LE TRAMWAY À MONTRÉAL-NORD

Tramway # 350 « Rocket »
Tramway électrique, le premier à être mis en service par la Montréal Street Railway en 1882, construit par la *Brownell Car Company* et utilisé jusqu'en 1914. Vue de côté 3/4 avant gauche du #350, aussi nommé Rocket, restauré en 1956. Sur cette photo prise à la gare Pie IX, lors d'une promenade d'essai le 31 juillet 1957.
En arrière plan on peut voir les tramways 1046 et 997.
(Source : Archives de la STM. Fonds de la Montréal Street Railway Company (S1/7.1)

Par Jean-Paul Guiard

SHGMN

Avril 2014

Histoire du tramway à Montréal-Nord

Section 1 L'histoire du tramway à Montréal-Nord

Section 2 Le saviez-vous ?

Section 3 Les plans et cartes

Section 4 Les différents stations (ou gares ou arrêts) à Montréal-Nord

Section 5 Les voitures de tramway ayant circulé à Montréal-Nord

Section 6 Photos diverses (textes et objets)

Merci à Mme Catherine Boily de la STM pour son appui extraordinaire dans la recherche des photos de tramways et des stations de cette publication.

Merci aussi à : Mme Marguerite Plourde-Garand, Michel Leduc, Guy Leduc, Richard Pichette , Stéphane Lamont, pour leurs histoires et documents.

Je dédie ce document à Jacques Pharand, (1944-2005) auteur de « A la belle époque des tramways » qui fut membre et chroniqueur de la Société d'histoire et de généalogie de Montréal-Nord.

Montreal City Passenger Railway Company (1861-1886)

C.T.C.U.M.

Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1970-1985)

MSR

Montreal Street Railway Company (1886-1911)

STCUM

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1985-2001)

MONTREAL TRAMWAYS COMPANY

Montreal Tramways Company (1911-1951)

STM

Société de transport de Montréal (2002-...)

Commission de transport de Montréal (1951-1963)

stm

Société de transport de Montréal (2010-...)

En examinant la photo illustrant cet article, le lecteur attentif sera quelque peu perplexe, le tramway ne s'étant jamais rendu jusqu'à ce quartier de Laval. Un minimum d'explications s'impose donc…

En 1873 s'achève la construction du pénitencier de Saint-Vincent-de- Paul, connu aujourd'hui comme « le vieux pen ». On y reloge les plus dangereux prisonniers enfermés à la prison du Pied-du-Courant (à l'angle de l'avenue DeLorimier et de la rue Notre-Dame), dans des conditions extrêmement rigoureuses : le fouet s'ajoute au fameux « trou » et à l'absence totale de visites dans ce site isolé, histoire de mater les tempéraments les plus rebelles. Ce n'est qu'au début du vingtième siècle que la situation s'humanisera quelque peu et que les visites aux détenus seront permises. Mais comment les Montréalais pourront-ils s'y rendre?
La réponse viendra de la *Montreal Park & Island Railway*, qui proposera au gouvernement de prolonger sa voie existante du circuit « Sault-au-Récollet » jusqu'à un point situé à l'angle du boulevard Gouin et de la rue Pigeon, à Montréal-Nord. Les passagers n'auront qu'à descendre jusqu'à la rivière des Prairies, pour y emprunter « la traverse L'Archevêque », un simple bac traversant la rivière à son point le plus étroit : de là, ils graviront « la côte à Sigouin » (côte Bellevue) et ne seront plus qu'à quelques minutes de marche de l'établissement de détention.

Une nouvelle vocation

Commencés en 1908, les travaux seront complétés deux ans plus tard et le terminus de même que les billets émis porteront l'appellation de « Saint-Vincent -de-Paul », non pas au sens géographique, mais plutôt pour spécifier sans équivoque la destination visée.

Et il en coûtera le montant – énorme pour l'époque – de 17 1/2 cents du passage, soit le même tarif qu'à l'ouverture du métro en 1966, un demi-siècle plus tard…

La Park & Island procède donc à la pose d'une voie simple littéralement à travers champs mais qui bordera plus tard le boulevard Perras (Henri-Bourassa et Léger), Ce tracé bifurque brusquement vers le nord et atteint la gare de Saint-Vincent-de-Paul… en plein Montréal-Nord. Il est construit selon les mêmes normes que le précédent, et la compagnie rajoute deux nouvelles zones de tarification : jusqu'à Saint-Michel 7 cents et jusqu'à Saint-Vincent de Paul, 9 cents. Un nouveau triangle de virage est aménagé au sud de cette dernière gare et le réseau de relais téléphoniques y est également prolongé.

La Montréal Tramways qui reprend officiellement possession de la ligne en 1911 va demeurer septique pendant quelques années, avant de conclure qu'il est illogique d'expédier tous les tramways du circuit à l'autre extrémité de Montréal-Nord alors que l'achalandage ne le justifie nullement. Mais le remède sera pire que le mal : en 1921 on instaure le circuit Bordeaux-Montréal-Nord (le 51)qui relie la prison de Bordeaux et le pénitencier de Saint-Vincent -de-Paul et qui ne contente personne, puisqu'il oblige les voyageurs à prendre une correspondance vers le sud, au terminus Ahuntsic.

Deux tramways noirs, sans aucune fenêtre, servent pendant trois ans au transport des détenus. Leur allure sinistre leur vaut le surnom de Black Marias. En 1926, un fourgon cellulaire motorisé remplace les Black Marias

La Compagnie rectifie partiellement son tir en 1927 en construisant un nouveaux terminus à la frontière des deux municipalités. Un nouveau triangle de virage intermédiaire à la hauteur de la rue Émile (J.J. Gagnier) permettra aux tramways de la nouvelle ligne St-Denis-Sault d'y compléter un trajet abrégé, tout en maintenant actif le parcours est-ouest. On corrigera au passage la zone de tarification de Montréal-Nord qui s'étendait au-delà de ses frontières réelles.. S'il en faut croire les billets, elle allait jusqu'à l'avenue DeLorimier, dans Montréal.
La situation vire au désastre en 1931, lorsqu'on divise le parcours de la ligne Bordeaux-Montréal-Nord en trois tronçons, incluant une navette médiane entre le boulevard Saint-Laurent et la gare Ahuntsic. Heureusement la Compagnie reprendra ses sens en

1933, alors que le circuit Montréal-Nord, devenu le 40 pour de bon, se rabattra à la frontière du terminus Sault.

Le 12 décembre 1940, la Compagnie acquière 39 tramways usagés de Springfield au Massachusetts. Ces véhicules sont équipés de bancs en cuir capitonnés, bien plus confortables que l'éternelle vannerie en rotin des autres tramways.

« Les plus gâtés sont les usagers des circuits Millen et Montréal-Nord auxquels seront plus tard attribués en permanence les 11 véhicules reconvertis pour l'opération Bidirectionnelle. Rapidité et confort pour 10 cents : c'est donné ! »

En 1947, on réaménagera le triangle de virage existant en une boucle commune au deux lignes, en raison de l'achalandage accru causé par le développement résidentiel du secteur.
A partir de cette date, le tronçons Montréal-Nord, toujours en voie simple sur ce qui sera devenu un respectable remblai, constituera un véritable anachronisme en plein milieu urbain. Les gardes-moteurs des derniers véhicules bidirectionnels en service continueront de trimballer leur jeux de clés et de manœuvrer des aiguillages en bordure du boulevard Henri-Bourassa et ce, jusqu'à l'élimination des tramways sur les deux parcours en 1959. On utilisera par la suite cette emprise pour doubler la largeur du boulevard et y aménager les voies de circulation en direction ouest.

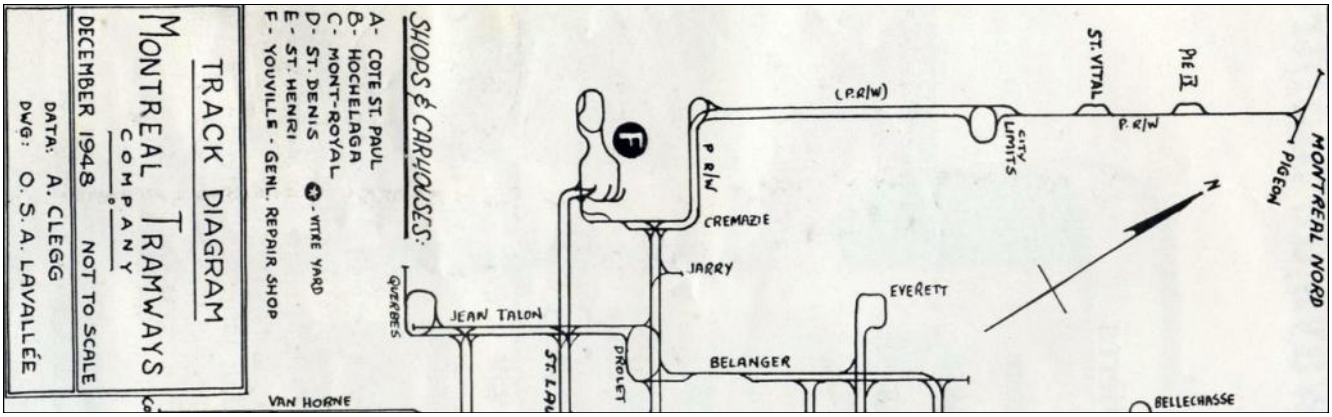
Le traversier pour les automobiles disparaîtra du paysage au début des années 1940, avec l'ouverture du pont Pie-IX., mais continuera ses activités pour piéton seulement.

Mais le circuit « Montréal-Nord 40 » survivra jusqu'à la dernière année des tramways à Montréal, en 1959, ayant entre-temps troqué sa vocation originale en faveur du développement domiciliaire de cet arrondissement et la destination du bac pour celle du « cinéma Régal », également disparu en faveur d'un parc public. Les résidants aînés du secteur se rappelleront avec une certaine nostalgie l'opération du plus pur style ferroviaire de cette ligne, avec ses aiguillages cadenassés, que les gardes-moteurs devaient repositionner manuellement.

Une balade des plus agréables, surtout en savourant un « casseau de frites » acheté durant l'attente chez «Les patates Lesage » au terminus du Sault, à la limite ouest de Montréal-Nord…

Texte construit sur un mélange d'articles des journaux de M. Jacques Pharand, auteur du livre *À la belle époque des tramways – Un voyage nostalgique dans le passé.*

Siege du garde moteur 1927



Tracé du tramway décembre 1948

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le 3 octobre 1910 L'échevin J. Euclide l'Archevêque secondé par le conseiller Louis Fortin demande que le secrétaire de la municipalité de Sault-au-Récollet écrive à la compagnie des chars M.P & G leur demandant s'il voudrait bien ajouté sur l'enseigne du dépôt St-Vincent les nom du Bas-du-Sault. Approuvé par le maire Edmond Valade

Le 20 février 1917 - Demande de l'échevin A. Brosseau secondé par W.J. Guilbeault : « Que l'offre de Beaudin Limitée en date du 14 février 1917 , réouverture d'une rue le long de la ligne de tramway soit reçue et acceptée. Que M. le Maire et le secrétaire soient autorisés à signer pour et au nom de la municipalité un contrat a intervenir devant maître Latour notaire. Monsieur le Maire déclare la motion adopté avec sa dissidence.

Le 5 mai 1917 - L'échevin D. Mc-Laughlin secondé par l'échevin W.J. Guilbault propose que le maire soit prié de voir les autorités de la Montreal-Tramways dans le but d'obtenir un arrêt à la Place Joffre vis-à-vis l'Hôtel de ville

25 mai 1926 Lors de l'assemblée du Conseil de ville, demande de l'échevin Lanthier secondé par l'échevin Pesant, de soumettre à la Montreal Tramways Co une extension de la ligne du tramways dans l'est de la Ville. *« Attendu que l'est de cette ville étant la plus belle partie résidentielle et que cette amélioration aurait pour effet d'augmenter la construction et d'apporter des revenus additionnels »*

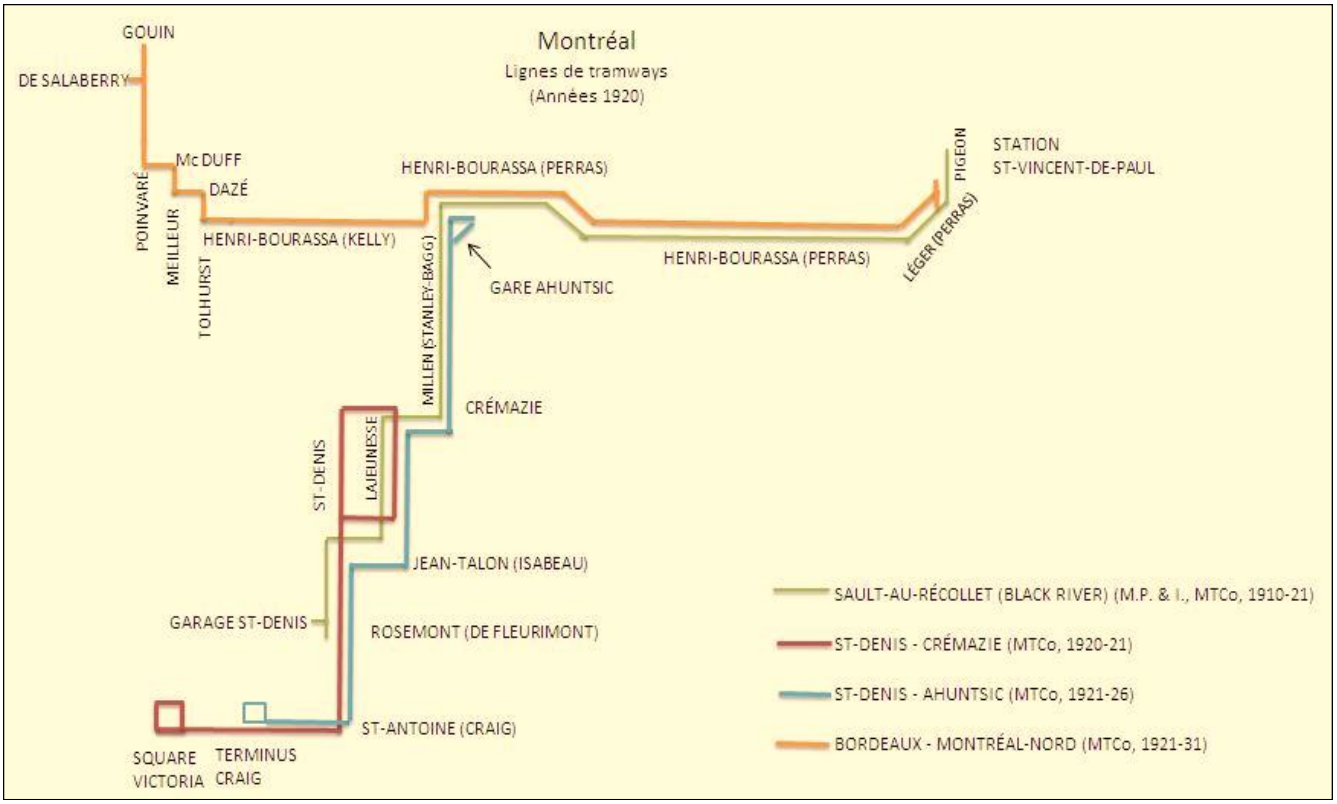
Avril 1948 -À l'assemblé du conseil de ville de Montréal-Nord, l'ordre # 22 se lit comme suit :
« Attendu qu'actuellement la rue Perras ne se rend que jusqu'au boulevard Perras, et qu'il n'y a présentement aucun droit de passage sur la dite voie des tramways permettant de communiquer avec l'autre partie du boulevard.
Attendu qu'actuellement le trafic des véhicules doit faire un détour par la rue Ste-Gertrude pour se rendre à la rue Hénault et à la rue Perras.
Attendu qu'il ya lieu de remédier à cet inconvénient…. »

En 1972, l'administration Ryan désignait l'avenue Hurteau en hommage à Wenceslas Hurteau, conducteur du tramway 40 pendant 50 ans.
De même, l'avenue Gervais a été nommée ainsi, en 1969, en l'honneur de Joseph Gervais, surintendant de la Compagnie des tramways de Montréal et de la Commission de transport de Montréal, qui s'est établi à Montréal-Nord en 1924.

