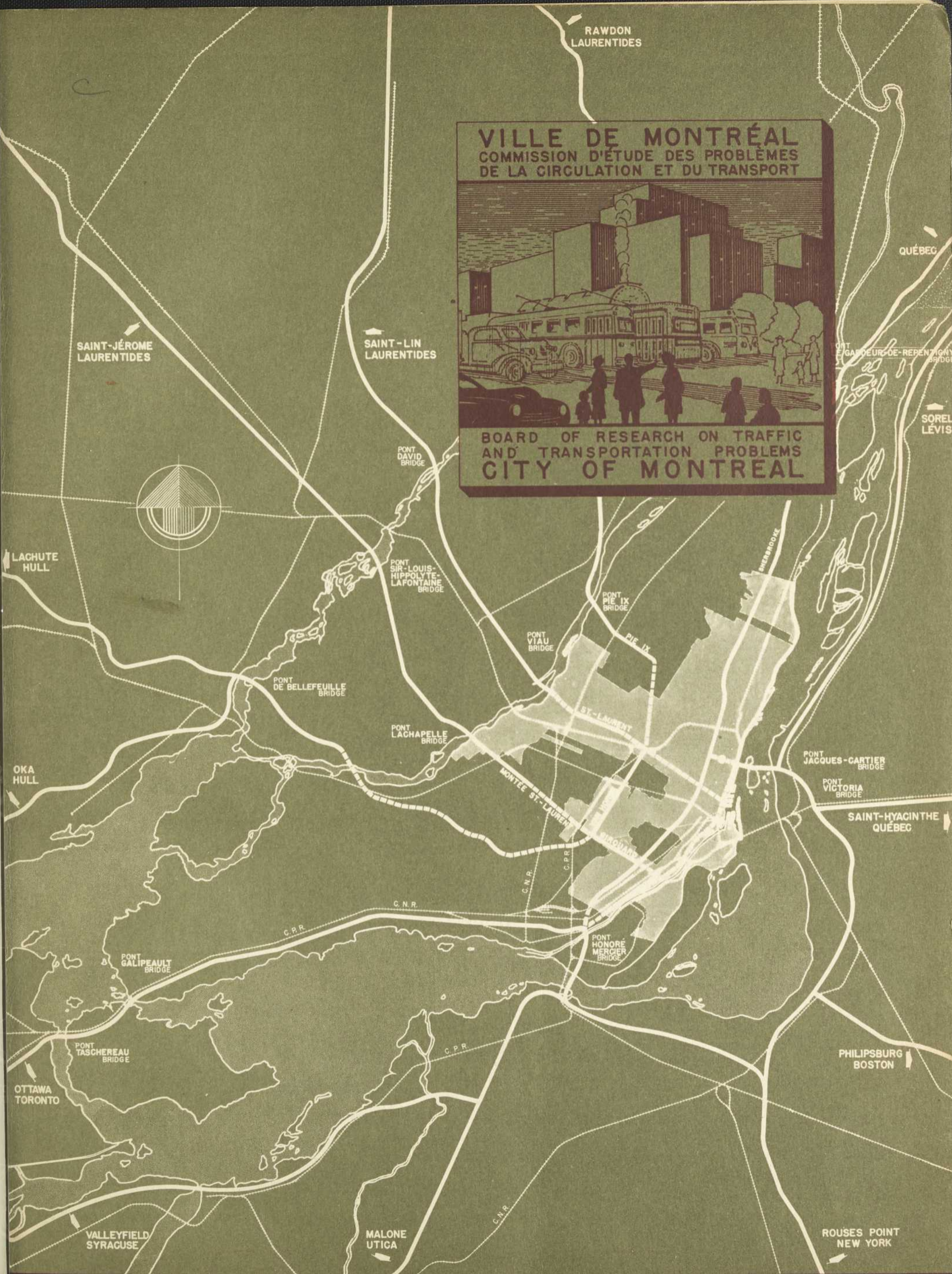


**VILLE DE MONTRÉAL**  
**COMMISSION D'ÉTUDE DES PROBLÈMES**  
**DE LA CIRCULATION ET DU TRANSPORT**

**BOARD OF RESEARCH ON TRAFFIC**  
**AND TRANSPORTATION PROBLEMS**  
**CITY OF MONTREAL**



COMMISSION D'ÉTUDE  
DES PROBLÈMES DE  
LA CIRCULATION ET  
DU TRANSPORT DE LA  
VILLE DE MONTRÉAL

PREMIER RAPPORT  
AU 1949  
CONSEIL MUNICIPAL

TEL QUE MODIFIÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL  
A SA SEANCE DU 1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE 1949



COMMISSION D'ÉTUDE  
DES PROBLÈMES DE  
LA CIRCULATION ET  
DU TRANSPORT DE LA  
VILLE DE MONTRÉAL

PREMIER RAPPORT  
AU  
CONSEIL MUNICIPAL 1949

TEL QUE MODIFIÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL  
A SA SÉANCE DU 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1949

COMMISSION D'ÉTUDE DES PROBLÈMES DE LA CIRCULATION ET DU TRANSPORT

PRÉSIDENT

J.-O. Asselin, D.U.M.  
Président du Comité exécutif  
Président de la Commission Métropolitaine

VICE-PRÉSIDENT

Gordon MacL. Pitts, Arch., Ing.P.  
Membre du Comité exécutif  
Président de la Commission d'Urbanisme

MEMBRES

Camillien Houde, C.B.E., M.P.  
Maire de Montréal

Émile Gauthier  
Conseiller municipal

Walter C. Hyde, B.Arch.  
Conseiller municipal

Rodrigue Moore  
Conseiller municipal

Jules Archambault, Ing.P.

Ignace Brouillet, D.Sc., Ing.P.

Raymond Dupuis, c.r.

J.-E. Gibault, Ing.P.

Henry W. Morgan, B.A.

Aimé Cousineau, D.Sc., Ing.P.  
Directeur du Service d'Urbanisme

René Gravel  
Conseiller municipal

J. Cecil McDougall, B.Sc., Arch., Ing.P.  
Conseiller municipal

John P. Rowat, notaire  
Conseiller municipal

John E. Armstrong, Ing.P., M.E.I.C.

Ernest Cormier, D.Sc., Arch., Ing.P.

Roy H. Foss, O.B.E., A.E.A., B.Sc., Ing.P.

Huet Massue, D.Sc., Ing.P.

Louis A.-Lapointe, c.r.  
Directeur des Services municipaux

Henri Gibeau, Ing.P.  
Directeur du Service des Travaux Publics

CO-SECRÉTAIRES

C.-É. Campeau, Ing.P.  
Ingénieur préposé au plan directeur  
au Service d'Urbanisme

George S. Mooney  
Co-directeur de l'Office d'Initiative  
Économique et Touristique

COMPOSITION DES COMITÉS

FINANCE

John P. Rowat, président  
Raymond Dupuis, vice-président  
J.-O. Asselin  
Walter C. Hyde  
Louis A.-Lapointe  
Huet Massue  
Henry W. Morgan

TRANSPORT EN COMMUN

Ignace Brouillet, président  
Roy H. Foss, vice-président  
Jules Archambault  
John E. Armstrong  
Henri Gibeau  
J.-E. Gibault  
Camillien Houde  
J.-O. Asselin, à titre d'office

CIRCULATION

Ernest Cormier, président  
J. Cecil McDougall, vice-président  
Aimé Cousineau  
Émile Gauthier  
René Gravel  
Rodrigue Moore  
Gordon MacL. Pitts  
J.-O. Asselin, à titre d'office

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Pages</u>
LETTRE DE PRÉSENTATION . . . . .	1
PRINCIPALES RECOMMANDATIONS . . . . .	6
I CIRCULATION . . . . .	7
II TRANSPORT EN COMMUN . . . . .	41
III VOIES ET MOYENS . . . . .	83
APPROBATION . . . . .	92

TABLE DES PLANS, DIAGRAMMES

ET PHOTOGRAPHIES

Quelques-unes des intersections le plus utilisées de la ville	7
Volume quotidien de la circulation . . . . .	8
Réseau des voies de circulation . . . . .	10
Zones encombrées . . . . .	12
Projets en voie de réalisation . . . . .	19
Rue Burnside . . . . .	21
Environs de la rue McGregor . . . . .	23

	<u>Pages</u>
Square Victoria . . . . .	25
Boulevard Persillier . . . . .	27
Square Dominion . . . . .	31
Perspective de l'avenue-parc projetée dans la montagne	32
Intersections des avenues Park et du Mont-Royal et des avenues Park et Pine . . . . .	33
Champ-de-Mars . . . . .	35
Zones exigeant des espaces de stationnement hors rue . . .	36
Population de l'île de Montréal . . . . .	41
Valeur des nouveaux bâtiments . . . . .	41
Place d'Armes . . . . .	41
Accroissement du commerce et de l'industrie . . . . .	43
Les zones domiciliaires s'éloignent de plus en plus du centre de la ville . . . . .	43
Nombre de personnes par automobile immatriculée . . . . .	44
Accroissement de la population des municipalités voisines	45
Transport en commun: nombre de véhicules-milles et de voyageurs . . . . .	46
Capacité de charge des divers moyens de transport . . . . .	47
Véhicules automobiles immatriculés dans l'île de Montréal	51
Réseau des chemins de fer . . . . .	56
Population probable en 1970 . . . . .	64

	<u>Pages</u>
Nombre de voyageurs sortant en tramway du centre de la ville, entre 5h.15 et 6h.15 du soir . . . . .	65
Réseau initial du métropolitain et lignes de tramways et d'autobus subséquentes . . . . .	78
Lignes de tramways et d'autobus actuelles . . . . .	79
Recommandations . . . . .	90

---

Sources des renseignements utilisés dans la préparation des graphiques et du plan suivants:

Population de l'île de Montréal, p. 41: Bureau Fédéral de la Statistique;

Accroissement du commerce et de l'industrie, p. 43: Bureau Fédéral de la Statistique;

Accroissement de la population des municipalités voisines, p. 45: Bureau Fédéral de la Statistique;

Transport en commun: nombre de véhicules-milles et de voyageurs, p. 46: Rapports annuels de la Commission des Tramways de Montréal;

Véhicules automobiles immatriculés dans l'île de Montréal, p. 51; Ministère provincial du Commerce et de l'Industrie;

Nombre de voyageurs sortant en tramway du centre de la ville, p. 65: Compagnie des Tramways de Montréal.

VILLE DE MONTRÉAL



CITY OF MONTRÉAL

CANADA

COMMISSION D'ÉTUDE DES PROBLÈMES  
DE LA CIRCULATION ET DU TRANSPORT

BOARD OF RESEARCH ON TRAFFIC  
AND TRANSPORTATION PROBLEMS

*Président • Chairman*

J.-O. ASSELIN, D.U.M.

Président du Comité exécutif  
Président de la Commission Métropolitaine

*Vice-Président • Vice-Chairman*

GORDON MacL. PITTS, ARCH., P. ENG.  
Chairman of the City Planning Commission  
Member of the Executive Committee

*Secrétaires • Secretaries*

C.-É. CAMPEAU, ING. P.

Ingénieur préposé au plan directeur  
Service d'Urbanisme

GEORGE S. MOONEY

Co-director of the Montreal Economic  
and Touristic Development Bureau

HÔTEL DE VILLE,  
CITY HALL,

25 novembre 1949.

*Membres • Members*

CAMILLIEN HOUDE, C.B.E., M.P.  
Maire de Montréal  
Mayor of Montréal

ÉMILE GAUTHIER,  
conseiller municipal

RENÉ GRAVEL,  
conseiller municipal

WALTER C. HYDE, B. ARCH.,  
City Councillor

J. CECIL McDOUGALL, B.SC., ARCH., P. ENG.,  
City Councillor

RODRIGUE MOORE,  
conseiller municipal

JOHN P. ROWAT, N.P.,  
City Councillor

JULES ARCHAMBAULT, ING. P.

JOHN E. ARMSTRONG, C.E., M.E.I.C., P. ENG.

IGNACE BROUILLET, D. SC., ING. P.

ERNEST CORMIER, D.SC., ARCH., ING. P.

RAYMOND DUPUIS, C.R.

ROY H. FOSS, O.B.E., A.E.A., B.SC., P. ENG.

J.-E. GIBAUT, ING. P.

HUET MASSUE, D.SC., ING. P.

HENRY W. MORGAN, B.A.

LOUIS A.-LAPOINTE, C.R.  
Directeur des Services municipaux

AIMÉ COUSINEAU, D.SC., ING. P.  
Directeur du Service d'Urbanisme

HENRI GIBEAU, ING. P.  
Directeur du Service des Travaux Publics

A Messieurs les Conseillers  
de la Cité de Montréal,  
Hôtel de Ville,  
Montréal.

Messieurs les Conseillers,

En conformité de l'article 12 du règlement n° 1925, la Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport a l'honneur de faire rapport au Conseil municipal du travail qu'elle a accompli. Elle s'est efforcée de s'acquitter des tâches qu'on lui a confiées avec une diligence et un soin qui correspondent à l'importance que le Conseil municipal et le grand public attachent à ses conclusions.

A la suite de la sanction, en mars 1949, de la loi provinciale 13 George VI, Chapitre 73, le Conseil municipal adopta, le 25 mai suivant, le règlement n° 1925 créant une commission d'étude des problèmes de la circulation et du transport; le 8 juillet 1949, il en nommait les membres.

Cette Commission, aux termes du règlement, a pour fonction d'étudier les problèmes relatifs à la circulation et au transport en commun dans la ville de Montréal, d'en rechercher la solution et de faire rapport de ses constatations et de ses conclusions au Conseil municipal.

La Commission a tenu sa première séance le 20 juillet 1949. Elle a aussitôt complété son organisation interne, fixé un mode de procédure pour la poursuite de ses travaux et délimité la nature et l'étendue des fonctions que lui a confiées l'Administration municipale.

Dès le début, elle s'est rendu compte qu'elle poursuivrait ses études avec plus d'efficacité en les groupant sous des chefs bien définis et en les confiant à des comités choisis dans son sein et chargés de lui rapporter leurs conclusions. A ces fins, et conformément à l'article 8 du règlement n° 1925, la Commission forma les trois comités suivants:

1. Comité de Circulation;
2. Comité du Transport en Commun;
3. Comité de Finance.

Le Comité de Circulation a considéré la possibilité d'établir des autostrades et des espaces de stationnement, d'élargir les voies de circulation existantes et d'en ouvrir de nouvelles, d'améliorer le roulage par la construction de terminus pour les autobus et les camions, par l'installation de parcomètres ou par toute autre mesure de contrôle d'ordre général.

Le Comité du Transport en Commun a été chargé d'étudier l'opportunité d'établir un métropolitain ou tout autre moyen de transport en commun, et de modifier le tracé et l'exploitation des réseaux actuels des divers moyens de transport en commun.

Au Comité de Finance ont été soumises les questions suivantes:

- a. Le paragraphe 7 de la section 28 du chapitre 60 de la Loi 7 George V habilitant la Ville de Montréal à exproprier, à certaines conditions,

en 1953 ou à la fin de chaque période subséquente de cinq années, la voie ferrée, les immeubles, les dépendances, le matériel et les voitures de la Compagnie des Tramways de Montréal;

- b. les conclusions du rapport déposé par la Commission provinciale d'enquête sur l'augmentation des taux de la Compagnie des Tramways de Montréal, de même que les conclusions du second rapport que doit éventuellement déposer cette même Commission au sujet de la conduite des affaires de ladite Compagnie depuis sa création;
- c. les aspects financiers et légaux de tout projet mis à l'étude par la Commission d'Étude.

Dans la poursuite de leurs travaux respectifs, les Comités ont d'abord pris en considération les plans et études déjà préparés par les services municipaux et par divers comités, commissions, individus et corps publics, qui se sont intéressés dans le passé aux questions de circulation et de transport en commun.

La Commission a tenu sept réunions, le Comité de Circulation, huit, le Comité du Transport en Commun, neuf, et le Comité de Finance, six, soit, en tout, trente réunions.

Le travail accompli par la Commission et ses Comités, au cours de ces séances, est résumé dans les trois chapitres du présent rapport sous les titres suivants: Circulation, Transport en Commun, Voies et Moyens. Ces chapitres contiennent les conclusions de la Commission, indiquent les solutions qu'elle propose et justifient ses recommandations.

La Commission n'a pas attendu d'avoir terminé ses études pour soumettre aux Autorités municipales des recommandations sur certains projets particuliers. Au contraire, dès que ses Comités, au cours de leurs travaux, lui ont présenté des solutions bien définies, la Commission les a prises immédiatement en considération. Quand ces projets étaient, à son avis, de nature à apporter une amélioration immédiate aux conditions de la circulation sans nuire

à la réalisation de projets d'ensemble, la Commission a prié les Autorités de leur donner suite dans le plus bref délai possible. Par ailleurs, la Commission a noté avec la plus grande satisfaction que celles-ci ont donné dans chaque cas les instructions nécessaires pour que les services municipaux procèdent immédiatement à la préparation des plans et aux travaux préliminaires requis pour la mise en oeuvre des projets préconisés.

