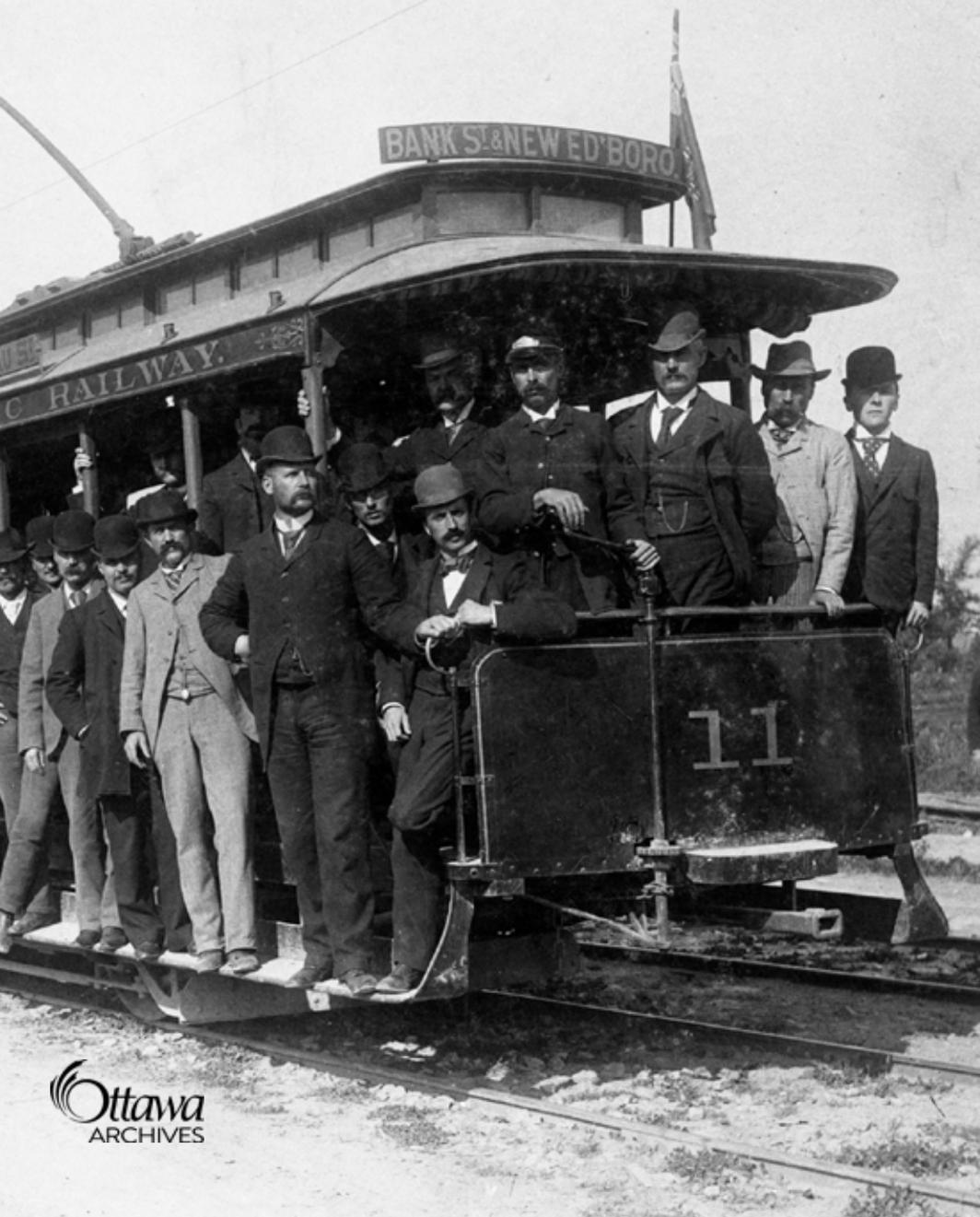


# • EN VOITURE ! •

L'histoire du transport ferroviaire à Ottawa :  
de 1850 à 2010



## Remerciements

Les auteurs et l'éditeur tiennent à remercier  
Serge Blondin, Paul Henry, Laura Logan, Theresa Sorel, et  
Mike Wright pour leurs encouragements et leur aide  
tout au long de ce projet.

### **Illustration de la couverture**

Voiture ouverte n° 11.

Archives de la Ville d'Ottawa | 20 D 81 | OC Transpo | 1890-1900 | CA001510

# **En voiture !**

L'histoire du transport ferroviaire à Ottawa :  
de 1850 à 2010

L'Archives de la Ville d'Ottawa

## Le mot de l'archiviste de la Ville



Paul J. Henry,  
archiviste de la Ville

Voici la première publication d'un ensemble de documents hors-série sur des sujets qui intéressent les clients des Archives. Cette publication est fidèle à la tradition lancée en 1898 par la Women's Canadian Historical Society of Ottawa (ensuite appelée La Société historique d'Ottawa) et qui consiste à organiser des conférences et à publier des travaux de recherche historique. La série Bytown Pamphlet Series est une source permanente de monographies bien documentées et rédigées sur l'histoire à la fois riche et diversifiée d'Ottawa.

Nous espérons que nous distinguerons notre série en la consacrant à des sujets inspirés des collections des Archives, qu'il s'agisse des documents officiels de la Ville ou de nos nombreuses collections privées. À nos yeux, il s'agit d'une occasion d'attirer l'attention sur les travaux de recherche effectués avant les expositions et de mener notre programme de rayonnement. Notre document inaugural s'inspire de cette expérience. Signé par Collin Churcher, David Jeanes et David Knowles, chercheurs à la C. Robert Craig Memorial Library, et publié par Signe Jeppesen, *En voiture!* fait revivre l'histoire du transport ferroviaire à Ottawa depuis ses tout premiers débuts jusqu'en 2010. L'ouvrage a servi de point de départ pour l'exposition des Archives en 2019 sous le titre *Le tracé d'une voie : 150 ans de transport ferroviaire à Ottawa*.

J'ose croire que nos efforts vous plairont.

# La table des matières

|  |    |
|--|----|
| Le chemin de fer .....   | 1  |
| Le premier chemin de fer sur le territoire d'Ottawa :                              |    |
| la Compagnie Bytown and Prescott Railway .....                                     | 1  |
| Le chemin de fer prolongé jusqu'à l'île des Chaudières<br>(plaines LeBreton) ..... | 2  |
| Le chemin de fer de J.R. Booth .....   | 3  |
| Les autres voies ferrées d'Ottawa .....  | 4  |
| Les ponts ferroviaires .....   | 4  |
| La gare centrale du Grand Tronc   La gare Union .....                              | 7  |
| La réinstallation du chemin de fer .....   | 8  |
| Les accidents ferroviaires .....   | 11 |
| Les changements dans les dernières années .....                                    | 11 |
| Le tramway .....   | 12 |
| Le tramway hippomobile .....   | 12 |
| L'avènement du chemin de fer électrique .....                                      | 13 |
| L'Ottawa Car Company .....   | 14 |
| Deux décennies de croissance : de 1891 à 1911 .....                                | 15 |
| Les années 1910 et 1920 .....  | 16 |
| Des décennies de disette .....   | 16 |
| Le dernier tramway .....   | 18 |
| Le trolleybus : moitié tramway, moitié autobus .....                               | 20 |
| L'histoire du service d'autobus à Ottawa en bref : de 1924 à<br>2001 .....         | 21 |
| L'O-TRAIN .....  | 23 |
| À propos des auteurs .....   | 26 |



