



MÉMOIRE VIVANTE

NUMÉRO 34, ÉTÉ 2014



Il y a 120 ans, le tramway électrique atteignait Outremont



Mémoire vivante

Numéro 34
Été 2014

Société d'histoire d'Outremont

999, avenue McEachran
Outremont (Québec)
H2V 3E6

514-286-2448

www.histoireoutremont.org

Comité de rédaction

Jean A. Savard, président de la SHO
Hélène-Andrée Bizier, rédactrice en chef
François Beaudin
Jean De Julio-Paquin

Conception graphique

Louis Perreault

Photographie de la couverture

Le Monde illustré, 18 août 1894. BAnQ

La Société d'histoire d'Outremont
est membre de la FSHQ et du RAQ.



Fédération
des sociétés
d'histoire
du Québec



Québec NEQ 1142261537 02-02-95
Ottawa 141330365RR001
Organisme de bienfaisance reconnu

SOMMAIRE

Les p'tits chars grimpent les côtes Outremont peut se développer par Hélène-Andrée Bizier	3
Loisirs Sainte-Madeleine d'Outremont Le Camp de la Panthère noire, par Yves Bousquet	4
À la découverte du paysage disparu par Jean A. Savard et Hélène-Andrée Bizier	6

Photo en couverture (détail de la photographies de la page 3)

Le tramway à Outremont

Il y a 120 ans cette année, Outremont voyait arriver le tramway électrique, support essentiel à son développement résidentiel. Publiée dans *le Monde illustré* du 18 août 1894, cette photo montre les artisans de cette révolution des temps modernes, posant autour du « char à trolley » identifié sous le nom de « Special Car Outremont ». Au dessus du wagon, on peut lire l'inscription indiquant qu'il mènera ses passagers jusqu'aux cimetières d'Outremont. Photo : BAnQ, *Le Monde illustré*, 18 août 1894.

Mémoire vivante livrée chez vous !

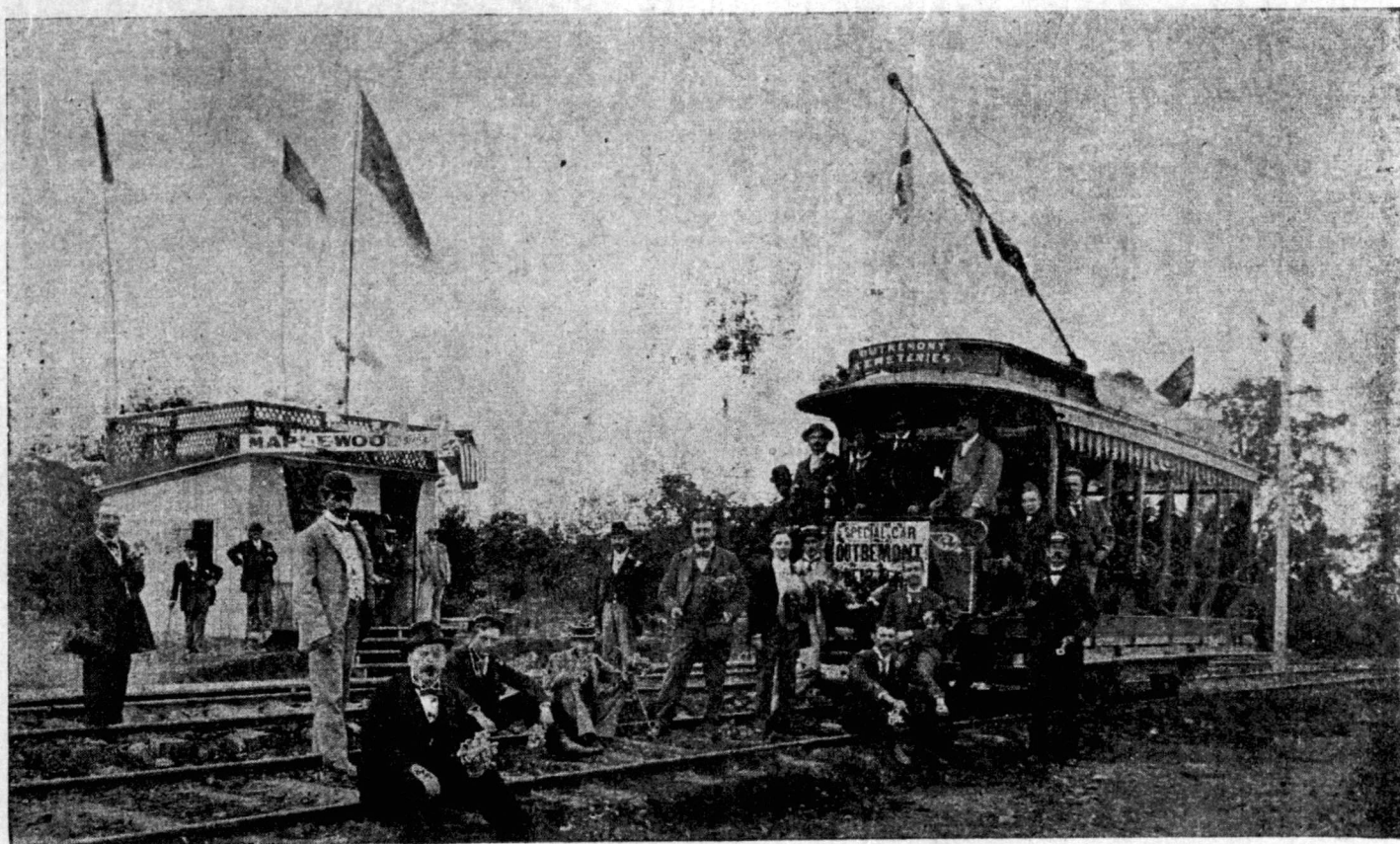
Mémoire vivante est publiée quatre fois par année à l'intention des membres de la Société d'histoire d'Outremont.