Le premier article du règlement n° 1925 stipule que la Commission, entre autres tâches, doit préparer les données qui serviront à la Ville de base pour la préparation des plans d'homologation et d'expropriation nécessaires à la réalisation de ses recommandations, estimer le coût des travaux recommandés, et enfin indiquer le mode de financement de ces travaux.

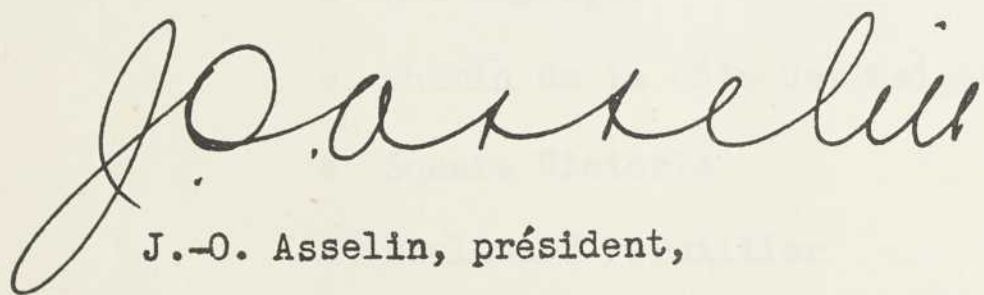
Des problèmes qui tombent dans ses attributions, la Commission a étudié les plus importants. Elle a présenté à leur sujet des recommandations accompagnées de projets préliminaires appropriés. Quelques-unes de ces recommandations sont définitives, mais la plupart indiquent des solutions de principe. Toutefois, la Commission est assurée qu'on pourra rapidement résoudre tous les problèmes confiés à son examen, dès que les renseignements de base et les plans préliminaires requis auront été fournis par les services municipaux. Ces derniers, à la grande satisfaction de la Commission, achèvent d'ailleurs leur travail.

En raison du court délai mis à sa disposition, la Commission n'a pas pu approfondir, autant qu'elle l'aurait désiré, quelques problèmes importants, mais d'une moindre urgence. D'autre part, tant que certaines questions référées pour étude à divers services municipaux n'auront pas été examinées en détail, appréciées, puis ajoutées aux autres éléments de son programme d'études, la Commission peut difficilement établir un ordre de priorité dans ses recommandations. Pour cette même raison, la Commission est présentement incapable de coordonner l'ensemble de ses conclusions en un plan directeur de la circulation et du transport en commun. Les éléments de ce plan directeur sont contenus dans les recommandations de la Commission, mais il reste des détails à préciser. La Commission tient cependant à insister sur la nécessité de compléter l'étude de tous les problèmes qui lui ont été soumis.

La Commission désire exprimer sa satisfaction de la collaboration efficace que lui ont accordée les services municipaux, les compagnies d'utilité publique et les autres corps

publics. Le Service des Travaux Publics s'est fort bien acquitté du travail considérable que représentaient la préparation des plans préliminaires du réseau initial du métropolitain et l'estimation du coût de construction de ce réseau. La tâche accomplie par le Service d'Urbanisme mérite également d'être mentionnée. Les graphiques, esquisses, cartes et plans qui illustrent le présent rapport sont l'oeuvre de l'excellente équipe de dessinateurs que dirige M. Roland Gariépy, architecte. Ce Service a également mis son personnel à la disposition de la Commission pour la préparation matérielle du rapport. Enfin, la Commission tient à reconnaître l'aide que, depuis sa création, lui ont fourni avec un dévouement remarquable Mlle Carmel Dussault, sténo-secrétaire, et M. François Bertrand, technicien.

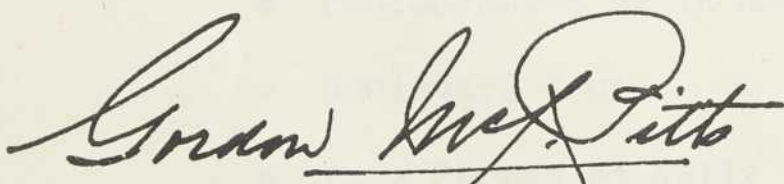
La Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport soumet au Conseil municipal le présent rapport, comptant qu'à la suite de ses travaux le Conseil prendra les mesures nécessaires au parachèvement de ses études et à la mise en oeuvre de ses recommandations.



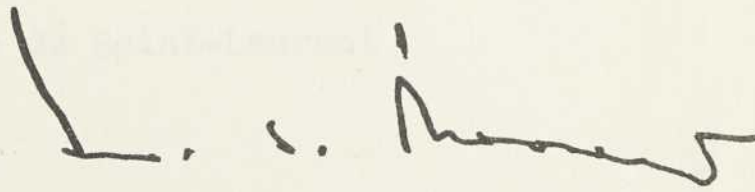
J.-O. Asselin, président,



C.-É. Campeau, co-secrétaire,



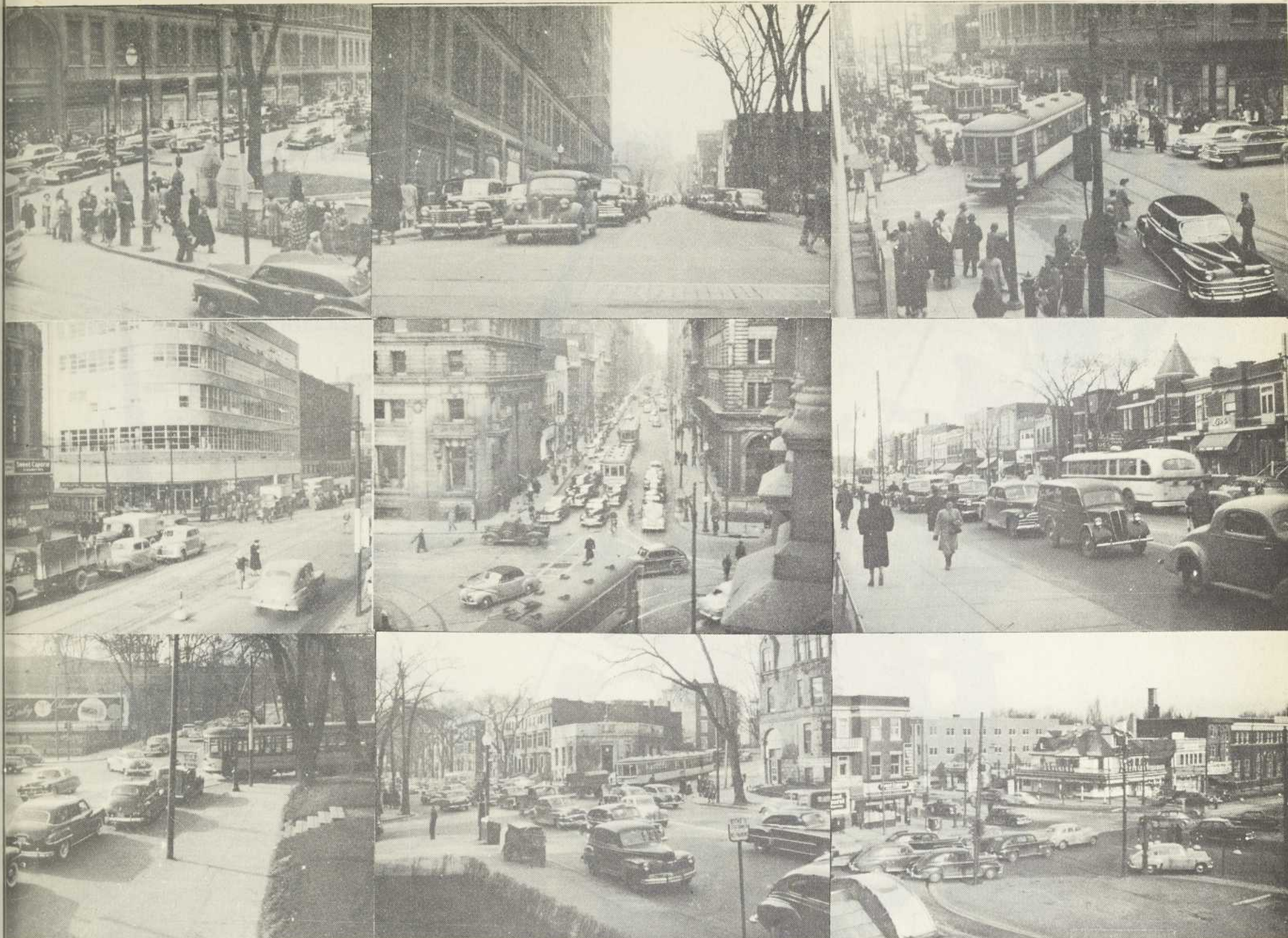
Gordon MacL. Pitts, vice-président.



George S. Mooney, co-secrétaire.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

- CRÉATION D'UNE COMMISSION DE TRANSPORT.
- CONSTRUCTION D'UNE AUTOSTRADÉ EST-OUEST.
- CONSTRUCTION D'UN RÉSEAU DE MÉTROPOLITAIN.
- CONSTRUCTION DE TROIS GARAGES DE STATIONNEMENT.
- ÉLARGISSEMENTS ET AUTRES AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU DES ARTÈRES PRINCIPALES:
  - Rue Burnside
  - Rue Sherbrooke
  - Rue McGregor
  - Chemin de la Côte des Neiges
  - Square Victoria
  - Boulevard Persillier
  - Prolongement de la montée de Saint-Laurent
  - Boulevard Guin
  - Rues Perras et Kelly
  - Boulevard Crémazie
  - Approches du pont de Cartierville
  - Carrefour des rues Saint-Jacques et Notre-Dame
  - Rue Windsor



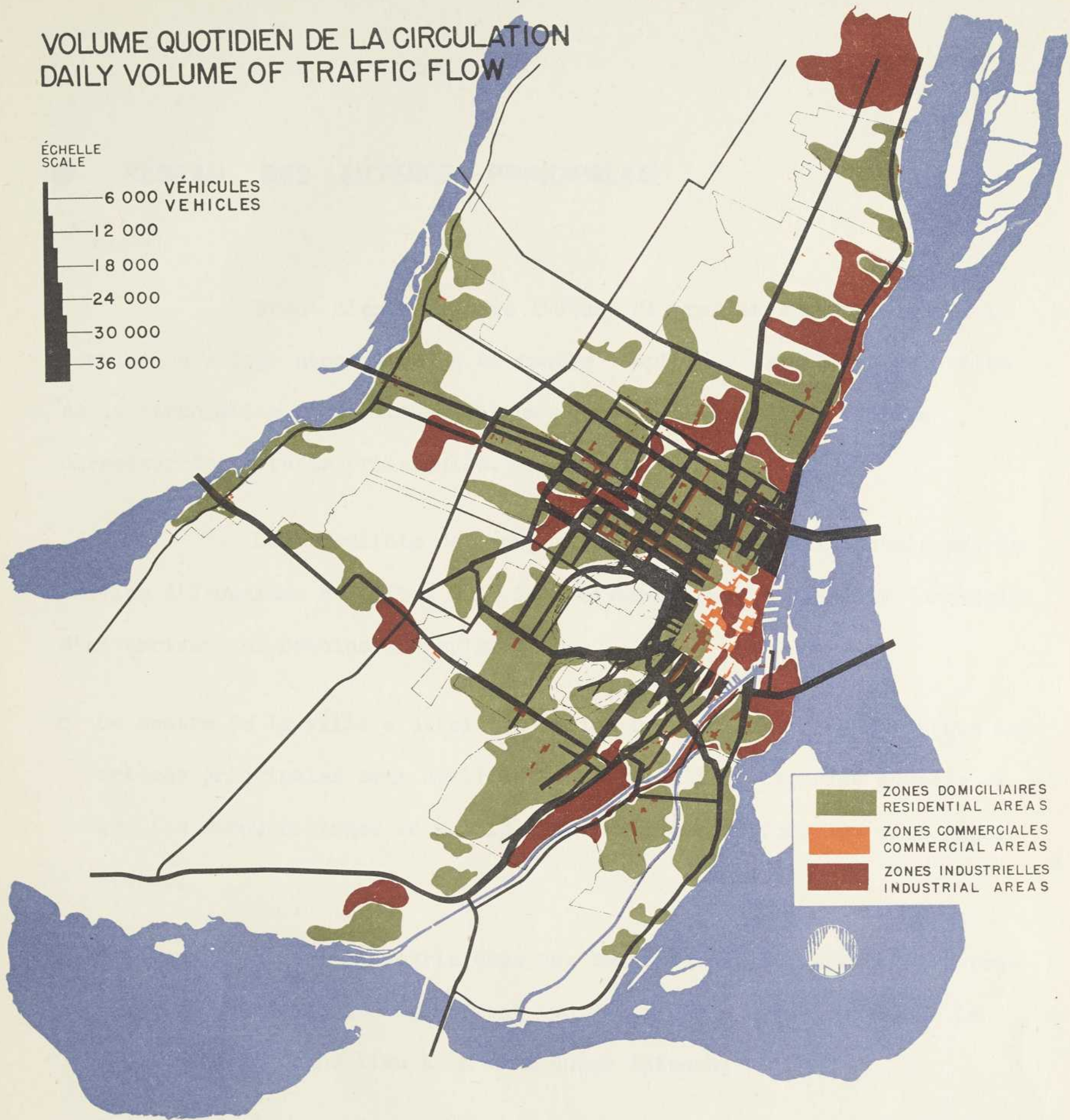
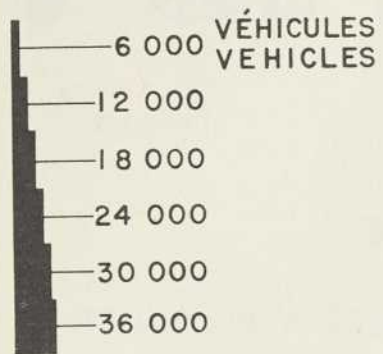
## ● CIRCULATION

La Commission d'étude des problèmes de la circulation et du transport a été chargée, dans le domaine de la circulation, d'examiner les projets concernant:

- o les autostrades,
- o les ouvertures et élargissements de voies,
- o le contrôle de la circulation,
- o le stationnement.

VOLUME QUOTIDIEN DE LA CIRCULATION  
DAILY VOLUME OF TRAFFIC FLOW

ÉCHELLE  
SCALE



- ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS
- ZONES COMMERCIALES  
COMMERCIAL AREAS
- ZONES INDUSTRIELLES  
INDUSTRIAL AREAS

## ● RÉSEAU DES ARTÈRES PRINCIPALES

Avant d'entreprendre l'étude de problèmes particuliers, la Commission a jugé nécessaire de se rendre compte des conditions générales de la circulation et de situer chacun de ces problèmes dans le plan directeur des artères principales.

Les résultats des comptages de circulation effectués par le Service d'Urbanisme de 1945 à 1948 inclusivement ont permis à la Commission d'en arriver aux conclusions suivantes:

- o Le centre de la ville a atteint le point de saturation, de sorte que les artères principales sont utilisées au delà de leur capacité normale et que les embouteillages se multiplient aux intersections les plus importantes;
- o La dispersion de l'industrie dans une bonne partie du territoire métropolitain nécessite le déplacement quotidien d'une bonne partie de la population et donne lieu à un camionnage intense;
- o La difficulté de plus en plus grande d'accéder au centre oblige souvent les véhicules qui s'y dirigent à quitter les artères principales et à s'astreindre à des trajets compliqués pour éviter des retards et même des accidents.