Train de VIA Rail à la station Fallowfield. Ouverte en novembre 2002, cette station améliore le transport des résidents du secteur ouest d'Ottawa. RGo27 | 04E-071 02. Photographe : Roger Lalonde



Locomotive à vapeur du CN construite à Montréal en 1940. Archives de la Ville d'Ottawa | La Bibliothèque commémorative C.-Robert-Craig | CS 5343 | 1963. Photographe : Ken Chivers

# • EN VOITURE ! •

L'histoire du transport ferroviaire à Ottawa :  
de 1850 à 2010

## **Le chemin de fer**

Le chemin de fer a une importance cruciale dans le transport des voyageurs et des marchandises : le développement économique des industries de la région d'Ottawa était intimement lié à l'aménagement de la voie ferrée. La plupart des industries s'en remettaient au transport ferroviaire pour se faire livrer des matériaux et acheminer leurs produits sur les marchés.

## **Le premier chemin de fer sur le territoire d'Ottawa : la Compagnie Bytown and Prescott Railway**

En 1850, des hommes d'affaires de Bytown fondent la Compagnie Bytown and Prescott Railway pour assurer une liaison ferroviaire menant à Ottawa avec le réseau ferroviaire nord-américain, en passant par Prescott en Ontario et par Ogdensburg dans l'État de New York. En mars 1851, Walter Shanly, éminent ingénieur, arpente en raquettes trois circuits potentiels. Le 9 novembre 1851, on lance le chantier dans la rue Boteler, non loin du site actuel de l'Ambassade de l'Arabie saoudite. Le 19 mai 1854, la première locomotive « Oxford » entre en gare à Prescott, après avoir traversé le Saint-Laurent à Ogdensburg; les travailleurs commencent à poser la voie ferrée. Au milieu de décembre 1851, les trains se rendent jusqu'au chemin de Montréal. En janvier 1855, on achève la construction du pont enjambant la rivière Rideau.

En 1855, la Compagnie Bytown and Prescott Railway devient la compagnie Ottawa and Prescott Railway. Ce chemin de fer sert à livrer la pierre pour construire les édifices du Parlement. En 1867, la compagnie Ottawa and Prescott Railway se restructure une deuxième fois et devient la St. Lawrence and Ottawa Railway.

# Le chemin de fer prolongé jusqu'à l'île des Chaudières (plaines LeBreton)

L'île des Chaudières (plaines LeBreton) est le site de l'un des plus vastes aménagements ferroviaires d'Ottawa. S'il s'agit d'un secteur important pour le transport ferroviaire, c'est parce qu'il constitue un carrefour pour le transport des voyageurs et des marchandises. Le chemin de fer permet d'avoir accès aux scieries, qui déposent dans la rivière des Outaouais les billots des camps de bûcherons de la vallée de l'Outaouais. Entre 1870 et 1883, plusieurs petites sociétés ferroviaires voient le jour; toutefois, en 1884, le Canadien Pacifique prend le contrôle de tous les chemins de fer de l'île des Chaudières, à l'exception de celui de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien. En juin 1886, on met en service les trains qui assurent le transport transcontinental des voyageurs. Les 26 et 27 avril 1900, le Grand Feu d'Ottawa a failli raser tous les aménagements ferroviaires de l'île des Chaudières. On monte une station temporaire dans un chapiteau jusqu'à ce que la station soit reconstruite.

La nouvelle station ouvre ses portes en décembre cette année-là. Pendant les 60 premières années du XXe siècle, l'île des Chaudières est sillonnée de voies ferrées. La nouvelle station ouvre ses portes en décembre la même année. Les trains de marchandises sont légion : ils livrent les matériaux aux scieries et en ramènent les produits finis. La plupart des opérations de transport des marchandises qui se déroulent sur l'île des Chaudières prennent fin lorsque la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (1965) et le Canadien Pacifique (1967) adoptent les nouvelles infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises non loin du chemin Walkley.



La locomotive n° 10 de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien à la station de la rue Elgin à Ottawa en novembre 1886.  
Bibliothèques et Archives Canada | C25967

## Le chemin de fer de J.R. Booth

Le 13 septembre 1882, le chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, construit par le magnat du bois John Rudolphus Booth, entre en service à Coteau, au Québec. Ce chemin de fer est raccordé au Chemin de fer du Grand Tronc et à la rue Elgin, à Ottawa. Il assure avec Montréal une liaison rapide et fiable dans le transport des voyageurs. On construit rapidement une ligne secondaire qui mène à l'île des Chaudières, afin d'exporter directement le bois d'œuvre en passant par Valleyfield, au Québec, et par Swanton, au Vermont. Puisque la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien est proche des limites d'Ottawa, M. Booth recherche une meilleure gare pour ses trains de voyageurs. Il finit par sélectionner le site qui lisère le canal Rideau, non loin de la Colline du Parlement. L'Ottawa, Arnprior and Parry Sound Railway commence à assurer la liaison entre Ottawa et Arnprior, le 18 septembre 1893. Il s'agit d'un autre chemin de fer de J.R. Booth. On finit par étendre ce chemin de fer à la baie Georgienne en passant par Renfrew, sur ce qui s'appelle aujourd'hui le parc Algonquin, jusqu'à Depot Harbour non loin de Parry Sound. Grâce à ces deux chemins de fer, J.R. Booth peut transporter le bois de sa concession forestière dans la réserve algonquine jusqu'à ses scieries sur l'île des Chaudières, avant de les exporter aux États-Unis.

## Les autres voies ferrées d'Ottawa

Hormis les deux voies ferrées principales, soit celle de la Compagnie de Chemin de fer Atlantique Canadien et du Canadien Pacifique, d'autres voies ferrées plus modestes traversent Ottawa. La New York and Ottawa Railway Company sert la région d'Ottawa entre juillet 1898 et la date à laquelle cette ligne est mise hors service en 1957. Reprise par la New York Central and Hudson River Railroad en 1905, cette ligne ferroviaire vise à l'origine à relier Cornwall à Sault-Sainte-Marie. Le pont enjambant le fleuve Saint Laurent à Cornwall assure la liaison entre cette ligne et le nord de l'État de New York. On réduit l'envergure du projet; le tronçon entre Ottawa et Sault-Sainte-Marie n'est jamais achevé. William MacKenzie et Donald Mann construisent la voie ferrée du Chemin de fer Canadien du Nord dans le cadre de la ligne principale de transport transcontinental. Cette ligne s'étend de Montréal à Ottawa en passant par Hawkesbury et Rockland, avant de traverser le parc Algonquin pour se rendre jusqu'à North Bay, puis jusqu'à la côte ouest. La ligne secondaire assure le service à destination de Toronto, en passant par Smiths Falls et Napanee.