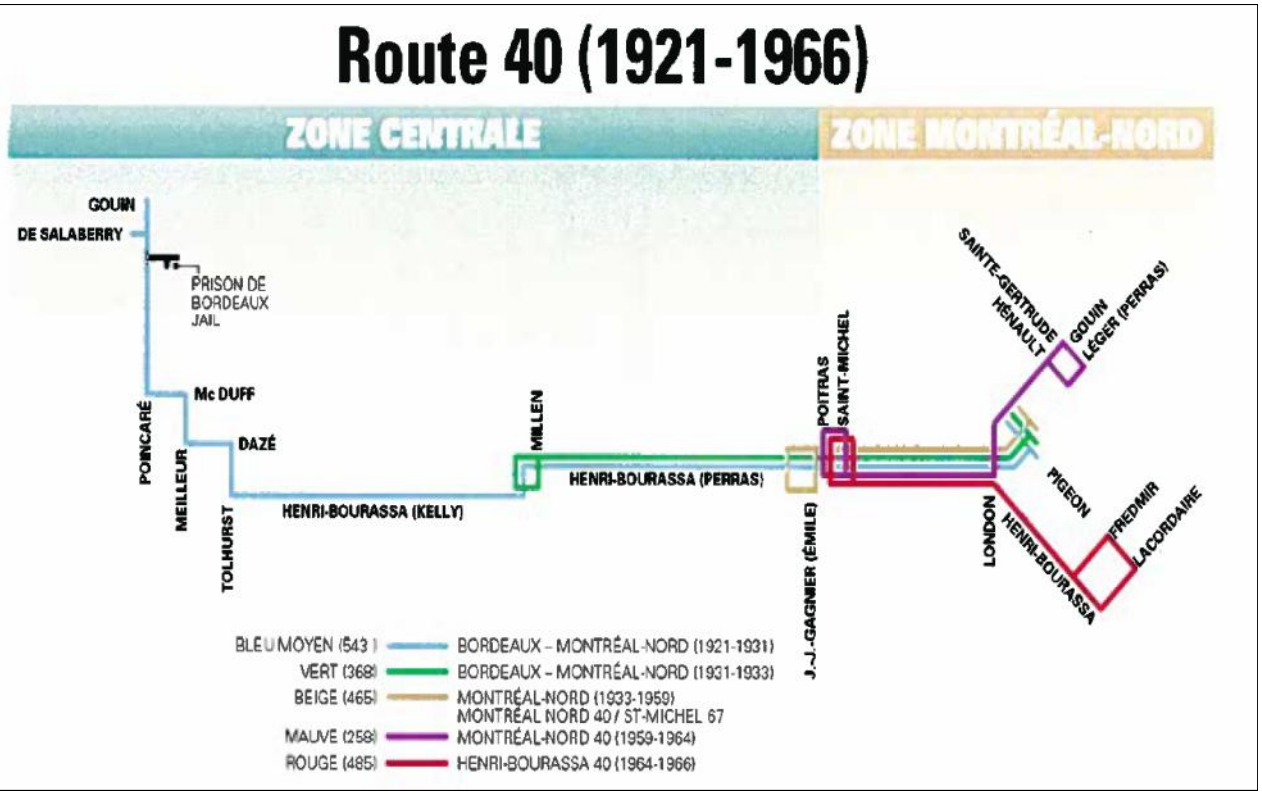
- Dédoublement des voies : une à la rue St-Vital.l'autre au boul. Pie IX.
Ceci permettait, à l'heure des travaillants, d'avoir 2 tramways pour faire le trajet. Qu'on appelait la ''navette''.

- Si l'on employait les tramways verts-bruns, ces unités n'avaient qu'une seule perche d'alimentation électrique, mais nécessitaient 2 employés. Rendu, au bout de la ligne coin Gouin et Pigeon, le tramway devait reculer jusqu'à une borne de jonction. L'employé à l'arrière allait à la borne d'aiguillage et orientait la voie de façon à continuer à reculer.
Une fois la borne passée , le conducteur à l'avant descendait pour remettre la borne à son état primaire. Il remontait en place et continuait sa manœuvre de recul jusqu'à la jonction finale qui lui permettait de repartir sur une voie arrondie qui l'amenait à la station de la rue L'Archevêque et prêt pour un nouveau trajet, vers la rue Émile. (*Souvenirs de Richard Pichette*)

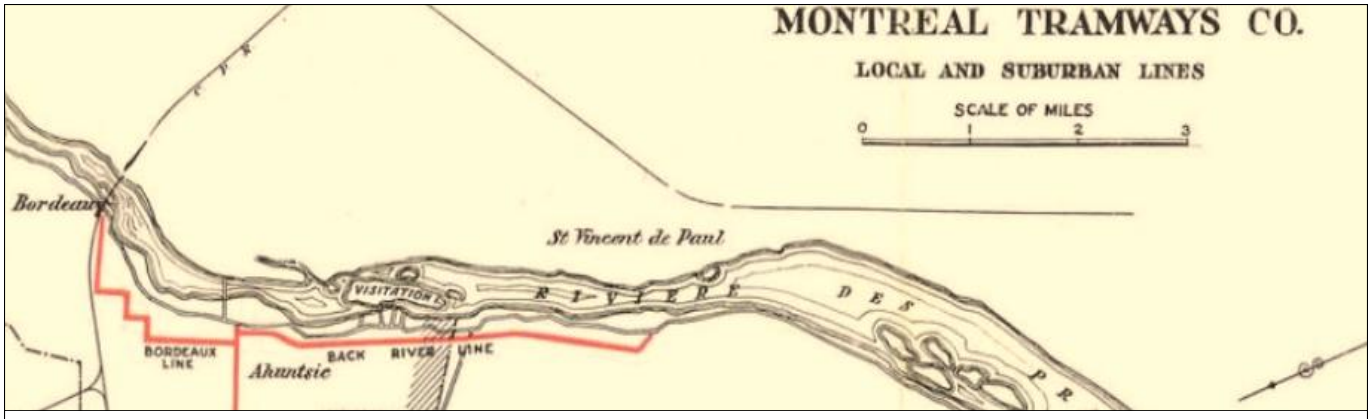
- Anecdote :On mettait à Montréal-Nord, des couvre-chaussures, dites ''claques''.Car, il y avait de la boue Rendu à la rue Émile, on enlevait nos ''claques'' pour les remiser dans un sac d'épicerie brun.
On ne voulait pas passer comme plus ''habitants'' qu'on ne l'était. Il y avait des terres en culture, à Montréal-Nord. (*Souvenirs de Richard Pichette*)