# RÉSEAU DES VOIES DE CIRCULATION NETWORK OF TRAFFICWAYS

## LÉGENDE LEGEND

EXISTANTES A L'ÉTUDE  
EXISTING UNDER STUDY

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

— — — — —

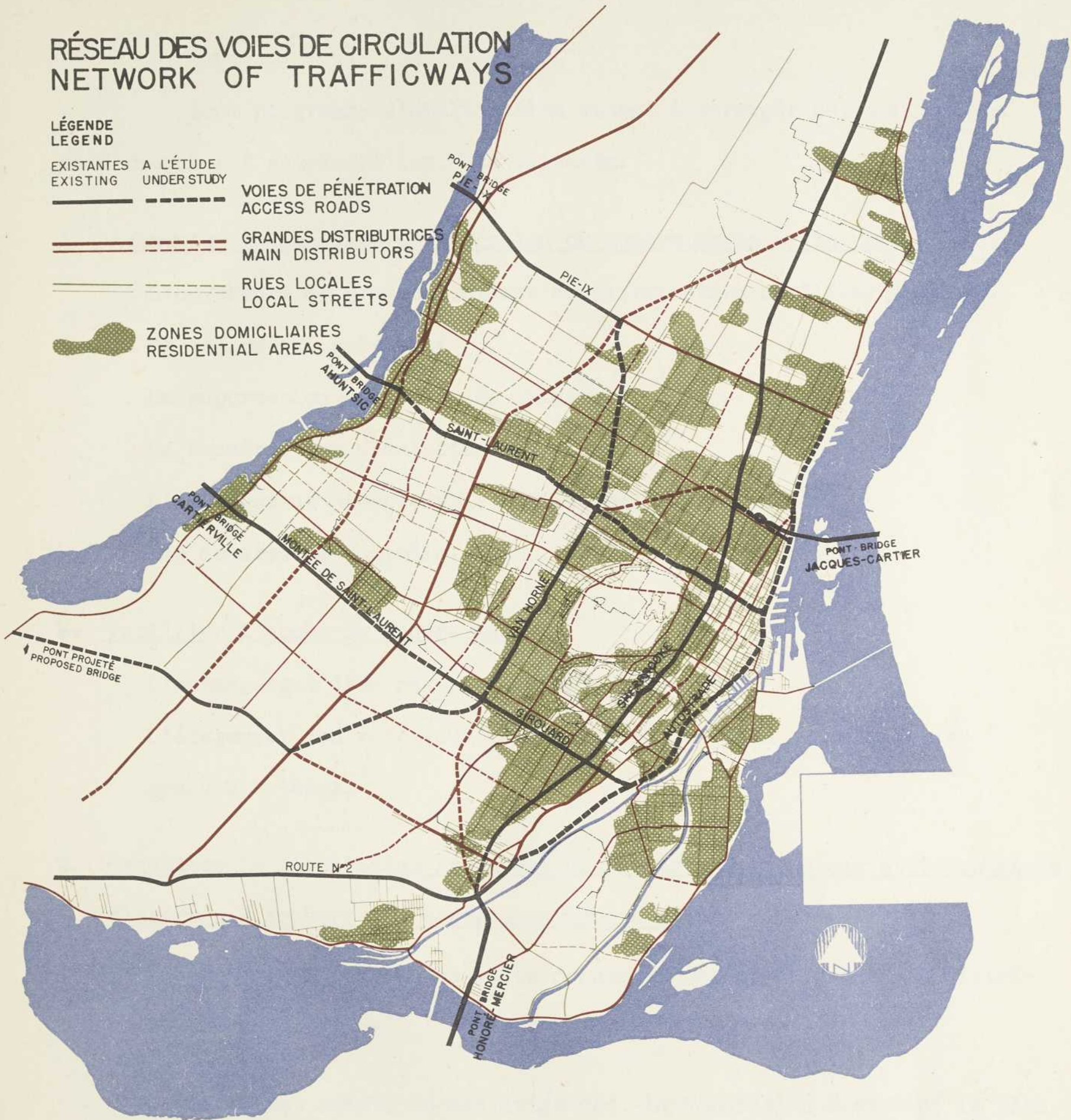
— — — — —

VOIES DE PÉNÉTRATION  
ACCESS ROADS

GRANDES DISTRIBUTRICES  
MAIN DISTRIBUTORS

RUES LOCALES  
LOCAL STREETS

ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS



Tout programme d'amélioration visant à corriger cette situation doit chercher à atteindre les buts suivants:

A. Augmenter la capacité d'absorption du centre de la ville par:

L'ouverture de grandes artères de distribution ou l'élargissement de celles qui existent;

La suppression des voies de tramways;

La construction d'autostrades;

L'aménagement d'espaces de stationnement hors rue;

Des mesures de contrôle.

B. Faciliter l'accès au centre par:

L'aménagement d'un réseau d'autostrades;

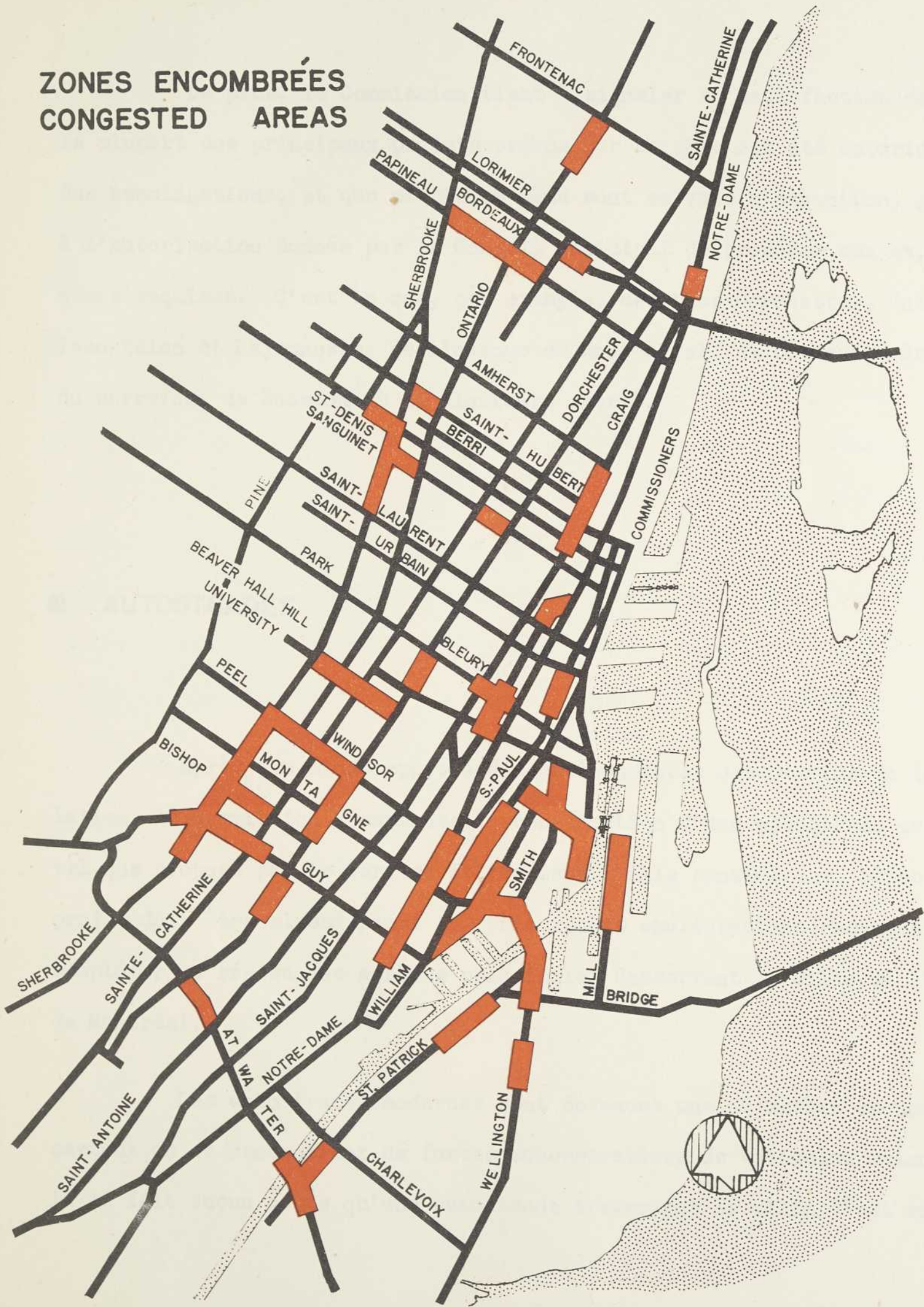
L'étagement des voies aux intersections les plus encombrées des grandes artères.

C. Canaliser la circulation provenant des centres commerciaux et industriels dispersés à travers le territoire urbain par:

L'aménagement de grandes voies concentriques et d'artères de distribution appropriées.

En tenant compte de ces exigences, la Commission a examiné le plan directeur des artères principales préparé par le Service d'Urbanisme. Ce plan classifie les artères suivant leur fonction dans l'ensemble du réseau des voies de communication: voies d'accès, grandes distributrices, distributrices secondaires, rues principales locales, rues locales. De l'avis de la Commission, ce plan, une fois réalisé, répondra dans son ensemble aux buts à atteindre.

ZONES ENCOMBRÉES  
CONGESTED AREAS



De plus, la Commission tient à signaler sa satisfaction de ce que la plupart des principaux projets prévus par ce plan ont été entérinés par des homologations, et que plusieurs même sont en voie d'exécution, grâce à l'autorisation donnée par le Conseil municipal de procéder aux expropriations requises. C'est le cas, par exemple, des rues Dorchester, University, Jean-Talon et Lajeunesse, de l'avenue du Mont-Royal, du boulevard Saint-Joseph, du carrefour de Snowdon et de plusieurs autres.

## ● AUTOSTRADES

Après une étude approfondie de l'ensemble des besoins de la circulation, la Commission recommande la construction d'une autostrade est-ouest, tel que proposé par le Service d'Urbanisme. Elle considère en effet que ce projet doit être classé parmi les principales améliorations requises pour compléter le réseau des artères principales desservant la ville et l'île de Montréal.

Les autostrades modernes sont devenues une nécessité économique partout où se rencontrent de fortes concentrations de véhicules automobiles. Il ne fait aucun doute qu'une autostrade traversant la ville d'est en

ouest constitue, pour Montréal et la région avoisinante, un besoin primordial de la circulation.

La Commission estime que l'autostrade est-ouest préconisée par le Service d'Urbanisme répond adéquatement, tant dans son tracé que dans ses dispositions, aux nécessités de la circulation. Partant de la route provinciale, à la limite ouest de la ville, cette autostrade traverse la zone industrielle au sud de l'escarpement du chemin Upper Lachine, longe le port, puis se prolonge jusqu'à la rue Viau (elle se rendra éventuellement jusqu'au Bout-de-l'Ile). Des raccordements avec le réseau des voies existantes sont prévus aux endroits suivants: rue Viau; boulevard Pie-IX; rue Dézéry; rue d'Iberville; pont Jacques-Cartier; rue Berri; boulevard Saint-Laurent, place Royale; rue McGill; rue Colborne; avenue Atwater; rue Saint-Remi; avenue Girouard; boulevard Cavendish; route de Toronto et avenue Westminster.

La longueur totale de l'autostrade, y compris les divers raccordements, est d'environ 13 milles.

La Commission a examiné diverses modifications possibles au tracé de l'autostrade par l'utilisation, entre autres, des voies suivantes:

le chemin Upper Lachine, entre la route de Toronto et l'avenue Girouard; les rues Notre-Dame et Saint-Jacques, entre les avenues Girouard et Atwater; la rue William et la place d'Youville, entre la rue Guy et la place Royale; les rues Burnside, Ontario et de Montigny, entre l'avenue Atwater et la rue d'Iberville.

Après une étude détaillée de ces suggestions, la Commission en est venue à la conclusion que le tracé proposé par le Service d'Urbanisme reste, pour de multiples raisons, le meilleur, si l'on considère diverses exigences, notamment celles de la technique et de l'urbanisme. Corrélativement, la Commission croit indispensable d'élargir la rue Saint-Remi, entre l'autostrade et le chemin Upper Lachine, et de réaménager cette dernière voie, entre le boulevard Décarie et l'avenue Girouard. Cette mesure s'impose si l'on veut utiliser le boulevard Décarie comme voie d'accès additionnelle à l'autostrade. A l'est de la rue Viau, il faudrait prévoir dès maintenant l'élargissement de la rue Notre-Dame afin d'avoir en temps utile une emprise suffisante pour l'autostrade.

Tout en reconnaissant que le raccordement prévu entre l'autostrade et le pont Jacques-Cartier sera d'un coût élevé, la Commission estime néanmoins que ce raccordement procurera des facilités d'accès absolument nécessaires à l'est de la ville. A cet égard, la Commission suggère que l'on prenne avantage, si possible, du contrat intervenu entre la Ville de Montréal et le Gouvernement fédéral relativement au pont Jacques-Cartier. L'une des clauses de ce contrat comporte en effet l'obligation, pour les autorités fédérales, de construire une rampe d'accès du côté ouest du pont, entre les rues Notre-Dame et Craig, quand la Ville fournira l'emprise nécessaire.

L'autostrade est-ouest forme partie intégrante du réseau des grandes artères. De toutes les parties de la ville, et surtout des secteurs est et ouest, elle facilitera l'accès au centre des affaires. Elle desservira tout particulièrement les industries situées en bordure du canal de Lachine et du fleuve, les entrepôts du centre et le port. Elle accélérera en outre le camionnage exigé par l'industrie et le commerce, et qui, par suite, est essentiel à l'économie de la métropole.

De plus, l'autostrade procurera une nouvelle artère pour le transport en commun, en rendant possibles des services d'autobus express entre ses extrémités et la banlieue, de même qu'entre divers points intermédiaires, le long de son parcours. A certains endroits, il sera également possible d'utiliser l'espace libre sous la structure de l'autostrade pour le stationnement hors rue et pour d'autres fins similaires, susceptibles de produire des revenus. Enfin l'autostrade rendra plus rapides les mouvements de la circulation traversant le centre de la ville. Elle éliminera aussi du réseau des voies locales une forte proportion du grand trafic et du camionnage qui y circulent à l'heure actuelle, supprimant ainsi l'une des principales causes de l'encombrement et des délais qui en résultent.

Le Service d'Urbanisme a estimé le coût de réalisation de ce projet à environ soixante millions de dollars, dont vingt pour l'acquisition des immeubles et quarante pour la construction.

Pour tous ces motifs, la Commission recommande que le projet d'autostrade est-ouest du Service d'Urbanisme soit approuvé et demande instamment que l'on prenne sans délai toutes les mesures nécessaires à la réalisation de ce projet, qu'elle considère comme l'élément le plus important du réseau routier de tout le district métropolitain.

La Commission a de plus considéré les projets d'autostrade nord-sud. A ce sujet, elle croit que la construction de l'autostrade est-ouest s'avère beaucoup plus urgente que celle d'autostrades nord-sud. En conséquence, elle ne juge pas opportun de faire des recommandations à cet égard, tout en reconnaissant que ce problème devra certainement retenir plus tard l'attention de la Ville. La Commission estime d'ailleurs que l'étude des autostrades nord-sud devrait être remise jusqu'à ce qu'on connaisse les résultats de la construction du métropolitain sur la circulation. Les lignes nord-sud projetées pourraient bien avoir pour effet de faire disparaître les tramways de la plupart des grandes artères nord-sud. Dans ces conditions, et pour plusieurs années à venir sans doute, quelques larges boulevards, pourvus d'étagements de voies à certaines intersections, pourront satisfaire les besoins.

PROJETS EN VOIE DE RÉALISATION  
PROJECTS IN PROCESS OF REALIZATION

## ● OUVERTURES ET ÉLARGISSEMENTS DE VOIES

Dans l'étude des divers projets visant à modifier le tracé des rues existantes, la Commission a cru préférable de ne pas suivre un ordre trop rigoureux, de façon à étudier sans délai les mesures les plus urgentes et celles qui sont susceptibles de réalisation immédiate.

A ce stage de ses études, la Commission a pris connaissance du programme des élargissements de rues et des autres améliorations approuvé par les autorités municipales et présentement en voie d'exécution. Les principaux projets contenus dans ce programme et autorisés par le Conseil municipal sont détaillés à la page suivante.

La Commission a constaté que le seul article du programme qui n'a pas encore reçu l'approbation du Conseil municipal est l'élargissement de la rue Sherbrooke, entre l'avenue Union et la rue Amherst.

La Commission recommande fortement que l'on mette ce projet à exécution le plus tôt possible, en prévoyant des étagements de voies appropriés à quelques-unes des principales artères transversales.