## Les ponts ferroviaires

Les nombreuses voies ferrées qui traversent Ottawa mènent à la construction de plusieurs ponts qui enjambent la rivière Rideau, la rivière des Outaouais et le canal Rideau. Beaucoup de ces ponts sont toujours en service aujourd'hui. Certains ont été convertis en sentiers récréatifs, et d'autres sont utilisés pour la circulation automobile ou comme circuits de l'O-Train. En 1871, la St. Lawrence and Ottawa Railway Company met en service deux ponts. Le pont tournant du lac Dow, qui enjambe le canal Rideau, est construit quand la ligne secondaire menant à l'île des Chaudières est mise en service, en 1871. Ce pont tournant est démantelé lorsqu'on met en service, en 1967, le tunnel du lac Dow. On met aussi en service un pont enjambant la rivière Rideau non loin du site actuel de l'Université Carleton. La structure de bois n'est pas peinte, et le gouvernement condamne ce pont 10 ans après sa mise en service.

Il est remplacé par un nouveau pont, qui est peint de blanc et qui devient le pont White. Un pont en acier, à poutres en porte-à-faux, vient remplacer le pont White en 1914; ce pont fait aujourd'hui partie du circuit emprunté par l'O-Train.

Le pont Prince-de-Galles est construit par le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Mis en service le 17 janvier 1881, il s'agit du premier pont ferroviaire enjambant la rivière des Outaouais. Même si ce cours d'eau est peu profond à cet endroit, il faut affronter des problèmes considérables pendant la construction en raison des forts courants non loin des chutes des Chaudières. Un homme se noie pendant les travaux et plusieurs chalands sont emportés dans les chutes. Reconstitué par le Canadien Pacifique en 1926-1927, ce pont, qui appartient aujourd'hui à la Ville d'Ottawa, n'est plus en service.

Sur le circuit de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien comme sur celui du Canadien Pacifique, les ponts enjambent la rivière Rideau non loin de l'endroit où se trouve actuellement la station Hurdman du Transitway. Le pont ferroviaire de la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien est mis en service le 13 septembre 1882. La structure de base du pont reste en place jusqu'à ce que la nouvelle gare d'Ottawa ouvre ses portes, le 31 juillet 1966. On aperçoit les vieilles piles du pont quand le niveau de la rivière Rideau est bas. Ouvert en 1898, le pont du Canadien Pacifique reste en service jusqu'en 1966. Il sert aujourd'hui de sentier piétonnier et cyclable.



Carte postale - Pont Alexandra, Ottawa

Archives de la Ville d'Ottawa | MG344 | ca. 1910 | CA026190

Le pont interprovincial, ou pont Alexandra, est mis en service le 22 avril 1901. Il permet aux trains provenant de Pontiac et de la Vallée-de-la-Gatineau d'avoir accès à la gare centrale de J.R. Booth sur les berges du canal Rideau. Pendant la construction, des travailleurs prélèvent une carotte à l'aide d'un carottier à diamants afin de vérifier la solidité du béton. C'est la première fois qu'on utilise des carottiers à diamants à cette fin. Au début, les automobilistes, les piétons et les tramways empruntent aussi le pont Alexandra. En 1966, il est converti et réservé exclusivement aux piétons et aux automobilistes.

## La gare centrale du Grand Tronc | La gare Union

Pendant bien des années, les dirigeants politiques d'Ottawa réclament la gare Union pour amener toutes les voies ferrées au centre-ville d'Ottawa. Après de nombreux plans abandonnés, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc construit finalement la gare centrale dans la rue Rideau. Pensé par le cabinet d'architectes montréalais Ross & MacFarlane en 1908, le bâtiment est achevé en 1912. Ce sont les mêmes architectes qui ont imaginé la gare Union de Toronto et le Château Laurier, ainsi qu'un certain nombre d'autres hôtels. En 1920, la gare centrale devient la gare Union, qui sert les trois autres chemins de fer. Sa sculpturale architecture dans le style des beaux-arts devient la pierre angulaire du plan de Sir Wilfrid Laurier pour le « Washington du Nord ». Cette gare reste en service jusqu'en juillet 1966.



Sur la rue Wellington, la gare Union sert de gare ferroviaire à Ottawa de 1912 jusqu'en 1966. Archives de la Ville d'Ottawa | MG393 | Andrews Newton | septembre 1954 | CA005462



La voie ferrée aboutissant à la gare Union. Archives de la Ville d'Ottawa, La Bibliothèque commémorative C.-Robert-Craig | F2-1570 | 1966.  
Photographe : John Frayne

## La réinstallation du chemin de fer

Durant la première moitié du XXe siècle, Ottawa a une physionomie très différente de celle d'aujourd'hui. Les voies ferrées divisent la ville en plein essor. En fait, il y a plus de 250 passages à niveau. Les passages à niveau des voies ferrées sont dangereux, et les passages inférieurs et supérieurs congestionnent la circulation. Le cœur du centre-ville est toujours très industriel, bruyant et sale. Il y a d'importantes cours de dépôt ferroviaires derrière la gare de la rue Wellington, et la voie ferrée lisière le côté est du canal Rideau. Après la Deuxième Guerre mondiale, Mackenzie King demande à un urbaniste français du nom de Jacques Gréber d'imaginer un plan pour Ottawa. Gréber connaît assez bien la ville, puisqu'il y a séjourné en 1936-1937 pour se consacrer à la conception du Monument commémoratif de guerre. Les objectifs consistaient à faire d'Ottawa une ville plus esthétique et à en maîtriser le développement. Dans les années qui précèdent la guerre, on établit différents plans pour Ottawa, dont le Rapport Holt en 1915 et le Plan Cauchon en 1922. Dans ces rapports, on fait plusieurs recommandations pour réduire le nombre de trains

qui traversent le cœur de la ville. Les plans consistent à abaisser la ligne du Canadien Pacifique jusqu'à l'île des Chaudières, à construire un tunnel sous le lac Dow, à enlever les voies ferrées transurbaines et les dépôts ferroviaires, ainsi qu'à enlever les dépôts de rails de l'île des Chaudières et ceux qui longent le canal Rideau.

Le Rapport Gréber reprend plusieurs idées dans ces plans. M. Gréber prévoit surtout d'assainir le centre-ville et de mettre l'accent sur la majesté naturelle de la région. Dans son rapport, il insiste entre autres pour dire qu'une capitale nationale ne devrait pas être encombrée, dans le cœur du centre-ville, de dépôts ferroviaires industriels. À son avis, il faut enlever les voies ferrées.

La création de la route transcanadienne fait aussi peser une pression énorme pour que les chemins de fer ne soient plus au centre-ville. La Commission du district fédéral (CDF) a le pouvoir d'échanger des terrains avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique. La CDF va donc céder les chemins de fer, le terrain et les nouvelles infrastructures de ses gares de marchandises en contrepartie de toutes les emprises ferroviaires sur le territoire d'Ottawa. Cette décision libère une part importante du domaine foncier nécessaire à la construction du Queensway, qui longe l'ancienne ligne du CN traversant Ottawa. Elle réduit aussi spectaculairement le nombre de trains qui circulent dans le cœur du centre-ville.

