte les rues Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Joseph, Saint-Vallier et revient par les rues Aqueduc, Sainte-Thérèse, Durocher, Bois-

seau, Sauvageau, Demers, le boulevard Lange-lier, les rues Notre-Dame des Anges, des Fossés (futur boulevard Charest), Saint-Paul, Saint-André et Dalhousie. La longueur de ce circuit s'établit à 10,4 kilomètres et le voyage aller-retour aux deux extrémités de la ville s'effectuait en 49 minutes.

Un deuxième circuit, qui passe par les rues de la Couronne, Saint-Vallier, la côte d'Abraham, les rues Saint-Georges, d'Youville et Saint-Jean est inauguré le 9 août 1897. Les chars escaladent la montée escarpée du haut de la rue de la Couronne et de la côte d'Abraham avec autant d'aisance qu'en terrain plat.

Les ouvriers, les commis et les employés publics de Saint-Roch et Saint-Sauveur se disent enchantés. Ils peuvent maintenant se rendre à la haute-ville pour 5 sous seulement, en transférant à la rue de la Couronne.

En soirée, on peut reconnaître la direction des tramways grâce à la couleur des verres illuminés placés à l'avant du char: le rouge en basse-ville, le vert pour le trajet compris entre la rue de la Couronne et la porte Saint-Jean. Le circuit de la Grande-Allée se reconnaît au rouge et blanc et le circuit blanc et réservé au circuit de la côte du Palais. Fusionnée à d'autres entreprises, la *Quebec Street Railway Co.* devient la *Quebec Railway, Light and Power Co.*

La porte Saint-Jean disparaît

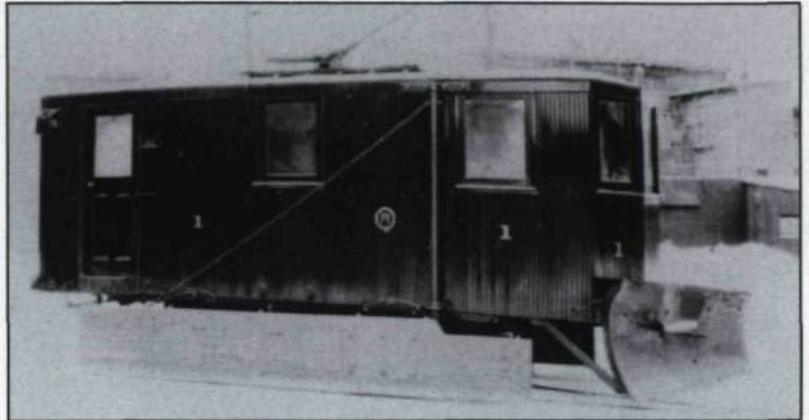
Avec l'intégration des tramways électriques à la haute-ville, la démolition de la porte Saint-Jean s'impose, même si elle suscite une certaine controverse comme en témoigne cet extrait du journal *Le Soleil* du 13 août 1897: «*La démolition de la porte Saint-Jean avance rapidement, déjà toute la partie supérieure a été démolie. Nous profitons de l'occasion pour répondre à une remarque que nous entendons trop souvent répéter. «Il est vraiment regrettable, disent les antiquaires ou ceux qui font semblant de l'être, que l'on démolisse la porte Saint-Jean, l'un des monuments militaires du vieux Québec, qui sont sa gloire et font l'admiration des touristes». Halte-là, la porte Saint-Jean a été construite il y a à peine quelques [sic] trente ans. Tout souvenir qui s'y rattache, c'est ce qu'elle a pu coûter.*»

Un autre circuit de l'Électrique, s'étendant de la rue d'Youville à l'avenue des Érables via la rue Saint-Jean, naît le 26 août 1897. De n'importe quelle partie de la ville, il est désormais possible de se rendre sur les plaines d'Abraham pour 5 cents.

Pour permettre au réseau de se rendre jusqu'à la très abrupte côte du Palais, on érige un viaduc. Cependant, aucun tramway n'utilise la côte de la

Montagne; encore de nos jours, l'autobus ne l'emprunte pas.

Le viaduc ou *trestle* de la côte du Palais mesure environ 183 mètres de longueur. Il prend naissance derrière la manufacture de tabac Lemesurier d'où il s'élève graduellement jusqu'au niveau des remparts en haut de la côte du Palais. La structure compte une double rangée de colonnes d'acier reliées entre elles par des croix de Saint-André et assises sur des piliers en maçonnerie. Les colonnes sont reliées à leur sommet



Un tramway-charrue destiné à l'entretien des rues en hiver. (Archives de la Ville de Québec, collection iconographique).

par des poutrelles d'acier supportant quatre solives longitudinales également en acier, sur lesquelles reposent les dormants. Les deux voies forment une belle courbe au débouché de la côte du Palais. La structure d'acier du *trestle* de la côte du Palais a été construite par la maison Carrier, Lainé & Cie.