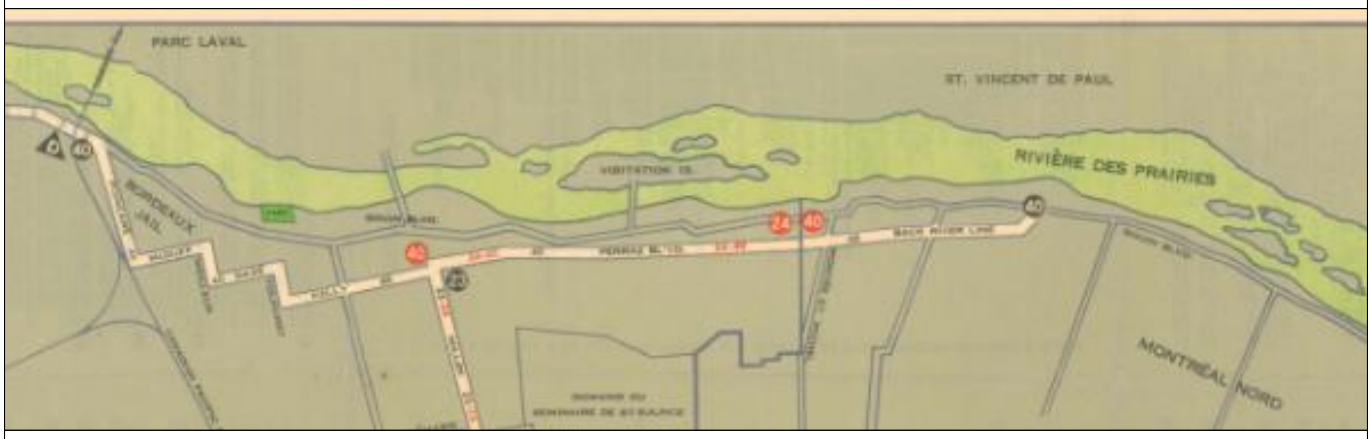
Tracé du tramway 1920



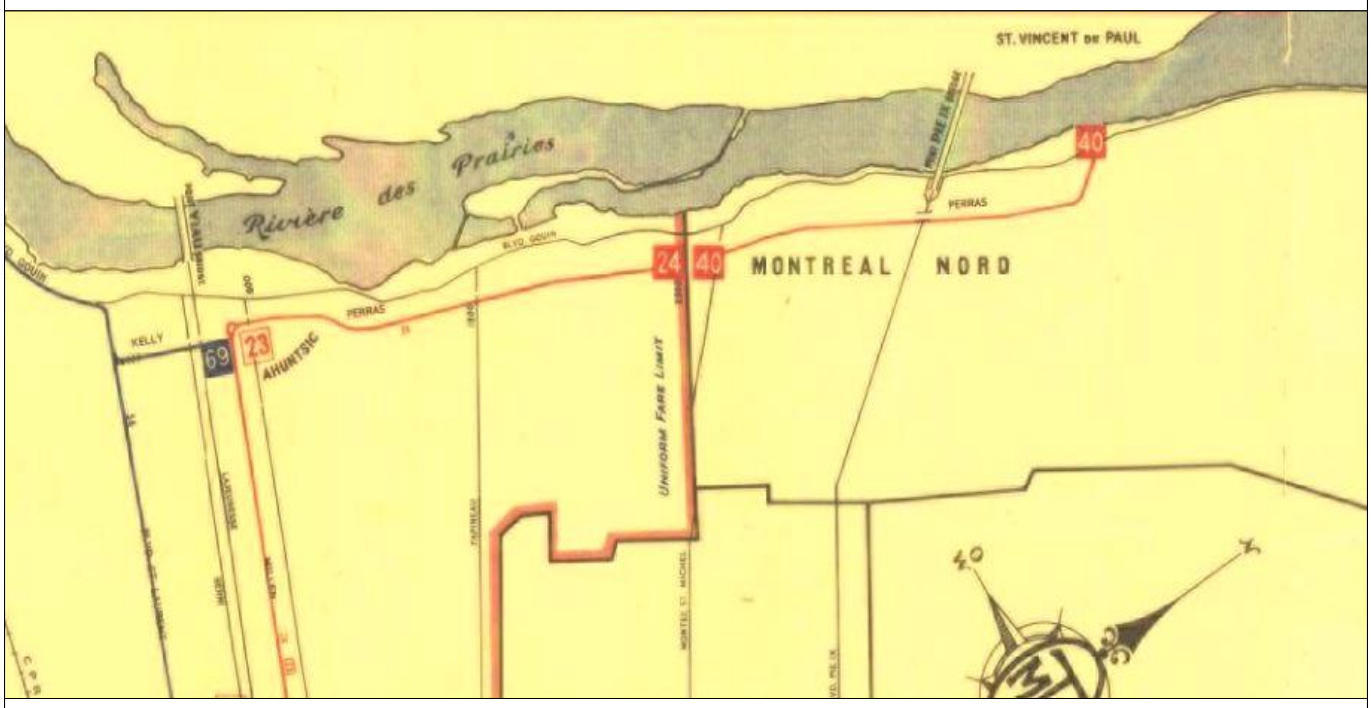
Tracé de 1921 à 1966



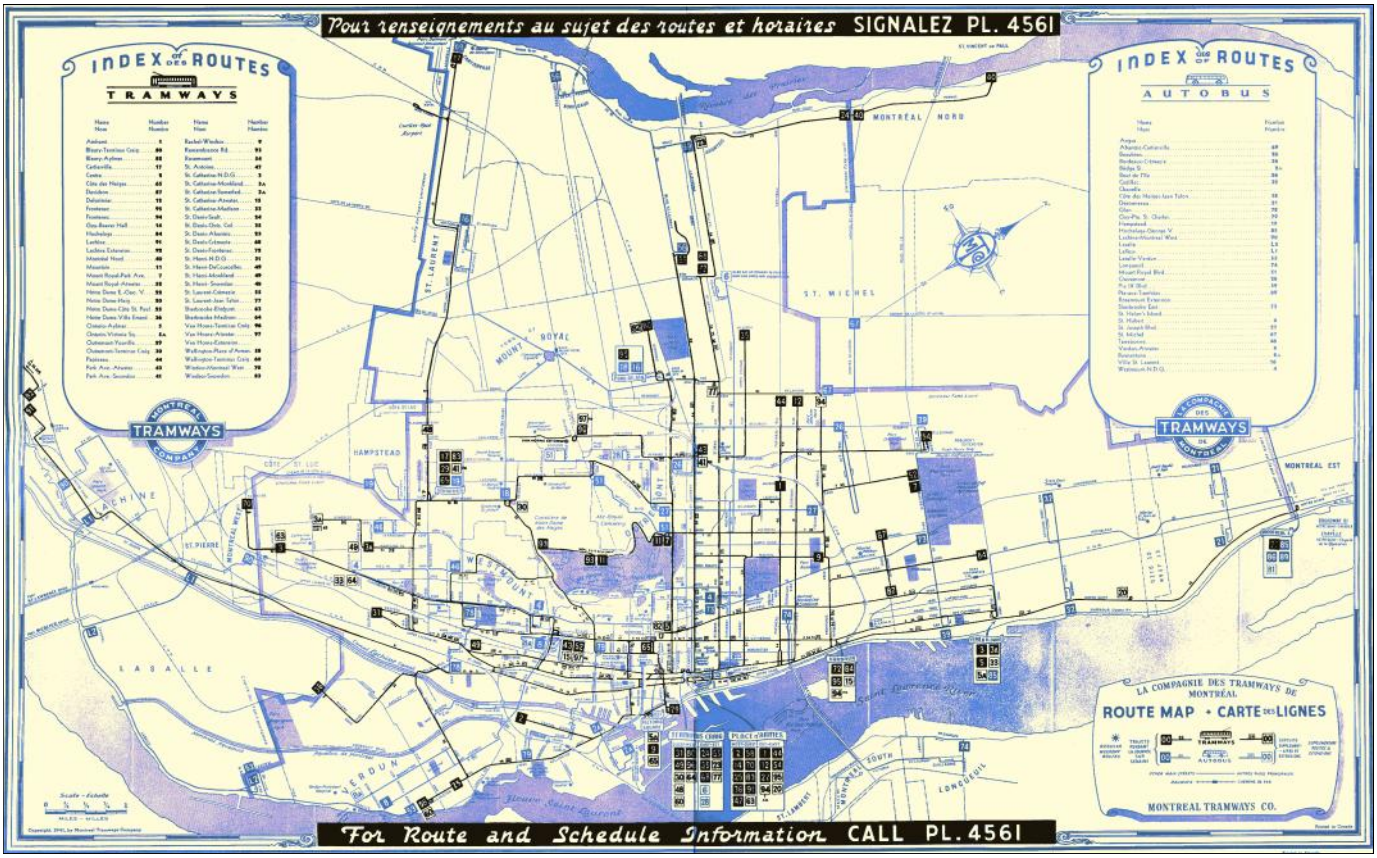
Carte du tramway de 1923



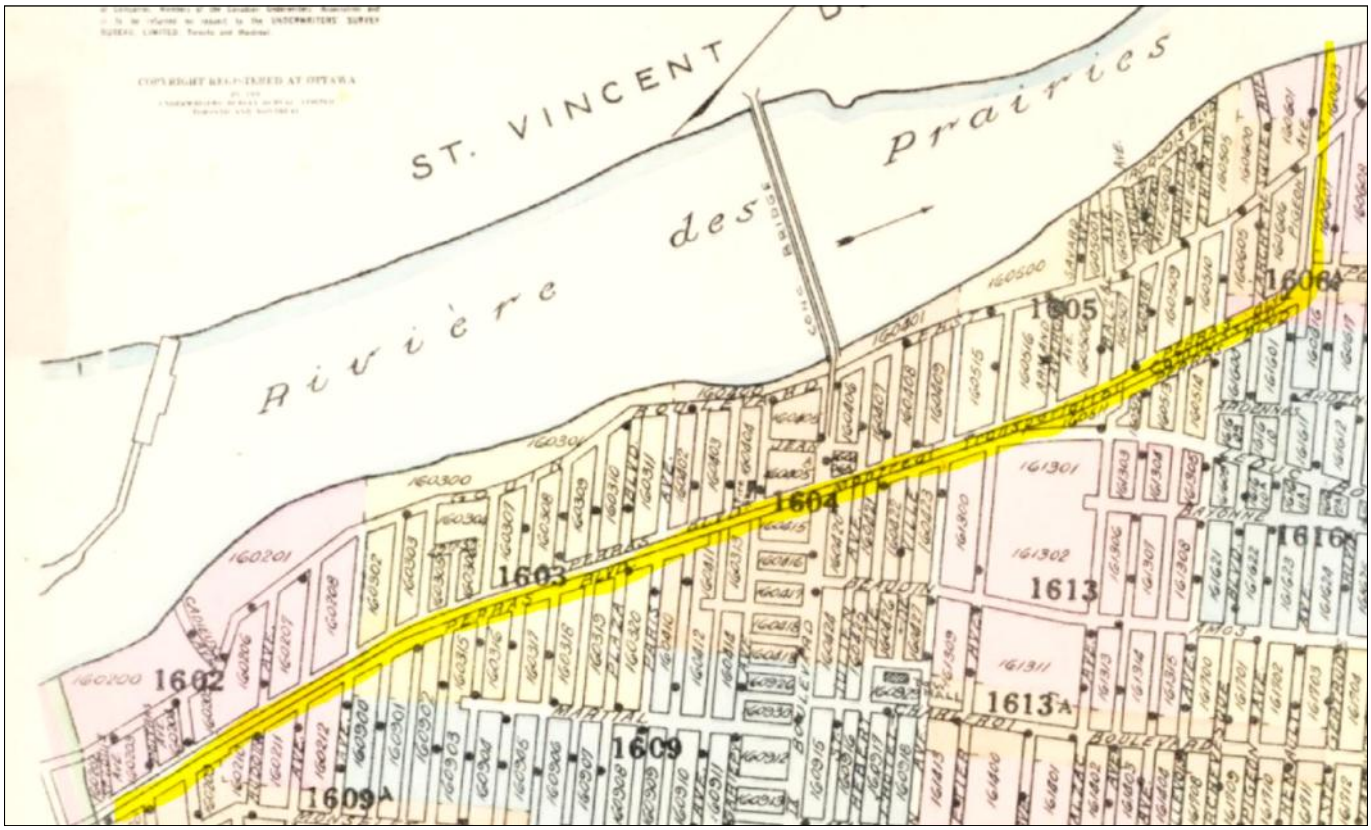
Carte du tramway de 1929



Carte du tramway de 1940



Carte du tramway de 1941



Carte du tramway de 1952

Les stations
Aussi appelées, arrêts, gares, abris, cabanes etc...

Il faut bien lire l'histoire des pages précédentes pour comprendre tous les changements qu'il y a eu sur la ligne de tramways se rendant à Montréal-Nord et ainsi mieux comprendre les photos ci-après.

Exemple : Nous voyons la station Poitras avec une voie unique et droite alors que la station qui va la remplacer plus tard un peu plus à l'ouest « Station limite » avait un cercle de déviation pour le retour du tramway 40 vers le terminus St-Vincent de Paul.

Station Poitras

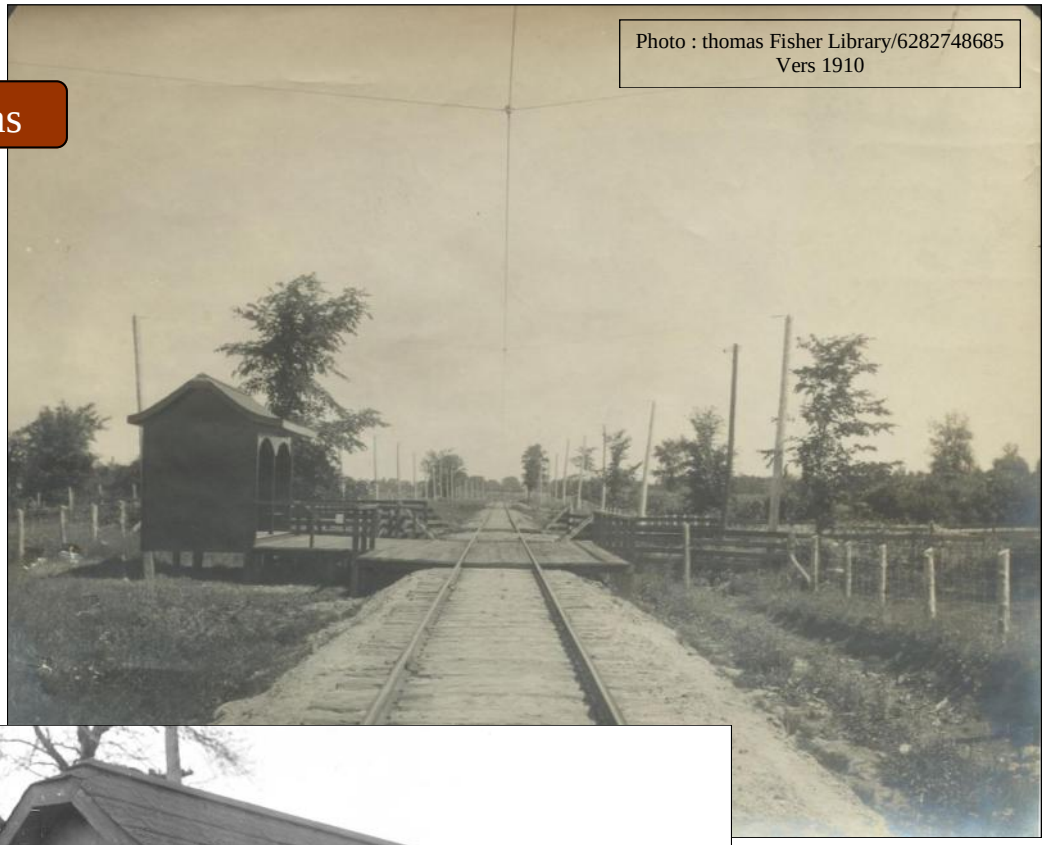


Photo : thomas Fisher Library/6282748685
Vers 1910

Station Poitras avant 1927
Au coin de Perras (Henri-Bourassa) et la rue Poitras.

Sur l'ancienne terre de W.A. Poitras

Remplacée vers 1927 par la station « Limites » un peu à l'ouest.

Archives STM - cote 2-920-111 (1921)

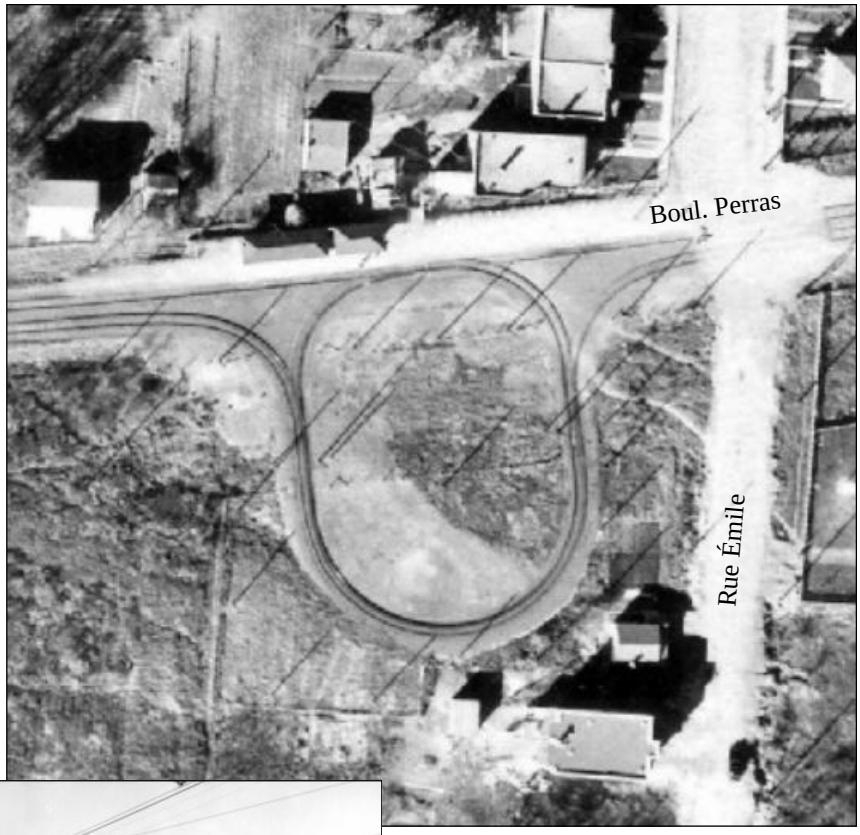
1921

Station « City-limit »

« City-limit » indiqué comme « LIMITS » sur la station (1928) Perras et Émile (J.J. Gagnier)

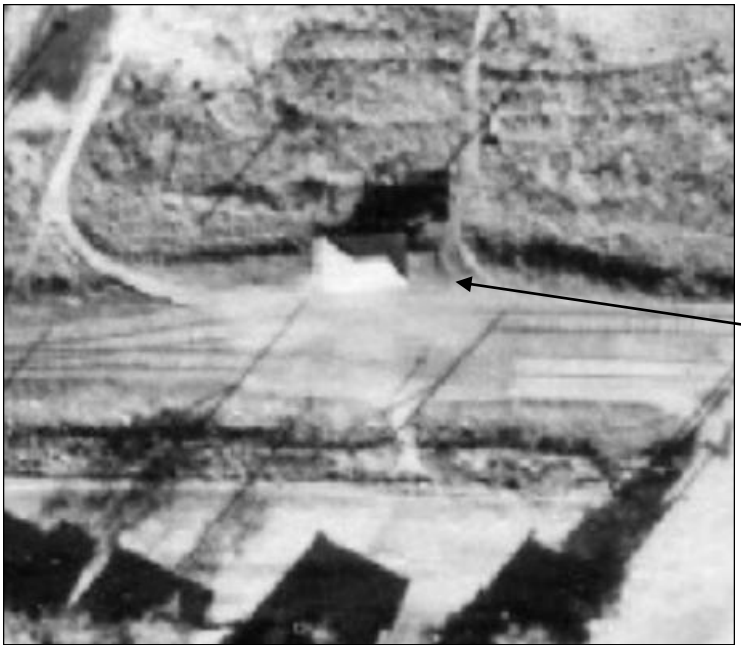
À remplacé la station Poitras qui était légèrement plus a l'est