En 1959, la Commission du district fédéral et le gouvernement fédéral s'entendent sur le site de la nouvelle gare de voyageurs à Alta Vista, et les gares de marchandises sont réaménagées sur un site à la hauteur du chemin Walkley. La nouvelle Commission de la capitale nationale s'occupe de la conception de la gare. L'édifice spectaculairement moderne ouvre ses portes en 1966, à temps pour le Centenaire du Canada. Cette gare, facile d'accès depuis le Queensway, n'est plus aussi facile à atteindre à partir du centre-ville. Les nouvelles infrastructures attenantes à la gare comprennent des câbles de télécommunications du parcours ferroviaire, les infrastructures de transport ferroviaire rapide du CN et du CP, et le terminal de tri postal.

La décision de retirer les voies ferrées du centre-ville a un profond retentissement sur la physionomie du cœur du centre-ville. Quand on enlève les dépôts ferroviaires et les lignes de chemin de fer, on libère 8,9 hectares dans le centre-ville et de nombreuses industries quittent les quartiers résidentiels pour se rapprocher des nouvelles infrastructures de transport ferroviaire des marchandises. La promenade du Colonel-By est aménagée sur le pan du domaine qui faisait partie des voies ferrées et des cours ferroviaires. Lorsque la gare Union ferme ses portes en juillet 1966, elle abrite pendant un an, en 1967, le centre du Centenaire, pour accueillir les visiteurs et tenir des expositions. En 1968, le gouvernement fédéral met en veilleuse les plans de démolition de l'édifice pour pouvoir se servir de la gare comme centre de conférences temporaire. Quarante ans plus tard, l'ancienne gare ferroviaire est toujours le Centre de conférences du gouvernement, où se tiennent chaque année plus de 1 200 assemblées.

Dans les années de l'après-guerre, le transport ferroviaire des voyageurs est en déclin, puisque les automobilistes sont de plus en plus nombreux. La gare Union est implantée dans le cœur du centre-ville, non loin des hôtels et des autres destinations urbaines. Après la réinstallation des infrastructures de transport des voyageurs dans la nouvelle gare d'Alta Vista, dans le secteur est, le nombre de voyageurs continue de baisser, puisque le train est moins pratique.

La construction du Queensway, le long de l'ancienne voie ferrée, est controversée, puisqu'elle divise de nombreux quartiers du centre-ville. La superficie nécessaire aux emprises dans les alentours de l'autoroute est beaucoup plus vaste que celle de la voie ferrée. Dans le Vieil Ottawa-Est, le parc Ballantyne n'a plus que le tiers de sa superficie originelle. La demeure de Robert Lees (dont une avenue porte le nom) est démolie pour permettre la construction de l'autoroute. Toutefois, dans New Edinburgh, la collectivité se mobilise pour mettre fin à la construction de l'autoroute le long de l'ancienne voie ferrée et réussit à faire aménager le parc New Edinburgh, sur l'avenue Stanley. C'est pourquoi la promenade Vanier n'assure pas la liaison avec le pont Macdonald-Cartier et que l'avenue King Edward devient le circuit qu'empruntent les camions qui traversent le cœur du centre-ville.

## **Les accidents ferroviaires**

La sécurité ferroviaire a beaucoup changé au cours du siècle dernier. Grâce aux barrières de sécurité automatiques qui empêchent de traverser le passage à niveau à l'approche des trains et à l'amélioration du matériel de signalisation, les collisions et les déraillements sont beaucoup moins fréquents. Il se produit quelques accidents dans la région d'Ottawa. Les déraillements sont nombreux. Les collisions entre les trains et les véhicules ou le bétail sur la voie ferrée sont aussi nombreuses.

L'accident du canal Rideau en 1891 est l'un de ceux qui ont le plus marqué les mémoires. La locomotive qui tâche de traverser le pont tournant enjambant le canal Rideau, ouvert pour laisser passer un remorqueur, poursuit sa course après avoir fait fi du signal de danger et tombe dans le canal avec un wagon rempli de bois. On soulève la locomotive avec des pontons, sans toutefois réussir à l'extraire du canal avant presque un mois.

## **Les changements dans les dernières années**

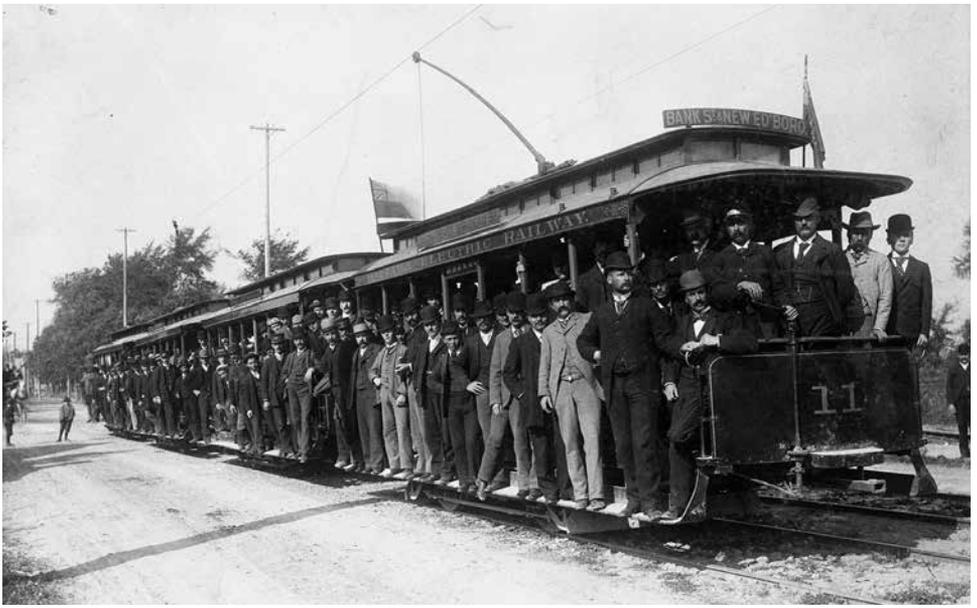
Dans les dernières décennies, les changements apportés au service et au matériel ferroviaires sont innombrables. La locomotive à vapeur cède la place à la locomotive diesel, et les grandes infrastructures onéreuses et prépondérantes en main-d'œuvre à Ottawa disparaissent (les locomotives à vapeur réclament beaucoup d'entretien et d'importantes infrastructures de remisage). Les nombreuses voies ferrées qui essaient à partir d'Ottawa vers les collectivités périphériques sont abandonnées ou leur niveau de service est considérablement réduit. Aujourd'hui, l'avenir paraît plus radieux pour le transport ferroviaire des voyageurs à Ottawa. Le 27 novembre 2002, VIA Rail Canada ouvre une toute nouvelle gare à Fallowfield, dans la partie ouest de la ville, ce qui se révèle très pratique pour les résidents du secteur ouest qui souhaitent se rendre à Montréal et à Toronto.

