**Rails vers Dorval**

**parDouglas N W Smith**

**Version française: Gilles Lazure**

**La première voie**

Lorsque la voie principale du Grand Trunk Railway (GTR) entre Montréal et Toronto fut construite, le tracé étudié sur le terrain passa au nord de la plupart des agglomérations le long du Saint-Laurent et du lac Ontario. Cet expédient permit au chemin de fer d'économiser le coût élevé des expropriations qu'aurait comporté le passage de la ligne au travers de celles-ci. La voie principale fut localisée au nord du centre-ville de Lachine et au nord de Dorval le long d'une emprise où est approximativement située l'autoroute 20 de nos jours.

L'aménagement de l'emprise de la ligne du GTR sur l'île de Montréal débuta en 1854 et les rails furent posés en 1855. Le service régulier fut inauguré en novembre 1855 avec un aller-retour entre Montréal et Brockville, Ontario. L'arrêt le plus proche de Dorval avec gare était Pointe-Claire; aucun train n'allait arrêter à Dorval pour de nombreuses années encore.

**Le début du service de banlieue**

Dès le début des années 1870, les classes aristocratiques et professionnelles se déplaçaient vers les communautés du Lakeshore durant les mois d'été pour échapper à la chaleur, à la poussière, au bruit et aux problèmes de santé associés à ceux-ci. Afin de desservir ce marché, le GTR inaugura un « train de banlieue » entre Montréal et Vaudreuil qui quittait Montréal à 18 h 15 et y retournait à 9 h. L'horaire était à l'intention des dirigeants seulement. Au début, Dorval ne constituait pas un arrêt, mais celui-ci fut ajouté quelque temps au cours de cette décennie.

La raison pour laquelle cela prit quelques 20 ans pour le GTR de commencer à faire arrêter ses trains à Dorval fut la distance de la ligne du village de Dorval, localisé sur la rive du lac Saint-Louis. D’autres emplacements, comme Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue et Vaudreuil, se développèrent plus rapidement parce que le chemin de fer était beaucoup plus près de ces communautés et des étendues d'eau. Valois, plus près et qui n'existait pas lorsque la voie du GTR fut construite, était, en 1889, le deuxième arrêt le plus fréquenté après Lachine à cause de sa proximité de la ligne ferroviaire.

**Le doublage de la voie et la première gare de Dorval**

En 1872, le GTR absorba le Montreal and Lachine (M & L) qui avait été le premier chemin de fer de Montréal. Cet achat prit une grande importance en 1888 lorsque le GTR utilisa cette voie dans un projet de doublage de la voie principale entre Montréal et Toronto afin de répondre aux exigences du trafic grandissant.

En 1888, environ cinq kilomètres de nouvelle voie furent posés à partir de la jonction de l'embranchement vers le quai de Lachine jusqu'à la voie originelle du GTR près de Dorval. Cette dernière fut utilisée par les trains roulant vers l'est tandis que la nouvelle portion à travers Lachine le fut par les trains roulant vers l'ouest. Comme Dorval allait maintenant devenir un point de jonction, le GTR y construisit une gare de deux étages. Celle-ci comprit des locaux de résidence pour l'opérateur qui opérait la signalisation et donnait des instructions aux équipes des trains passant à travers la jonction. C'est ainsi que l'ambitieux projet du GTR de doubler sa voie principale Montréal-Toronto fut complété entre Montréal et Dorval.

**La compétition pour les banlieusards**

À partir de 1888, Dorval grandit d'abord en un village, puis en une ville. L'arrivée du Canadien Pacifique, en 1887, ne fournit d'abord que peu de compétition pour les trains de banlieusards du GTR. En premier lieu, le service du CPR à sa gare de Dorval, qui fut construite en 1887 ou en 1888, ne consista qu'en deux trains quotidiens Montréal-Toronto dont les horaires ne correspondaient pas avec ceux typiquement associés aux banlieusards. En deuxième lieu, le terminus de Montréal au square Dalhousie, dans l'est de Montréal près du port, signifiait un trajet sinueux et prenant du temps pour contourner le Mont-Royal.

Le 4 février 1889, ceci changea lorsque le CPR inaugura sa nouvelle gare Windsor, à l'ouest du centre-ville. La paire de trains quotidiens Montréal-Toronto fut d'abord déplacée vers le nouveau trajet. Lorsque l'indicateur d'été de banlieue fut dévoilé le 20 mai 1889, le CPR surpassa le GTR en offrant de l'inédit, soit trois trains entre Montréal et Vaudreuil quittant Windsor à 12 h 30, 17 h 15 et 18 h 15 du lundi au vendredi. Dès lors, la compétition pour les banlieusards s'accéléra et au tournant du siècle, les deux chemins de fer fournissaient un service de banlieue toute l'année, bien qu'à la fin de la saison estivale, les horaires étaient toujours réduits. Afin de subvenir aux besoins de son trafic de voyageurs et de marchandises, le CPR doubla sa voie traversant Dorval en décembre 1889.

**Locomotives spécialisées**

Les deux chemins de fer développèrent des locomotives spécialisées pour tracter leurs trains de banlieue. Les ateliers du Grand Trunk construisirent dix petites locomotives-tenders en 1883. Les locomotives-tenders possédaient des réservoirs d'eau le long de leurs chaudières et elles étaient conçues de manière à pouvoir opérer dans les deux directions, éliminant le besoin de plaques tournantes au bout de ligne. En 1892, le trafic de banlieusards augmentant, les ateliers de la compagnie en construisirent cinq plus grosses pouvant tracter des trains plus longs.