Note : Les photos aériennes de ce document sont issues des archives de la Ville de Montréal. (1949)



Archives STM - cote 2-949-002 (1940)

Archives STM - cote 2-340-003A (1945)



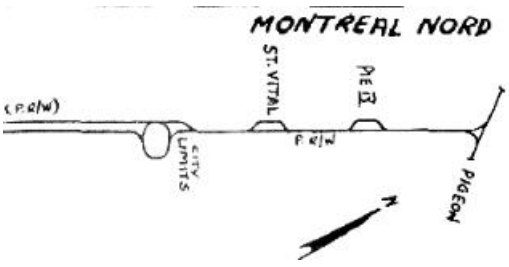
Station Monette

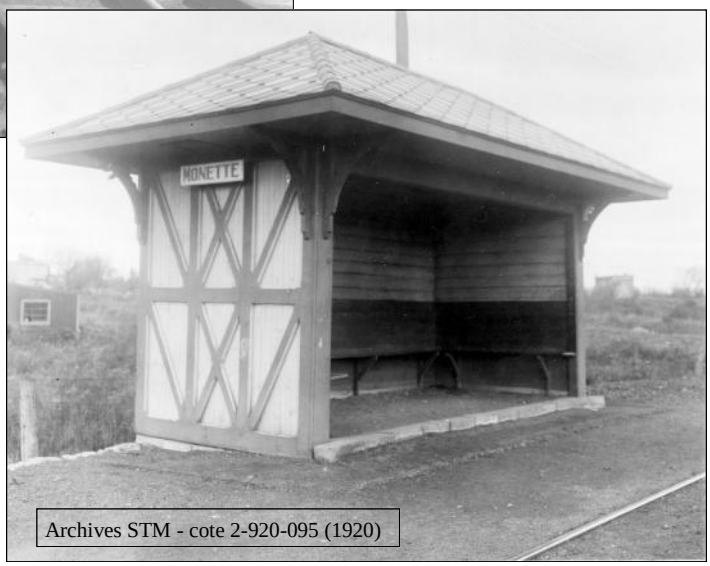
Station St-Vital

Station Monette (avant 1927)
Renommée St Vital
(St Vital et Perras)
La station est sur le côté sud

Cette station est un des deux endroits à Montréal-Nord comportant une voie de dépassement.
Sur l'ancienne terre d'Isaïe Monette.

Archives STM - cote 2-920-094 (1920)

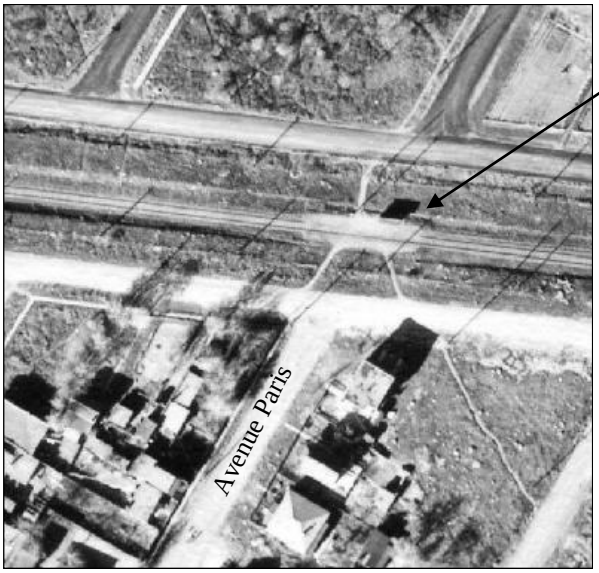




Archives STM - cote 2-920-095 (1920)

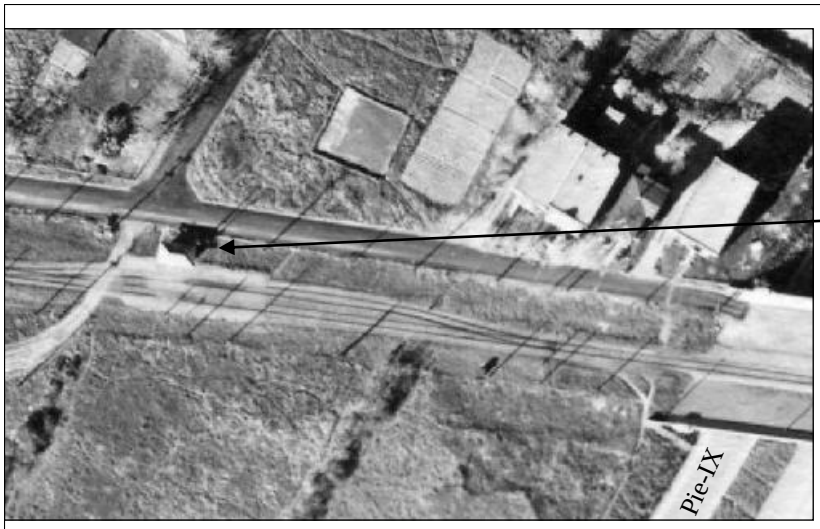
Station Paris

Station Paris
Coin Paris et Perras
1 octobre 1955
(Collection STM Jacques Pharand)



Tramway # 350 « Rocket ». – 31 juillet 1957.
Tramway électrique fermé, le premier à être mis en service par la Montreal Street Railway en 1892, construit par la Brownell Car Company et utilisé jusqu'en 1914. Vue de côté ¾ avant gauche du tramway # 350, aussi nommé Rocket, restauré en 1956. Sur cette photo prise à la gare Pie-IX en bordure du boulevard Henri-Bourassa, lors d'une promenade d'essai le 31 juillet 1957,
on peut voir les tramways 1046 et 997 en arrière-plan.
Source : Archives de la STM. Fonds de la Montreal Street Railway Company (S1/7.1)

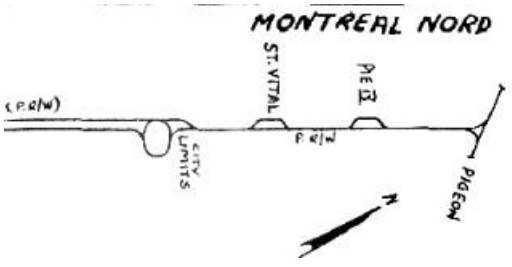
Station Pie-IX



Station Pie IX
Coin St Germain (Gariepy) et Perras
La gare est du coté nord
2ème station à Montréal-Nord à avoir une voie de dépassement.

Archives STM - cote 2-920-080 (1913)

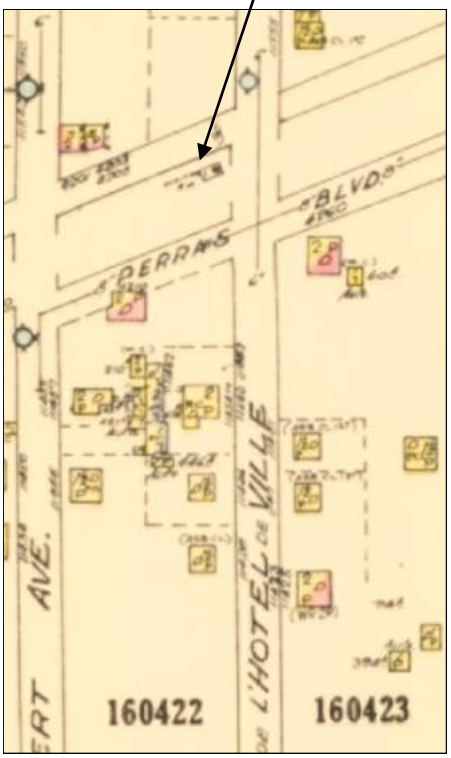
Archives STM - cote 2-920-081 (1921)

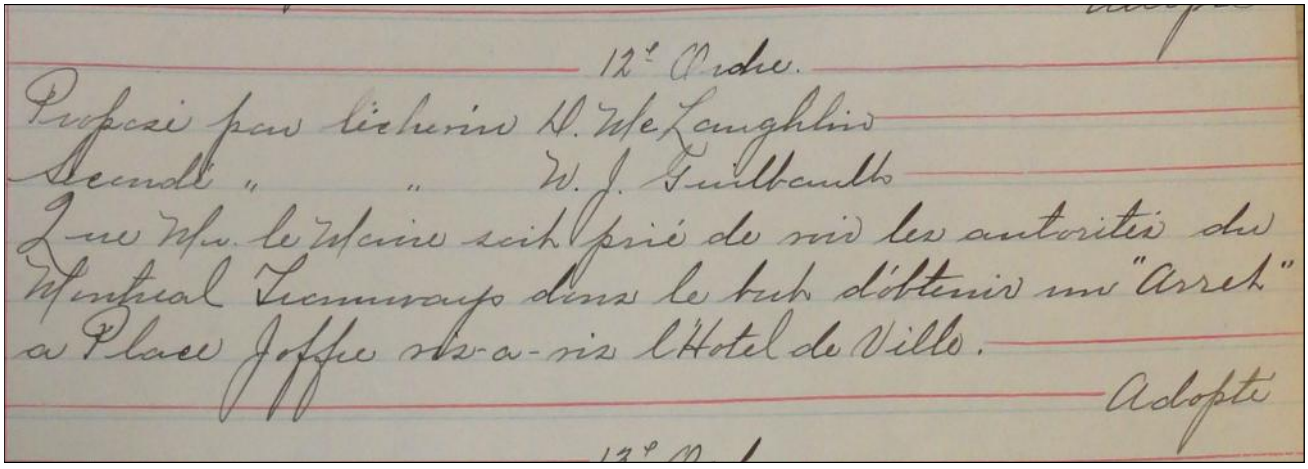


Station Pie IX
Collection STM jacques Pharand

Station Joffre

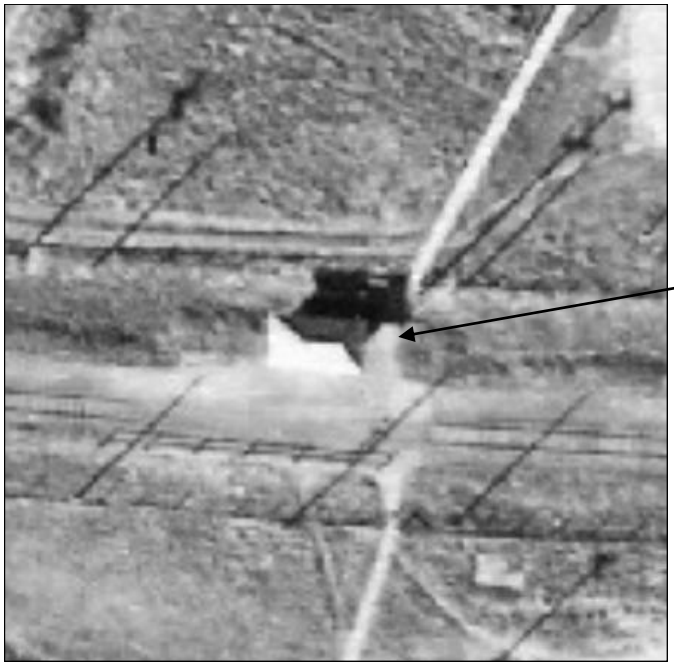
Station Joffre
Coin Hôtel de ville et Perras
Gare côté nord





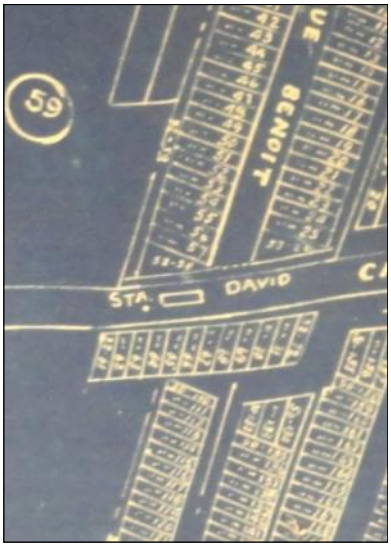
12e Ordre.
Proposé par Echevin H. McLaughlin
Secondé " " W. J. Guilbault
Que Mr. le Maire soit prié de voir les autorités du Montreal Tramways dans le but d'obtenir un "Arret" a Place Joffre vis-a-vis l'Hotel de Ville.
Adopté

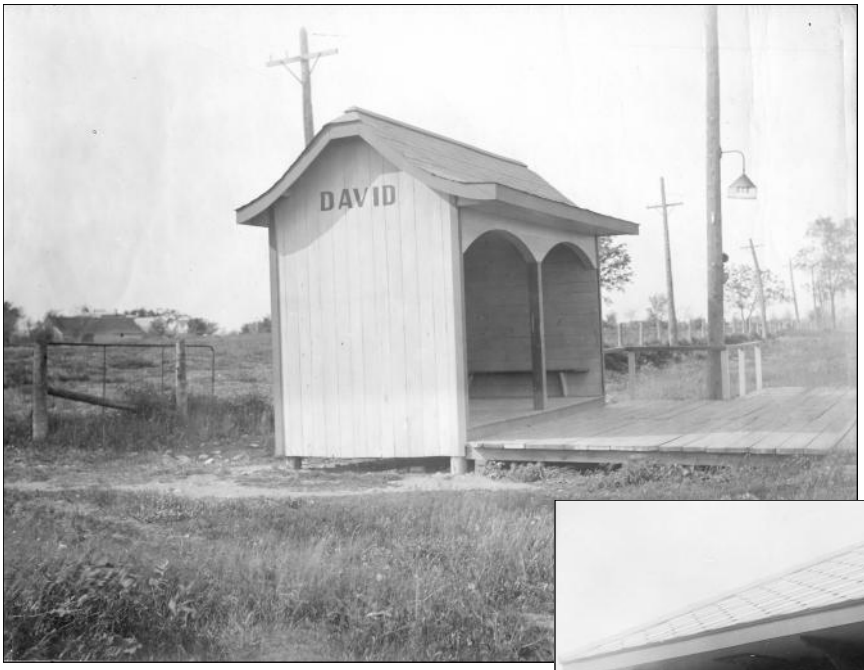
Demande au Conseil municipal de Montréal-Nord du 5 mai 1917