Le quatrième circuit, celui de Champlain via la côte du Palais jusqu'au Château Frontenac, fut inauguré à la fin de 1897. L'entrepôt de la rue Saint-Jean est terminé en novembre 1897. On a pu y remiser toutes les voitures sans exception. En juin 1898, un journaliste du journal *Le Soleil* s'y rendra: «*L'installation est spacieuse, et cependant on y est déjà à l'étroit. La Cie a actuellement 30 omnibus d'hiver et trois chars d'attache sans compter ses 5 balayeuses d'hiver; les douze omnibus d'été qu'elle commence à recevoir d'Ottawa et en plus des voitures en réparation. L'entrepôt est fait pour contenir 42 chars. Les trois chars d'attache (trailers) sont de vieilles voitures à chevaux de l'ancien circuit de Saint-Roch, qu'on ne reconnaîtrait plus sous leur nouvelle toilette.*»

Des perches énigmatiques

Il va sans dire que le service des chars électriques fait l'émerveillement des Québécois, qui se demandent comment fonctionnent ces «locomobiles» modernisées. Ce qui intrigue surtout certains gens, c'est la perche qui effleure constamment le fil de cuivre tendu au-dessus de la voie.

Une machine hydraulique, actionnée par le pouvoir d'eau aux chutes Montmorency, actionne à son tour des dynamos qui chargent d'un courant électrique très fort les fils qui gagnent l'usine de la rue Prince-Édouard (près du pont Dorchester). Ils apportent l'énergie à un puissant moteur électrique dont la fonction est d'amplifier et de reproduire la force électrique en mettant à son tour en action une deuxième série de dynamos qui distribuent le courant électrique aux fils de cuivre sillonnant les rues.

Les tramways sont munis d'un dynamo qui permet d'aller chercher le pouvoir avec la perche.



Le viaduc construit au bas de la côte du Palais en direction du carré Parent. De nos jours utilisé par les automobiles, cette voie porte le nom de côte Dinan. (Commission de transport de la communauté urbaine de Québec).

Ce qui est remarquable dans l'usine de la Montmorency Electric Power Company, c'est le régulateur mécanique-électrique Giesler, qui contrôle et régularise sans relâche les différents courants électriques. Quant le *motor-man* (garde-moteur) d'un tramway circulant en ville touche au levier de son char, soit pour en augmenter, soit pour en diminuer la vitesse, ce changement apparaît instantanément sur le régulateur aux usines de Montmorency; le régulateur, à son tour, augmente ou diminue automatiquement la quantité d'eau sur la roue, maintenant ainsi une vitesse uniforme dans le dynamo et la turbine.

Donc, à sept milles de distance, le *motor-man* d'un tramway peut se servir d'autant ou d'aussi peu de courant qu'il en a besoin pour le mouvement de son char et le tout est superbement contrôlé. Ah! le modernisme...

L'hiver québécois

Québec, capitale de la neige, voilà un slogan des plus vrais... Avant la venue des électriques, les deux compagnies de transport urbain à Québec, la *Quebec Street Railway Co.* et la *St. John Street Railway*, abandonnent leurs «tracks» durant l'hi-

ver, généralement à partir de décembre jusqu'au milieu de mars. La neige s'accumulait considérablement dans les rues et tous les mouvements humains ou de marchandises s'effectuaient en traîneau à lisse tiré par des chevaux. Les compagnies de transport utilisaient des «omnibus sur lisse» pour transporter leur clientèle. D'ailleurs, la population aussi bien que les dirigeants des compagnies étaient convaincus qu'il était insensé d'essayer de se servir de véhicules à roues dans les rues de Québec en hiver. Il n'était pas rare de voir des bancs de neige d'une quinzaine de pieds de haut, et les rues étaient dans des conditions déplorables, surtout à partir de février.

La *Quebec District Railway Co.* devait nettoyer ses voies pour permettre à ses tramways de circuler à l'année. Les chars-charrues et les chars-balais nettoyaient les voies.

Le personnel de ces équipements était entraîné spécialement pour répondre 24 heures par jour, surtout durant les tempêtes. Ils devaient se tenir prêts à proximité du «Car Barn» (entrepôt pour les tramways). Une équipe se composait de trois hommes, soit un opérateur, un conducteur et un opérateur du balai. Ces hommes devaient en plus s'occuper d'apaiser les chevaux effrayés par ces *terribles nouvelles machines*.

Avec les années et l'apparition de l'automobile, l'enlèvement de la neige dans les rues où circulaient les tramways devenait un fardeau pour la *Quebec Railway Light & Power Co.* aussi bien que pour les autorités municipales.

La *Q.R.L. & P. Co.* possédait diverses unités de travail qui, en plus des entretiens hivernaux, devaient nettoyer les voies durant la belle saison. En 1904, un journaliste soutenait: «*Est-il un seul citoyen de Québec qui n'ait poussé un soupir de soulagement à la disparition des vieilles boîtes trainées par des chevaux poussifs et qui soulevaient l'hilarité des étrangers. On parle souvent de conserver au Vieux-Québec, son cachet d'antiquité; mais de ce côté-là, nous croyons qu'il serait difficile de rencontrer une personne qui voudrait revenir à l'ancien système*».

Mais, durant les années 1930, les tramways perdent graduellement leur efficacité. En mai 1948, ils cèdent la place à un service plus moderne, plus flexible et aussi moins onéreux. Néanmoins, plusieurs citoyens se souviennent certainement de la tournure comique donnée à son sigle: «*Quelle Route Lente & Peu Comode...*» ♦

*Collectionneur