PROJETS EN VOIE DE RÉALISATION  
 PROJECTS IN PROCESS OF REALIZATION

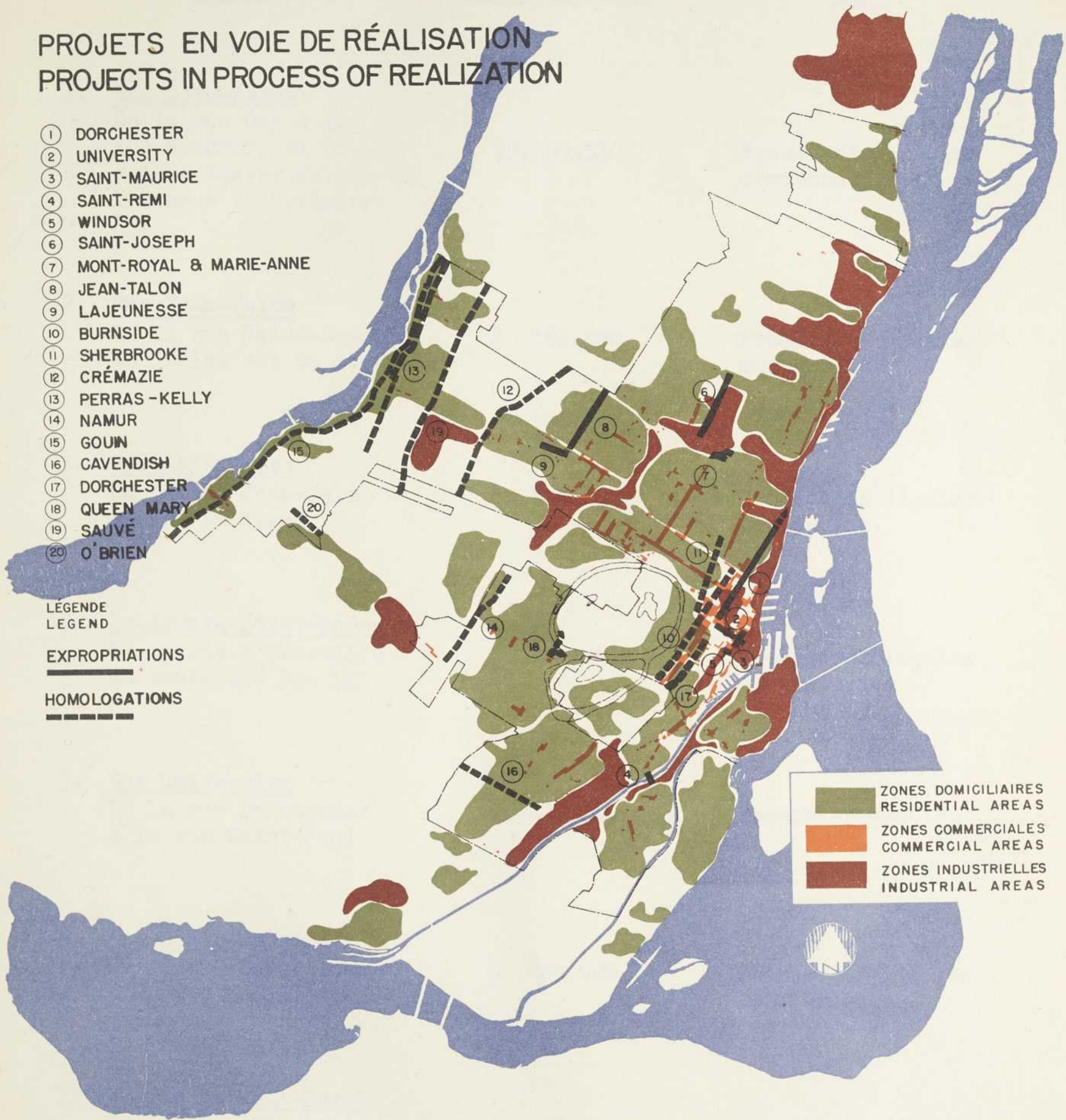
- ① DORCHESTER
- ② UNIVERSITY
- ③ SAINT-MAURICE
- ④ SAINT-REMI
- ⑤ WINDSOR
- ⑥ SAINT-JOSEPH
- ⑦ MONT-ROYAL & MARIE-ANNE
- ⑧ JEAN-TALON
- ⑨ LAJEUNESSE
- ⑩ BURNSIDE
- ⑪ SHERBROOKE
- ⑫ CRÉMAZIE
- ⑬ PERRAS - KELLY
- ⑭ NAMUR
- ⑮ GOUIN
- ⑯ CAVENDISH
- ⑰ DORCHESTER
- ⑱ QUEEN MARY
- ⑲ SAUVÉ
- ⑳ O'BRIEN

LEGENDE  
 LEGEND

EXPROPRIATIONS

HOMOLOGATIONS

- ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS
- ZONES COMMERCIALES  
COMMERCIAL AREAS
- ZONES INDUSTRIELLES  
INDUSTRIAL AREAS



<u>Projets</u>	<u>Montants votés</u>	<u>État</u>
1. <u>Rue Dorchester</u> De la rue Guy à la rue Windsor, et du square Beaver Hall à l'avenue de Lorimier	\$5,099,510	Procédures légales commencées.
2. <u>Rue Jean-Talon</u> De la rue Saint-André à la limite est de la ville	\$ 162,470	Procédures légales commencées.
3. <u>Rue Lajeunesse</u> De la rue Jean-Talon à la rue Villeray	\$ 168,160	Procédures légales commencées.
4. <u>Boulevard Saint-Joseph</u> De la rue d'Iberville au boulevard Pie IX	\$ 142,064	Procédures légales commencées.
5. <u>Rue University</u> De la rue Dorchester à la rue Saint-Paul	\$1,020,000	Immeubles acquis.
6. <u>Rue Saint-Maurice</u> Du square Chaboillez à la rue McGill	\$ 246,000	Procédures légales terminées.
7. <u>Avenue du Mont-Royal</u> De la rue d'Iberville à la rue Rachel	\$ 85,200	Procédures légales en cours.
8. <u>Carrefour de Snowdon</u>	\$ 19,000	Procédures légales en cours.
9. <u>Avenue Christophe-Colomb</u> Tunnel sous la voie du C.P.R.	\$ 95,370	Procédures légales commencées.

---



1 - Rue Burnside



Outre les projets décrits ci-dessus - dont la mise à exécution est autorisée - la Commission est d'avis que la question de la rue Burnside exige une solution immédiate.



Le prolongement de cette rue fournirait, grâce à des étagements de voies appropriés, une artère est-ouest continue, allant de la limite ouest de la ville jusqu'à la rue Viau, par les rues Saint-Luc, Burnside, Ontario, de Montigny et Sainte-Catherine.



Traversant le centre de la ville, cette artère ajouterait une voie de circulation fort nécessaire dans un district où, par suite de la topographie, les rues est-ouest sont peu nombreuses.

Les rues existantes manquent en outre, pour la plupart, de continuité ou de largeur dans la plus grande partie de leur parcours. La rue Burnside, située juste au pied de la terrasse de la rue Sherbrooke, facilitera la circulation locale dans cette importante zone commerciale et, comme elle longe l'arrière des grands magasins de la rue Sainte-Catherine, elle libérera cette dernière voie de la plus grande partie du camionnage nécessaires à ces établissements.

La Commission est persuadée que ce projet, qui s'impose dans un avenir plus ou moins rapproché, s'avère désirable: sa nécessité et son importance sont d'ores et déjà bien établies.

Le programme d'expropriations et d'améliorations approuvé par les Autorités municipales renferme des mesures dont la réalisation ne peut être différée comme, par exemple, l'élargissement de la rue Dorchester qui, de l'avis de la Commission, devrait avoir préséance sur tout autre projet. Mais ensuite, la Commission accorde au projet de la rue Burnside une place prédominante dans la liste des mesures à entreprendre après le parachèvement du programme décrit précédemment.

La Commission pense que s'il n'est pas possible, pour le moment, de réaliser en entier le projet de la rue Burnside, on pourrait cependant le mettre à exécution par étapes, en commençant par les sections dont l'ouverture est urgente. Cette façon de procéder aurait l'avantage de procurer à la circulation une voie supplémentaire très utile, même s'il ne s'agit que d'un tronçon temporairement aménagé en attendant le parachèvement du projet.

La rue Burnside est actuellement une source d'embouteillages à cause des bâtiments qui l'obstruent et l'empêchent de se prolonger entre les rues Stanley et Guy, et aussi parce que les secteurs ouverts à la circulation sont très étroits.

De l'avis de la Commission, la partie la plus importante et la plus urgente de ce projet est l'ouverture de la section entièrement bloquée par des bâtiments, qui est d'ailleurs homologuée. L'ouverture de ce secteur procurerait une voie supplémentaire, alors que l'état actuel est pire que celui d'un cul-de-sac. La difficulté la plus grave se présente entre les rues Stanley et Guy, où la valeur municipale des immeubles à acquérir s'élève à environ \$1,900,000, y compris la maison d'appartements Drummond Court, qui est estimée à \$851,493.

Après considération, la Commission recommande de procéder sans retard à l'ouverture de la rue Burnside, entre les rues Drummond et Guy, et à l'aménagement d'une voie de raccordement temporaire entre les rues Stanley et Drummond.

## 2 - Rue McGregor

Ce projet consiste à prolonger la rue McGregor vers l'est, entre les rues Simpson et McTavish, afin d'établir sa jonction avec le chemin Carleton.



Ce projet s'impose à cause de la forte concentration de la circulation dans le district en question. La rue McGregor prolongée réduira l'encombrement dans l'avenue Pine, le chemin de la Côte des Neiges et la rue Sherbrooke, et diminuera considérablement le volume du trafic à l'intersection des rues Guy et Sherbrooke, la plus fréquentée du centre de la ville. Comme elle facilitera la distribution de la circulation dans les rues nord-sud du centre, elle répond donc à un besoin essentiel; elle procurera en outre, du fait de sa jonction avec le chemin Carleton, une nouvelle artère doublant l'avenue Pine sur près d'un mille de distance. Cette amélioration aura aussi pour effet de permettre des modifications au zonage de ce district, dont le caractère a beaucoup changé et où les demandes de permettre l'érection de maisons d'appartements sont de plus en plus nombreuses. Le prolongement de la rue McGregor supprimera le principal obstacle à la construction de maisons d'appartements dans ce district.

Dans le même territoire, la Commission a pris également en considération le projet d'amélioration du chemin de la Côte des Neiges, entre l'avenue Cedar et la rue McGregor, préconisé par le Comité consultatif de la Circulation du Service de la Police. Ce projet consiste à élargir les deux côtés du chemin de la Côte des Neiges aux environs de l'avenue Cedar et de la rue McGregor, afin de laisser au moins une allée de circulation libre de chaque côté des voies de tramways. Le prolongement de la rue McGregor vers l'est compléterait ce projet.

Après examen de divers tracés possibles pour le prolongement de la rue McGregor, la Commission en est venue à la conclusion que le plus approprié semblait être celui que fournit l'alignement le plus direct entre le point de jonction des rues Simpson et McGregor, du côté ouest, et de la rue McTavish et du chemin Carleton, du côté est. La Commission recommande que l'on prenne les mesures nécessaires pour la mise à exécution de ce projet.

### 3 - Square Victoria

Les conditions difficiles qui règnent à l'intersection des rues Saint-Jacques et McGill ont amené la Commission à lui apporter une attention particulière.

La rue Saint-Jacques est à sens unique, en direction de l'ouest, depuis sa jonction avec la rue Notre-Dame jusqu'à la rue McGill. A cet endroit, elle s'élargit, et la circulation s'y fait dans les deux sens. Un mouvement tournant considérable se produit vers le sud sur la rue Saint-Jacques, pour aller rejoindre la rue



Notre-Dame qui, à l'est de la rue McGill est à sens unique vers l'est. De nombreux tramways circulant sur la rue Saint-Jacques tournent vers le sud à la rue McGill, et prennent ensuite la rue Notre-Dame. Les automobiles allant vers l'ouest sur la rue Saint-Jacques doivent traverser avec difficulté le flot de tramways et d'automobiles tournant vers le sud sur la rue McGill. Il en résulte des embouteillages prolongés et nombreux.

A cet égard, la Commission a d'abord pris connaissance d'un projet d'élargissement de la ruelle Gauvin, située à l'ouest du square Victoria, entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame. La Commission a constaté avec satisfaction que le Conseil municipal a déjà autorisé les expropriations requises pour cette amélioration, qui fournira au trafic une voie supplémentaire entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame.

La Commission croit également nécessaire de réaménager le square Victoria en vue d'élargir la voie qui longe son côté est, entre les rues Saint-Jacques et Vitré, dans le prolongement de la rue McGill, et de la relier à la côte du Beaver Hall par une voie en diagonale.

En attendant la réalisation de ces mesures, la Commission a prié le Comité consultatif de la Circulation du Service de la Police d'étudier la possibilité d'utiliser comme un rond-point, avec circulation continue à sens unique, la partie du square Victoria comprise entre les rues Saint-Jacques et Craig.

Les améliorations au trafic véhiculaire qui résulteront de l'enlèvement possible des voies de tramways dans ce district, par suite de la construction du métropolitain, devront être prises en considération, avant la mise à exécution des mesures relatives au square Victoria.

#### 4 - Boulevard Persillier

Le boulevard Persillier est l'une des principales artères nord-sud, et c'est la seule qui desserve tout le territoire compris entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Lachapelle. Il relie le boulevard Guin au chemin de la Côte Sainte-Catherine par l'intermédiaire de l'avenue Rockland, qui est sa continuation. Cette voie de communication est indispensable, tant au point de vue du développement de Bordeaux qu'au point de vue de la circulation générale. S'il était refait, ce boulevard, dont l'emprise appartient entièrement à la Ville, aiderait au décongestionnement du boulevard Guin et de la montée de Saint-Laurent.

Le pavage de ce boulevard est actuellement dans un très mauvais état, à cause du manque de drainage et des inondations qui en résultent, au printemps surtout. La Commission recommande que l'on prenne les mesures nécessaires pour que ce boulevard soit utilisable durant l'année entière et puisse ainsi servir comme artère principale de circulation.



5 - Prolongement de la montée de Saint-Laurent

Au cours de l'étude de l'autostrade est-ouest, la Commission a pris connaissance d'un projet de prolongement de la montée de Saint-Laurent. L'artère projetée commence au pont de Cartierville, utilise la partie nord-sud de la montée de Saint-Laurent, prolonge vers le sud cette montée, à travers les villes de Saint-Laurent et de Mont-Royal, jusqu'à sa rencontre avec les avenues Macdonald et Clanranald, dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce. Empruntant à ce point, ces deux avenues - qui seraient chacune à sens unique - jusqu'à leur jonction avec l'avenue Girouard, l'artère projetée continue ensuite par cette dernière avenue jusqu'à l'autostrade et se relie enfin à la rue de l'Église qui, elle-même, s'étend jusqu'au boulevard La Salle, dans Verdun.

Cette artère traverserait donc l'île entière, en joignant entre elles toutes les grandes routes provinciales est-ouest et plusieurs rues locales importantes. Sa fonction principale consisterait à canaliser la grande circulation, ce qui libérerait le boulevard Décarie. Celui-ci doit desservir les établissements industriels et commerciaux de plus en plus nombreux qui, en ces dernières années, se sont implantés le long de son parcours.

6 - Boulevard Gouin et boulevard projeté au sud

La Commission a constaté qu'on a déjà prévu l'élargissement du boulevard Gouin à 66 pieds, dans le but principalement de corriger les courbes dangereuses qu'il présente dans certaines sections. La Commission a également noté avec satisfaction que le projet vise

à conserver à ce boulevard son apparence de route de promenade et d'avenue-parc en bordure de la rivière des Prairies, de même que son caractère de voie domiciliaire.

La Commission a de plus pris en considération la nouvelle voie que l'on se propose d'établir au sud du boulevard Gouin, en utilisant l'emprise du boulevard Leduc ainsi que les rues Perras et Kelly. Cette artère sera aménagée de façon à fournir une voie de circulation rapide entre le Bout-de-l'Île et Cartierville.

La Commission croit que cette nouvelle voie détournera du boulevard Gouin la grande circulation traversant le nord de l'île et, particulièrement, le camionnage qui ne disposent présentement d'aucune autre voie. Elle a noté avec satisfaction que ces deux projets sont déjà en voie de réalisation.

#### 7 - Boulevard Crémazie

La Commission a examiné avec soin le tracé déjà proposé pour le boulevard métropolitain. Elle recommande fortement qu'on hâte le parachèvement de ce projet et qu'on demande à la Commission métropolitaine de Montréal de prendre, avec les gouvernements fédéral et provincial, les mesures nécessaires pour en assurer sans délai la mise à exécution.

L'ouverture du boulevard métropolitain s'impose afin de compléter le réseau des artères principales de l'île de Montréal.

Une fois terminé et pourvu des étagements de voies nécessaires, ce boulevard constituera la principale voie de déviation est-ouest de l'île de Montréal. A ce point de vue, le boulevard métropolitain doit être considéré à juste titre comme un élément essentiel de la route transcanadienne, ce qui justifierait le Gouvernement fédéral de participer financièrement à la construction de cette voie d'importance nationale.