Station David

Station David
Coin Benoît (Balzac) et Perras
Gare du cote nord





Archives STM - cote 2-920-086 (1915)

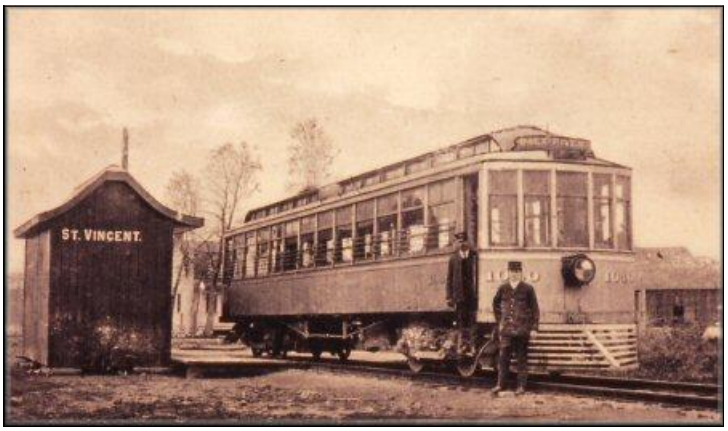
Archives STM - cote 2-920-087 (1920)

Station L'Archevêque

Station L'Archevêque
Entre l'avenue Pigeon et l'avenue L'Archevêque sur boulevard Perras
Gare du cote nord

On voit très bien la pointe qui servait aux tramways à une seule perche à reculer pour reprendre le parcours en sens inverse

Station Saint-Vincent-de-Paul



Station Saint-Vincent de Paul - 1909

Le terminus Saint Vincent de Paul (coin Pigeon et Gouin)
Division Back River en 1921 - (Archives de la STM - cote 2-920-105)

Terminus est Montréal-Nord (1940)

Station Montréal-Nord

Station Pigeon

Terminus St Vincent de Paul
Nom changé en Montréal-Nord dans les années 40 et Pigeon un peu plus tard
Coin Pigeon et Gouin
Gare du coté est
Voir l'explication du nom de SVP en page 3

Section House près de Saint-Vincent de Paul
Archives STM - cote 2-920-107 (1920)

Section House près de Saint-Vincent de Paul
Archives STM - cote 2-920-106 (1920)

Section House près de Saint-Vincent de Paul
Archives STM - cote 2-920-104 (1920)

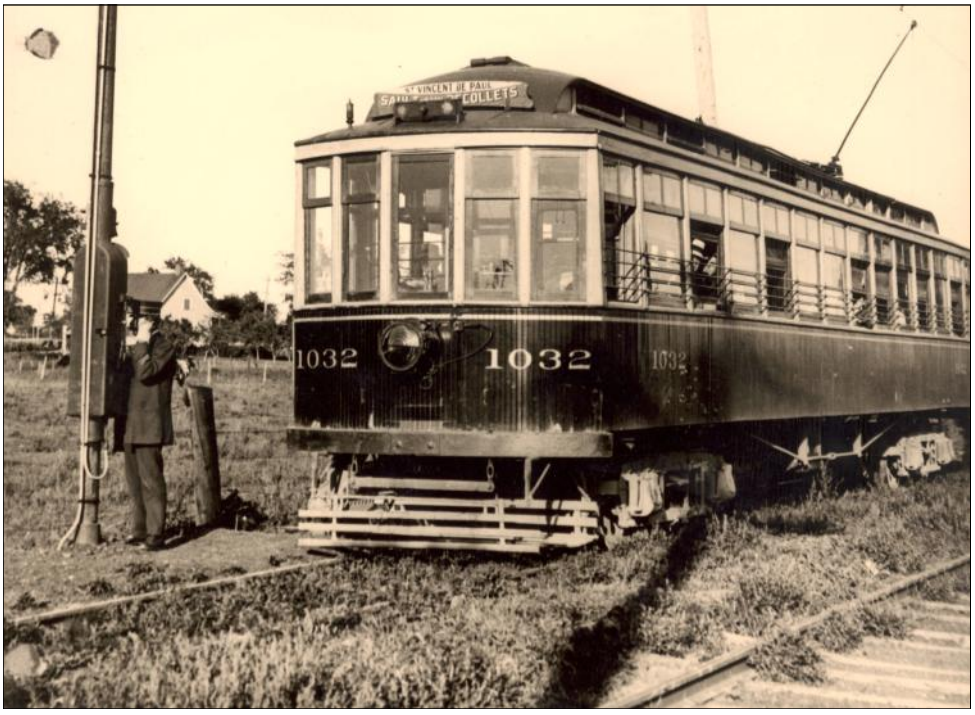
Cinéma Régal

Station

Terminus Est de Montréal-Nord - vers 1955

Les voitures du tramway

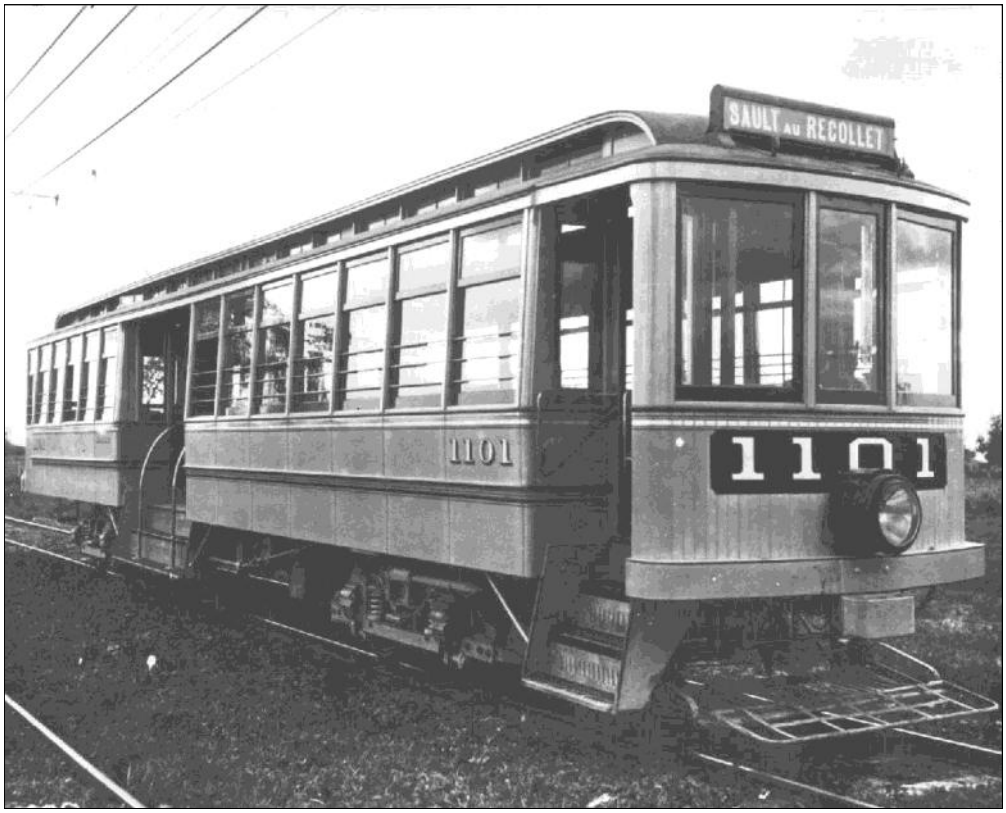
Le 702 devant le terminus Saint Vincent de Paul (coin Pigeon et Gouin) Division Back River en 1921
(Archives de la STM - cote 2-920-105)



#1032 sur la Back River Line, Saint-Vincent-de-Paul, Sault-aux-Récollets en 1913
(Archives de la STM - cote 1-902-001)

1036 - Au terminus est - Saint-Vincent-de-Paul vers 1920
Collection **D. Laurendeau**

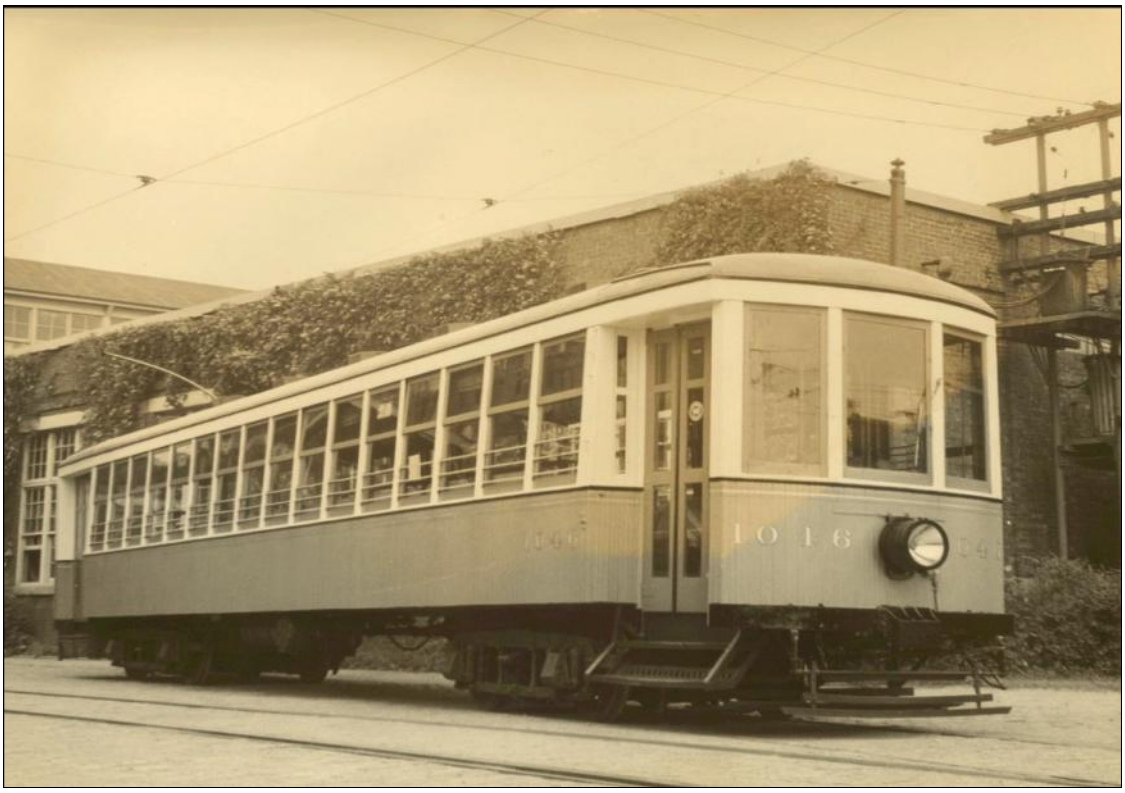
842 - Sur la « Back River line » probablement proche de St-Vital - 1917
(Archives de la STM - cote 1-905-001)



Le 1101 en 1920

#1036 - 1 octobre 1955 - Station Paris sur le boulevard Perras (Henri-Bourassa)
(Archives de la STM - Collection Jacques Pharand)

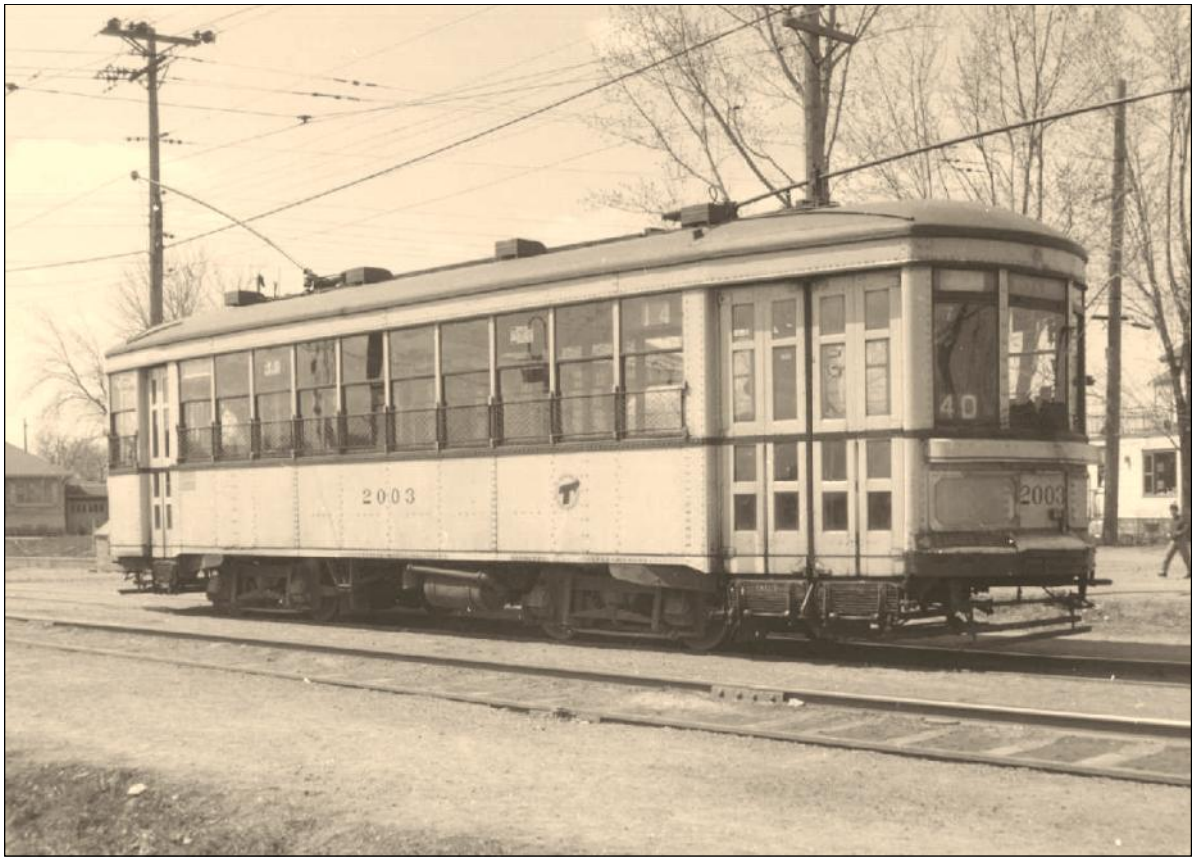
#1046 Construit par M.S.R. - 1959
(Archives de la STM - cote S6/11.7.4)