# Le tramway

L'histoire du transport en commun à Ottawa commence par la mise en place d'un service de tramway hippomobile en 1870, lequel se développe pour devenir un réseau de tramway électrique en 1891. À l'époque, le tramway constitue le principal moyen de transport en commun; or, en 1924, les autobus commencent à assurer l'appoint du réseau. Dans les années de l'après-guerre, la population d'Ottawa augmente et le territoire de la ville s'agrandit, ce qui engendre un accroissement des pressions exercées sur le réseau de tramways. Étant donné qu'à la fin des années 1950 la Commission du transport d'Ottawa éprouve des difficultés financières et que l'équipement du réseau de tramways a grandement besoin d'être mis à niveau, on met un terme à la période des tramways le 1er mai 1959.

## Le tramway hippomobile

C'est en 1870 que le transport en commun voit le jour à Ottawa : à l'époque, l'Ottawa City Passenger Railway (OCPR) commence à assurer le service entre New Edinburgh et le pont suspendu des plaines LeBreton, en passant par la promenade Sussex, la rue Wellington et le pont Pooley. La ligne s'étire sur environ 4,8 kilomètres et le matériel est constitué de quatre tramways hippomobiles construits par la John Stevenson Company de New York. Au printemps et à l'automne, les rues se transforment en fondrières boueuses; il faut donc recourir à des omnibus à grandes roues. Durant l'hiver, la neige recouvre les rails, et les rues sont damées et lissées, pour permettre de se déplacer en tramway-traîneau. L'OCPR doit donc utiliser des tramways-traîneaux fermés pour assurer le service hivernal.

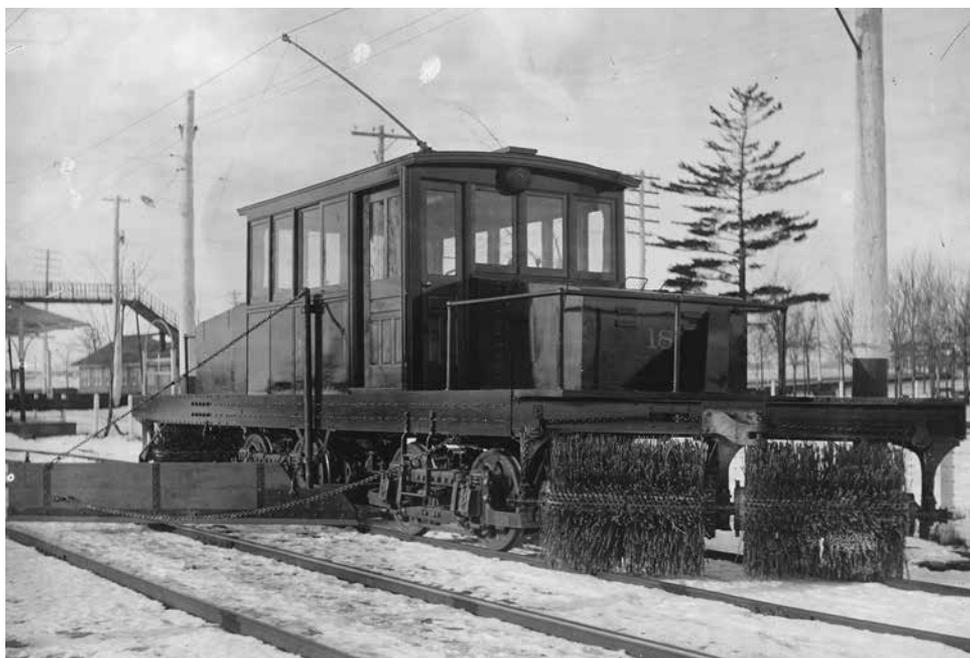


Voiture ouverte n° 11. Il s'agit de l'un des premiers tramways en service à Ottawa. On se servait de ces voitures durant les mois de l'été. On a cessé de s'en servir au fil des ans.

Archives de la Ville d'Ottawa | 20 D 81 | OC Transpo | 1890-1900 | CA001510

## L'avènement du chemin de fer électrique

Le 29 juin 1891, le premier tronçon du chemin de fer de l'Ottawa Electric Street Railway part du dépôt ferroviaire de la compagnie à l'angle des rues Albert et Kent, et se rend jusqu'au parc Lansdowne. L'Ottawa Electric Street Railway appartient à deux entrepreneurs d'Ottawa, Thomas Ahearn et Warren Soper. Après avoir d'abord fait carrière dans la télégraphie et dans la téléphonie en 1888, Ahearn et Soper nouent un partenariat pour se consacrer au domaine émergent de la technologie électrique. En 1891, ils raflent une concession pour construire un réseau de tramway électrique. Leur partenariat les amène bientôt à construire et à équiper les réseaux de tramway d'autres villes canadiennes. Ils ont tôt fait de reprendre la participation de Thomas McKay dans l'Ottawa City Passenger Railway et fusionnent les deux entreprises en avril 1893. La nouvelle entreprise s'appelle l'Ottawa Electric Railway.



La souffleuse à neige n° 18 de l'Ottawa Electric Railway. Les grandes brosses à l'avant de la souffleuse servaient à enlever la neige et la glace sur la voie ferrée.

Archives de la Ville d'Ottawa | 20 D 81 | OC Transpo | 1913 | CA001563

## L'Ottawa Car Company

Le carrossier local d'Ottawa, W.W. Wylie, construit les tramways de l'Ottawa Electric Railway et des réseaux ultérieurs. En 1892, on lui passe une commande pour construire des souffleuses à neige comparables aux deux souffleuses achetées par la compagnie de chemin de fer électrique auprès de Lewis and Fowler de Brooklyn. Ces deux souffleuses viennent démontrer que contrairement à l'opinion généralisée, les voitures électriques sont tout à fait viables au Canada. En juin 1893, l'initiative destinée à reprendre l'usine de wagons de Wylie a pour effet de constituer, en septembre la même année, l'Ottawa Car Company.

En plus des tramways, l'Ottawa Car Company construit plusieurs autres produits, dont les voitures hippomobiles, des affûts de canon pendant la Première Guerre mondiale, des aéronefs pour l'armée canadienne, ainsi que des autobus. Cette société met au point et construit également du matériel de déneigement conçu expressément pour les réseaux de tramways. De nombreux produits fabriqués à Ottawa sont expédiés aux quatre coins du pays. La société est vendue en 1948 pour finalement disparaître.

## **Deux décennies de croissance : de 1891 à 1911**

L'avènement du chemin de fer électrique a un impact considérable sur Ottawa. Pour la première fois, on peut vivre en banlieue et se rendre au travail dans un délai raisonnable, à un prix acceptable. Dans les trois décennies qui suivent, le parc de tramways s'agrandit, et le nombre de voyageurs augmente lui aussi. Durant l'été, on met en service les tramways ouverts, qui cèdent la place aux tramways fermés en hiver. Les tramways ouverts perdent de leur popularité en raison des problèmes de sécurité. La fréquentation augmente : on fait l'acquisition de voitures neuves et plus grandes pour accueillir davantage de passagers. Durant cette période, le réseau de tramways s'agrandit peu à peu pour passer de 35,4 à 74,9 kilomètres. Le tronçon le plus long s'étire sur 8 kilomètres à partir du parc d'attractions du chemin de fer à Britannia. En 1899, on commence à assurer le service le dimanche.

