



Scènes de rues à Montréal au siècle passé

E.-Z. Massicotte, LL.B., D ès L., M.S.R.C.

Numéro 7, 1942

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1079857ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1079857ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (imprimé)

1920-437X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Massicotte, E.-Z. (1942). Scènes de rues à Montréal au siècle passé. *Les Cahiers des Dix*, (7), 255–282. <https://doi.org/10.7202/1079857ar>

Scènes de rues à Montréal au siècle passé

Par E.-Z. MASSICOTTE, LL.B., D. ès L., M.S.R.C.

I — LE LONG DE L'ANCIEN PORT

Depuis la construction d'une jetée en bordure de la rue des Commissaires, suivie de l'exhaussement des quais, puis de l'érection d'élevateurs et de hangars en tous sens, le port de Montréal a cessé d'offrir l'attrait qu'il exerçait il y a cinquante ans sur les touristes et les citadins.

De la chapelle de Bonsecours à l'extrémité ouest du port, sur le côté sud de la rue des Commissaires, régnait un large trottoir en pierres plates, longé d'un garde-corps, et c'était la promenade favorite pour ceux qui aimaient la vie pittoresque des ports de mer. En plus, le tableau panoramique offert au promeneur était instructif et varié. Tout près, s'apercevaient des vaisseaux de toutes formes: chalands, goélettes, bateaux à vapeur, paquebots. Plus loin, l'île Sainte-Hélène et les îlots voisins présentaient leurs corbeilles de verdure, plus loin encore se profilaient les villes de Saint-Lambert et de Longueuil, à l'arrière plan, des montagnes bleues fermaient le vaste horizon.

Le port offrait quotidiennement un spectacle changeant. L'accostage d'un navire océanique, dont les dimensions paraissaient alors extraordinaires, était un événement qui attirait badauds, oisifs et intéressés.

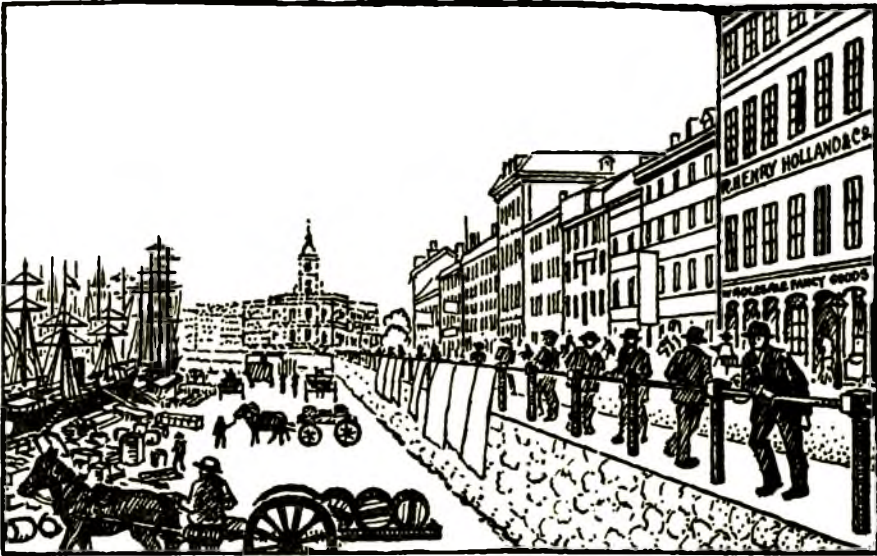
A l'arrivée des bateaux, chaque hôtellerie avait son omnibus avec un conducteur criant sans arrêt, avec plus ou moins de dignité, suivant le genre de maisons qu'il représentait: Richelieu Hôtel —

St. Lawrence Hall — Windsor — Albion — Ottawa — Canada — Murray — la pension de madame Lefebvre, etc.

Il y avait aussi les fiacres pour ceux qui se rendaient à des demeures privées ou qui voulaient éviter la promiscuité.

Partout enfin « régnait l'activité, partout l'abondance. Des hommes, des chevaux, des cabs, des cabrouets se pressaient, se froissaient, se heurtaient. On aurait dit que c'était l'entrepôt général du trafic »⁽¹⁾.

Vis-à-vis Notre-Dame-de-Bonsecours s'amarrèrent les voiliers, charroyeurs de bois de corde, de briques et de foin. Au bas de la place Jacques-Cartier trônait le gros Jos. Vincent, de qui les amateurs pouvaient louer des chaloupes.



Le long de l'ancien port

Au cours de la promenade, on ne manquait pas de signaler aux étrangers des « cantines » fréquentées par les matelots, les marins, les

(1) Emile Chevalier, dans *Les derniers Iroquois*, a laissé une jolie description du port vers 1860. Ce port était encore plus intéressant en 1887.

nautonniers, les débardeurs. La principale à l'ouest était celle de Jos. Beef, une autre à l'est, celle de French Mary. La toute petite histoire ne peut ignorer ces deux « personnalités ».

Sur Jos. Beef, il suffit de dire peu de mots; on lui accorde, périodiquement, des biographies de plus en plus prolixes. Ce bistro se nommait dans le civil, Charles McKiernan. Né en Irlande vers 1835, il prit part à la guerre de Crimée et ce fut au cours de son « service militaire » qu'il reçut le nom de Jos. Beef, parce qu'il était chargé de ravitailler son régiment. Venu au Canada avec la 10^e brigade d'artillerie royale, en 1864, lors de l'affaire de « Trent », on lui confia la cantine militaire à Québec, ensuite celle de l'île Sainte-Hélène, vis-à-vis Montréal. A l'expiration de son engagement et au départ des troupes impériales, année 1870, le cantinier ouvrit un débit de liqueurs nommé *CROWN and SCEPTRE* rue Saint-Claude, près du Château de Ramezay. En 1876, il partit se loger dans un ancien grand immeuble, angle des rues Commune et Callières, appartenant au fameux F.-X. Beaudry⁽²⁾. En ce local, Jos. Beef pouvait accommoder de nombreux clients. Dans diverses pièces, on trouvait des ustensiles de cuisine et des poêles, dont chacun pouvait se servir pour préparer des repas. En plus il y avait d'énormes chaudrons en lesquels mijotait la soupe. Chez Jos. Beef, pour 5, 10, 15 cents, on buvait et l'on mangeait. Au pauvre diable sans argent, on ne refusait pas la soupe et le pain.

Pour son amusement et celui de sa clientèle hétéroclite, l'amphitricion avait une ménagerie de sept à huit animaux.

Au cours d'une grève, en 1879, le charitable gargotier distribua 3,000 pains et 500 gallons de soupe et lorsque la *Salvation Army* débuta à Montréal, Jos. Beef demanda aux Salvationnistes d'arrêter devant sa taverne, chaque dimanche, pour chanter des hymnes et il leur remettait une obole. A l'intérieur de sa buvette, il avait placé deux troncs, en évidence, l'un pour l'hôpital Notre-Dame, l'autre pour le *General Hospital*, et il invitait son monde à y déposer quelques sous.

(2) Voir *Cahiers des Dix*, No 6, p. 188.

Ce cantinier philanthrope mourut le 15 janvier 1889, âgé de 54 ans. La *Salvation Army*, croyons-nous, lui succéda dans son local.