Pour en devenir membre et recevoir les nouvelles du passé d'Outremont, abonnez-vous !

Adressez-nous vos coordonnées accompagnées d'un chèque de 20 \$.

Société d'histoire d'Outremont

999, avenue McEachran Outremont (Québec) H2V 3E6



VUE PRISE A MAPLEWOOD

Plusieurs des personnalités montréalaises et québécoises les plus influentes de cette fin du XIX^e siècle posent sur cette photo. Le lieutenant-gouverneur Joseph-Adolphe Chapleau, Guillaume-Alphonse Nantel, ministre des Travaux publics, Louis Beaubien, commissaire à l'Agriculture, Alphonse Desjardins, président de la Banque Jacques-Cartier et ex-maire de Montréal (1893), le juge Michel Mathieu, Joseph-Octave Villeneuve, maire de Montréal (1894-1896), Joseph-Israël Tarte, député libéral de L'Islet, John Swail, maire de la Côte-des-Neiges, Charles Dunlop, maire d'Outremont, Daniel-Jérémie Décarie, maire de Notre-Dame-de-Grâces, Trefflé Berthiaume, fondateur et propriétaire du journal La Presse et E. Lusher, secrétaire-trésorier de la Compagnie des chars urbains. À l'avant-plan, assis sur les rails et tenant ce qui semble être un bouquet, on reconnaît l'infatigable Louis Beaubien. Ce dernier fait partie des associés de la Park and Island Railway qui se propose alors de ceinturer la montagne de rails et faire circuler les tramways jusqu'à la rivière des Prairies par des voies qui prolongeraient le boulevard Saint-Laurent vers le nord. Derrière lui, la gare Maplewood, située en face de sa propriété, où les travaux d'aménagement de la voie ferrée semblent être momentanément suspendus. Photo : BANQ, *Le Monde illustré*, 18 août 1894.