Le tramway est le véhicule de transport collectif journalier qui permet de se rendre au travail, à l'école, et dans des lieux de loisirs ou de culte. Or, il est aussi parfois des plus grandes occasions. On organise, pour la royauté et la vice-royauté, des voyages spéciaux à destination et au départ de Rideau Hall, pour se rendre dans les parcours de golf et pour les cérémonies d'ouverture des édifices importants. En novembre 1893, l'Ottawa Electric Railway conclut un contrat pour transporter le courrier entre les gares, le Queen's Wharf sur la rivière des Outaouais et les différents bureaux de poste. Ce contrat est annulé en 1911, et les voitures sont converties en voitures de service.

## Les années 1910 et 1920

Durant les deux décennies suivantes, la superficie de la ville reste essentiellement la même; or, la densité de la population augmente à vive allure, au rythme de la population. Le réseau de tramways progresse beaucoup plus lentement : de 74,9 kilomètres, il s'étend à un maximum de 93,9 kilomètres en 1929. La fréquentation atteint les 36,7 millions de voyageurs dans la même année. Pendant ces deux décennies, on construit de nombreux tramways neufs. L'un des tramways construits durant cette période, le no 696, existe encore; on est en train de le restaurer.

## Des décennies de disette

À la fin d'octobre 1929, le marché boursier plonge le monde dans une grande crise. La fréquentation de l'Ottawa Electric Railway baisse : le nombre de passagers, à 36,7 millions en 1929, chute à 32 millions en 1931. La superficie physique de la ville ne change pas même si la population augmente pour passer à 136 672 habitants. Le parc de voitures de voyageurs se rétrécit et s'inscrit à 118 voitures; toutefois, le parc des wagons reste stable, à 25 wagons. Des lignes sont abandonnées, en commençant par celle de l'ancien champ de tir de Rockcliffe en 1931. La liaison avec la gare du CP dans la rue Broad est abandonnée en 1932. En 1939, la fréquentation chute à 24 millions de passagers, après avoir fracassé en 1920 le record absolu de 48,5 millions.

En septembre 1939, la guerre éclate et change radicalement la situation. En 1941, la population d'Ottawa s'élève à 154 183 habitants, contre 140 316 en 1939, surtout en raison du surcroît de personnel civil et militaire. L'achalandage bondit pour atteindre 39,8 millions de passagers en 1941, ce qui pèse lourdement sur le parc de voitures de passagers. Un événement majeur se produit en 1942 : une forte tempête oblige à fermer tout le réseau de tramways pendant huit jours à partir du 29 décembre. Après le verglas, ce sont 22,8 centimètres de neige qui tombent le lendemain, entre midi et le crépuscule.

Les années de l'après-guerre donnent lieu à de très graves problèmes dans le réseau de tramways. L'Ottawa Electric Railway Company exploite le réseau comme une entreprise privée, ce qui lui cause d'énormes difficultés financières après la Deuxième Guerre mondiale. En vertu de la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, la société doit payer beaucoup plus d'impôts au gouvernement fédéral qu'elle ne l'aurait dû si elle avait appartenu à une municipalité. Ce fardeau fiscal laisse à l'entreprise très peu de marge de manœuvre financière pour moderniser ou agrandir le réseau de tramway d'Ottawa. La société hésite à investir dans la modernisation des services ou dans l'équipement parce qu'à son avis, la fréquentation ne sera pas assez élevée pour justifier un investissement à long terme. L'achalandage reste effectivement élevé en 1947 et en 1948; or, les plaintes à propos du réseau se multiplient. Les voitures sont bondées et accusent toujours des retards. La Ville rachète en 1948 le réseau délabré en contrepartie de 6 300 685,15 \$, et la Commission du transport d'Ottawa voit le jour.

En 1950, la Ville annexe des quartiers de Nepean et de Gloucester, en portant à 142,7 kilomètres carrés le secteur servi dans le périmètre municipal, ce qui hausse la population à 190 812 habitants. L'achalandage s'élève à 40,4 millions de passagers.



Un tramway 838 construit en 1923. La photo a été prise sur la rue George en avril 1953. Archives de la Ville d'Ottawa | La Bibliothèque commémorative C.-Robert-Craig | C1 CSN 479 | 1953  
Photographe : Ken Chivers

## Le dernier tramway

En 1949, un expert du transport en commun appelé Norman Wilson procède à l'examen approfondi du réseau de transport en commun. Il est invité à faire des recommandations sur la possibilité de continuer d'exploiter le tramway ou à se demander s'il est plus logique de mettre en œuvre un service d'autobus. Il exprime plusieurs motifs d'inquiétude. L'installation de voies et de lignes de tramway dans les nouveaux quartiers de la ville coûterait extrêmement cher. À cause de la diminution de la population dans les secteurs périphériques, il ne serait pas rentable de servir ces populations avec des tramways. On fait donc plutôt appel à des autobus. Il devient difficile de trouver des pièces détachées pour les tramways, et dans certains cas, il faut les fabriquer à la main. Dans une autre recommandation, il

soulève le problème du coût : un tramway revient nettement plus cher à exploiter qu'un autobus. On se demande aussi si le réseau de tramways survivra même assez longtemps pour justifier un investissement dans l'amélioration du réseau. M. Wilson conclut qu'il faudrait abandonner le réseau de tramways dès que la Ville en aurait les moyens.

Il y a aussi des conflits entre les automobilistes et le réseau de tramways. Dans bien des secteurs, automobilistes et tramways doivent faire bon ménage. Ainsi, les tramways sont ralentis dans leur progrès, ce qui les empêche de respecter leur horaire. Puisque le nombre d'automobiles augmente sur les routes à la fin des années 1940 et dans les années 1950, il est impossible de ne pas tenir compte des incidences de la circulation automobile sur le réseau.

En 1959, la Commission du transport d'Ottawa est aux prises avec une dette colossale, qui ne va qu'empirer, à moins d'apporter des changements majeurs. Elle décide donc de mettre fin au service de tramway et remplace tout le réseau de transport en commun par des autobus. Le dernier tramway circule le 1er mai 1959. Un défilé rappelle l'histoire des transports en commun à Ottawa pour souligner l'événement. À l'époque, la plupart des citoyens sont heureux de renoncer au tramway. Dans les semaines qui suivent le dernier trajet en tramway, la circulation s'améliore considérablement au centre ville.

Pour tâcher d'amortir tous les investissements dans les actifs du réseau de tramways, on vend le tout par morceaux. On revend donc en l'état, à la ferraille, les poteaux, les câbles et les rails : les acheteurs doivent emporter les matériaux qu'ils achètent. En raison des coûts liés à leur enlèvement, les rails qui sillonnent les rues de la ville restent en place jusqu'à ce qu'on doive réparer ou reconstruire ces rues. Certains rails sont restés dans les rues jusqu'au milieu des années 1960.