La taverne connue sous le nom de *French Mary*, était un Music Hall ou un café chantant: des chanteurs, musiciens, acrobates, professionnels ou amateurs y donnaient des représentations. L'établissement avait été fondé par Thomas Burdett; celui-ci se déplaça plusieurs fois, mais ce fut au coin des rues Saint-Gabriel et des Commissaires, et grâce à dame Burdett que la taverne eut grande vogue parmi les matelots de qui elle était connue sous le nom de *French Mary*. Sur l'état civil de cette cantinière, voici ce que nous apprennent d'anciens journaux: Elisabeth Langevin, née à Sorel, épousa à vingt ans, Régis Bernard, comptable. En deuxième noces, elle convola avec Thomas Burdett; enfin, son troisième mari aurait été Wilfrid Dorion. Cette populaire femme d'affaires s'éteignit le 14 mars 1896, et son service funèbre fut chanté à la chapelle Notre-Dame-de-Lourdes.

II — EN BOGHEI OU EN TRAINEAU

Lorsque les véhicules étaient traînés par des chevaux, bien des citadins, jeunes et vieux, se permettaient, par amusement, distraction, besoin de changement, des promenades d'une dizaine, vingtaine, parfois d'une trentaine de milles, aller et retour compris. C'était les distances que l'on pouvait raisonnablement faire parcourir à un cheval.

Bien entendu, en de semblables randonnées, il fallait, ici et là, arrêter à des cabarets en bord de route pour reposer et abreuver les tractionneurs. Quant à ceux qui se faisaient voiturer, ils ne dédaignaient pas de mettre pied à terre quelque peu, en plus, de goûter des liqueurs rafraîchissantes ou réchauffantes, suivant la saison.

La plupart des susdits cabarets avaient des comptoirs ou bars, des fumoirs, des salles de réunions et ils étaient flanqués de vastes remises.

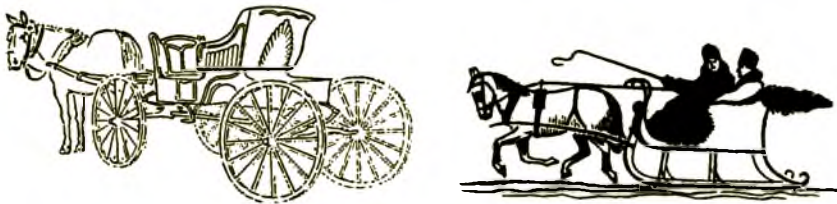
Une des randonnées à la mode fut le voyage au Sault-au-Ré-

collet⁽³⁾. Il y avait arrêt nécessaire à mi-chemin chez Vervais, une bruyante guinguette, connue, loin dans le passé, sous le nom de « l'hôtel Bougie » où le diable avait apparu d'après la tradition⁽⁴⁾. C'est aujourd'hui l'emplacement de l'école d'Youville. Le terminus du voyage était chez Péloquin, dont l'établissement de grande allure se trouvait à l'angle des deux voies devenues le boulevard Gouin et la rue Lajeunesse.

Est-il besoin de rappeler que le « voiturage à traction animale était autrement amusant que celui à la mécanique »? Il se faisait en véhicules découverts, ce qui permettait de jouir, tout le long du trajet, des paysages attrayants, verts, fleuris ou blancs, suivant la saison.



Un fiacre d'autrefois



Le boghei et le traîneau de promenade

Les traîneaux de promenades et les boghies étaient des bijoux de solidité, de légèreté, auxquels on attelait des trotteurs ou des ambleurs

(3) Une autre fut celle du tour de la montagne que nous avons racontée dans le *Cahier des Dix*, No 4, p. 164.

(4) Abbé R. Desrochers, *le Sault-au-Récollet*, p. 136.

que leurs propriétaires soumettaient à de rudes épreuves. Car il y avait des amateurs de vitesse qui auraient voulu « filer comme le vent » et qui stimulaient de coups de fouets leurs « tracteurs vivants ». Vaille que vaille, il fallait dépasser ceux qui parcouraient la même route⁽⁵⁾. Cette hantise loge maintenant dans le crâne de plusieurs chauffeurs de toute classe. Plus lentement, s'avançaient les véhicules de cochers de place, cela va sans dire.

Outre ces promeneurs, se rendaient aussi chez Péloquin des groupes de raquetteurs et de raquetteuses en costume pittoresque⁽⁶⁾ et, comme au-dessus du rez-de-chaussée de la buvette étaient aménagées de grandes salles, on engageait, les jours de fêtes, des musiciens qui, pour plaire à la clientèle, jouaient des quadrilles, des valse-lanciers, des cotillons, parfois des gagues voleuses ou trompeuses fort animées, au grand amusement des danseurs et des spectateurs.

Cette hôtellerie, qui paraît avoir été fondée par un nommé John Daly, fut rasée par un incendie, le 5 décembre 1875 et, détail pénible, deux prêtres qui y logeaient de passage périrent dans les flammes. L'un était l'abbé James Murphy, rédacteur du *True Witness*, âgé de 32 ans, et l'autre, l'abbé Daniel Lynch, âgé de 28 ans.

C'est après ce malheur que J.-B. Péloquin reconstruisit l'édifice et qu'il lui donna sa renommée d'hôtel des sports.

Au mois de juillet 1900, J.-B. Doran, ci-devant employé à l'ancien Théâtre Français, et qui avait été *barman* de Péloquin, acquit l'établissement. L'année suivante le Cercle National organisait sur les pelouses de l'immeuble une imposante fête champêtre à laquelle prirent part sept cents personnes. Il y eut des kiosques illuminés, du chant, de la musique, de la comédie, sans compter de nombreux discours accompagnés de pétards, fusées et ballons.

(5) Un bon trotteur pouvait franchir de 9 à 10 milles en une heure. L'auto peut faire du 40, 50, 60 milles et plus, à l'heure.

(6) Vers ou après 1885, des « maîtres charretiers » se firent construire pour le transport des groupes, de confortables sleighs que tiraient quatre ou six chevaux. Ces traîneaux avaient quasi la forme de longs yachts.

En cette hôtellerie, furent tenues, de 1901 à 1910, de grandes réunions d'associations diverses. L'atmosphère compagnarde de la localité, la proximité, au nord, de la rivière des Prairies au cours accidenté et de parcelles de forêts au sud et à l'est, l'éloignement du brouhaha de la ville, plusieurs causes contribuaient à sa vogue. Mais, en une nuit de mai 1911, se produisit la deuxième et définitive destruction du populaire abri des sports. Heureusement, il n'y avait que trois employés dans l'établissement quand se déclara l'incendie, et ils purent se sauver sans difficulté. On estima la perte à \$35,000. L'utilité de ce cabaret de banlieue ayant cessé avec l'arrivée des « voitures à moteur », il ne fut pas question de le rebâtir.

Avatar. Là, où jadis l'on chantait, dansait et se désaltérait, les automobilistes n'arrêtent, de nos jours, que pour obtenir un « plein d'essence ».

Dernier détail. Vers 1890, pour une agréable étape qui durait une demi-journée, quatre personnes payaient au cocher de fiacre, soixante-quinze sous chacune, sans compter les *pourboires*.