Les p'tits chars grimpent les côtes Outremont peut se développer !

par Hélène-Andrée Bizier

Le 27 novembre 1861, la Montreal City Passenger Railway Company ou Compagnie des chars urbains de Montréal, offre à d'heureux dignitaires une charmante promenade en tramway hippomobile. Ces voyageurs sont transportés à bord des premiers tramways, sur les rails récemment installés au milieu de la rue Notre-Dame, entre la Place d'Armes et la rue Papineau. L'ère du transport en commun débute à Montréal.

Suite à la page suivante...

Ni les protestations des cochers et des charretiers, contre cette concurrence déloyale ni les plaintes de citoyens excédés par l'odeur et l'accumulation de fumier dans les rues et autour des nombreuses écuries, n'entraveront la lente évolution des p'tits chars qui circulent alors sur six milles de voies, huit voitures et plusieurs chevaux. Ceux-ci étant incapables de remorquer les voitures d'été, les omnibus de mi-saison et les voitures à patins au-delà de la crête où la rue Sherbrooke est tracée, le développement de la partie nord de la ville progresse au ralenti.

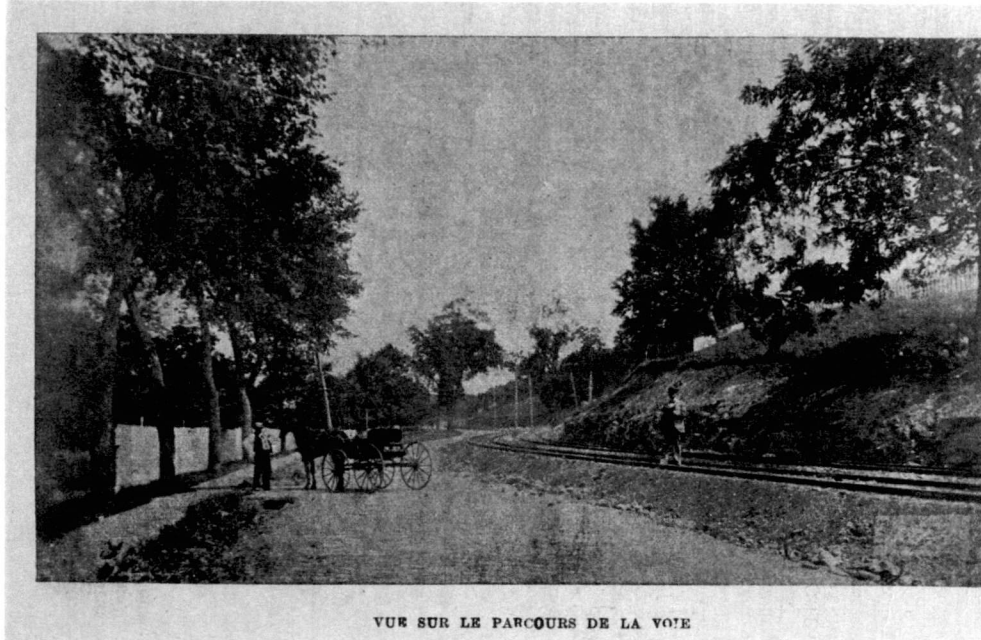
Cet obstacle est levé une trentaine d'années plus tard quand

la compagnie, renommée Montreal Street Railway Company amorce l'électrification du réseau et la mise au rancard progressive des chevaux. Le 10 juillet 1892, le premier tramway électrique, ou à trolley, est livré à Montréal. Fabriqué par la Bromwell Car Manufacturing, de Saint-Louis, au Missouri, sa facture s'inspire du luxe des trains, surnommés « gros chars ». Il peut accueillir 30 passagers pouvant prendre place sur des sièges capitonnés, drapés de velours marron capitonnés. Il est garni de lampes électriques fabriquées par la Royale, l'entreprise responsable de l'électrification des voies. Ce véhicule sera copié et reproduit à Montréal où les tramways électriques seront fabriqués et assemblés. Le 21 septembre suivant, cette voiture est promenée sur le circuit des rues Craig (Saint-Antoine), de Bleury, Mont-Royal, Saint-Laurent, Rachel et Amherst. Placée sur les rails de la rue Sainte-Catherine, elle y fera carrière jusqu'en 1914, sous le numéro 350 et le nom de Rocket.