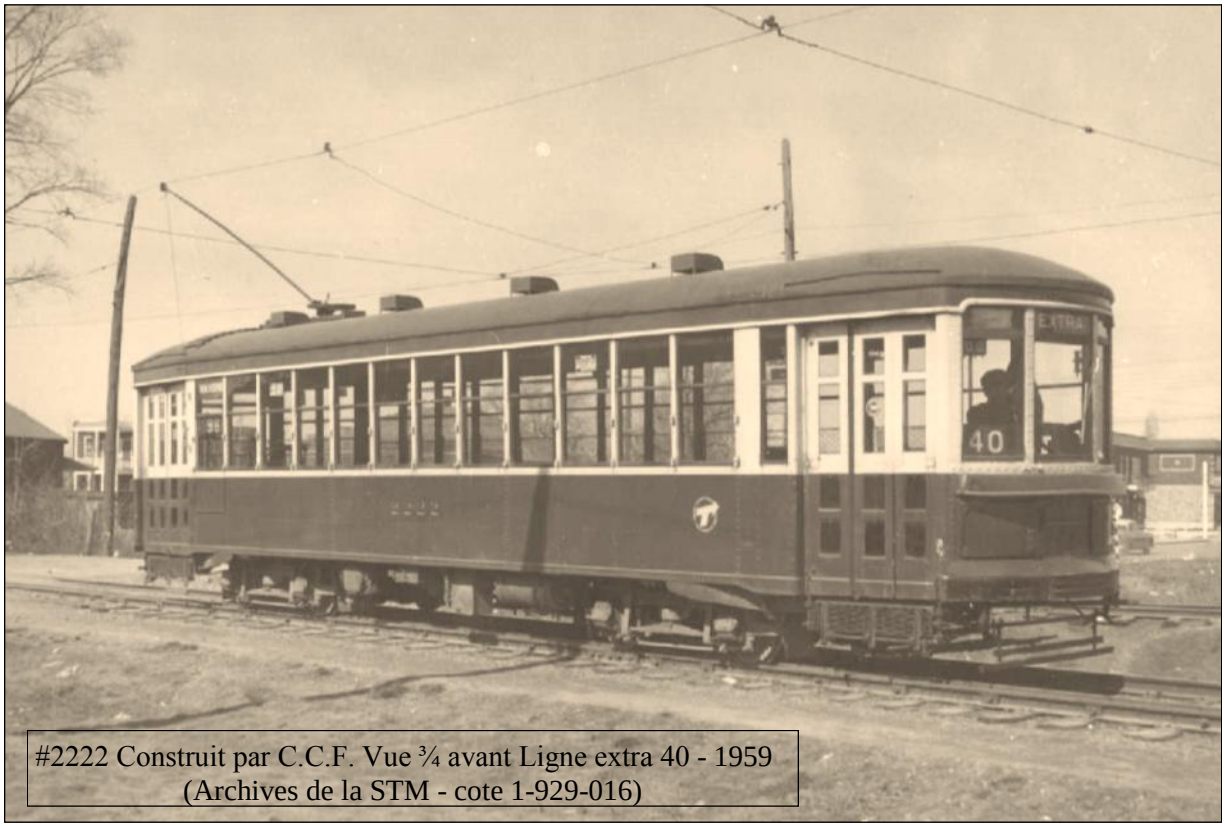
#1046 Construit par M.S.R. Vue ¾ avant à Crémazie - 1959
(Archives de la STM - cote 1-902-016)

1582 - Station Montréal-Nord (anciennement Saint-Vincent-de-Paul) coin Pigeon et Gouin - vers 1930-40
(Archives de la BANQ- Cote CP 5388 CON - Napoléon Bédard épicier)

1801 - Station Pie IX - Angle St-Germain et Perras
(Archives de la STM - Collection Jacques Pharand)

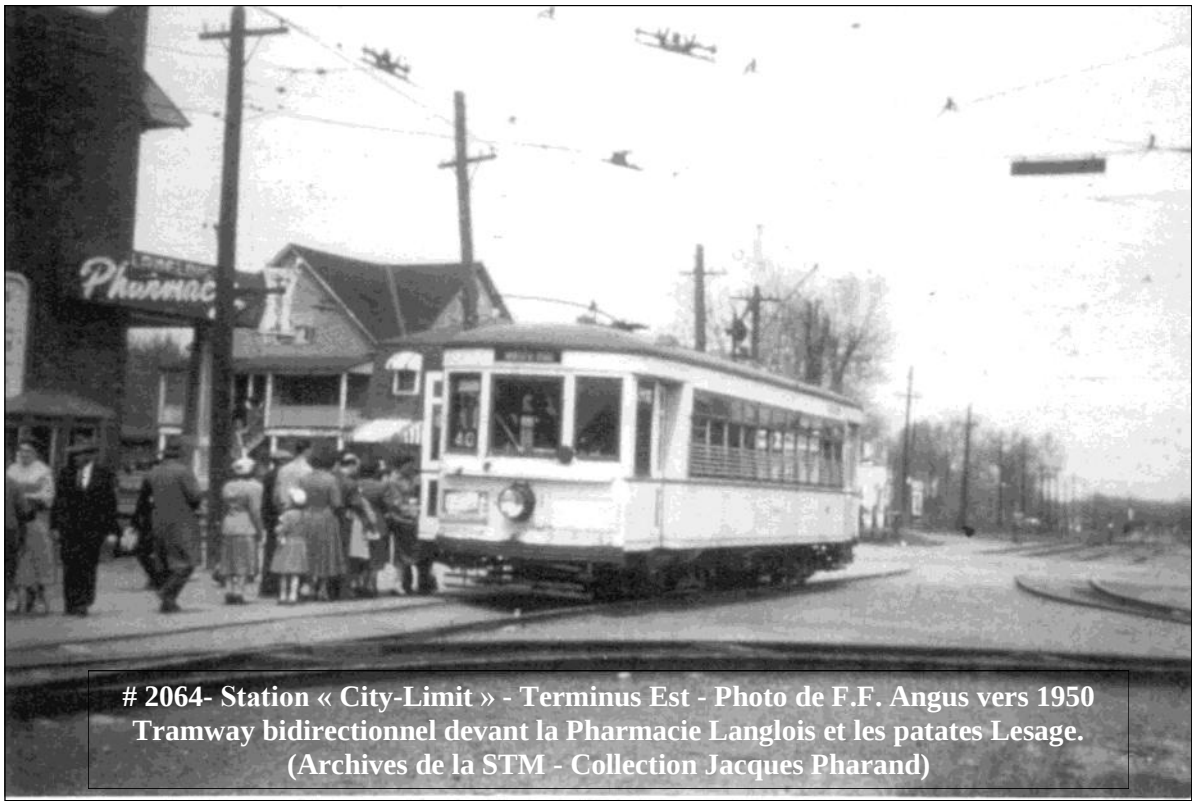


#2003 Construit par C.C.F. Vue ¾ avant - 1959
(Archives de la STM - cote 1-929-009)



#2222 Construit par C.C.F. Vue ¾ avant Ligne extra 40 - 1959
(Archives de la STM - cote 1-929-016)

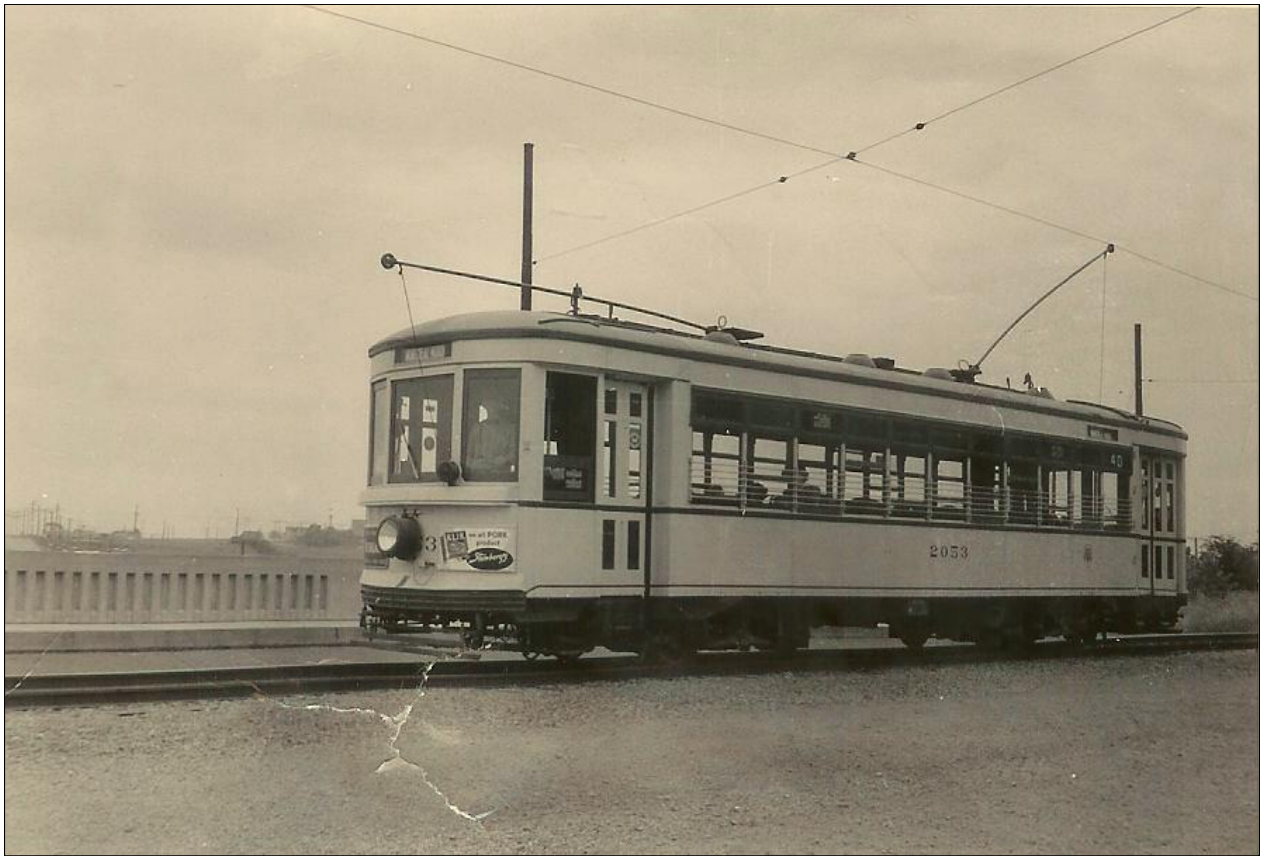
2064- Station Montréal-Nord (Pigeon et Gouin) Terminus Est -
(Archives de la STM - Collection Jacques Pharand)



 # 2064- Station « City-Limit » - Terminus Est - Photo de F.F. Angus vers 1950
Tramway bidirectionnel devant la Pharmacie Langlois et les patates Lesage.
(Archives de la STM - Collection Jacques Pharand)

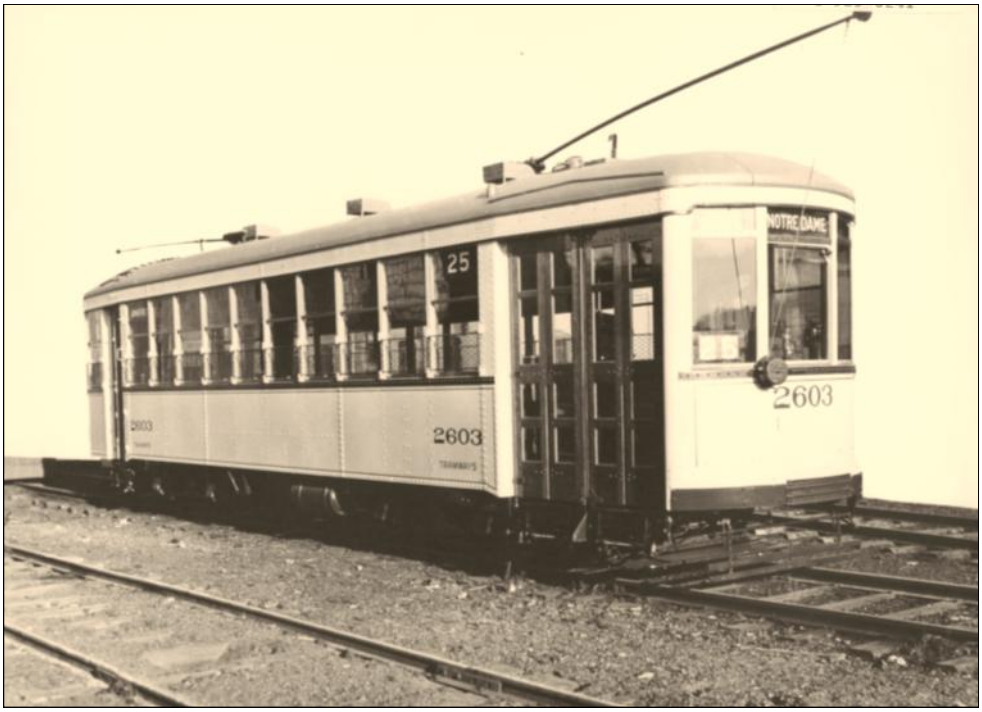
2223- Extra sur la ligne Montréal-Nord

2004 ? - Le 40 sur la ligne Montréal-Nord proche du terminus Ouest.