III — AU TEMPS DE LA VIE LENTE ET DOUCE

Quand les rues de Montréal n'étaient pas couvertes de véhicules se déplaçant à la vitesse du mille en une minute (60 milles à l'heure) et parfois plus, il s'exerçait, sur le macadam de la chaussée ou sur le bois des trottoirs, divers métiers, industries, négoce qui ne pourraient plus être tolérés, car cela retarderait la circulation ou multiplierait les accidents.

Donc, au temps de la vie lente et douce, on vit des Italiens, vêtus de blanc, désireux d'échanger contre monnaie des reproductions d'objets d'art religieux ou profanes. Ces objets étaient des statuettes en plâtre, rangées sur un plateau original et pratique que les vendeurs maintenaient sur leur tête.

Ce furent aussi des Italiens qui popularisèrent la *ice-cream* ou crème glacée. Dans une voiturette à bras, était une boîte enfermant

un barillet entouré de glace. Celui-ci contenait du lait congelé et aromatisé. Dessus le couvercle de la boîte logeaient de minuscules vases appelés "cocotiers", aussi des verres ou tasses. Pour un sou, on avait un petit récipient rempli de la friandise que l'on dégustait sur place; lorsque le client remettait son "coco" vide, le marchand le plongeait dans un sceau, attendant au baril, puis le remplaçait prêt à être utilisé de nouveau. L'eau du seau, à la fin d'un trajet devenait blanche, grise ou grasse. Cela importait peu.

Des personnes du beau sexe, d'autres du sexe laid, bravant les qu'en-dira-t-on, commandaient un *verre* de crème. Cela coûtait cinq sous, pensez-y bien. A ces clients, le marchand accordait une cuiller, les autres utilisaient leur langue. Ce pourquoi la jeunesse traduisait *ice-cream* par liche-crème.

Un jour, d'autres étrangers, venus des Etats-Unis, cherchèrent à introduire le *Hockey Pokey*, vulgairement la *ice-crème* en palette. Portant une boîte assujettie à l'épaule par une courroie, armés d'un gong dont ils tiraient un son bref, très audible, ils se glissaient dans les foules, mais le *Hockey-Pokey* succomba sous l'indifférence.

Présentons un type montréalais qui débitait une sucrerie dont il garda le secret. Entre 1880 et 1885, tous les citadins à l'ouest du carré Chaboillez, connurent *Tiquenne à la tire*. Homme âgé, courbé, demi-aveugle, ne regardant qu'à ses pieds, il parcourait les quartiers résidentiels pour débiter sa friandise: une tire vraisemblablement faite avec de la cassonade blanche et qui avait un goût agréable, différent des bonbons de même sorte. Elle coûtait un sou le morceau. Comme Tiquenne demeurait à Sainte-Cunégonde, il partait vers neuf heures, le jour de ses tournées, ayant accroché au coude du bras gauche, une espèce de panier en bois, à deux volets. Sa main surplombant le panier tenait une cloche dont le battant n'arrêtait pas tant qu'il déambulait. Cette cloche semblait chançonner: de fait on aurait « gagé » sinon juré, qu'elle répétait inlassablement, sur un rythme approprié: *Tiquenne, Tiquenne, Tiquenne à la tire, (bis), Tiquenne, à la titre, à la tire, à la tire.*

Ce modeste commerçant avait l'oreille au guet, et dès qu'on lui criait Tiquenne, il s'immobilisait et attendait la commande d'un, de deux, ou trois morceaux, rarement plus. Alors il tendait la main droite. Il fallait payer d'avance, car des gamins l'avaient trompé. Dès qu'on lui avait remis les sous, il les glissait dans sa bougrine, soulevait un volet de sa boîte et remettait, de main en main, les morceaux durs et brillants. Puis l'homme reprenait sa marche et la cloche sa ritournelle, jusqu'au prochain arrêt. Ceux qui l'ont entendue ne peuvent l'oublier.

D'autres friandises furent offertes un jour, en pleine encoignure des rues Notre-Dame et McGill, par un Turc (on le disait tel), coiffé du fez rouge, peut-être même revêtu du costume national.

L'une de ses confiseries, au centre mollet, délicatement teintée et fortement parfumée, s'appelait *Turkish delight*, une autre, jujube, et une troisième *gum drops*. Ce marchand forain avait dû faire des arrangements avec une bonbonnerie locale pour la fabrication de ses délices en notre ville. Lançait-il des nouveautés ou ne faisait-il que forcer l'attention du public pour implanter un engouement? Mystère. Après un temps, M. le Turc disparut, cependant les bonbons restèrent. Il y en a encore, mais ils n'ont plus la vogue, ni la même saveur, au dire des anciens jeunes. Plaisirs, jouissances, succulences, dépendent-ils de l'imagination?

Pour clore cette série, ajoutons qu'à la fonte des neiges, de brunes dames, venues de Caughnawaga, la tête et les épaules enveloppées d'un châle sombre, panier d'osier au bras, offraient par les rues du sucre d'érable en petites rondelles ou en rustiques cornets d'écorce.

Fières, ces descendantes des « maîtres d'autrefois » remerciaient chaque acheteur d'un sourire fugitif, imprécis, alanguiné... Songeaient-elles au passé?

IV — LE CARRE CHABOILLET

Nous causions devant un ancien de divers coins du vieux Montréal et notamment de l'origine du *square* Chaboillez. Soudain, le vieil-

lard frémit et nous enleva la parole. « Pourquoi *square*? Pourquoi ce vocable exotique? *Square* ne signifie-t-il pas un quadrilatère à quatre côtés égaux, or quel est le *square* en Angleterre ou aux Etats-Unis conforme à cette définition? Si les Canadiens, de races différentes à la nôtre, ont la liberté de modifier la signification des mots, pourquoi nous refuserait-on le droit de conserver les expressions françaises? Ignorez-vous qu'en 1860 le célèbre érudit Edouard Fournier a consacré dans les *Enigmes des rues de Paris*, tout un chapitre au « carré Marigny »? S'il nous plaît de ne pas étendre le bec pour prononcer *square* maintenons le terme plus doux de carré. L'usage d'ailleurs nous y autorise, car j'ai près de quatre-vingt ans et jamais un Canadien de pure étoffe dans ma jeunesse et bien plus tard n'aurait osé dire *square* lorsqu'il parlait français . . . »

La vigoureuse protestation du bon vieillard nous amusa et pour ne pas le peiner nous lui promîmes d'adopter le mot qu'il suggérait.

De quand date cette place publique? Autrefois, c'était un lac où plusieurs petites rivières venaient se souder. Ces cours d'eau plus ou moins volumineux et impétueux, suivant les saisons, arrivaient de l'est, du nord-est, du nord-ouest et même du sud, puis allaient s'engloutir dans le Saint-Laurent vers le bas de la rue Saint-François-Xavier. Avec le déboisement, le labourage et le drainage, le lac s'assécha peu à peu et un chemin le traversa de l'est à l'ouest. En 1799, la fabrique de Montréal acquit au nord de l'ancien lac le grand lopin de terre qui est devenu le carré Dominion, afin d'y établir un cimetière hors la ville. Pour se rendre à ce champ du dernier repos, on suivait la rue Saint-Antoine, puis une route nouvelle qu'on nomma chemin du Cimetière (aujourd'hui Cathédrale).