L'électrification ayant permis de surmonter l'épreuve des premières côtes, hommes d'affaires et édiles outremontais ne tardent pas à réclamer leur part du progrès qui, prévoient-ils, favorisera le lotissement des grandes terres agricoles, ce qui ne manquera pas d'être lucratif. Ils se buttent toutefois aux craintes des propriétaires de la compagnie de tramway qui redoutent les frais engendrés par le prolongement des voies en direction du Mont-Royal. Ce défi suprême fait pourtant rêver ceux qui voient dans le tour de la montagne un attrait pour les touristes et les amateurs de plein-air qui s'y rendent déjà. Pour atteindre Outremont, les écueils sont nombreux, à commencer la production d'électricité et le nivellement des voies dont les impor-

tantes déclivités sont étudiées par des équipes d'ingénieurs. Des ouvriers s'attaquent aux pentes les plus raides, réduisant la hauteur des cimes et débroussaillant les abords des rues.

En 1893, en raison de la multiplication des voies et de l'augmentation des voitures, la production d'électricité à l'usine génératrice de la rue Cotté, près du terminus de l'ancienne rue Craig, peine à alimenter le réseau de base. En 1894, une station plus puissante est inaugurée rue William (actuel quartier Griffintown).



Le long du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, lors de l'inauguration du tramway.

Le mercredi, 1er août 1894, Outremont peut enfin célébrer sa victoire sur les côtes puisqu'on inaugure le « chemin de fer électrique de la Côte-des-Neiges » dont le nom signifie seulement que cette voie y aboutira. L'événement est relaté dans le *Monde Illustré* du 18 août 1894 où on en décrit le tracé « la nouvelle voie traverse les municipalités d'Outremont, du Mile-End, de Maplewood et de la Côte-des-Neiges dans cette

région de l'île de Montréal, qui s'étend depuis le nord de la rue Sherbrooke jusqu'à Notre-Dame-de-Grâces. » L'événement rallia les principaux promoteurs du projet, notamment l'honorable Louis Beaubien, commissaire à l'agriculture, Charles Dunlop, maire d'Outremont, les maires de Montréal, Côte-des-Neiges et de Notre-Dame-de-Grâces, le lieutenant gouverneur Joseph-Adolphe Chapleau¹ et de nombreux autres.

À 14 heures, ce jour-là, les notables, les promoteurs et leurs invités montent à bord de « chars spéciaux » en direction nord. Chemin faisant, on leur montre l'étendue des travaux « pour leur donner une idée de la nouvelle ligne et des services qu'elle est appelée à rendre au public ». Le parcours emprunté est celui de la rue de Bleury, de l'avenue du Parc et, ensuite, de « la route d'Outremont », nom qui semble désigner le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, puisque l'auteur de l'article précise que le convoi s'arrêta en face de la résidence de monsieur Louis Beaubien, à Outremont, où « des photographes braquèrent leurs instruments sur les tramways et les excursionnistes ».

¹ En 1879, Chapleau fonde le cabinet d'avocat Carter, Church, & Chapleau (devenu par la suite Ogilvy, Renault et, par la suite, Norton Rose Fulbright) et fut élu, la même année, premier ministre du Québec. Source : SAVARD, Jean. Ogilvy, Renault : Chronique d'un siècle de droit, 1979.



Photo prise au Camp de la Panthère noire, en 1965. À l'avant-plan, donnant des consignes, le père Germain Gendron. À gauche, accoudé à une table de pique-nique, Denis Trudelle, l'un des bénévoles et artisan du camp d'été de la paroisse Sainte-Madeleine d'Outremont.

Loisirs Sainte-Madeleine d'Outremont

Le Camp de la Panthère

par Yves Bousquet, ancien directeur du Camp de la Panthère noire et membre
du conseil d'administration de la Société d'Histoire d'Outremont.