#### 8 - Approches du pont de Cartierville

En ce qui concerne les conditions de la circulation aux approches des ponts reliant Montréal à la région environnante, la Commission a porté une attention particulière aux délais qui résultent de l'encombrement du trafic aux approches du pont de Cartierville, situé sur la principale route conduisant aux Laurentides. Après avoir étudié ce problème, la Commission recommande l'utilisation du parc triangulaire situé entre les rues Lachapelle et Reed. En ouvrant une voie de raccordement à travers ce parc et en imposant le sens unique, vers le nord, dans la rue Lachapelle, depuis le boulevard Gouin jusqu'à sa jonction avec la rue Reed, la Commission croit qu'on apportera une solution appropriée à ce problème et qu'on améliorera considérablement les conditions de la circulation à ce carrefour. La Commission a également mis à l'étude des projets de réaménagement des approches des autres ponts, notamment celles des ponts Victoria et Jacques-Cartier.

9 - Ilot borné par les rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Gabriel

La démolition des bâtiments compris dans l'ilot borné par les rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Gabriel, et l'utilisation de cet ilot triangulaire pour corriger l'intersection des rues Notre-Dame et Saint-Jacques apporterait une amélioration majeure à la situation actuelle dans cette partie du centre de la ville. La Commission a été informée que tous les bâtiments en question appartiennent au Gouvernement provincial et, qu'avant la dernière guerre, on avait prévu leur démolition en vue d'améliorer les conditions de la circulation.

La Commission recommande donc fortement aux Autorités municipales de reprendre les discussions avec le Gouvernement provincial à ce sujet, et exprime le vœu que l'on en arrive le plus tôt possible à une entente qui permettrait la mise à exécution de cette mesure très désirable.

10 - Rue Windsor

Étant donné le volume considérable de la circulation au voisi-



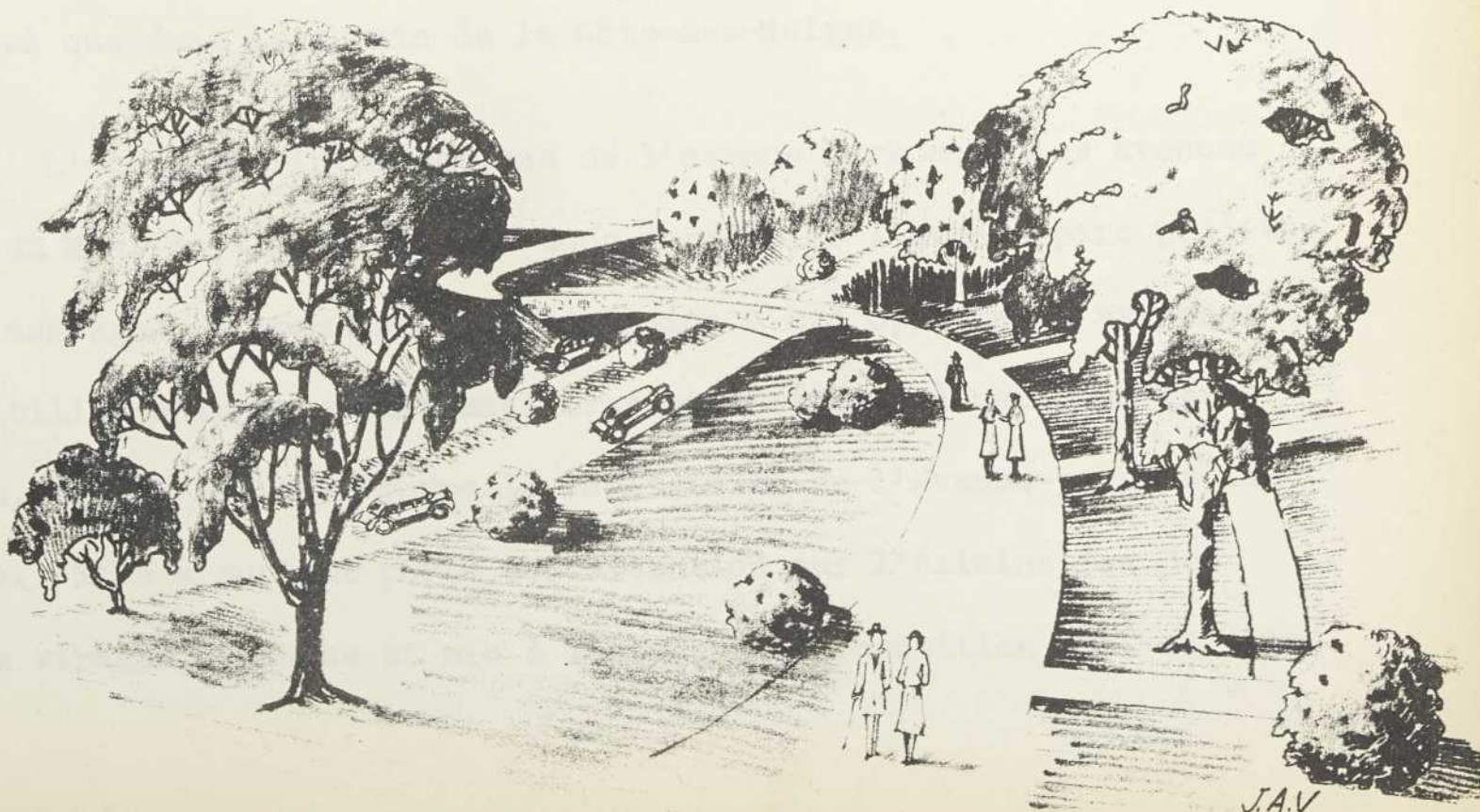
nage du square Dominion, la Commission s'est intéressée aux améliorations qu'on y projette. Ce square, entouré d'églises, d'hôtels, de gares et de grands édifices à bureaux, se trouve à

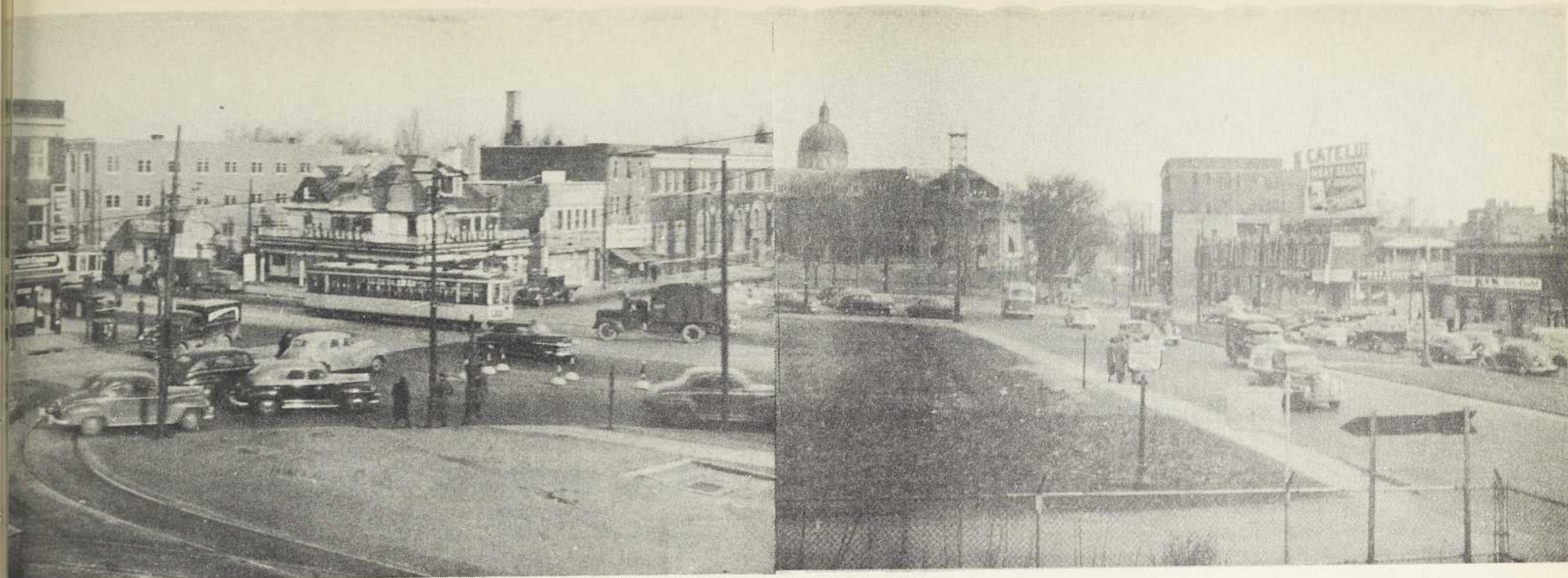
proximité du grand centre commercial de la rue Sainte-Catherine. Il est traversé par la rue Dorchester, qui est appelée à devenir bientôt la principale artère du centre de la ville.

Déjà l'Administration municipale a prévu diverses améliorations dans ce secteur: élargissement de la rue Dorchester à 104 pieds, à l'ouest de la rue Windsor; élargissement de la rue Windsor à 80 pieds, entre les rues Dorchester et Saint-Jacques, et son raccordement à la rue Colborne, à travers l'emplacement de la gare Bonaventure; raccordement de la rue Osborne à la rue de La Gauchetière; élargissement de celle-ci à 80 pieds, jusqu'à la côte du Beaver Hall; et élargissement de cette dernière voie à 80 pieds, entre les rues Vitré et Dorchester.

11 - Autres projets à l'étude: Avenue-parc projetée dans la montagne

La Commission a mis à l'étude un projet d'avenue-parc dans la montagne. On utiliserait surtout l'emprise des tramways entre l'intersection des avenues du Mont-Royal et Park et celle des chemins Remembrance et de la Côte-des-Neiges, et on y aménagerait une voie destinée





uniquement aux automobiles. Une branche nord-sud partant de l'avenue Pine, aux environs de la rue Drummond, passerait derrière l'hôpital Victoria et rejoindrait l'emprise des tramways vis-à-vis l'intersection de l'avenue du Mont-Royal et du chemin de la Côte Sainte-Catherine.

Aménagée dans les abords seulement de la montagne cette avenue-parc ne causerait aucun inconvénient quant à l'utilisation du mont Royal comme parc. Elle faciliterait au contraire l'accès à la montagne et résoudrait en même temps des problèmes majeurs de circulation, entre autres ceux que présentent les intersections de l'avenue Park avec les avenues Pine et du Mont-Royal. Elle réduirait en outre considérablement le volume de la circulation dans les avenues Pine et Park ainsi que dans le chemin de la Côte-des-Neiges.

L'étude des intersections de l'avenue Park avec les avenues Pine et du Mont-Royal se rattache donc à celle de l'avenue-parc projetée dans la montagne. Cependant, la Commission a cru opportun d'examiner la possibilité d'apporter une amélioration immédiate à ces deux intersections, plutôt que d'attendre la réalisation de l'avenue-parc de la montagne. Elle a surtout porté son attention sur l'élimination des nombreux virages à gauche et mis à l'étude une proposition qui, si elle

est approuvée, pourrait se réaliser à peu de frais et s'intégrer facilement dans le projet d'avenue-parc. Au sujet de ce dernier, la Commission a constaté avec satisfaction que les relevés d'arpentage sont en voie d'exécution et que les études techniques commenceront aussitôt qu'ils seront terminés.

## ● RÉGLEMENTATION

La Commission a fait un examen des méthodes utilisées à Montréal pour réglementer et contrôler la circulation, particulièrement au moyen de la signalisation lumineuse. Pour ce qui concerne la réglementation, la Commission s'est enquis auprès du Contentieux municipal des lois et de la jurisprudence relatives aux feux de circulation, aux limites de vitesse et au droit de passage dans certains cas particuliers.

De plus, la Commission a tenu une séance spéciale conjointement avec le Comité consultatif de la Circulation du Service de la Police. A cette occasion, les questions suivantes furent considérées: modes d'opération des feux de circulation, limites de vitesse, droit de passage, signalisation des écoles, contrôle des taxis, problème du piéton, stationnement sur rue, ainsi que diverses autres questions connexes.

A la suite de ces études et discussions, la Commission en est venue à la conclusion qu'il est nécessaire 1° d'apporter certaines modifications aux lois concernant le contrôle du trafic; 2° de faire l'éducation des automobilistes.

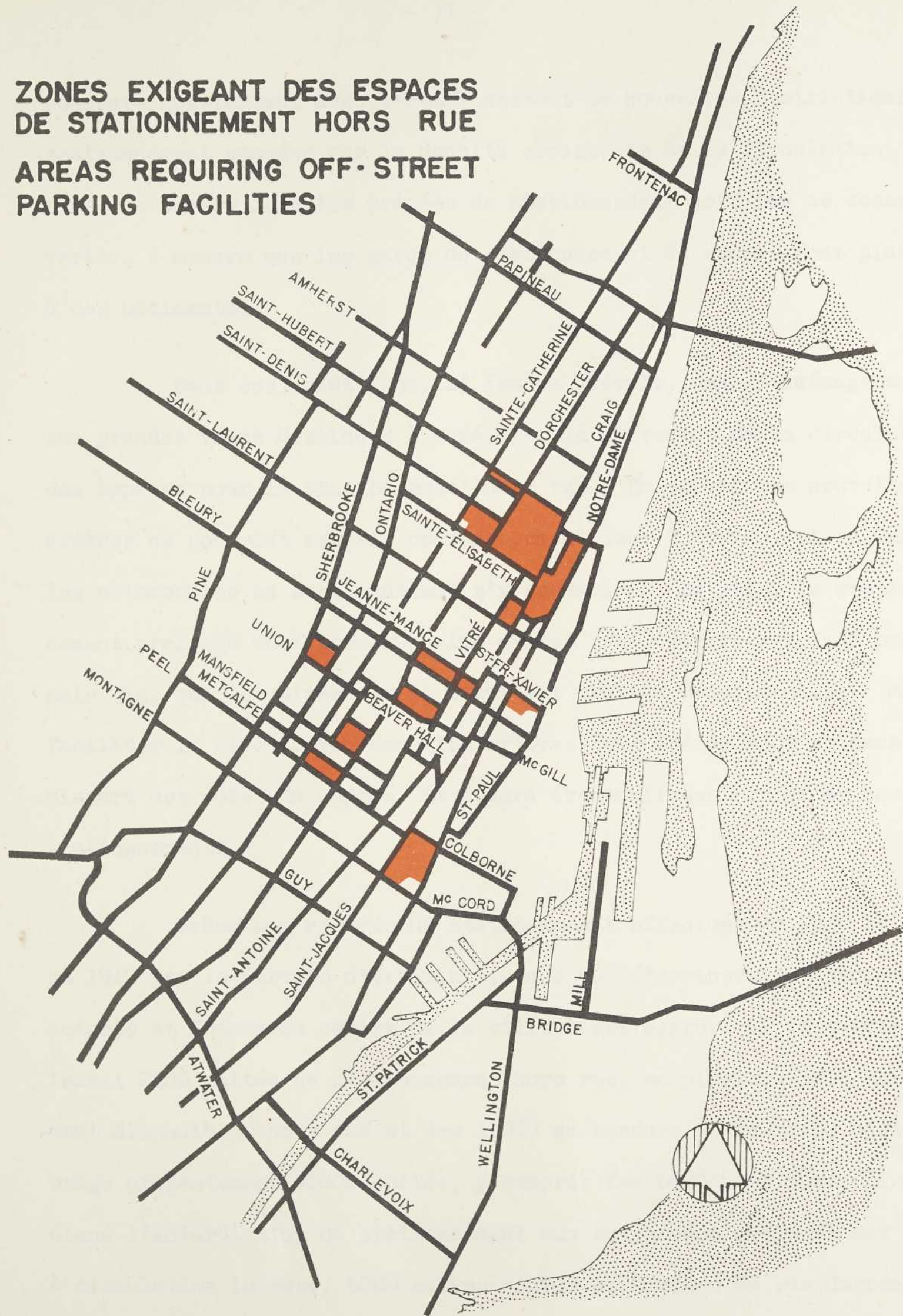
Relativement aux modifications des lois de la circulation, la Commission a commencé la préparation d'une liste des pouvoirs additionnels nécessaires pour assurer une réglementation plus efficace. Au sujet de l'éducation des automobilistes, la Commission croit que nombre d'accidents pourraient être évités si les conducteurs connaissaient mieux les exigences des règlements, qu'ils n'ont probablement jamais lus. En conséquence, la Commission recommande que la Ville publie une brochure résumant les lois et règlements de circulation et la fasse distribuer aux automobilistes au moment où ils se procurent leur permis de conduire.

## ● STATIONNEMENT

La rareté d'espaces de stationnement en bordure des rues



ZONES EXIGEANT DES ESPACES  
DE STATIONNEMENT HORS RUE  
AREAS REQUIRING OFF-STREET  
PARKING FACILITIES



augmente constamment avec l'établissement de nouvelles restrictions au stationnement amenées par la densité croissante de la circulation. De plus, le nombre d'unités privées de stationnement hors rue ne cesse de varier, à mesure que les parcs de stationnement du centre font place à des bâtiments.