En 1813, décédait à Montréal le notaire Louis Chaboillez, descendant d'une remarquable famille de grands bourgeois de la fourrure. Le défunt laissait un fils, une fille et une veuve, Marguerite Conefroy. En sa succession, figuraient divers immeubles et madame Chaboillez qui avait besoin de ressources s'occupa de disposer de ses biens fonciers au meilleur de ses intérêts et de ceux de ses enfants.

Elle imagina en 1818, de subdiviser le lopin de terre qu'elle possédait dans le faubourg des Récollets, entre le troisième collège de Montréal et le cimetière. Elle en fit établir le plan par le distingué archéologue Jacques Viger et l'ancien petit lac fut abandonné comme place publique. M. Viger traça alors des rues qu'il nomma Chaboillez et Marguerite en mémoire des propriétaires, puis la rue de l'Inspecteur en sa propre mémoire. Aujourd'hui, la rue Sainte-Marguerite est devenue Sainte-Cécile et la rue Chaboillez, Montfort, le nom Inspecteur seul est resté. Pourquoi avoir oublié le nom de fille de madame Chaboillez? Conefroy aurait peut-être été plus approprié que Montfort.

La vente des terrains se poursuivit jusqu'en 1825 de sorte que ce quartier, alors à l'extrémité de la ville, et maintenant en plein centre commercial, ne date que de cent et quelques années.

Assez tôt, le carré Chaboillez fut un carrefour traversé par la rue Notre-Dame de l'est à l'ouest. A ce carrefour aboutissaient les rues Albert, du Cimetière, Chaboillez, Saint-Maurice et de l'Inspecteur.

Le carré n'avait pas l'étendue actuelle. En sa partie ouest, le côté nord de la rue Notre-Dame s'avancait presque vis-à-vis la rue du Cimetière ainsi que la rue Albert aujourd'hui disparue.

A l'angle du carré et de la rue Chaboillez était une hôtellerie en bois d'assez grande dimension, (immeuble possédé par la succession de Beaujeu en 1879), où pensionna souvent le roi de la force, Louis Cyr, lors de ses premières tournées. C'est là qu'il nous dit avoir fait des repas pantagruéliques.

En la partie est du carré s'élevait entre Notre-Dame et Saint-Maurice le magasin de chaussures Ronayne et Frères. L'édifice était connu de tous, car il était surmonté d'une énorme enseigne représentant un chemin de fer, avec cette particularité qu'une grande « botte à jambe » était la locomotive laquelle remorquait un train composé de souliers au lieu de voitures (ou wagons).

Sur le côté nord du carré fut longtemps une caserne de pompiers et un poste de police: sur le côté sud, une brasserie.

Ajoutons à cette notice sur un lac devenu place publique (et ce

n'est pas le seul cas) un mot d'un type qui « arracha » sa vie en plein carré. Nous voulons parler de *Cheap John*.

Ce qui était inégalable en Cheap John c'était sa faconde, son verbiage à jet continu, ses trouvailles continuelles de mots qui se remarquent chez plusieurs fils de la Verte Erin.

Juché sur une voiture de livraison, ayant devant lui une malle contenant un stock assorti, il dominait les badauds et les gogos tout à l'aise. Il vendait de deux façons, article par article; ou bien il saisissait un sac de papier brun, mettait dedans une série d'objets, dont il avait vanté la qualité et l'utilité: « un peigne pour te faire beau quand tu vas voir ta blonde », « un calepin pour marquer ton salaire », aussi, « ce que tu prêtes aux amis et qu'on te remettra quand il fera beau »... et il continuait. Finalement, quand le sac semblait plein de choses hétéroclites, commençait l'enchère, une enchère d'un genre nouveau, elle était descendante ou lieu d'ascendante. Voici comment il procédait: « Qui veut le sac pour \$1... Voyons le prendrais-tu pour 75 cents?... A celui qui m'offrira 50 cents je le lui laisserai pour 35 cents... »

Si les spectateurs ne bougeaient pas alors il recourait à un at-trape-nigaud certain. Ostensiblement, il sortait de son gousset un beau 25c, le faisait admirer de tous, ouvrait le sac et plongeait la monnaie dedans. « Allons, qui prend le tout pour trente sous »? Quelqu'un se laissait tenter, mais en fouillant le sac, déception.

Bien entendu, la monnaie était absente, car la pièce, attachée par un élastique était retournée dans la manche d'habit du vendeur. Des sceptiques achetaient quand même, tant le spectacle et le boniment les amusaient.

Une fois, un Américain dominant l'arrière d'un beau carrosse « ouvert » prit la place du petit commerçant. Ce nouveau venu avait grand air, il vendait des petites barres de savon qu'il enveloppait soigneusement une à une. Par-ci, par-là, bien visiblement, il mettait autour d'une des barres un beau billet d'un dollar, puis il rangeait le tout sous les yeux de tous. Chacun ayant assisté à l'enveloppement et

au rangement, il offrait de vendre la barre qu'on lui indiquerait pour la somme minime de 25 sous. « Try your luck gentlemen, try your luck ».

Par une mauvaise chance inexplicable, le commun des mortels ne choisissait pas les paquets entourés de billets de banque.

Quelques-uns seulement semblaient acheter à coup sûr. Cela fit « jaser » et bientôt on « imagina » que ces heureux étaient des compères et le « marchand de bonheur » fut prié par les autorités d'aller commercer dans la république voisine.

V — LES P'TITS CHARS

Au mois de septembre 1939 nous avons l'agréable tâche de faire voir à un abbé français, en séjour à Montréal, les coins historiques de la ville ainsi que les quartiers excentriques intéressants. Comme nous étions arrêtés près d'un carrefour, deux dames surgirent devant notre auto, l'une disant: « Vite, dépêchons, le char est arrêté »!... Et l'abbé français de s'exclamer: « On dit donc ici *char* pour tramways. C'est épatant. Au fond vous avez raison. Un char, c'est une grande voiture et c'est de la bonne vieille langue. Je me délecte à entendre ces archaïsmes au lieu des anglicismes ».

Lecteurs, qui voyagez en toute saison dans les trams électriques très confortables (lorsque vous avez un siège), sachez qu'il n'en a pas toujours été ainsi et vos pères ont connu une époque où le voyage en voiture publique offrait peu d'agréments, car l'évolution des « p'tits chars » ne s'est pas effectuée en un tournemain.

New-York eut des tramways à traction « chevaline » en 1832⁽⁷⁾, Toronto et Montréal en 1861, mais ce qu'on ne nous dit pas généralement c'est que Montréal agita la question des voitures urbaines publiques dès le printemps de 1860; qu'il se trouva des citoyens prêts à financer une semblable entreprise et que, le 12 septembre 1860, le

(7) Suivant l'assertion du *Sun* de New-York. En ce cas, le *Nouveau Larousse* ferait erreur lorsqu'il déclare que les tramways à chevaux ne furent établis qu'en 1842 à New-York et par un ingénieur français nommé Loubat.