Au début de l'année 1965, l'abbé Germain Gendron, qui vient d'être nommé vicaire de la paroisse Sainte-Madeleine d'Outremont et qui a pris la direction du groupe des enfants de chœur, émet l'idée de créer une colonie de vacances. Il précise qu'il financera lui-même ce projet qu'il destine aux garçons de la paroisse, choristes, servants de messes et autres, qui pourront profiter de l'été et apprendre à vivre ensemble et partager. Les bases des Loisirs Sainte-Madeleine sont rapidement jetées par le vicaire et les paroissiens qui l'épaulent. Des prêtres d'autres

paroisses se joignent au projet déjà expérimenté par le jeune vicaire, dans la paroisse Saint-Jude, où il avait œuvré après son ordination, en 1960. Peu coûteuse, la première colonie de vacances s'appuiera sur la location des bâtiments et d'une terre rurale inoccupée traversée par un cours d'eau. Les jeunes seront hébergés sous la tente. La maison abritera la cuisine et l'intendance; la grange servira d'abri et de centre d'activité en cas de pluie¹.

Suite à la page suivante...

L'œuvre de bénévoles

La colonie de vacances est unanimement nommée Camp de la panthère noire. Les protégés de l'abbé Gendron passent l'été de 1965 à Saint-Côme, dans Lanaudière, puis à Sainte-Émélie-de-l'Énergie, dans la même région, l'année suivante. Leur installation à cet endroit est précédée par la construction, par des bénévoles, d'un barrage pour élargir le ruisseau et créer un petit lac pour la baignade. Il faut également compter sur de nombreux bénévoles pour la popote et la surveillance.

Loisirs Sainte-Madeleine est incorporé en 1965, à temps pour se porter acquéreur d'une terre abandonnée, à Saint-Rémi-de-Tingwick, dans les Cantons-de-l'Est. Les plans de réalisation d'un village de vacances avancent rapidement. Albert Paquin, un bénévole de la paroisse dont l'épouse est née à Saint-Rémi, possède un chalet situé en amont du cours d'eau qui traverse notre nouvelle propriété. Sa connaissance du milieu nous est utile. Comme nous l'avions fait à Saint-Côme et à Sainte-Émélie, nous bâtissons un barrage.

Puisqu'on ne trouve ni maison ni grange sur ce terrain, nous devons rapidement ériger un camp sur billots pouvant accueillir une grande salle à manger, une cuisine et des chambres pour les cuisinières qui nous prêtent main-forte. De plus, il faut creuser un puits pour alimenter la colonie en eau potable. Tout cela pour deux petites semaines de vacances supervisées par l'abbé Gendron et son ami l'abbé Martel. Élevés au rang de moniteurs, nos premiers vacanciers veillent sur les plus jeunes. Quelques années plus tard, un camp de deux semaines pour les filles confèrera un peu d'équilibre dans cette œuvre.

Bingo, dons et subventions

Chaque année, du mois de septembre jusqu'au mois de mai suivant, des paroissiens bénévoles se réunissent dans la salle paroissiale après la grand-messe du dimanche. Autour d'un café et de petits gâteaux, ils fraternisent et parlent des activités à venir. Ils sont de retour peu après le lunch, pour animer le bingo qui attire une centaine d'amateurs qui, tout en s'amusant, participent au financement de notre colonie de vacances. Les dons des paroissiens ainsi qu'une subvention de Centraide, s'ajoutent à ce fonds.

Grâce à l'argent ainsi accumulé, c'est un village qui se dessine. Nous construisons un deuxième chalet sur pilotis, avec des chambres à coucher pour les visiteurs et une salle de jeux pour les jours de pluie. Nous bâtissons des plates-formes pour recevoir les tentes des visiteurs. Des familles y construiront peut-être leur chalet. Pour prévenir la crue des eaux, nous érigeons un déversoir qui dirige les surplus d'eau loin du barrage. La réputation de la colonie de vacances de Saint-Rémi est telle

que la ville d'Outremont y délègue un conseiller municipal et son directeur des loisirs pour qu'ils mesurent, sur place, les possibilités de développement du site. Ils sont tellement surpris par l'ampleur des réalisations et de l'activité qu'ils décident de passer la nuit dans notre nouveau chalet.