Dans ces conditions, il faudra prévoir, dans l'aménagement des grandes voies destinées à accélérer le mouvement de la circulation, des espaces pour le stationnement hors rue. En effet, ces nouvelles artères ne pourront remplir convenablement leur fonction, si on laisse les automobiles en stationnement s'y accumuler. De même, le stationnement prolongé doit être supprimé et les rues réservées à leur principale fin, qui est d'assurer le mouvement continu des véhicules. Pour faciliter la circulation dans les artères très fréquentées et dans la plupart des voies du centre, il faudra éventuellement prohiber tout stationnement.

Grâce aux relevés de stationnement effectués en 1946 et en 1947 par le Service d'Urbanisme, on a pu déterminer les besoins actuels et futurs du centre de la ville à cet égard. Il faut actuellement 2200 unités de stationnement hors rue, en plus des 3800 normalement disponibles hors rue et des 15000 en bordure de rue. La situation exige présentement 21000 unités, y compris les 6000 hors rue. Si on étend l'interdiction du stationnement aux zones encombrées et aux rues à circulation intense, 6000 autres unités en bordure de rue devront être remplacées par un nombre égal d'unités hors rue.

En tenant compte des besoins futurs, le Service d'Urbanisme a établi que 23000 unités, dont 3000 en bordure de rue et 20000 hors rue, seront nécessaires dans le centre de la ville.

Malgré la rareté déjà considérable et sans cesse croissante d'unités de stationnement en bordure de rue que révèlent ces statistiques, la Commission est d'avis que la responsabilité de la Ville, pour le moment, doit se limiter à fournir un nombre d'unités égal à celui qu'elle a enlevé de la bordure par l'interdiction de stationner, exception faite des espaces réservés pour les services publics. A date, 5000 unités ont été supprimées de la bordure dans le centre de la ville, par suite des restrictions au stationnement pour fins de circulation seulement. Déjà, la Municipalité fournit dans le centre environ 600 unités hors rue, à part les 200 unités que procurera sous peu le nouvel aménagement du square Chaboillez. Ainsi le stationnement hors rue nécessaire se limite, quant au présent, à environ 4400 unités, et il est urgent de trouver sans retard tout au moins 2200 unités manquantes. Il faudrait en outre chercher immédiatement les moyens d'aménager hors rue les 6000 unités qui devront être bientôt supprimées de la bordure des rues.

En principe, les unités hors rue requises pour satisfaire les besoins immédiats devraient être distribuées dans tout le centre, de préférence en espaces d'environ 400 unités chacun, et à moins de 1500 pieds des endroits à desservir.

Cependant, à cause de la grande concentration de véhicules dans le centre administratif ainsi que dans les districts des hôtels

et du commerce de détail, quelques garages d'une plus grande capacité y auraient leur raison d'être. Trois endroits stratégiques, en raison notamment de la topographie, s'offrent à cet égard: le Champ-de-Mars, le square Dominion et la rue Berri, entre les rues de Montigny et Ontario, où la construction de garages souterrains semble possible dans un avenir prochain. Le succès qu'ont connu à l'étranger des entreprises similaires laisse prévoir, de l'avis de la Commission, qu'elles réussiraient également bien à Montréal.

A ces fins, la Commission recommande aux Autorités d'autoriser les services municipaux concernés à prendre les mesures nécessaires pour hâter la construction et la mise en exploitation à brève échéance de ces trois garages souterrains.

En vue de résoudre graduellement le problème du stationnement, la Commission a mis à l'étude diverses mesures, dont voici les principales:

- Modification des dispositions de la Charte qui autorisent la Ville à exiger des espaces de stationnement seulement dans le cas de bâtiments de dix étages et plus.
- Adoption d'un règlement exigeant que tout nouveau bâtiment industriel ou commercial soit pourvu d'un espace hors rue pour le chargement et le déchargement des marchandises.
- Adoption d'un règlement autorisant la délivrance de permis temporaires d'établir des terrains de stationnement dans n'importe quelle partie de la ville.
- Réglementation des terrains de stationnement privés et des garages publics, et contrôle de leur fonctionnement.
- Installation de parcomètres en bordure de certaines rues.

## ● CONCLUSIONS

Dans le domaine de la circulation, les travaux de la Commission lui ont permis jusqu'ici de faire aux Autorités municipales des recommandations importantes, notamment en ce qui concerne l'autostrade est-ouest, le prolongement de la rue McGregor vers l'est, le réaménagement du square Victoria, l'ouverture de la rue Burnside, la construction de garages de stationnement souterrains dans le centre de la ville, l'entretien, durant toute l'année, du boulevard Persillier, la réglementation de la circulation, etc. La Commission a constaté avec satisfaction que l'Administration a donné des instructions pour que les services puissent entreprendre immédiatement les plans et travaux préliminaires requis pour réaliser ses recommandations. La Commission a donc examiné les plus importantes des questions qui lui avaient été soumises, et elle a fait rapport de ses conclusions.

La Commission a de plus amorcé l'examen de nombreuses autres mesures, parmi lesquelles figurent l'avenue-parc projetée dans la montagne, l'intersection des avenues Park et Pine et celle des avenues Park et du Mont-Royal, la réglementation de la circulation, le stationnement, les autostrades nord-sud. Dans la plupart des cas, ces études ne pourront pas être complétées tant que les services municipaux n'auront pas fourni les plans et renseignements nécessaires, ou que l'effet des solutions apportées à certains problèmes connexes ne sera pas connu.

# ● TRANSPORT EN COMMUN

La Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport a été chargée, dans le domaine du transport en commun, d'étudier la possibilité et l'opportunité d'établir un métropolitain ou d'autres moyens de transport en commun, et de modifier le tracé et l'exploitation des réseaux existants des divers moyens de transport en commun.

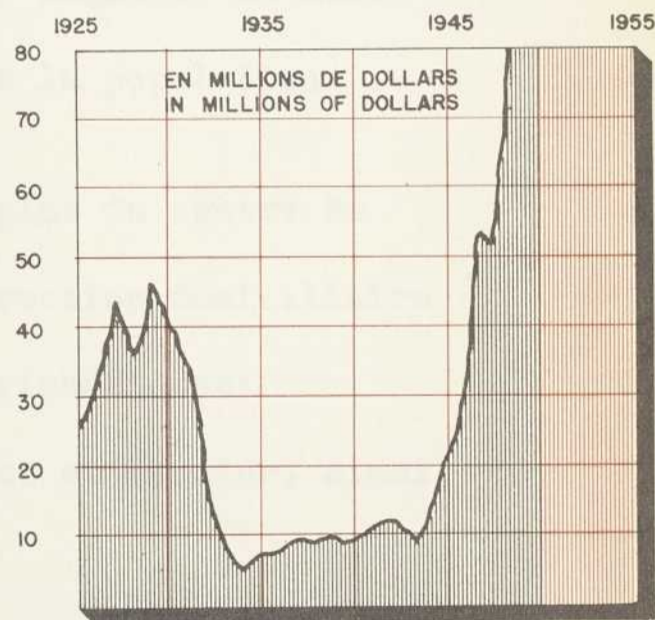
En vue de l'accomplissement de cette tâche, elle a réuni les données qui suivent.

POPULATION DE L'ILE DE MONTRÉAL  
POPULATION OF THE ISLAND OF MONTREAL



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 100,000 PERSONNES  
EACH SYMBOL REPRESENTS 100,000 PERSONS

VALEUR DES NOUVEAUX BÂTIMENTS  
VALUE OF NEW BUILDINGS



## ● LE PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN

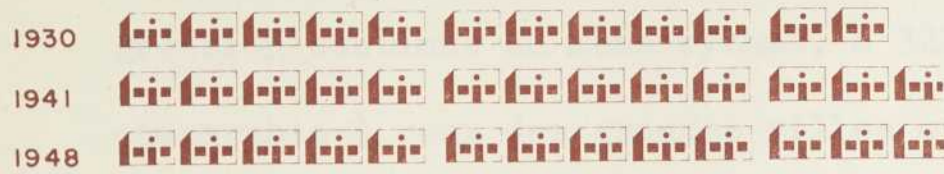
### Les besoins de la ville en matière de transport

Les graphiques qui illustrent le présent rapport montrent les faits suivants:

- a. La population de la région montréalaise s'est accrue très rapidement et elle continue de s'accroître à un rythme accéléré.
- b. L'activité commerciale et industrielle de la ville augmente de même continuellement, en fonction de l'accroissement de la population.
- c. En outre, les habitations s'éloignent de plus en plus du centre de la ville et des lieux de travail. Ainsi la construction domiciliaire se poursuit très activement dans les quartiers périphériques: Rosemont, Ahuntsic, Mont-Royal, Notre-Dame-de-Grâce et Mercier, ainsi que dans les villes suburbaines.
- d. Il faut en conclure que le public se sert sans cesse davantage des moyens de transport disponibles. D'ailleurs les statistiques des services de tramways et d'autobus en exploitation dans le district de Montréal confirment cet accroissement continu de l'utilisation des moyens de transport en commun.

# ACCROISSEMENT DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE • GROWTH OF TRADE AND INDUSTRY

## COMMERCE DE DÉTAIL • RETAIL TRADE

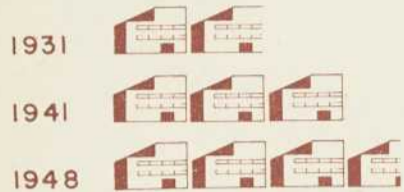


CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS  
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 100 MILLIONS DE DOLLARS  
EACH SYMBOL REPRESENTS 100 MILLION DOLLARS

## COMMERCE DE GROS • WHOLESALE TRADE

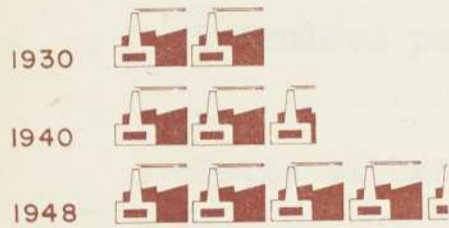


CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS  
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS

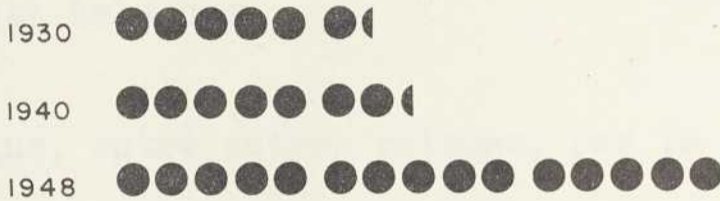


CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 100 MILLIONS DE DOLLARS  
EACH SYMBOL REPRESENTS 100 MILLION DOLLARS

## INDUSTRIE • INDUSTRY



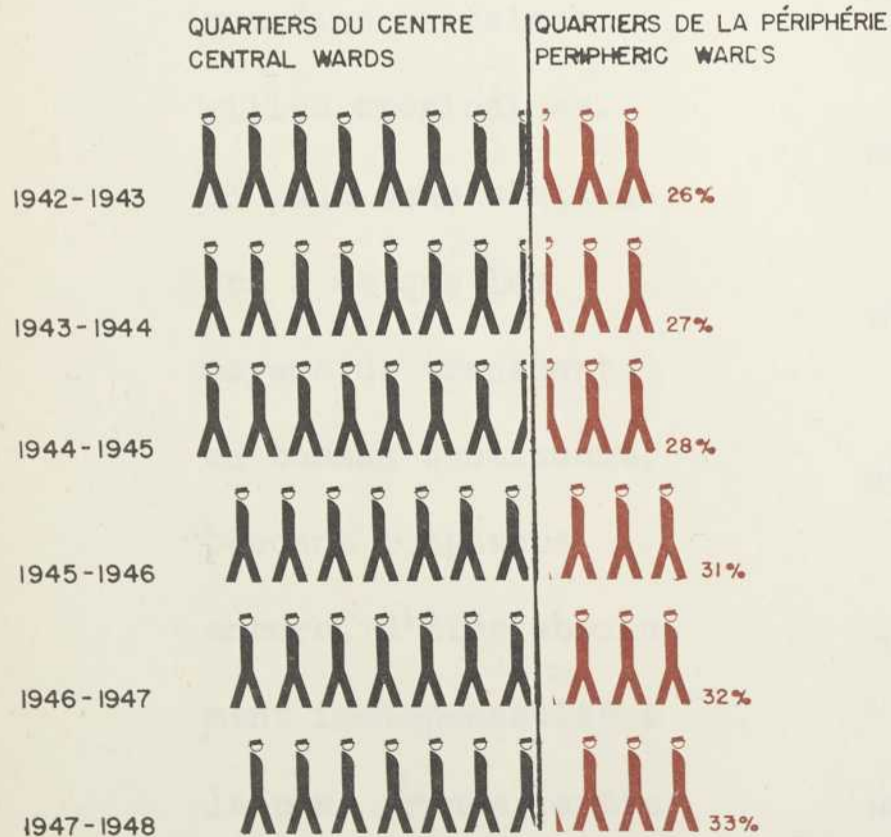
CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS  
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS



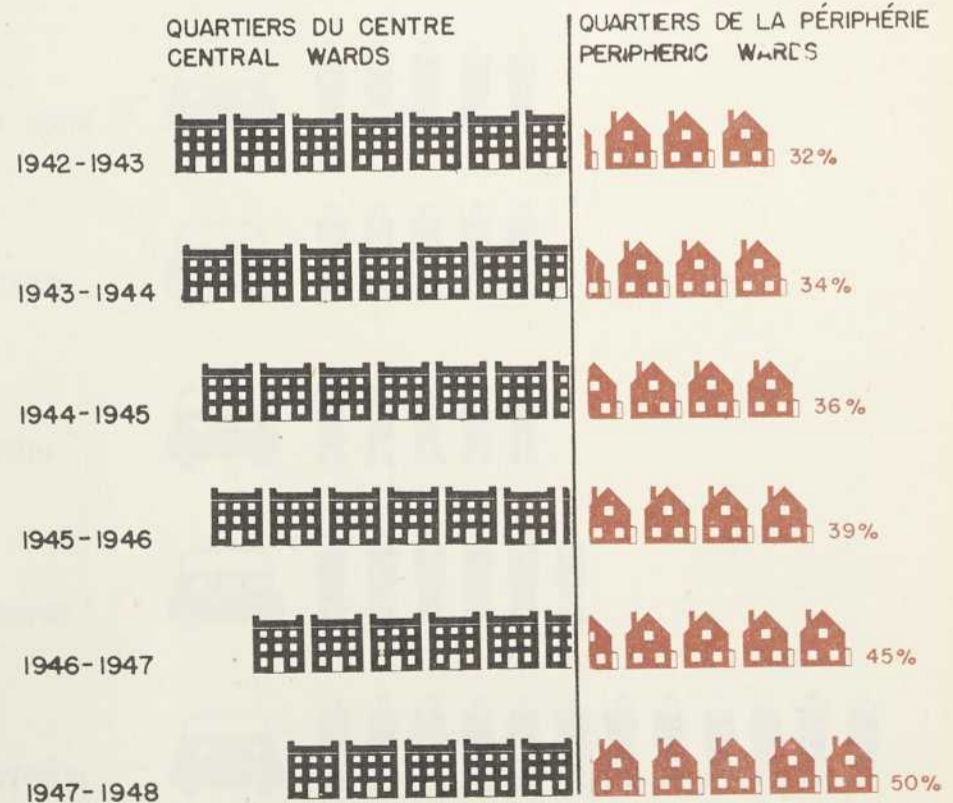
CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 100 MILLIONS DE DOLLARS (VALEUR BRUTE DE PRODUCTION)  
EACH SYMBOL REPRESENTS 100 MILLION DOLLARS (GROSS VALUE OF PRODUCTION)

# LES ZONES DOMICILIAIRES S'ÉLOIGNENT DE PLUS EN PLUS DU CENTRE DE LA VILLE RESIDENTIAL AREAS ARE CONSTANTLY MOVING FARTHER FROM THE CENTRE OF THE CITY

## POPULATION



## NOUVEAUX LOGEMENTS NEW DWELLINGS



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 10% D'AUGMENTATION POUR TOUTE LA VILLE  
EACH SYMBOL REPRESENTS 10% OF THE TOTAL INCREASE FOR THE ENTIRE CITY

Le coefficient moyen de déplacement par habitant et par an, qui s'établissait à 234 en 1931 et à 307 en 1946, s'élèvera, si la progression continue au même rythme, à 322 en 1960. Ce coefficient est comparable à ceux des grandes villes où existent des métros:

Paris,	400
Chicago,	438
New-York,	462
Londres,	500

e. Il convient de noter qu'à Montréal le nombre d'automobiles immatriculées par habitant est très bas.