Le dernier groupe de locomotives-tenders qui exerçaient presque trois fois plus de force de traction que les anciennes furent livrées par les Montreal Locomotive Works en 1914. Ces locomotives furent rendues nécessaires par l'arrivée de nouvelles voitures pour banlieusards dotées de sous-châssis et de vestibules en acier pour une sécurité accrue. Ces nouvelles voitures pesaient 138 000 lb (62 600 kg) en comparaison avec les 75 000 lb (34 000 kg) de celles qu'elles remplaçaient. Aussi l'accroissement de la fréquentation des trains faisait que le GTR planifiait d'accroitre leur longueur de cinq à sept voitures.

Le CPR construisit une petite locomotive-tender pour son service du Lakeshore en 1893 et trois plus grosses en 1910.

**IL CANADIEN • 609 JUILLET – AOÛT 2022**

**Les changements d'après-Deuxième Guerre mondiale**

Le CPR exploita des voitures en bois pour voyageurs sur tous ses trains du Lakeshore jusqu'en 1953, alors qu'il prit livraison de 40 voitures de poids léger entièrement en acier de la Canadian Car and Foundry. Elles furent numérotées dans la série 800. Le vieil éclairage au gaz acétylène et les sièges en osier tressé furent remplacés par de l'éclairage à l'électricité et des sièges recouverts de cuir.

La situation économique d'après-guerre des trains pour banlieusards se détériora alors que nombre de leurs anciens usagers se tournèrent vers les automobiles et les autobus pour se rendre en ville hors des heures de pointe. Le CNR et le CPR exploitèrent leurs services à perte et comme leurs lignes étaient en parallèle de Dorval jusqu'à Vaudreuil, des approches furent faites à la Commission des chemins de fer pour le Canada, à Ottawa, pour obtenir, pour le CNR, la permission d’éliminer tout service pour banlieusards à l'ouest de Dorval. Comme le CNR desservait seulement 20 % du trafic de banlieusards en provenance de l'Ouest-De-L'Île, son service était considéré comme le moins viable des deux.

En avril 1955, le CNR mit fin à son service à l'ouest de Dorval. En 1959, des locomotives diesel remplacèrent les locomotives-tenders et leurs longues périodes d'utilisation sur les lignes de banlieusards du CNR. Les locomotives à vapeur continuèrent d'apparaitre en nombre réduit sur les trains de banlieusards du CPR jusqu'en 1960 lorsqu'elles furent celles qui mirent fin à l'ère de la vapeur sur le CPR.

Le CNR élabora des plans pour une immense cour de triage près du chemin Côte-de-Liesse, dans l'Ouest-De-L'Île. Afin d'améliorer l'accès à la nouvelle cour, le CNR planifia de reprendre l'ancienne emprise du GTR et d'éliminer la voie entre Lachine et Dorval datant de 1888 dans le cadre d'un projet d'élimination de passages à niveau à Lachine. Ces plans signifièrent la fin du service Dorval-Montréal pour banlieusards du CNR qui fut supprimé en juin 1960.

Ceci laissa l'ancienne gare du GTR sans trains pour voyageurs parce que les trains intercités du CNR n'arrêtaient pas à Dorval, mais faisaient halte à Sainte-Anne-de-Bellevue. Le trafic grandissant vers l'aéroport de Dorval attira l'attention du service voyageurs du CNR. Même avant que le dernier train de banlieue fut exploité, la compagnie annonça que quelques trains intercités commenceraient à arrêter à Dorval à l'automne de 1960 alors qu'il était estimé que les travaux relatifs à la nouvelle cour Taschereau seraient complétés.

Ce projet incluait la relocalisation de la voie principale du CPR de Dorval à Grovehill localisé à environ 61 mètres plus au nord pour créer de l'espace pour la nouvelle ligne principale du CNR parce que la route 20 occupait une partie de l'emprise originelle du GTR. Ces travaux ne furent pas menés à terme avant juin 1961 alors que les trains du CNR arrêtèrent de passer à travers Lachine.

L'arrêt à Dorval s'avéra être une partie très populaire du programme de marketing revigoré du CNR pour son service voyageurs qui inclut les fameux trains « Rapido » entre Montréal et Toronto. La vieille gare du GTR n'était plus adéquate dorénavant pour le trafic grandissant de voyageurs et ne cadrait pas non plus avec la nouvelle image que le CN désirait promouvoir. Le 11 juillet 1967, au milieu des célébrations du centenaire du pays, Sarto Desnoyers, le maire de Dorval, inaugura officiellement la nouvelle gare du CN. Le nouveau bâtiment fut construit en béton et en briques avec de grands murs vitrés. Des bancs à la mode en fibre de verre pouvant assoir cent personnes meublaient la salle d'attente dont l'air était climatisé, une rareté à l'époque parmi les gares ferroviaires.

L'arrêt à Dorval continue d'être populaire. La gare est bon an, mal an l'une des dix gares les plus fréquentées du réseau de VIA Rail Canada alors que tous les trains Montréal-Ottawa et Montréal-Toronto de VIA y arrêtent de nos jours.

En ce qui concerne le service du CPR pour les banlieusards, l'achat par la compagnie de neuf voitures « push-pull » marqua son dernier investissement majeur dans celui-ci. Faisant face à des pertes grandissantes, le CPR menaça de l'abandonner. Le 1er octobre 1982, le service fut pris en charge par le gouvernement du Québec. Il a été exploité depuis par nombre d'agences de transport gouvernementales. De nos jours, il est exploité par exo qui continue une tradition ferroviaire datant de presque 150 ans.

Dorval occupe une position unique relativement aux lignes transcontinentales du CP et du CN qui traversent côte à côte ses limites administratives. Ces artères de marchandises majeures transportent plus de fret domestique et international que jamais auparavant et sont une partie critique de l'infrastructure de transport du pays.