La fin de la Panthère Noire

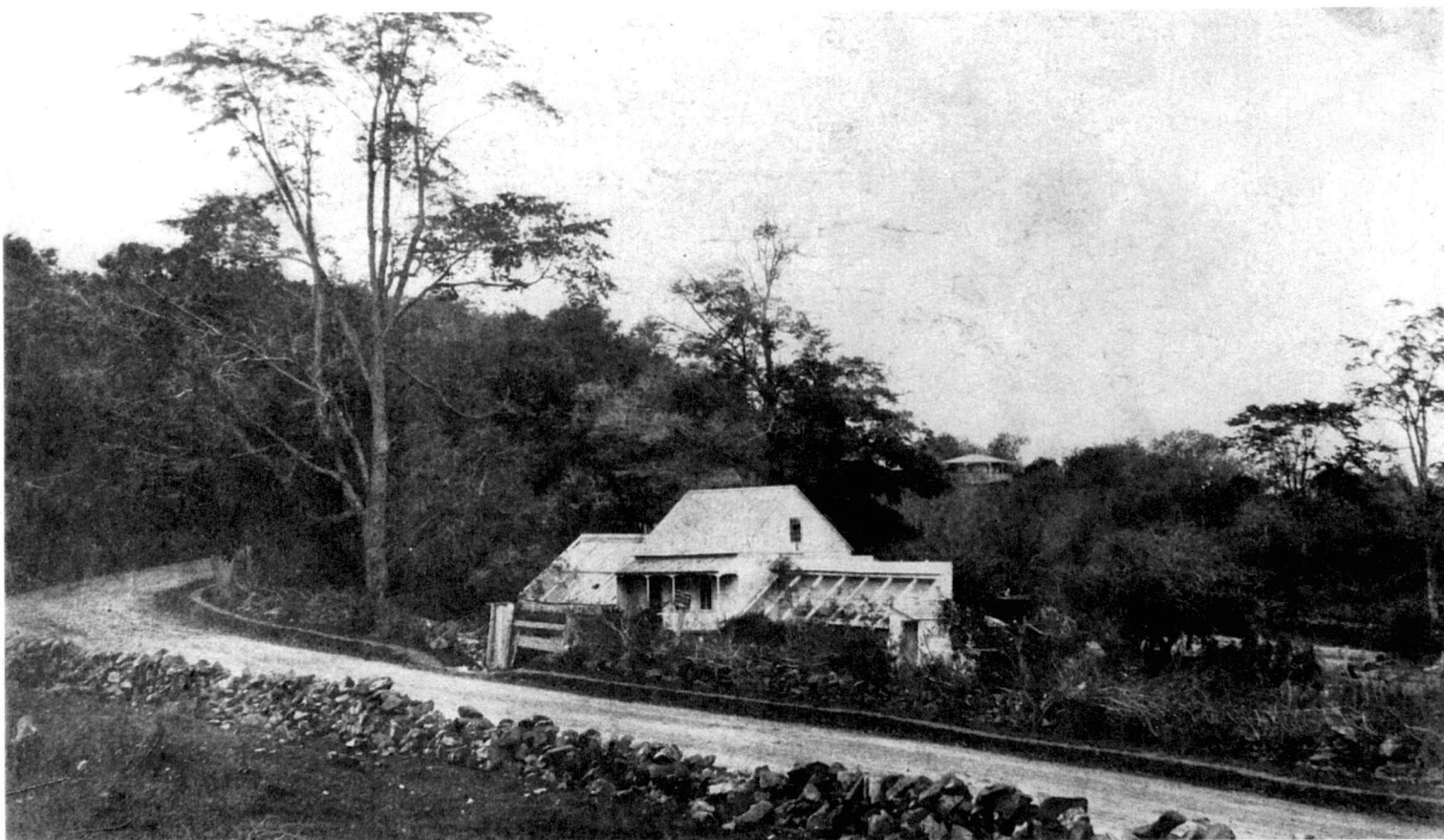
La planification du village se poursuit également à Outremont où, grâce à une subvention du gouvernement fédéral, nous pouvons offrir un emploi d'été à des étudiants de la Faculté de l'aménagement de l'université de Montréal, six filles et garçons qui installent leurs pénates dans la grande salle des loisirs, voisine de l'église Sainte-Madeleine. Ils y dressent les plans d'un projet à réaliser, soit celui d'un camp quatre saisons. En déplacement à Saint-Rémi, ils partagent les corvées, au camp et autour, tout en participant à l'animation des soirées récréatives avec les moniteurs et les monitrices.