Cette situation s'explique, entre autres raisons, par le fait que la topographie et le

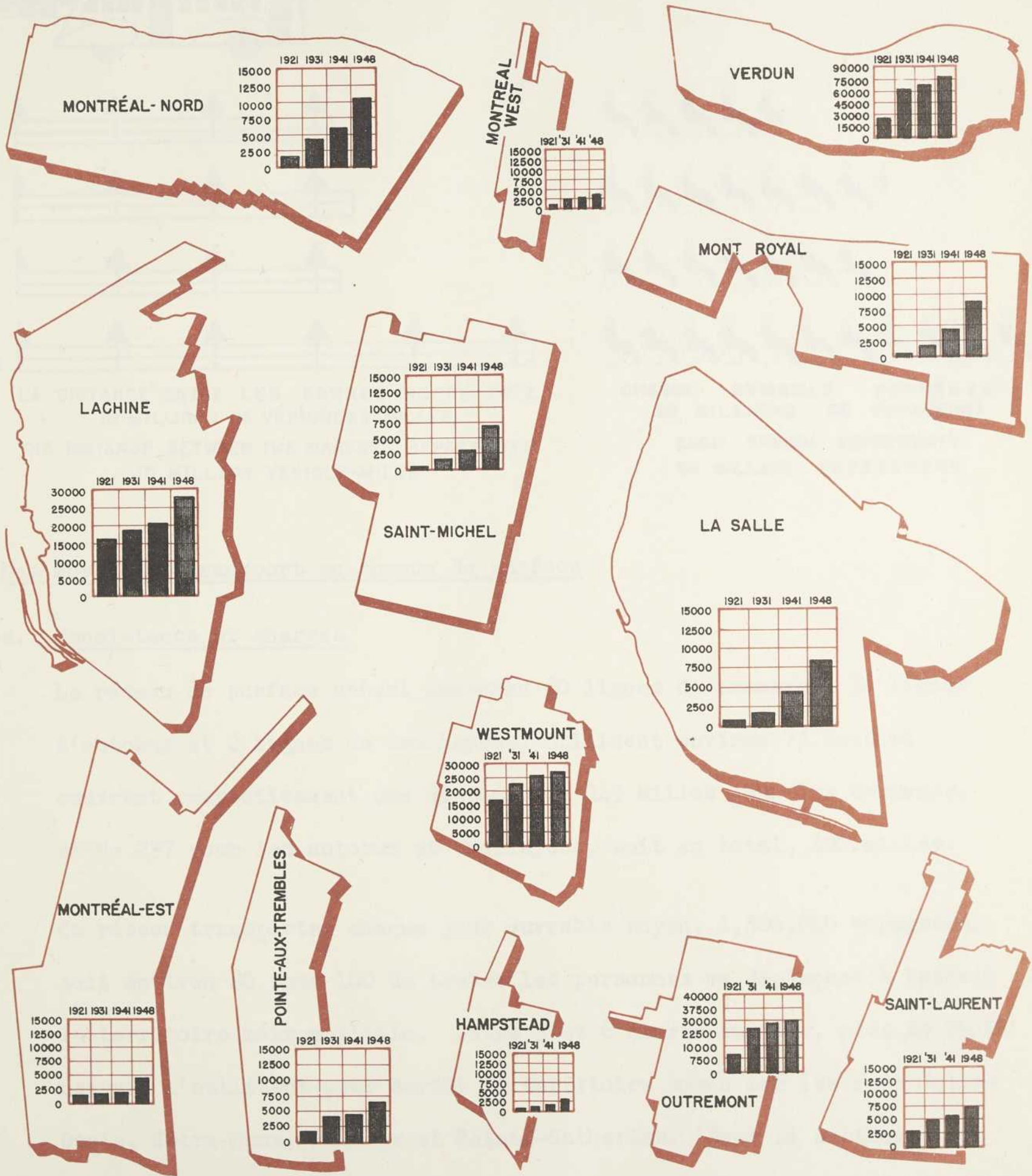
climat ne favorisent pas autant l'utilisation de l'automobile que dans certaines villes américaines.

On peut donc s'attendre à ce que les moyens de transport en commun continuent, pendant longtemps encore, d'être absolument indispensables à la plus grande partie de la population.

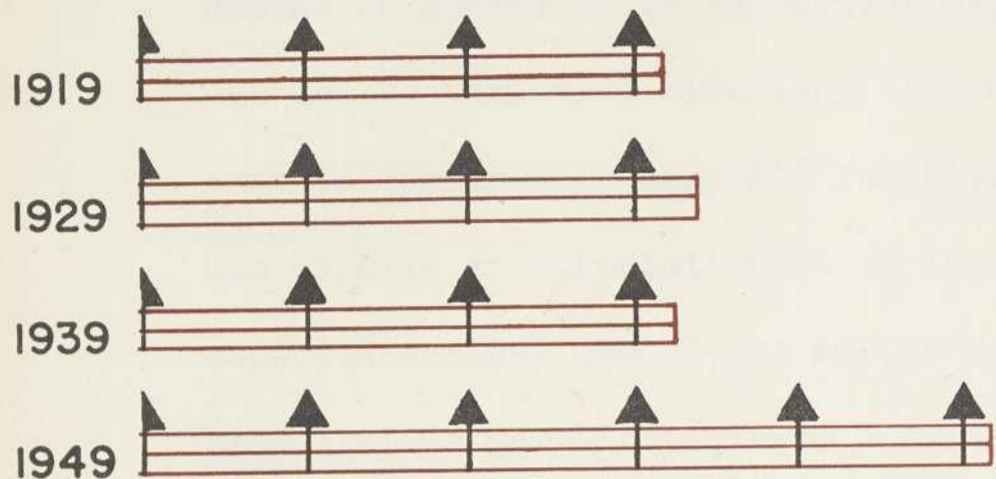
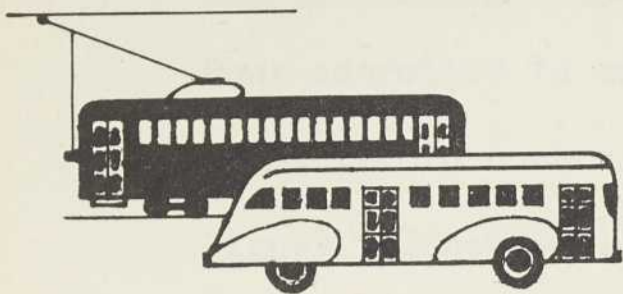
NOMBRE DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE  
NUMBER OF PERSONS PER AUTOMOBILE



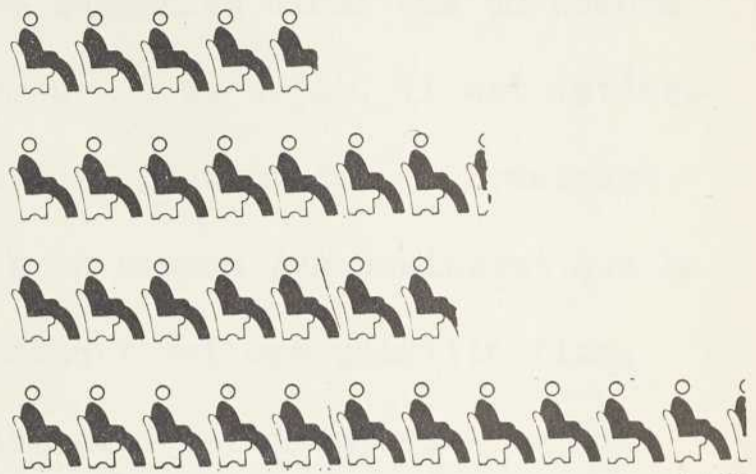
ACCROISSEMENT DE LA POPULATION DES MUNICIPALITÉS VOISINES  
GROWTH OF POPULATION IN NEIGHBOURING MUNICIPALITIES



# TRANSPORT EN COMMUN • MASS TRANSPORTATION



LA DISTANCE ENTRE LES BORNES REPRÉSENTE  
10 MILLIONS DE VÉHICULES-MILLES  
THE DISTANCE BETWEEN THE MARKERS REPRESENTS  
10 MILLION VEHICLE-MILES



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE  
50 MILLIONS DE VOYAGEURS  
EACH SYMBOL REPRESENTS  
50 MILLION PASSENGERS

## Les moyens de transport en commun de surface

### a. Consistance et charges

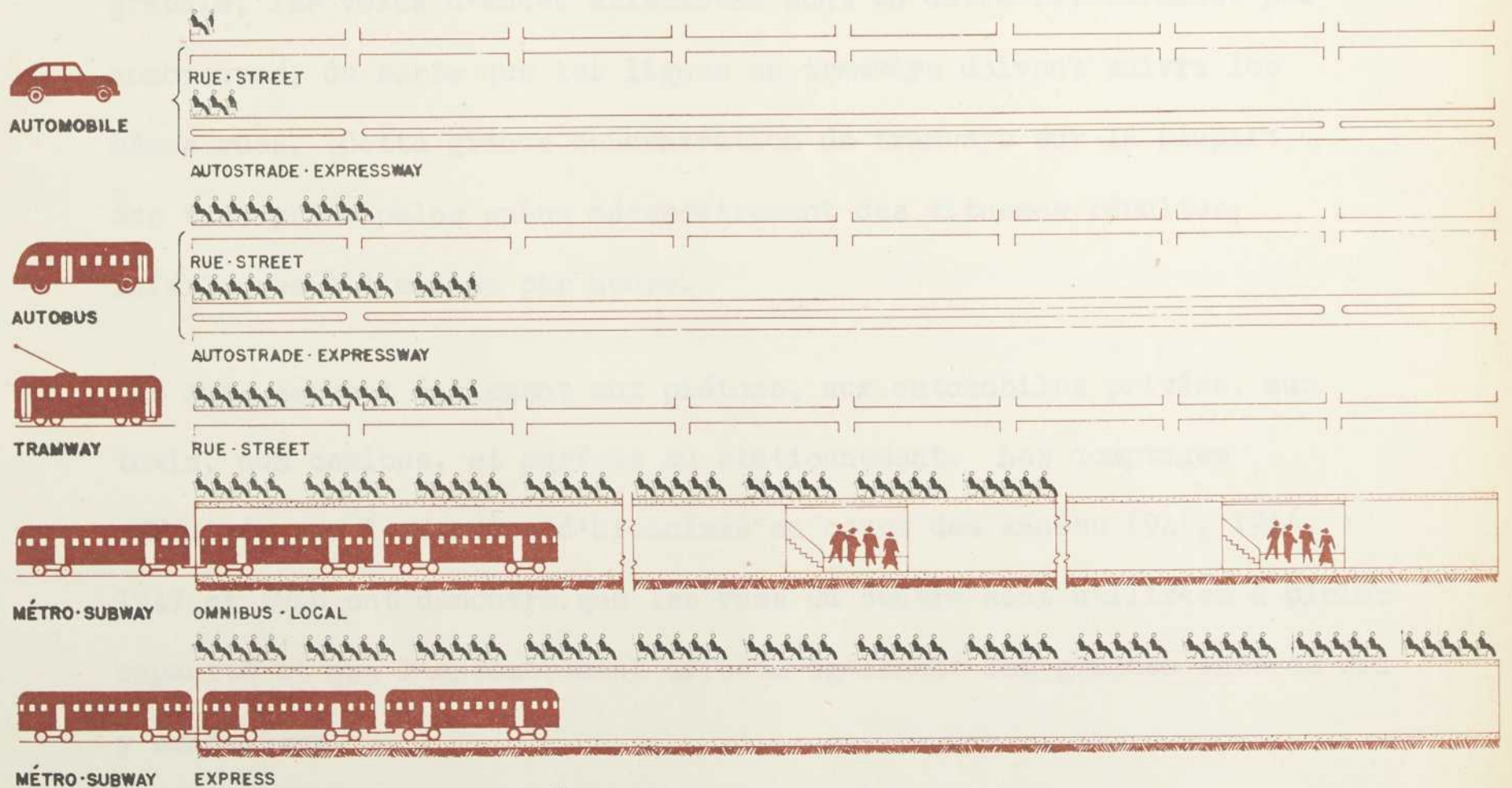
Le réseau de surface actuel comprend 60 lignes de tramways, 36 lignes d'autobus et 2 lignes de trolleybus, utilisant environ 75 rues et couvrant respectivement une distance de 243 milles pour les tramways, et de 237 pour les autobus et trolleybus, soit au total, 480 milles.

Ce réseau transporte, chaque jour ouvrable moyen, 1,500,000 voyageurs, soit environ 80 pour 100 de toutes les personnes se déplaçant à travers le territoire métropolitain. Entre 5 et 6 heures du soir, plus de 75,000 usagers l'utilisent pour sortir du territoire borné par les rues Saint-Denis, Notre-Dame, Windsor et Sainte-Catherine. Dans la section ouest de la rue Sainte-Catherine, les tramways se succèdent, au moment de l'affluence, à un intervalle de 25 secondes, déplaçant environ 16,000 personnes aux heures de pointe. Si l'on combine les lignes de l'avenue Park, du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis, on constate que 30,000 voyageurs y passent entre 5 et 6 heures du soir.

b. La capacité des moyens de transport en commun de surface n'est pas indé-  
finiment extensible

Pour accroître la capacité des moyens de transport de surface, il faudrait augmenter le nombre de lignes ou le nombre de voitures circulant sur les lignes. Cependant, la possibilité d'ajouter aux facilités existantes dépend du nombre et de la largeur des rues actuelles ainsi que du nombre des autres véhicules circulant dans ces rues. A ce sujet, il est intéressant de comparer la capacité relative des différents modes de transport. Les experts en circulation et en transport en commun reconnaissent que la capacité maximum des divers moyens de transport est une quantité fixe, bien établie par l'expérience. Ainsi, par unité de circulation ou file de véhicules, on transporte par heure, à une vitesse normale et dans des conditions idéales, les charges indiquées ci-dessous.

**CAPACITÉ DE CHARGE DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT, PAR HEURE ET PAR FILES DE VOITURES**  
**CARRYING CAPACITY OF DIVERSE TYPES OF TRANSPORTATION PER HOUR PER LANE OF TRAFFIC**



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 PERSONNES - EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 PERSONS

A ce sujet, il faut faire remarquer que certaines lignes de tramways, à Montréal, ont déjà atteint les charges maximums qu'elles peuvent transporter.

- c. Les rues de Montréal sont en général étroites et encombrées, surtout dans le centre de la ville.

Ce fait a provoqué rapidement la saturation des transports de surface. Il va de soi que les lignes principales de tramways sont celles qui convergent vers le centre. De plus, à cause de son resserrement entre la montagne et le fleuve, cette section de la ville s'est densément construite, sans qu'on y ait prévu des artères appropriées. Aussi les rues y sont-elles pour la plupart étroites. A cause de la topographie, les voies d'accès existantes sont en outre relativement peu nombreuses, de sorte que les lignes de tramways doivent suivre les mêmes rues. Cette grande concentration de tramways sur la plupart des rues principales amène nécessairement des vitesses réduites, inférieures à 6 milles par heure.

Les rues servent également aux piétons, aux automobiles privées, aux taxis, aux camions, et parfois au stationnement. Les comptages effectués par le Service d'Urbanisme au cours des années 1945, 1946, 1947 et 1948 ont démontré que les rues du centre sont utilisées à pleine capacité et que l'encombrement affecte également les grandes artères qui y conduisent.

## CONCLUSION

Les moyens de transport de surface sont matériellement insuffisants pour transporter avec efficacité et confort les voyageurs qui se déplacent quotidiennement à Montréal, et pour satisfaire aux besoins urbains en matière de déplacements rapides.

Il faut donc remédier à la saturation progressive des moyens de transport de surface, suppléer à leur insuffisance grandissante et relier les divers quartiers de la ville avec plus d'efficacité et de rapidité.

## ● LA SOLUTION AU PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN

### Élargissement des rues

La Commission a pris connaissance du programme d'élargissement des rues préconisé par le Service d'Urbanisme et présentement en voie d'exécution, du moins dans ses éléments essentiels.

Ces élargissements de rues, absolument indispensables pour corriger les conditions de la circulation, n'apporteront cependant qu'une solution partielle au problème du transport en commun. Malgré leur importance, ces améliorations contribueront surtout à faciliter les mouvements des véhicules automobiles, surtout des automobiles privées et des camions. Il est vrai

que les taxis et les autobus bénéficieront de ce programme d'élargissement de rues, mais ce serait une illusion de croire qu'on peut de cette façon améliorer considérablement les conditions d'exploitation des moyens de transport en commun, c'est-à-dire augmenter la vitesse et la capacité de charge de leurs véhicules.