Autocar numéro 2001 de la Commission du transport d'Ottawa, ligne Bronson. Cette photo a été prise en 1951 au garage pour autobus de la rue Albert. Archives de la Ville d'Ottawa | 20 D 81 | OC Transpo | CA001687

## **Le trolleybus : moitié tramway, moitié autobus**

À partir de décembre 1951, certains circuits sont desservis par le trolleybus. Comparable au tramway, le trolleybus a deux perches sur le toit et est alimenté par un réseau de câbles en hauteur; or, le véhicule ressemble essentiellement à un autobus. La mise en service des trolleybus comporte un avantage : il n'est pas nécessaire d'aménager autant de rails parce qu'ils roulent sur des roues en caoutchouc. Toutefois, plus petits que les tramways, ils ne permettent pas de transporter autant de passagers.

Norman Wilson fait des recommandations sur la mise en service des trolleybus sur certains circuits. Or, la plupart de ces plans ne sont pas mis en œuvre en raison des frais financiers à y consacrer. Seulement 10 trolleybus sont mis en service. Leur présence à Ottawa est de courte durée : on ne les utilise que pendant sept ans et demi. Le dernier trajet a lieu le 26 juin 1959, à peine deux mois après la mise hors service des tramways.

# L'histoire du service d'autobus à Ottawa en bref : de 1924 à 2001

En 1924, les autobus commencent à compléter le service de tramway. On y fait également appel dans les secteurs de la ville dans lesquels il n'y a pas de lignes de tramway. En 1950, quand Ottawa annexe des parties des cantons de Gloucester et de Nepean, la ville est cinq fois plus vaste qu'elle ne l'était en 1949. Le transport en commun à destination de ces nouveaux secteurs d'Ottawa se fait par autobus. À mesure que la ville s'étend, on ajoute et remanie les circuits pour desservir les nouveaux quartiers. Les résidents constatent aussi une nette amélioration de la circulation dans les quartiers du centre-ville grâce à la mise en service, en 1959, d'un service exclusivement assuré par les autobus.

En 1972, la Commission du transport d'Ottawa devient la Commission de transport régionale d'Ottawa Carleton. Gérée par la municipalité régionale d'Ottawa Carleton, constituée en 1968, la nouvelle commission de transport en commun étend le rayon d'action du service, désormais offert aux résidents d'Orléans, de Gloucester, de Vanier, de Nepean et de Kanata. Dans le cadre de ce changement, cette commission adopte aussi une nouvelle appellation, que la plupart des résidents reconnaissent aujourd'hui : OC Transpo.

Lancé en 1975, le service d'autobus accessible est renommé Para Transpo en 1981. La Ville achète en 1998 son premier autobus à plancher surbaissé. Au début des années 2000, on généralise la mise en service de ces autobus, qui s'abaissent et sont dotés de rampes d'accès intégrées afin d'en améliorer l'accessibilité. Ce modèle d'autobus permet à ceux et celles qui se déplacent en fauteuil roulant, ou qui ont des problèmes de mobilité, d'emprunter les circuits d'autobus standards et d'avoir mieux accès aux transports en commun.



Photo d'autobus sortant du tunnel du Transitway, à la hauteur de la station St-Laurent, dans les années 1980 | OC Transpo

En 1983, la mise en service du Transitway est l'un des changements les plus importants à intervenir dans le service d'autobus à Ottawa. Le réseau de transport en commun rapide permet aux usagers de prendre un autobus local pour se rendre dans une station du Transitway et de faire la correspondance avec un circuit majeur. Ils peuvent ainsi se déplacer plus économiquement dans tout Ottawa. Le réseau du Transitway s'étend peu à peu au fil des décennies, depuis l'ouverture des portes des sept premières stations, en 1983. Ce réseau sert aujourd'hui les quartiers de toute la Ville. De nombreuses grandes stations du Transitway ont un parc-o-bus. En 1987, OC Transpo s'illustre internationalement en méritant le prix de l'American Public Transit Association pour cette exceptionnelle réalisation.

En 1999, le programme Vélo-bus est lancé à l'intention des usagers des transports en commun. Les autobus sont équipés de supports à vélos en été, ce qui permet aux cyclistes de poursuivre en autobus le parcours qu'ils avaient commencé à vélo.



L'O-Train voit le jour à l'automne 2001 dans le cadre d'un projet pilote. Il devient très populaire auprès des étudiants qui se rendent à l'Université Carleton. Photographie : Daniel Duclos, OC Transpo

## L'O-TRAIN

Après avoir construit le Transitway des autobus pendant deux décennies, essentiellement dans les anciens couloirs ferroviaires, la Commission de transport régionale d'Ottawa-Carleton décide de lancer un projet pilote de train léger pour étoffer le réseau d'autobus. En 2001, l'O-Train entre en service sur une voie ferrée réaménagée de 8 kilomètres, ponctuée de cinq stations et assurant la liaison entre la station Bayview du Transitway dans le secteur nord et la station Greenboro au sud, en passant par l'Université Carleton et deux grands pôles d'emploi en banlieue.

Le projet fait fructifier au maximum les infrastructures existantes : une coupe de chemin de fer à l'ouest du centre-ville, un pont enjambant la rivière Rideau, un tunnel sous le canal et une petite infrastructure d'entretien du chemin de fer, qui n'est plus utilisée

par le CP, dans la gare de triage de Walkley. La construction de la ligne consiste entre autres à refaire complètement le pont délabré à chevalets en bois qui enjambe le ruisseau Sawmill et à moderniser un peu le pont de la rivière Rideau et le tunnel du canal existants. On construit une voie d'évitement à mi-chemin à l'Université Carleton et on installe de nouveaux feux de signalisation.

L'O-Train voit le jour à l'automne 2001 dans le cadre d'un projet pilote. Il devient très populaire auprès des étudiants qui se rendent à l'Université Carleton.

Les cinq stations sont pensées pour être faciles à parcourir et parfaitement accessibles : il y a entre autres un ascenseur à la station Carling, non loin du lac Dow, ainsi qu'un bon éclairage et un appareil de vidéosurveillance. La station la plus perfectionnée est celle de Bayview, où l'on rehausse la voie ferrée de 3 mètres pour réduire les distances à parcourir à pied afin de se rendre aux autobus de correspondance du Transitway, d'améliorer l'accès à la collectivité et d'accroître la sécurité.

On sélectionne, parmi trois concurrents européens, le « Talent » de Bombardier, train diesel léger sur rail construit en Allemagne, pour son confort, sa capacité et sa mise en service bon marché. Ce train met à l'honneur des commandes informatisées et le freinage automatique pour la sécurité, ainsi que des cabines doubles de conduite et des moteurs pour renverser rapidement le sens de marche et pour assurer la fiabilité. L'intérieur du train prévoit des places pour les fauteuils roulants et les vélos, des portières automatiques actionnées par les passagers, l'embarquement au niveau des quais des stations et des sièges confortables.

La Ville fonde le Chemin de fer de la capitale pour exploiter les trains réglementés par le gouvernement fédéral et finit par devenir propriétaire de la voie ferrée et des ponts, entre autres. Le gouvernement fédéral met au point de nouvelles règles de sécurité pour permettre à une seule et même personne de faire fonctionner le train grâce à des mécanismes de sécurité automatisés.

Le train est exposé au Musée des sciences et de la technologie du Canada pendant une journée portes ouvertes durant la fin de semaine de la fête du Travail en 2001, avant d'être mis en service. En 2003, on organise une excursion à Fallowfield pour souligner le lancement de l'agrandissement du réseau de train léger, et un voyage témoin à Carp suit en 2004.