Conseil de ville de Montréal arrêta officiellement les règlements que devaient observer la compagnie qui allait se fonder. Ces règlements étaient copieux et on a plaisir à les lire après tant d'années écoulées. Pour le voiturage, la ville, assez peu étendue alors, était cependant partagée en quatre districts: 1. — Rues Notre-Dame, Saint-Antoine et Craig. 2. — Rues Sainte-Catherine, Saint-Laurent, etc. 3. — Rue Dorchester. 4. — Rues McGill et Wellington. Le public devait payer 5 sous pour un voyage dans un district, 6 sous pour deux, 8 sous pour trois et 10 sous pour les quatre. Inutile d'ajouter que bien peu de ce qui fut alors rédigé après mûre réflexion est encore en vigueur.

Dans le district No 1, le plus peuplé, les voitures devaient circuler à 15 minutes d'intervalle de 6h. du matin à 8h. du soir, puis à 30 minutes de 8h. à 10h. Dans les trois autres districts les tramways ne passaient que toutes les 30 minutes et, de 6 à 8 heures⁽⁸⁾.

Les règlements étant acceptés de part et d'autre, la *Montreal Passenger Railway Co.* naquit en vertu d'une loi sanctionnée le 18 mai 1861.

Bientôt on se mit à l'oeuvre. Les travaux commencèrent surtout rue Notre-Dame, toutefois la pose des rails sans saillie se fit lentement et les premiers minuscules véhicules ne purent circuler qu'au mois de novembre. Et l'hiver se présenta, il fallut donc remiser les voitures roulantes et les remplacer par des coches sur patins dans lesquels, pour garantir du froid, le plancher était couvert d'une épaisse couche de « pesat »⁽⁹⁾.

Pendant une trentaine d'années on ne débâta les rues couvertes de neige et de glace qu'après les « sourires du printemps ».

Dans les demi-saisons, les chars, à cause de l'état des chemins impraticables étaient remplacés par des omnibus à quatre roues qui allaient cahin-caha, d'une ornière en une autre.

En ces pataches qui ne pouvaient loger beaucoup plus que seize

(8) En 1885, rues Saint-Antoine et Craig, il y avait un « service de 9 minutes ».

(9) Paille de pois.

à vingt personnes, on n'était pas à l'aise et les folkloristes murmuraient le refrain d'une ancienne chanson parisienne :

*Allons, en route et point d'abus;
Qu'on se serre
C'est nécessaire,
Chacun sa place et tout au plus,
C'est la loi de l'omnibus.*

Toujours, les employés étaient exposés aux intempéries. L'été, le charretier se tenait debout sur le devant des voitures, l'automne, le printemps et l'hiver il était assis emmitouflé sur un siège, nécessairement à l'avant des sleighs ou des omnibus. Quant aux « conducteurs »⁽¹⁰⁾ ils se maintenaient tant bien que mal sur un marchepied hors du véhicule. Dans les grands froids, pour se réchauffer ils trottaient parfois derrière la voiture en se frappant les bras ou la poitrine.

Personne ne se plaignait alors, l'auto n'existait pas et les chemins étaient sillonnés de traîneaux de toutes sortes attelés de chevaux aux harnais desquels on suspendait obligatoirement des clochettes ou des grelots⁽¹¹⁾. Par beau temps et belle voie, quel joyeux tintement carillonnait dans l'air.

Les chars à chevaux ne pouvaient avancer qu'à petite vitesse. On défendait de faire plus de six milles à l'heure. Une autre cause de la lenteur fut celle-ci : l'été, à cause du peu de largeur des rues, il n'y avait qu'une « track » et les chars se déplaçant en sens inverse se rencontraient sur des voies d'évitement et pas toujours à la minute. Pour comble, on avait la faculté de monter dans le « char » ou d'en descendre où l'on voulait.

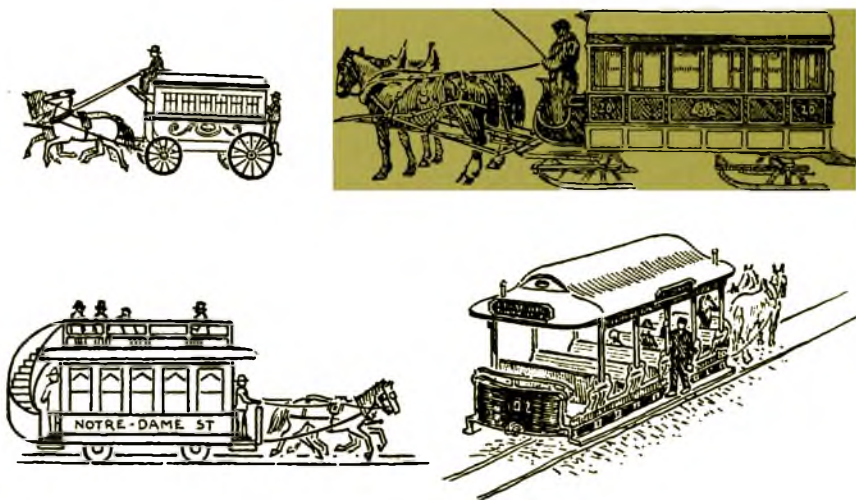
A ce sujet *la Gazette* du 25 octobre 1889 signalait un fait qui ne fut pas fréquent. Une fois, rue Sainte-Catherine, un tramway arrêta

(10) Alfred Carrier, dans *le Canada* du 16 décembre 1941 a démontré que « conducteur de tramway » était une expression tout à fait française.

(11) On exigeait ces sonneries pour avertir les passants. C'est ainsi qu'on claxonait au bon vieux temps.

près de la rue Drummond, une dame descendit, alla faire des achats dans l'épicerie du coin et remonta. Vingt-cinq passagers avaient attendu impatientement. Faut dire que le conducteur était en faute; il avait enfreint un règlement.

Les chars d'été furent de trois sortes. D'abord fermés, puis avec une impériale comme à Londres et à Paris. Cela ne dura pas longtemps, ce nous semble. Pourtant, c'était très agréable quand il faisait beau, et la jeunesse aimait beaucoup grimper sur l'impériale. Plus tard, on eut les chars ouverts des deux côtés. Les jours de pluie, on rabattait des toiles pour garantir plus ou moins les clients. Sur ces chars les bans étaient en rangés horizontales. Sur les deux derniers bans « les passagers pouvaient fumer ». Pour faire la perception le conducteur se trimbalait sur un marchepied qui régnait le long du côté droit du char, ce qui exposait l'employé à être frôlé par les voitures et il se produisit des accidents⁽¹²⁾.



Divers tramways d'autrefois: l'omnibus — le traîneau — le "char à impériale" — la voiture ouverte.

(12) *La Minerve* du 24 avril 1899, rapporte qu'un conducteur nommé Danse-
reau fut tué en « passant à force de bras, d'un banc à l'autre, alors que des gens étaient
entassés sur les marchepieds »

La perception des « passagers » se faisait non pas en entrant comme aujourd'hui, mais à l'intérieur. Tout d'abord, le conducteur n'eut qu'un sac de cuir en bandoulière mais la Compagnie s'aperçut de quelque chose et on essaya de contrôler la recette en obligeant les préposés à tenir compte de chaque client, soit par un cadran automatique, soit par des tirelires, enfin on imagina la boîte fixe et on exigea le prix à l'entrée.