L'automne venu, ces étudiants nous présentent leur rapport, une brique de trois pouces d'épaisseur contenant la panoplie des statistiques régionales : vents, pluies, ensoleillement, orientation de la nappe phréatique et tant de choses encore. Le rapport nous rappelait que l'arpentage complet du terrain n'avait pas été réalisé et notait, au passage, que nous aurions pu développer l'élevage des grenouilles, dans le marais du « village ». Leur principale recommandation porta un choc fatal à nos ambitions. Le village de Saint-Rémi, nous apprirent-ils, venait d'acheter le terrain faisant face à celui de la colonie pour y enfouir ses déchets. Selon leurs prévisions, dans cinq ans tout au plus, l'accumulation des détritiques dans ce dépotoir polluerait le cours d'eau et notre lac de baignades, un risque pour la santé de nos enfants que nous ne voulions pas prendre.

Restait à prendre une décision : déménager nos pénates ou fermer boutique. Réunis en assemblée générale à l'automne 1974, les membres des Loisirs Sainte-Madeleine optèrent pour la vente de l'emplacement à l'abbé Germain Gendron qui, nommé curé de la paroisse Saint-Jean, dans Pointe-Saint-Charles, en 1973, souhaitait poursuivre l'œuvre en faveur de ses nouveaux paroissiens.

Notre aventure à Saint-Rémi-de-Tingwick aura donné à des centaines d'enfants d'Outremont la chance d'être en contact avec la nature et d'emmagasiner d'inoubliables souvenirs. Elle a également permis aux parents de ces jeunes de nouer de solides liens d'amitié.

1 Diocèse de Montréal. In *Mémoriam Gendron, Germain [1935-2013]*. <http://www.diocesemontreal.org/actualite/in-memoriam/lecteur-actualites/items/gendron-germain-401935---201341.html>



Au XIX^e siècle, Outremont était un jardin, un potager et un immense verger. Qui nous dira à qui appartenait et où se trouvait exactement cette maison, encadrée par deux serres, photographiée sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine? Photo : Alexander Henderson. Maison, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, Outremont, vers 1870. Musée McCord.

À la découverte du paysage disparu

par Jean A. Savard et Hélène-Andrée Bizier

En 1897, *The Canadian Horticultural Magazine*, consacrait une série d'articles à la description de l'île de Montréal. Le portrait qui se dégage alors des abords d'Outremont est celui d'un jardin bucolique, de plantations florales, de nombreux vergers et de résidents originaux dont quelques noms appartiennent à l'histoire de l'arrondissement. L'auteur fait souvent référence à des événements, bâtiments et détails observés jusqu'à 75 ans auparavant. Les descriptions qui nous intéressent nous entraînent, en quelques centaines de pas, de l'angle des avenues du Parc et Mont-Royal jusqu'au chemin de la Côte-Sainte-Catherine que nous emprunterons plus avant dans le prochain numéro de *Mémoire vivante*. Cet extrait d'un article paru le 7 octobre 1897, a été librement traduit de l'original par Jean A. Savard, président de la Société d'histoire d'Outremont.

Suite à la page suivante...