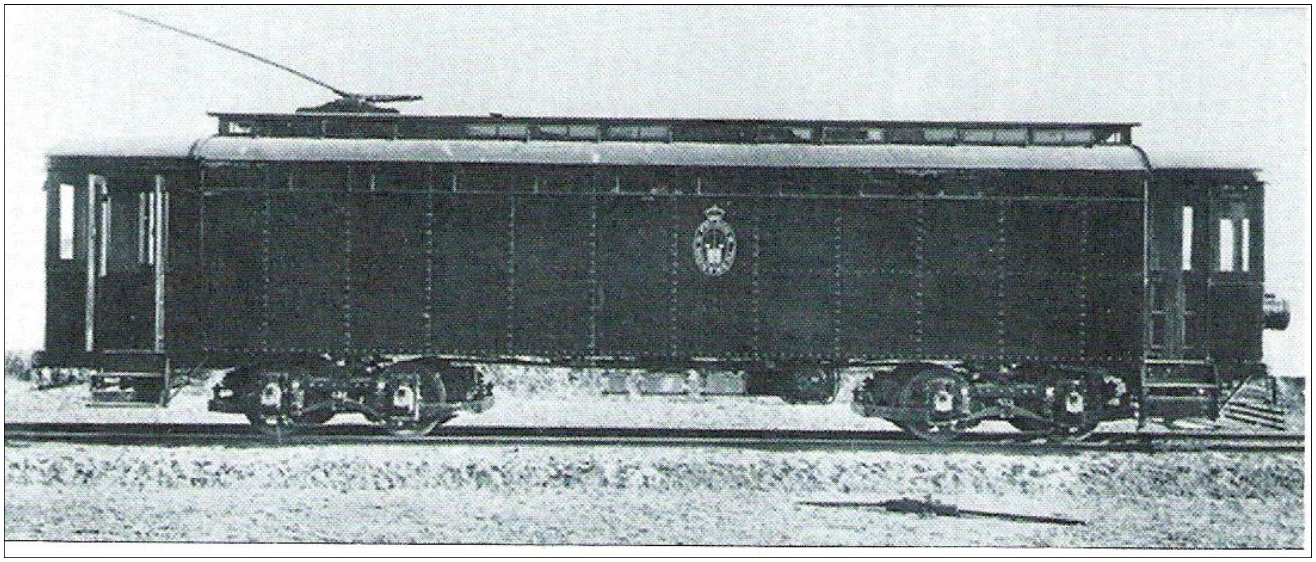
2053- Sur le pont d'étagement Pie Ix et Perras - juillet 1950
(Archives de Stéphane Lamont)

Tram funéraire vue 3/4 avant gauche 5 novembre 1915
(Archives de la STM - cote 1-915-001)

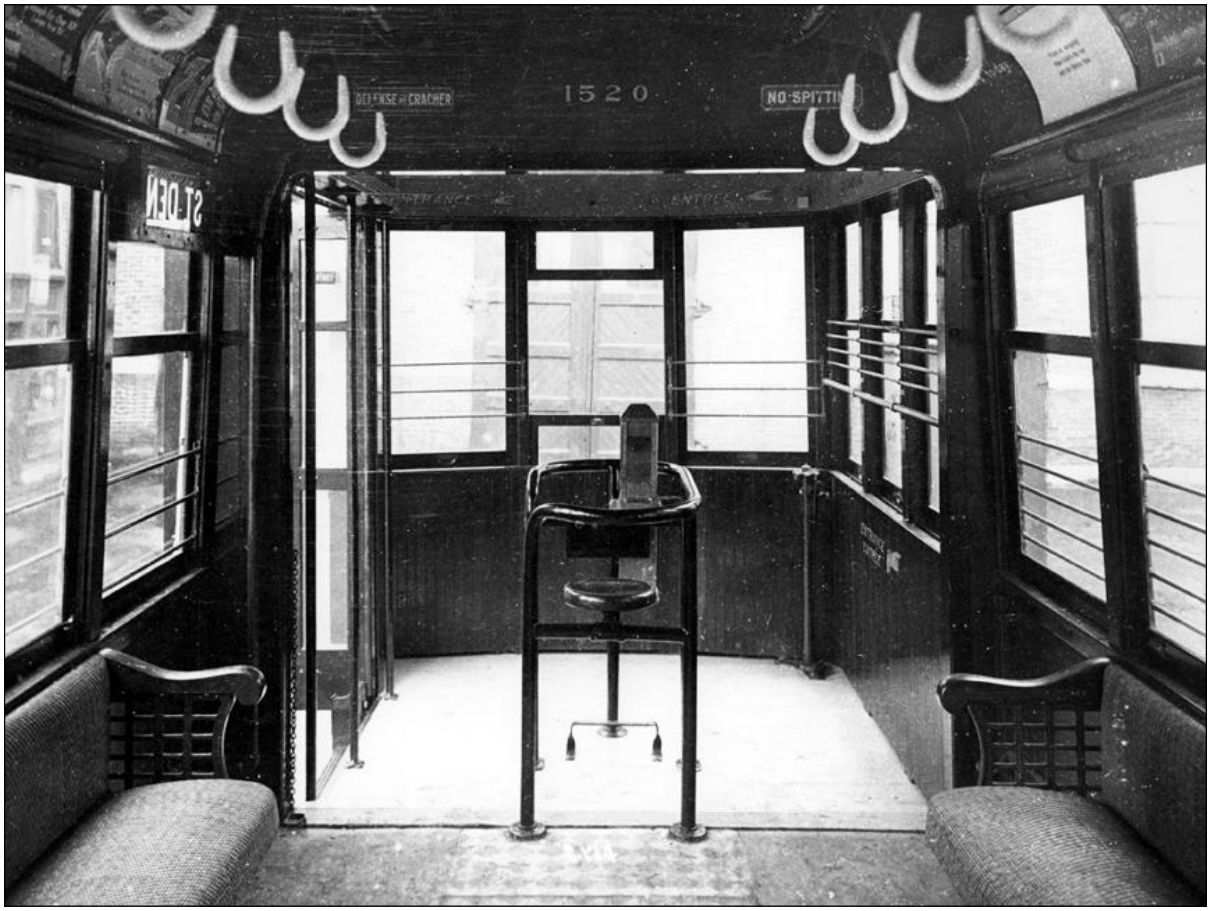


#2603 Construit par C.C.F. Vue ¾ gauche - Octobre1929 -
A était utilisé sur le circuit Montréal-Nord en extra
(Archives de la STM - cote 1-929-024)

#997 Construit par Ottawa Vue ¾ avant gauche - 1952 - Spécial extra (même type que construit en 1910)
(Archives de la STM - cote S6/11.1.1)



Wagon cellulaire « La Black Maria » - Utilisé pour transporter des prisonniers entre Saint-Vincent-de-Paul et Bordeaux , ou entre Saint-Vincent de Paul et le centre ville de Montréal
(En service entre 1913 et 1920)
(Archives STM cote ht3_1915_1-915-003)



Intérieur de tramway - à noter le panneau « Défense de cracher »
(Archives de la STM - cote 1-914-03)

Coup de cœur

Comment parler du tramway à Montréal-Nord, sans parler de cette « légende » qu'était Wenceslas Hurteau.

Wenceslas Hurteau, né le 11 août 1885 et décédé le 25 juin 1959 à l'âge de 73 ans
Fils de Maxime Hurteau (1856-1938) et Marie-Octavie Bouvier, il a épousé Léa Gagnon en septembre 1908 à St-Laurent et en secondes noces Sarah Jolicoeur en mars 1930 à St-Vincent de Paul.
M. Hurteau est devenu célèbre auprès de la population locale de Montréal-Nord au cours de longues années de services, affable et empressé, aux manettes du tramway sur le circuit 40, pendant plus de 50 ans.
Selon la rumeur, il connaissait tout le monde par son prénom.

Le tramway 40 faisait la navette entre les limites de la ville de Montréal, rue Émile jusqu'au terminus Saint-Vincent-de-Paul, situé à l'angle de l'avenue Pigeon et du boulevard Gouin, et ce au coût de 10 cents. De là, les voyageurs pouvaient se rendre à St-Vincent de Paul par le traversier longtemps tenu par la famille L'Archevêque. Le service de la Montréal Tramway était assuré toutes les vingt minutes, mais, aux heures de pointe, l'attente était réduite de moitié. La voie était simple sauf à la hauteur du boulevard Pie 1X et du boulevard St-Vital ou les trams pouvaient se croiser. L'hiver tout le long du parcours il y avait des lampadaires que le chauffeur du tramway allumait à la fin de la journée et qu'il éteignait lors du retour. Pour ce faire, il se servait d'une grande perche avec un crochet, car l'interrupteur était placé de façon à ce que personne sans cet instrument ne puisse y toucher.

Plusieurs d'entre nous se souviennent que nos mères faisaient signe au conducteur du tramway Wenceslas Hurteau, parfois entre deux stations, de s'arrêter, lui donnaient 10 ou 20 cents pour se faire rapporter des frites Lesage, sur le chemin du retour, le tout avec un beau sourire et un grand merci.

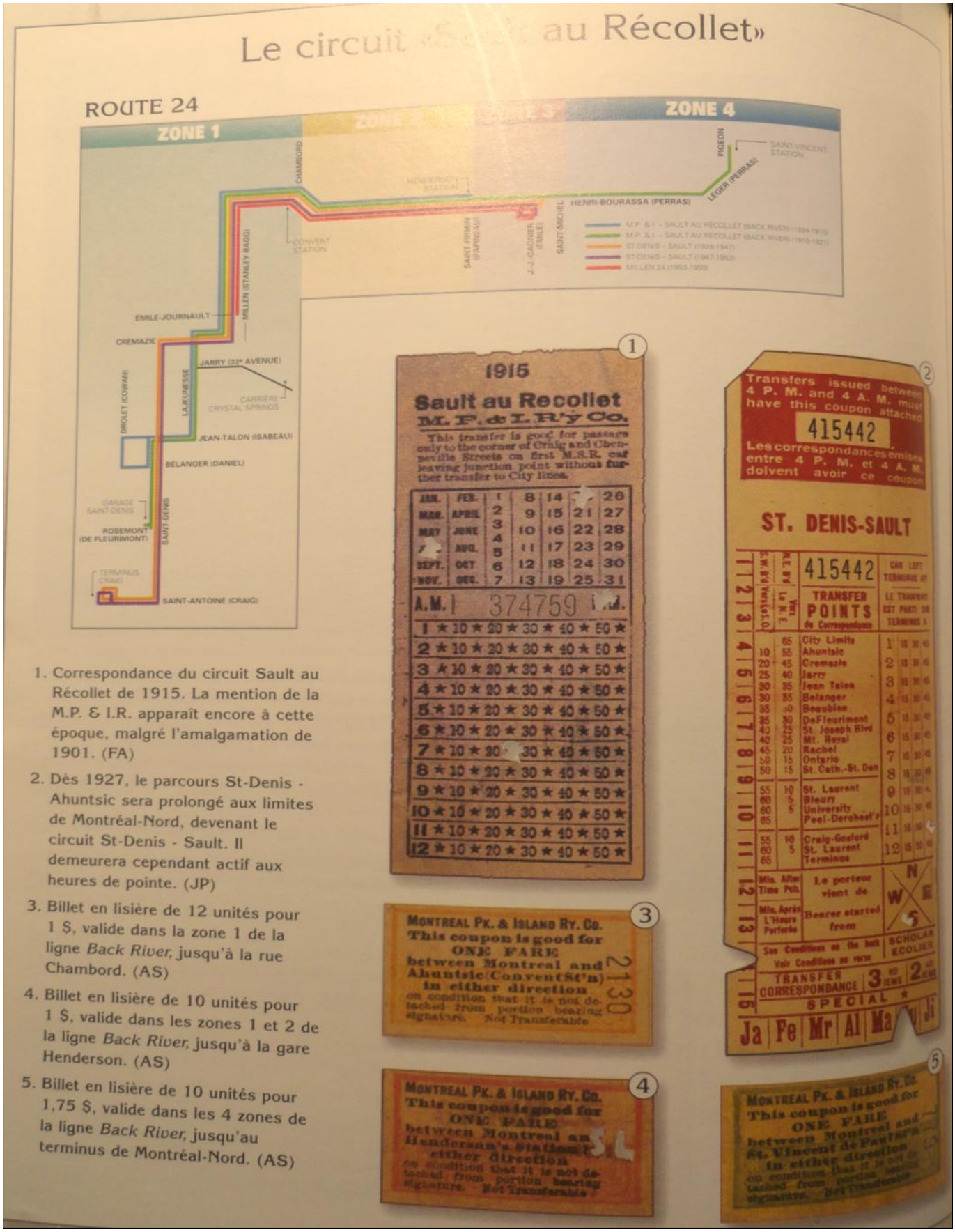
On rapporte que M. Hurteau connaissait tellement les usagers de son véhicule que parfois il s'arrêtait devant la porte d'un retardataire et attendait quelques minutes en sonnant la cloche, question de lui permettre de ne pas manquer son tramway et d'arriver à temps à son travail.

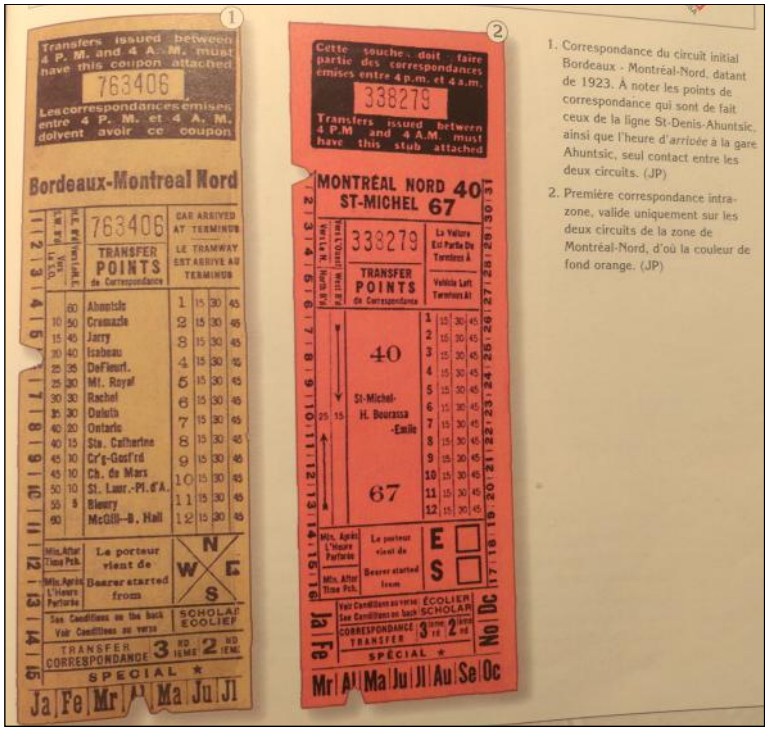
Le Montréal-Nord, un journal local, lui a déjà consacré un article de louange en septembre 1954 à la suite de plusieurs demandes en ce sens de la part de citoyens émerveillés par le sens du devoir et aussi la bonhomie de M. Hurteau.