La traction chevaline des tramways donna lieu à des scènes pénibles. Par exemple pour monter la rue Saint-Laurent, il fallait au commencement des pentes accentuées ajouter une *span* de renfort, c'est-à-dire deux chevaux à ceux qui tractionnaient ordinairement le véhicule. Dès que la *span* était en place, les charretiers incitaient à tirer, en vociférant et en fustigeant les chevaux qui « suaient, soufflaient, souffraient », comme l'attelage du coche dont parle le bon La Fontaine.

Autre scène. La surface des rails était au niveau du chemin et le moindre obstacle faisait dérailler le p'tit char. Pour le basculer où il devait être, le « conducteur » s'armait d'une sorte de levier qu'il plaçait devant une des roues égarées, puis le charretier forçait les chevaux « à coups de sacres et de fouets » à marcher de l'avant. Si l'on ne réussissait pas parce que le char était trop rempli on faisait descendre les occupants et la tourmente recommençait.

Les rues n'étant que macadamisées, on imagine ce que cela signifiait les jours de pluie. Quelles éclaboussures et quelle boue!

* *

*

Avec l'année 1892 on décida de remplacer la traction animale par l'électricité, mais la chose ne se fit pas sans protestation. Une partie des directeurs et des actionnaires ne pouvaient accepter le changement. Ils apercevaient la perte grande qui en résulterait pour la province. Songez à ce qu'il fallait de foin, d'avoine, de paille, de « pesat »,

de harnais et de chevaux. Cultivateurs, éleveurs, marchands de cuir, selliers, carrossiers perdraient du coup un revenu annuel considérable, mais le progrès triompha. Quelle ne fut pas la stupéfaction des citadins de voir défiler par les rues des p'tits chars surmontés d'une brimbale et sans traction apparente!!!

Ces tramways étaient aussi menus que les précédents. Pour les chauffer, l'hiver, il n'y avait qu'une mignonne fournaise au centre du véhicule et c'était le conducteur qui devait entretenir le feu.

* *
*
*
*

Comme tous les services publics, les tramways n'ont pas échappé à l'ironie des humoristes et les anciens se rappellent la chanson alerte de la demoiselle qui doit rejoindre son ami à telle heure. La scène se passe à Paris où les « chars » n'acceptent qu'un certain nombre de « passagers », et la pauvrete se lamente :

« V'la l'tramway qui passe, tout le long du boul'vard. Mais il n'y a jamais de place et l'on s'trouve en retard . . . Et l'ami Ernest est là-bas qui l'attend . . . »

Montréal eut sa chanson, pas fameuse, mais elle eut de la vogue parce que dite par les Delville qui savaient faire valoir n'importe quoi. Leur chant avait pour titre « les p'tits chars » et débutait ainsi :

Une chose magnifique,
Comme invention électrique,
C'est bien les chars, sapristi,
Pas les grands, mais les p'tits.
Les p'tits chars, les p'tits chars
Sont réellement commodes,
Les p'tits chars, les p'tits chars,
Y a rien d'mieux qu'les p'tits chars.

L'été, c'est très agréable
Sitôt qu'on sort de table,
Pour cinq cents, c'est pas cher,
En char on va p'rendre l'air . . . etc.

Il y aurait bien d'autres choses à rapporter.

VI — VENDEURS DE JOURNAUX

Aujourd'hui, peu après leur sortie des presses, les journaux sont en vente partout à Montréal, soit dans des kiosques, des palaces ou des gares, soit chez des épiciers, des tabaconistes ou des libraires.

Autrefois il n'en était pas ainsi. Plusieurs des nôtres faisaient métier de porter les gazettes à domicile *pedibus cum jambis*. Chaque jour ouvrier, ils partaient des quatre points cardinaux, se rendaient au centre de la ville où toutes les grandes imprimeries étaient groupées, et dès le tirage terminé, ils ensachaient dans un sac volumineux, retenu à l'épaule par une large bandoulière, les exemplaires qu'il leur fallait pour leur « ronde ». Aussitôt, le long d'un itinéraire déterminé, ils allaient, d'un pas alerte, servir leurs « pratiques ».

En ces temps révolus, les quotidiens du soir se vendaient un sou, ceux du matin le double, mais pour les recevoir à sa demeure, « l'abonné » du porteur lui payait en plus deux sous par semaine.

Ce porteur parvenait à faire accepter à ses clients, outre les quotidiens, un hebdomadaire illustré, humoristique ou « feuilletoniste », et cela augmentait ses modestes bénéfices. Un distributeur sobre, avenant et ponctuel, parvenait ainsi non seulement à se sustenter, mais même à économiser et l'un d'eux, entre autres, devint propriétaire d'une maison, fit instruire ses enfants et fut père d'un curé, ce dont il était enchanté.

Dans les quartiers des professionnels, des financiers, des banquiers et des industriels, il y avait des jeunes vendeurs dont la crâne allure enthousiasma un étranger, qui leur dédia un « poème », il y a soixante trois ans.

LES PETITS MARCHANDS DE JOURNAUX

— I —

Il fait froid, le ciel est neigeux
 Le vent d'hiver souffle et les glaces
 Mais la faim les rend courageux,
 Ils jettent leurs cris dans l'espace!

« Rien qu'un centin pour *le Canard!* »
 Répètent-ils, gais, pleins de verve,
 Ou bien de leur ton nasillard:
 « Messieurs, deux cents pour *la Minerve!* »

— II —

Et le soir, leur cris guttural
 Ajoute encore au bruit qui gronde:
 « V'la *le Courrier de Montréal,*
 « V'la *la Patrie et le Nouveau Monde!* »
 Ils connaissent leur business
 Sont harcelants et pleins d'audace . . .
 « *Star, Evening Post and Witness!* »
 Disent-ils à l'Anglais qui passe.

— III —

Aussi montrons-nous généreux,
 Causons-leur parfois la surprise
 Au lieu d'un sou d'en donner deux,
 Admirons leur fière devise
 Qu'ils font entendre avec aplomb,
 C'est celle que choisit sur l'onde
 Le vaillant Christophe Colomb:
 « *La Patrie et le Nouveau-Monde!* »

Paul BASSEZ-PREVILLE.

Montréal, 13 décembre 1879.

Vers 1889, les porteurs existaient encore, aussi ceux qui vendaient aux passants. Les postes préférés par ceux-ci étaient la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame entre la rue Saint-Laurent et la rue McGill; ensuite la rue Saint-Laurent, de la rue Craig à la rue Sainte-Catherine.

Déjà, l'âge, le sexe, la nationalité n'étaient plus un obstacle, car les vendeurs sur rue étaient des vieillards⁽¹³⁾, des femmes, des filles, des Canadiens, des Anglais, des Ecosseis, des Irlandais, même des Italiens et des Juifs.

(13) Un aveugle, sans hésiter, remettait à un client le journal qu'il désirait.

Dans l'Ouest, le matin on criait à tue-tête: *Gazette, Herald*; le soir: *Star, Witness*. Dans l'est, à la fin de l'après-midi, on chantait: *Le Monde, La Presse, La Patrie, l'Etendard*. Une fois la semaine on ajoutait: *Le Monde Illustré, Le Samedi, La Bibliothèque*.