L'Université Carleton est la principale destination de l'O-Train, qui assure la correspondance avec des centaines d'autobus du Transitway et d'autres autobus chaque heure. Entre 9 000 et 12 000 passagers prennent les deux trains en service durant chaque journée en semaine. De nombreux usagers se rendent aussi au travail, dans les bureaux du gouvernement sur les Buttes de la Confédération et au lac Dow, ou prennent le train pour éviter la congestion du centre-ville.

La Ville d'Ottawa et le Chemin de fer de la capitale achètent d'autres infrastructures ferroviaires pour s'en servir éventuellement dans le réseau de train léger. Il s'agit entre autres du prolongement sud-ouest du circuit de l'O-Train jusqu'à la périphérie de l'aéroport et du chemin Leitrim et du pont ferroviaire Prince-de-Galles, qui est raccordé aux lignes ferroviaires de Gatineau. On continue de discuter des plans pour de nouveaux circuits et pour la création d'un réseau de transport par train léger.

## À propos des auteurs

### Colin Churcher

Colin Churcher a travaillé pour British Railways avant de s'installer au Canada, en 1968. À Ottawa, il s'est consacré à la réglementation et à la politique ferroviaires, a rédigé la Loi sur la sécurité ferroviaire à la fin des années 1980 et a été chargé du Programme de sécurité ferroviaire de Transports Canada jusqu'à sa retraite, en 1997. Depuis sa retraite, il est expert-conseil ferroviaire dans plusieurs pays. Il est l'un des membres fondateurs de l'Ottawa Railway History Circle, membre de l'Ottawa Valley Associated Railroaders et a signé une vaste étude de l'histoire des chemins de fer d'Ottawa. Il a rédigé de nombreux articles sur les chemins de fer et sur l'histoire ferroviaire du Canada.

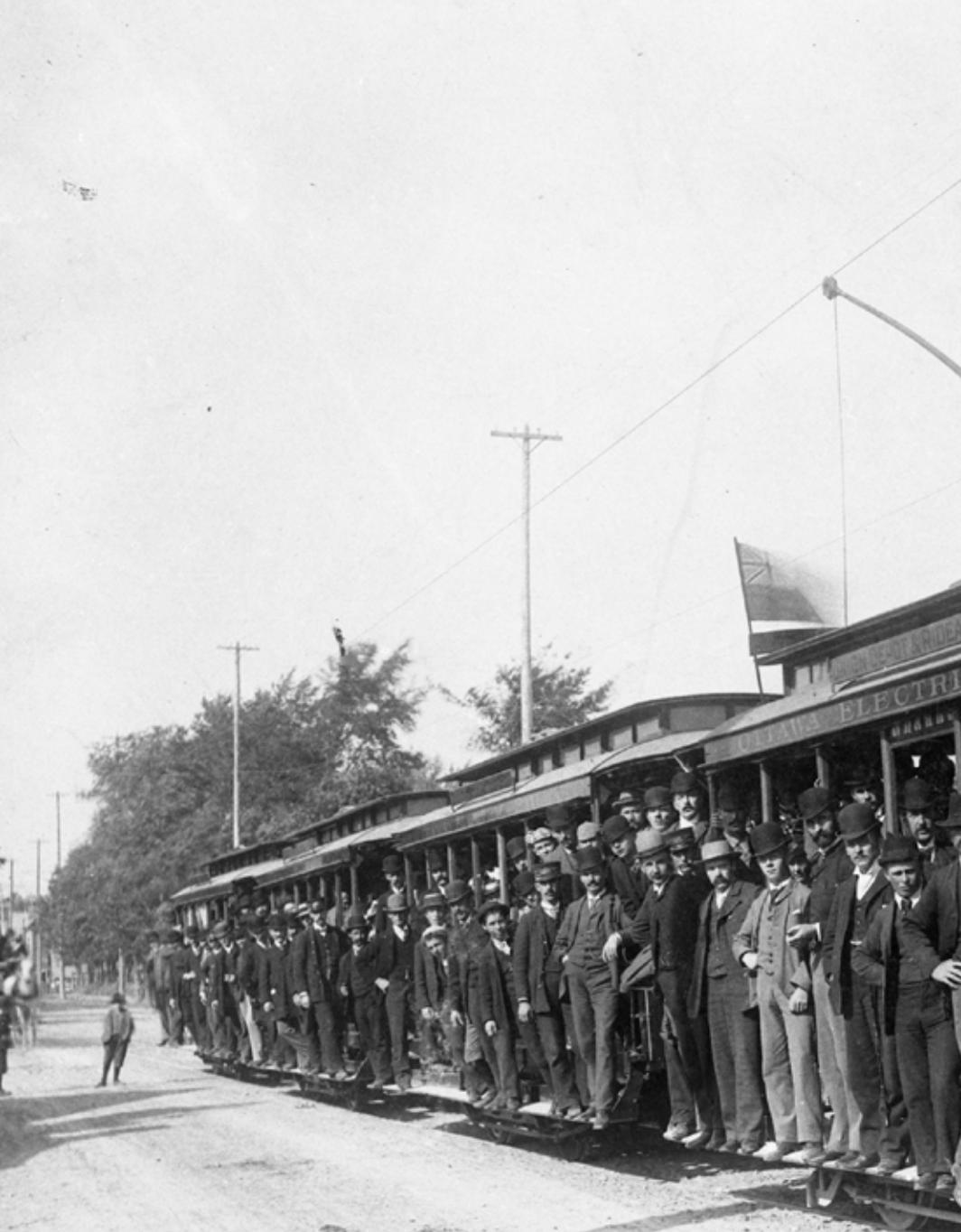
### David Jeanes

Pendant plus de 20 ans, David Jeanes, historien amateur, mène des recherches sur l'ancienne gare Union d'Ottawa, ses architectes et l'histoire des chemins de fer d'Ottawa. Il anime également des visites guidées de cette gare dans le cadre de l'événement annuel « portes ouvertes ». Il participe aux activités de plusieurs associations, dont Patrimoine Ottawa, la Bytown Railway Society, l'Ottawa Valley Associated Railroaders, l'Ottawa Railway History Circle et Transport 2000, groupe de volontaires qui milite pour le transport public.

### David Knowles

David Knowles est titulaire d'une maîtrise en histoire canadienne de l'Université McGill. En 1994, il a été l'un des membres fondateurs de la C. Robert Craig Memorial Library, qui se consacre à l'histoire du chemin de fer. Il a signé un livre sur l'Ottawa Car Company, grande entreprise de construction de tramways pour les réseaux de chemin de fer électriques canadiens, qui a été publié en 2003. Il est également membre de l'Ottawa Valley Associated Railroaders, de l'Ottawa Railway History Circle, de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire et de la Railway and Locomotive Historical Society.





Auteurs : Colin Churcher, David Jeanes et David Knowles  
Rédaction et révision : Signe Jeppesen  
Éditeur : Archives de la Ville d'Ottawa  
Droit d'auteur 2010  
ISBN 978-1-926967-97-4