À l'unanimité, les usagers du 40 ont souligné son esprit de galanterie, de civisme et de service public.

Texte de Jean-Paul Guiard - L'intégral est dans le bulletin de la SHGMN volume 13-3 de 2014
Photos de la collection de Stéphane Lamont de la famille Hurteau

Diverses photos





1. Correspondance du circuit initial Bordeaux - Montréal-Nord, datant de 1923. À noter les points de correspondance qui sont de fait ceux de la ligne St-Denis-Ahuntsic, ainsi que l'heure d'*arrivée* à la gare Ahuntsic, seul contact entre les deux circuits. (JP)
2. Première correspondance intra-zone, valide uniquement sur les deux circuits de la zone de Montréal-Nord, d'où la couleur de fond orange. (JP)

Publicité 24 août 1925

Le tramway 40 est maintenant passé à l'histoire

Les tramways sont disparus de Montréal-Nord au début de cette semaine. En effet, le nouveau service d'autobus annoncé voilà quelques semaines a été inauguré plus tôt que prévu. Tout un secteur de Montréal-Nord est maintenant desservi par les autobus de la Commission de Transport de Montréal. Le vieux tramway, dont les années de dévouement remontent au début de l'histoire de notre municipalité, a été retiré du service sans plus de cérémonie.

Il semble que le nouveau service d'autobus opère selon une cédule encore imprécise puisque les uns viennent aux 7 minutes et les autres aux 20 minutes. Nous osons croire qu'il ne s'agit là que des difficultés du début et que les choses seront vite régularisées.

On a constaté cependant que les usagers n'ont guère mis de temps à se familiariser avec les récents changements. On avait un peu l'mpression de gens qui, après avoir été privés, n'hésitaient pas à faire un généreux emploi d'une facilité longtemps attendue.

Souhaitons que très bientôt l'itinéraire très conservateur du circuit 40 sera étendu pour desservir une plus grande partie du secteur Est qui se trouve encore dans l'attente.

Le Montréal-Nord - 1er mai 1959

Chasse-neige 1926

40 BORDEAUX–MONTREAL NORD
From Gouin Boulevard and Poincaré to Montreal North
—via McDuff, Meilleur, Daze, Tolhurst, Kelly, Ahuntsic station and private right-of-way to Sault-au-Recollet and Montreal North.
NOTE:—On Sundays during Summer months, cars will operate between Bordeaux and Ahuntsic only and also between Eastern City Limits and Montreal North only.

1929

Compagnie des Tramways de Montréal

Horaire suburbain pour 1914-15

LACHINE

De Montréal (hôtel des postes)

De 5 h. 40 du matin à 8 h. du matin: toutes les 10 minutes
De 8 h. du matin à 4 h. du soir: toutes les 20 minutes
De 4 h. du soir à 7 h. 10 du soir: toutes les 10 minutes
De 7 h. 10 du soir à minuit: toutes les 20 minutes

De Lachine

De 5 h. 30 du matin à 5 h. 50 du matin: toutes les 20 minutes
De 5 h. 50 du matin à 9 h. du matin: toutes es 10 minutes
De 9 h. du matin à 4 h. du soir: toutes les 20 minutes
De 4 h. du soir à 8 h. du soir: toutes les 10 minutes
De 8 h. du soir à minuit 10: toutes les 20 minutes
Voiture supplémentaire (la dernière) à minuit 5.

SAULT-AU-RECOLLET ET SAINT-VINCENT DE PAUL

De Montréal (rue Saint-Denis) à Saint-Vincent

De 5 h. 15 du matin à 8 h. du matin: toutes les 15 minutes
De 8 h. du matin à 4 h. du soir: toutes les 20 minutes
De 4 h. du soir à 7 h. du soir: toutes les 15 minutes
De 7 h. du soir à 8 h. du soir: toutes les 20 minutes
De 8 h. du soir à 11 h. 30 du soir: toutes les 30 minutes
Tramway pour Henderson seulement: minuit
Tramway pour Saint-Vincent: minuit 40.

DeSaint-Vincent à Montréal (rue Saint-Denis)

De 5 h. 45 du matin à 8 h. 30 du matin: toutes les 15 minutes
De 8 h. 30 du matin à 4 h. 30 du soir: toutes es 20 minutes
De 4 h. 30 du soir à 7 h. 30 du soir: toutes les 15 minutes
De 7 h. 30 du soir à 8 h. 30 du soir: toutes les 20 minutes
De 8 h. 30 du soir à 11 h. 35 du soir: toutes les 30 minutes
Tramway de Henderson à Monuréal (rue Saint-Denis): minuit 20
Tramway de Saint-Vincent à Montréal (rue Saint-Denis): 1 h. 10 du matin

CARTIERVILLE

De Snowdon-Junction

De 5 h. 20 du matin à 8 h. 40 du soir: toutes les 20 minutes
De 8 h. 40 du soir à minuit: toutes les 40 minutes

De Cartierville

De 5 h. 40 du matin à 9 h. du soir: toutes les 20 minutes
De 9 h. du soir à minuit 20: toutes les 40 minutes

AUTOUR DE LA MONTAGNE

De Montréal (angle de l'avenue du Parc et de l'avenue du Mont-Royal):

De 5 h. 40 du matin à minuit: toutes les 20 minutes

De l'avenue Victoria:

De 5 h. 50 du matin à 12 h. 30 du matin: toutes es 20 minutes

De l'avenue Victoria à Snowdon:

De 5 h. 50 du matin à 8 h. 50 du soir: toutes les 10 minutes

BOUT-DE-L'ILE

De 5 h. du matin à minuit: toutes les heures

TETREAULTVILLE

De 5 h. du matin à 9 h. du matin: toutes les 15 minutes
De 9 h. du matin à 3 h. 30 du soir: toutes les 30 minutes
De 3 h. 30 du soir à 7 h. du soir: toutes les 15 minutes
De 7 h. du soir à 8 h. 30 du soir: toutes les 30 minutes

POINTE-AUX-TREMBLES

De 5 h. du matin à 9 h. du matin: toutes les 15 minutes
De 9 h. du matin à 3 h. 30 du soir: toutes les30 minutes
De 3 h. 30 du soir à 7 h. du soir: toutes les 15 minutes
De 7 h. du soir à 11 h. du soir: toutes les 30 minutes
De 11 h. du soir à 1 h. du matin: toutes les heures

Tramway 1914-1915 journal L'Action

MONTREAL TRAMWAYS CO.

SUBURBAN TIMETABLE—1914-15.

LACHINE

From Post Office—

10 min. service from 5.40 a.m. to 8.00 a.m.
20 min. service from 8.00 a.m. to 4.00 p.m.
10 min. service from 4.00 p.m. to 7.10 p.m.
20 min. service from 7.10 p.m. to 12.00 mid-night.

From Lachine—

20 min. service from 5.30 a.m. to 5.50 a.m.
10 min. service from 5.50 a.m. to 9.00 a.m.
20 min. service from 9.00 a.m. to 4.00 p.m.
10 min. service from 4.00 p.m. to 8.00 p.m.
20 min. service from 8.00 p.m. to 12.10 a.m.
Extra Last Car at 12.30 a.m.

SAULT AU RECOLLET AND ST. VINCENT DE PAUL.

From St. Denis to St. Vincent—

15 min. service from 5.15 a.m. to 8.00 a.m.
20 min. service from 8.00 a.m. to 4.00 p.m.
15 min. service from 4.00 p.m. to 7.00 p.m.
20 min. service from 7.00 p.m. to 8.00 p.m.
30 min. service from 8.00 p.m. to 11.30 p.m.
Car to Henderson only, 12.00 a.m.
Car to St Vincent, 12.40 a.m.

From St. Vincent to St. Denis—

15 min. service from 5.45 a.m. to 8.30 a.m.
20 min. service from 8.30 a.m. to 4.30 p.m.
15 min. service from 4.30 p.m. to 7.30 p.m.
20 min. service from 7.30 p.m. to 8.30 p.m.
30 min. service from 8.30 p.m. to 11.35 p.m.
Car from Henderson to St Denis, 12.20 a.m.
Car from St. Vincent to St Denis, 1.10 a.m.

CARTIERVILLE

From Snowdon Junction—

20 min. service from 5.20 a.m. to 8.40 p.m.
40 min. service from 8.40 p.m. to 12.00 mid-night.

From Cartierville—

20 min. service from 5.40 a.m. to 9.00 p.m.
40 min. service from 9.00 p.m. to 12.20 a.m.

MOUNTAIN

From Park Avenue and Mount Royal Avenue—

20 min. service from 5.40 a.m. to 12.00 mid-night.

From Victoria Ave.—

20 min. service from 5.50 a.m. to 12.30 a.m.

From Victoria Ave. to Snowdon—

10 min. service from 5.50 a.m. to 8.50 p.m.

BOUT DE L'ILE

60 min. service from 5.00 a.m. to 12.00 mid-night.

TETREAULTVILLE

15 min. service from 5.00 a.m. to 9.00 a.m.
30 min. service from 9.00 a.m. to 3.30 p.m.
15 min. service from 3.30 p.m. to 7.00 p.m.
30 min. service from 7.00 p.m. to 8.30 p.m.

POINT AUX TREMBLES

15 min. service from 5.00 a.m. to 9.00 a.m.
30 min. service from 9.00 a.m. to 3.30 p.m.
15 min. service from 3.30 p.m. to 7.00 p.m.
30 min. service from 7.00 p.m. to 11.00 p.m.
60 min. service from 11.00 p.m. to 1.00 a.m.

new, 50s 0d, old, 52s; American, re-

Tramway 5 mars 1915 La Gazette

POITRAS.

1 station and one cinder platform..... 85.00

MC TE.

1 station and two (2) platforms..... 120.00

BOULEVARD PIE IX.

1 station and platform..... 110.00

DAVID.

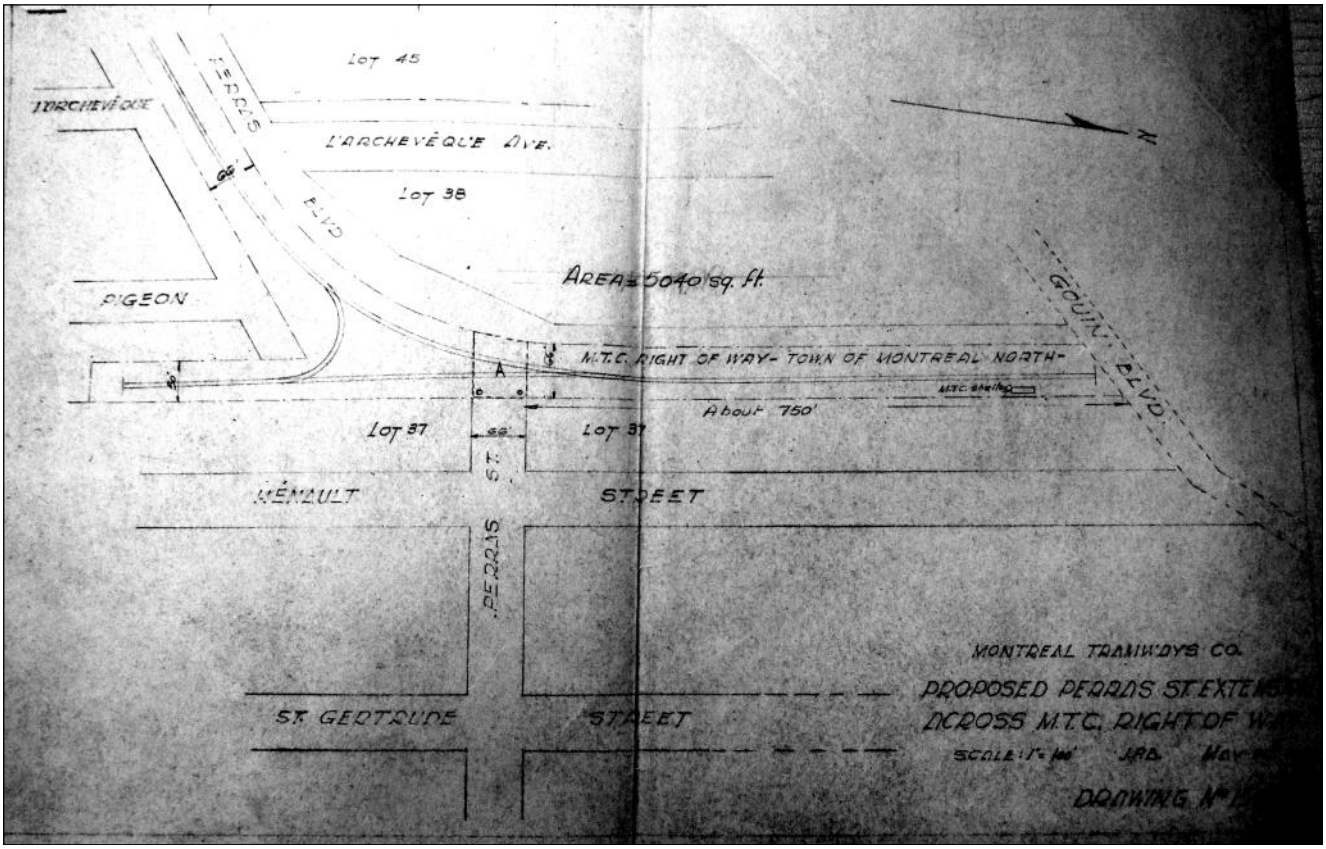
1 station and double platform..... 105.00

ST. VINCENT DE PAUL.

1 station and cinder platform and 1 section house..... 130.00

Extrait d'un contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des Tramways de Montréal, pour l'installation et la réparation de quelques stations le long de la ligne « Back River »
9 février 1918
Archives STM - Cote cihm_84628

Vers 1930



1948