Nous avons dit plus haut, en parlant de l'Ouest, on *criait* et, en parlant de l'est on *chantait*. Cela se percevait. Les premiers disaient bref et sec; les seconds modulaient les sons, plaçaient les mots sonores à la fin de leur nomenclature, mettaient sur le tout une certaine harmonie. Maintenant plus rien de tel: le commerce des journaux en plein air a subi une transformation radicale et il y aurait trop à dire sur le sujet.

VIII — LE MARCHÉ A FOIN ET LE CARRÉ VICTORIA

Aux siècles passés, le foin avait autant d'importance qu'en ont de nos jours le pétrole, l'essence, la « gazoline ». Ce qu'il en fallait pour nourrir tous les chevaux du Montréal d'hier. Songez que les compagnies de tramways, de diligences, de camionnage étaient obligées d'avoir des quantités de beaux et bons animaux de traits. Toutes les hôtelleries avaient des omnibus particuliers à l'arrivée des trains ou à l'accostage des bateaux. Nombreux étaient les fiacres, doubles ou simples. Epiciers, laitiers, boulangers, marchands et commerçants de çà ou de ça, tous avaient des voitures de livraison. Même les professionnels et les rentiers se devaient de posséder voitures de promenade pour l'été ou l'hiver.

Aussi voyez les anciennes rues: chaque demeure avait une « porte de cour » autrement dit un passage de la rue à la cour, pour communiquer avec les écuries et les greniers où s'entassaient les aliments des « solipèdes ».

En quelques quartiers modernes, écuries et greniers longeaient des ruelles, ce qui permettait de remiser facilement, voitures, chevaux, foin, avoine et paille.

Où les citadins se procuraient-ils le foin pour leurs bêtes de trait?

* *
* *

Sous le régime français, nous ne trouvons pas la preuve que les cultivateurs vinrent vendre du foin ou de la paille, soit sur le marché de la Place Royale, soit à la Place Notre-Dame, aujourd'hui la Place d'Armes.

Cependant, à partir de la fin du XVII^e siècle, nous constatons qu'il vint du foin en bateaux et en grands canots (1697) qui accostaient, vis-à-vis la chapelle Bonsecours, tout comme cela se faisait deux siècles plus tard.

Vers 1810, l'on songea à utiliser un ancien petit lac ou marécage à l'ouest de la rue McGill, entre les rues Bonaventure, Saint-Jacques et Craig et on y établit le marché à foin et à bois. Puis vers 1815, on construisit sur cet emplacement un bâtiment pour loger une pesée et une pompe à incendie. Et ce fut l'un des endroits où l'historien Michel Bibaud, nommé inspecteur des poids et mesures, aimait arrêter lorsqu'il demeura dans le florissant faubourg Saint-Antoine.

En 1841, le marché fut prolongé jusqu'au Beaver Hall. A une certaine époque on l'appela Square des Commissaires, puis en 1860 lors de la visite du prince de Galles on lui donna le nom de Victoria. Ce marché-square fut transformé en jardin quand on l'orna d'une statue de la souveraine de l'Empire (1872) et qu'on l'agrémenta d'un jet d'eau (aujourd'hui disparu).

Vers 1865 le marché à foin fut installé au sud-est du Carré Chaboillez, à l'endroit où il y eut un moulin à scie, une tannerie, puis le deuxième collège de Montréal.

Aujourd'hui, ce marché est déserté, un viaduc le traverse et la vente du foin diminue en raison directe de l'augmentation du nombre des automobiles.

Quand les voitures à chevaux dominaient, à l'automne et à l'hiver, les voyages de foin se voyaient dans les rues en toutes directions. Alors, le foin n'était pas pressé, un « voyage » se composait de bottes sur bottes.

Les anciennes gravures nous montrent des files de traîneaux chargés, venant du sud et traversant le Saint-Laurent, gratuitement, sur le « pont de glace ».

Ceux qui préféraient avoir le foin en petite quantité trouvaient des fournisseurs au détail dans tous les coins, aussi l'avoine et la paille. L'été, l'automne, le foin foisonnait sur le marché. L'Europe en achetait grandement, à ce point que l'un des gros exportateurs canadiens-français en expédiait outre-mer de fortes charges. Il faisait *gros d'argent* et portait fièrement le titre de « roi du foin ». Comme distraction, ce roi s'adonnait à l'astronomie et ses enfants se prénommaient : Vesta (1882) ; Alsa (1886) ; Lorraine (1888) ; Flammarion (1890).

A cette époque, Camille Flammarion jouissait d'une renommée mondiale et ses ouvrages scientifiques avaient une vogue incroyable. Ayant eu l'honneur de correspondre avec le grand savant, notre roi du foin lui avait voué ainsi qu'à la France un véritable culte.

VIII — ENSEIGNES D'AUTREFOIS ET D'AUJOURD'HUI

Fabricants, boutiquiers, professionnels, se sont toujours ingéniés à rendre leurs établissements facilement « réparables », car c'est par l'enseigne que l'on apprend au public le genre de son commerce, de son industrie, de sa profession, et le fabuliste LaFontaine a eu raison de dire « l'enseigne fait la chalandise ».

En France, les enseignes eurent toujours beaucoup de vogue et plusieurs ont mérité d'être signalées à cause de leur originalité.

Ainsi, Charles Rozan, dans son étude, *A travers les mots* (p. 352) nous parle de l'une d'elle qui eut du succès. Un coiffeur de Paris avait fait représenter sur un tableau Absalon pendu par les cheveux et au-dessous se lisait cette légende :

Passant, contemplez la douleur
 D'Absalon pendu par la nuque.
 Il eut évité ce malheur
 S'il eut porté perruque.

Au Canada les enseignes datent du régime français et c'est dans une ordonnance énoncée en 1688 par le juge Migeon de Branssat que se trouve à Montréal la première injonction de mettre sur les maisons où se vendaient des boissons, une enseigne ou une branche de pin, de sapin ou d'épinette. Il en fut ensuite question à plusieurs reprises dans les pièces officielles, mais il était réservé à l'intendant Dupuy d'en rendre l'usage obligatoire dans toute la colonie et d'y adjoindre une particularité.

Tous ceux qui tiennent cabaret sont tenus de pendre à leur porte une enseigne avec un rameau de verdure fait de pin ou d'épinette; ceux qui tiendront auberge ou hôtellerie n'auront qu'une enseigne.

La coutume de mettre un rameau aux portes des cabarets remonte au temps de l'antique Rome. De là, elle se répandit en France, en Allemagne et en Angleterre. D'après un auteur français cette branche d'arbre signifiait: « ici, entre qui veut ».

Le bibliophile Philéas Gagnon a relevé jadis qu'aux XVIIe et XVIIIe siècles on avait à Québec des auberges nommées: *La ville de la Rochelle*, *Le Signe de la Croix*, *le Roi David*, *le Lion d'or*, et celle *Aux Trois Pignons*, réminiscence de la populaire chanson *Mon père a fait bâtir maison*, l'a fait bâtir à trois pignons.

Il importe de noter ici une ordonnance de l'intendant Dupuy qui défend de copier ou de reproduire une enseigne déjà utilisée par quelqu'un. C'est certainement, en notre pays, la première législation connue sur la « marque de commerce ».

Jean Lozeau, maître serrurier et ferblantier, se plaint à l'intendant Dupuy en 1727 qu'ayant « acquis quelque renom par la bonté de ses ouvrages, plusieurs maîtres ou compagnons déguisent leurs noms et s'annoncent comme étant lui et adoptent ses enseignes ».

L'autorité civile fit alors défense à tout artisan de prendre,

dans la même profession, « les enseignes, blasons et tableaux, les uns des autres sous peine d'amende et de dommages ».

A Montréal, nous n'avons pas encore relevé quels furent les noms typiques adoptés par les cabaretiers du régime français, nous savons seulement que le maître chapelier Joseph Huppé avait « une enseigne, intitulée *Au Chapeau Royal*, qui lui avait coûté treize livres ». (1731).

Passons un siècle. La floraison des enseignes commence vers 1820 et la plus ancienne et la plus originale, celle qui paraît avoir piqué le mieux la curiosité fut : *Les Trois Rois*, au-dessus de l'hôtellerie du sieur Delvecchio, place du marché (aujourd'hui place Royale). Suivant les époques l'enseigne a pris des formes diverses, mais en cet article nous n'en mentionnons qu'un certain nombre.

Jusqu'assez tard au XIXe siècle, les vitrines étaient closes le soir par des contrevents. Or Jean-Louis Beaudry, qui fit fortune comme marchand de nouveautés avant d'être maire de Montréal, avait trouvé moyen de s'annoncer en faisant peindre ses contrevents en barres diagonales, l'une blanche, l'autre bleue. Et pendant un quart de siècle, son établissement sis en face du Palais de Justice fut connu à des lieues à la ronde sous le nom du « magasin aux contrevents barrés ».

Les anciens se rappellent la taverne du *Silver Dollar*. A l'encoignure de la place Jacques-Cartier et de la rue Notre-Dame, un mas-troquet avait eu l'idée géniale d'éveiller la curiosité en pavant le plancher de sa buvette en piastres américaines. Nombreux furent les gens qui entrèrent là prendre une consommation uniquement pour s'assurer qu'ils marchaient sur d'authentiques et irréfragables pièces de monnaies de l'*Uncle Sam*.

Depuis longtemps les barbiers-coiffeurs s'annoncent par un poteau rayé de blanc et de rouge parce qu'autrefois ils pouvaient saigner et purger et prendre le titre de chirurgien.

Il fut de mode pour les marchands de tabac de placer à la porte de leur magasin la statue d'un Sauvage ou d'une Sauvagesse tenant

à la main un « rôle » de tabac ou de cigares. Quelques-uns innovèrent. L'un de ces tabaconistes, dès 1826, accrocha rue Saint-Paul, au-dessus de son établissement la figure d'un bon vieux Canadien ayant tuque, capot, ceinture et souliers.

Un autre coin des rues McGill et Notre-Dame avait un polichinelle. Rue Sainte-Catherine, il y avait un Turc. Un cabaretier, rue des Commissaires, eut un beau type de matelot et un opticien, rue Notre-Dame, un « amiral » en grande tenue, juché à quinze pieds au-dessus du trottoir. Toutes ces statues en bois fort bien sculptées et brillamment peinturées attiraient l'attention.

Les prêteurs sur gages placèrent ici, comme en Angleterre, sinon ailleurs, au-dessus de leurs échoppes, trois boules suivant une coutume qui date de très loin.

Les vitrines des pharmaciens, nommés plus souvent apothicaires, comme sous le régime français, s'ornaient de grands bocaux remplis de liquides aux jolies couleurs. Des médecins-pharmaciens suspendaient sur la rue un mortier avec son pilon, le tout ordinairement doré.

Les dentistes s'annonçaient par une molaire dorée plus ou moins grosse. Un seul avait, rue Notre-Dame, près Saint-Sulpice, une petite vitrine avec une figure en cire dont la bouche entr'ouverte laissait voir deux rangées de belles dents.

Plusieurs marchands de nouveautés avaient adopté pour enseigne une boule verte, rouge, noire, mieux encore un mouton blanc ou or indiquant qu'ils vendaient des tissus de laine.

Les quincailliers exhibaient d'énormes marteaux, godendards, cadenas ou lampes. Un plombier s'annonça rue Saint-Laurent par une baignoire dans laquelle s'ébattait un « monsieur ». Le devant d'un magasin d'articles sportifs s'ornait d'une énorme raquette.

Un ébéniste ou « meublier » avait accroché au toit de sa maison, une forte « chaise berceuse »⁽¹⁴⁾ que Larousse nomme *rocking-chair* et qu'il faut prononcer *rokin'gh-tcher*.

(14) Le docteur Galtier-Boissière, dans son *Dictionnaire de médecine usuelle*, préfère cette expression à toute autre.

Durant les bourrasques, il devenait dangereux de circuler dans les rues, des accidents se produisaient ici et là. Il fallut donc, un jour, décider de prohiber les enseignes surplombant les trottoirs afin de protéger les piétons. Il sembla qu'il en était fini de ces pittoresques ornements de nos rues commerciales, mais les marchands sont des gens avisés, ils ne pouvaient se priver longtemps d'un mode de publicité qui remonte à l'antiquité et qui fut toujours effectif.

Advenant le règne de l'électricité, la ville fut dotée d'images parlantes autrement jolies, autrement grandes que celles de jadis. Plusieurs sont artistiques. L'annonce-enseigne renaquit en lumière et elle devint « nocturne » au lieu de « diurne ». Détail à noter, pour avoir le permis d'une enseigne lumineuse, il faut s'engager à la laisser « allumée » jusqu'à 11 heures du soir, du lundi au samedi.

Toutefois, ce que Montréal a peu connu, ce sont les enseignes genre rébus, devinette ou humoristique, comme il y en a tant en France.

Vers 1820, un hôtelier dans une rue du vieux Montréal invitait la clientèle comme suit :

Belfast Hotel
Good morning Friends
Come in and rest — there's yet a chair
And you can have refreshments there.

Vers 1878, un Auvergnat ouvrit un cabaret coin Notre-Dame et place Jacques-Cartier qu'il nomma *Salon de la Justice* en opposition au Palais de Justice. Plus tard, il y eut, rue Dorchester, le *Restaurant des bons enfants*.

De nos jours, une rare enseigne qui amuse est celle d'un mécanicien. Elle est rue Amherst, la rue où se trouvent encore le plus de maisons de bois, respectées par le temps et les incendies.

Sur le toit d'une des plus modestes habitations convertie en boutique est un tableau très simple avec cette inscription en noir sur fond brun :

**CHEZ FRED
TOUT PEUT ETRE REPARE
EXCEPTE
LES COEURS BRISES**

Ajoutons que « l'enseigne aux mille aspects plaisants » renaît non seulement dans la ville, mais aussi le long des routes. Auberges, hôtelleries, restaurants, en bien des cas, choisissent maintenant des noms évocateurs et allègres.

Puissent les nouvelles enseignes, comme le disait *l'Illustration* de Paris, en 1924, « apporter, comme autrefois, dans la rue et sur la route, la joie de leurs couleurs, la fantaisie de leurs aspects et la variété de leur matière ».

E. Z. Massicotte