A ce sujet, les experts en trafic ont établi qu'une allée additionnelle de circulation dans une rue peut recevoir de 600 à 700 véhicules à l'heure, soit environ 1000 personnes et au maximum 1200, alors qu'une voie de métropolitain transporte 40,000 voyageurs par heure, dans une direction seulement. Au point de vue du transport en commun, les élargissements de rues ne peuvent apporter d'amélioration qu'en tant qu'ils permettent de faire circuler un plus grand nombre de véhicules possédant une plus grande capacité de charge qu'auparavant.

Il faut bien se rappeler, au sujet des élargissements de rues, que quelle que soit la largeur donnée à une rue, elle ne peut contenir plus de deux voies de tramways. Or, les tramways de surface ne peuvent, à une vitesse normale, transporter dans les rues existantes, élargies ou non, plus de 13,500 voyageurs par heure et par voie.

Il n'est donc pas pratique ni économique d'essayer d'apporter une solution au problème du transport en commun uniquement en se bornant à élargir les rues existantes ou à en ouvrir de nouvelles. Le peu d'espace disponible dans le centre de la ville et le coût élevé des expropriations la rendent d'ailleurs inapplicable. Si certains élargissements de rues

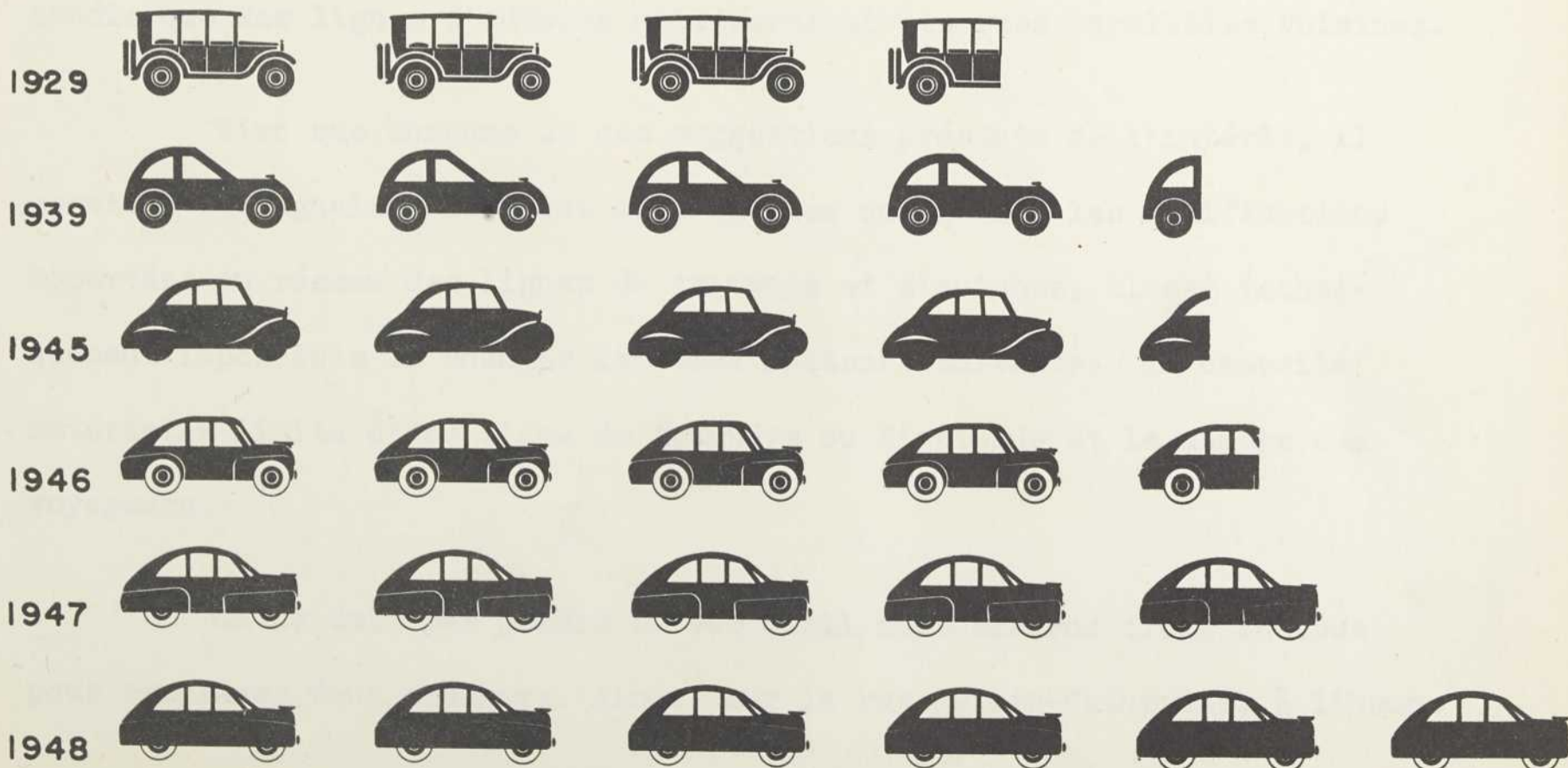
sont indispensables au décongestionnement de la circulation, ils ne peuvent cependant apporter une solution au transport en commun.

A ce sujet, il faut compter de plus avec trois facteurs particuliers à notre ville:

- a. le nombre limité des artères est-ouest dans le centre, qui est resserré entre la montagne et le fleuve;
- b. la présence du mont Royal, que la circulation doit contourner, et qui provoque de grandes concentrations de trafic sur les artères nord-sud et est-ouest voisines;
- c. les conditions climatériques très difficiles de nos hivers, comportant des chutes de neige abondantes et des froids intenses.

Enfin, il importe de considérer que le nombre de véhicules automobiles continuera d'augmenter dans la région montréalaise. Actuellement,

### VÉHICULES AUTOMOBILES IMMATRICULÉS DANS L'ILE DE MONTRÉAL MOTOR VEHICLES REGISTERED ON THE ISLAND OF MONTRÉAL



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 20,000 VÉHICULES  
EACH SYMBOL REPRESENTS 20,000 VEHICLES

le nombre d'habitants par automobile immatriculée est assez élevé, comparé à celui des autres villes de même importance. Cependant, ce chiffre grandit constamment, et l'on est en droit de s'attendre qu'il continuera d'augmenter dans l'avenir.

Modifications au réseau existant des moyens de transport en commun de surface et à son mode d'exploitation.

La Commission a étudié la possibilité de changer l'emplacement des lignes existantes ou de modifier le mode d'exploitation de ces lignes. Elle a considéré la suggestion fréquemment faite d'utiliser les rues secondaires parallèles aux grandes artères et de supprimer certains points de correspondance.

Quant à l'exploitation des lignes, il a surtout été proposé de remplacer les tramways par des autobus ou des trolleybus, d'employer des autobus à impériale, de réserver certaines rues pour des tramways express tandis que des lignes d'autobus utiliseraient les rues parallèles voisines.

Bien que chacune de ces suggestions présente de l'intérêt, il convient de signaler cependant que, quelles que soient les modifications apportées au réseau des lignes de tramways et d'autobus, il est techniquement impossible de changer les deux facteurs suivants: la capacité matérielle limite d'une ligne de tramways ou d'autobus et le nombre des voyageurs.

On ne doit pas perdre de vue qu'il faut environ trois autobus pour remplacer deux tramways. Ainsi, sur la rue Sainte-Catherine, à l'heure

de pointe, il faudrait, au lieu de 144 tramways, utiliser 216 autobus, qui s'ajouteraient aux 800 automobiles et camions qui y circulent en même temps. Il est évident que le remplacement des tramways par des autobus en nombre suffisant pour transporter la même quantité de voyageurs ne contribuerait pas à diminuer l'encombrement dans la rue Sainte-Catherine, où passe déjà un fort volume de circulation.

La suppression des points de correspondance, qui causent présentement un afflux de voyageurs à certains arrêts, n'apporterait pas non plus une amélioration appréciable, puisque le nombre de voyageurs utilisant les autres points de correspondance serait plus considérable. En outre, cette solution ajouterait aux inconvénients de la congestion dans les rues du centre et exposerait davantage les voyageurs aux intempéries du climat.

L'encombrement dans les rues du centre, le nombre restreint d'artères est-ouest, l'étranglement de ces voies et, dans bien des cas, leur solution de continuité rendent impraticable tout système de tramways express. A ce sujet, il convient de rappeler que le problème du transport en commun ne sera pas résolu uniquement en augmentant la vitesse utile des tramways. Ce qui est beaucoup plus important, et ce sans quoi on ne peut résoudre le problème, c'est l'obligation absolue d'accroître la capacité de charge des lignes et des véhicules. Il convient de rappeler à ce propos que le tramway express, dans une rue ordinaire, est limité à une vitesse moyenne relativement basse, et que la fréquence du service s'établit en fonction de l'encombrement de la circulation, causé la plupart du temps par d'autres moyens de transport.

La Commission est d'opinion que les autobus à impériale ne seraient pas pratiques à Montréal. Ils offrent l'inconvénient d'être encombrants et d'exiger un temps assez long pour y monter et en descendre. De plus, à Montréal, les pentes des rues présentent des difficultés pour ce genre de véhicules, surtout en hiver.

Après examen de certaines modifications susceptibles d'améliorer le réseau actuel des moyens de transport de surface, la Commission est convaincue qu'il est techniquement impossible de résoudre le problème du transport en commun uniquement par de telles mesures. Cette conclusion s'impose avec encore plus de force, si on considère l'augmentation continue de la population dans la ville même et dans la banlieue. En effet, l'éloignement graduel des usagers ne cesse d'accroître la charge des transports en commun, alors que le nombre des véhicules automobiles augmente constamment. Aussi bien, l'encombrement des rues rend-il nécessaire et urgente l'application au problème du transport en commun d'une solution plus efficace que celle qui consisterait à utiliser des rues déjà remplies à pleine capacité par d'autres véhicules.

#### CONCLUSION

Il faut donc conclure que pour diminuer l'encombrement intolérable des moyens actuels de transport de surface, transporter des charges sans cesse croissantes de voyageurs, augmenter la rapidité des véhicules de transport en commun, la seule solution pratique c'est l'aménagement d'un réseau de chemins de fer urbains indépendant des voies publiques.

Examen des divers moyens d'aménager un réseau urbain de chemins de fer indépendant des rues de la ville.

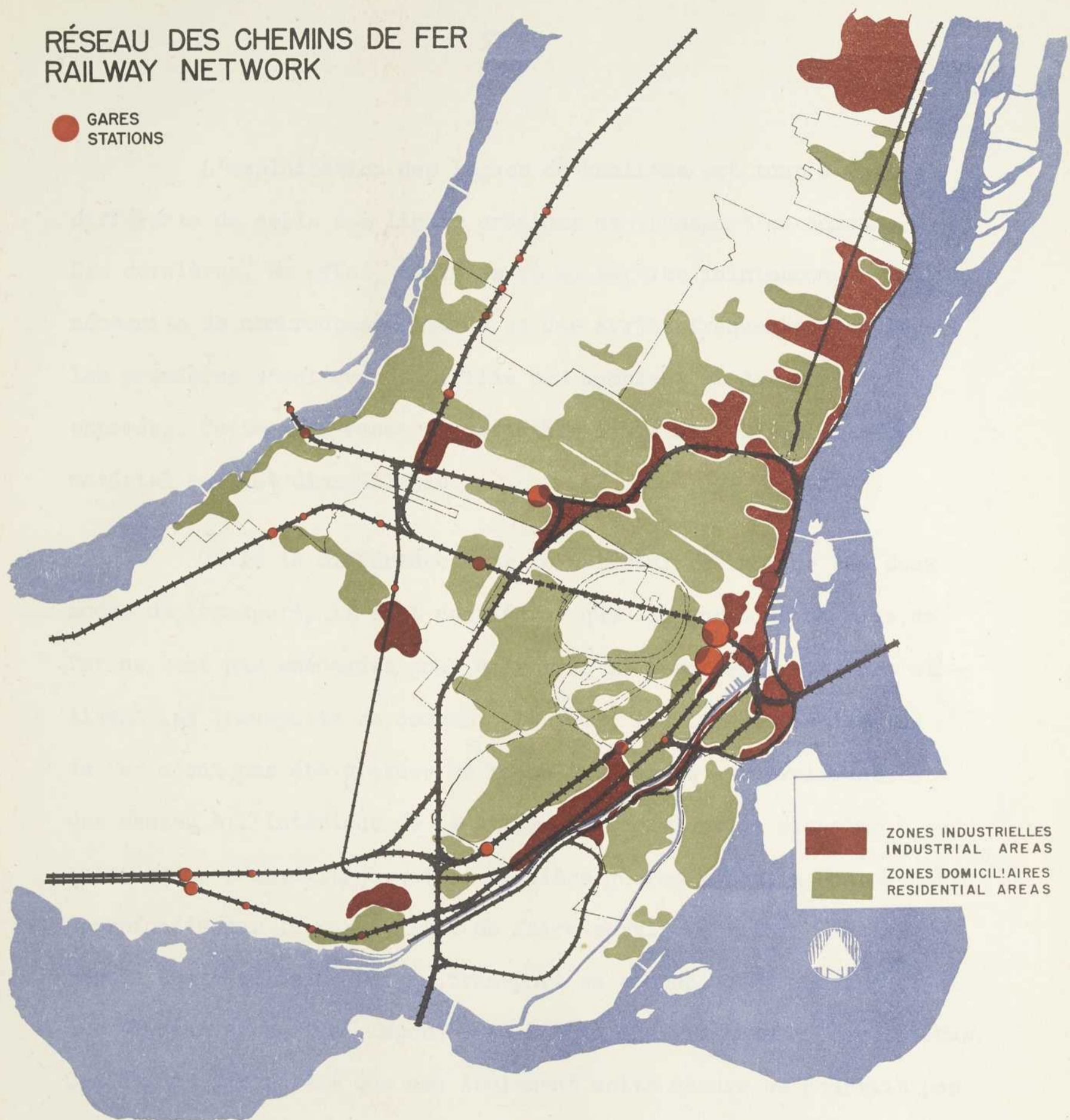
La Commission a ensuite cherché à établir quel était le meilleur moyen d'aménager à Montréal un réseau de chemins de fer qui soit indépendant des rues de la ville.

a. Utilisation des lignes existantes des chemins de fer

A ce sujet, la Commission a pris connaissance des recommandations faites en 1929 par sir Frederick Palmer dans un rapport intitulé Railway Facilities at Montreal; elle a aussi considéré diverses propositions concernant l'utilisation partielle des installations ferroviaires existantes. Il convient de rappeler à cet égard que les chemins de fer desservent présentement la grande banlieue montréalaise. La plupart de ces lignes peuvent suffire pour longtemps encore aux besoins des régions qu'elles traversent. Ainsi les lignes du Canadien-Pacifique et du Chemin de Fer National du Canada situées sur la rive nord du lac Saint-Louis, la ligne des C.N.R. utilisant le tunnel sous la montagne pour rejoindre Saint-Eustache et la voie de ceinture des C.N.R. vers le nord-est et l'est de l'île donnent essentiellement un service local et suburbain.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER  
RAILWAY NETWORK

● GARES  
STATIONS



■ ZONES INDUSTRIELLES  
INDUSTRIAL AREAS  
■ ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS



L'exploitation des lignes de banlieue est tout à fait différente de celle des lignes urbaines de transport en commun. Ces dernières, en effet, fournissent un service ininterrompu qui nécessite de nombreuses voitures et des arrêts fréquents, tandis que les premières n'ont que des trains peu nombreux et des arrêts très espacés. Cette différence de caractère exige même l'emploi d'un matériel roulant dissemblable.

Outre la différence dans le matériel roulant de ces deux modes de transport, il faut considérer que les gares de chemins de fer ne sont pas aménagées pour desservir la masse des voyageurs utilisant les transports en commun. De plus, les lignes des chemins de fer n'ont pas été prévues de façon à répondre aux déplacements des masses à l'intérieur de la ville. Il convient de signaler à ce sujet qu'on a conduit, durant la dernière guerre mondiale, une enquête approfondie sur la possibilité de faire servir certaines parties du réseau des chemins de fer au transport en commun et de réduire ainsi les charges excessives imposées au réseau des tramways et des autobus. Ces études ont révélé que non seulement cette mesure ne pourrait pas être mise à exécution, mais qu'elle n'offrirait même pas au public l'attrait d'une réduction du temps de parcours. Dans la plupart des cas, au contraire, le temps nécessaire pour se rendre en chemin de fer d'un quartier de la ville à un autre aurait été plus long qu'en tramway ou en autobus.

Pour ces motifs, la Commission a conclu qu'il ne serait pas pratique d'utiliser le réseau des chemins de fer pour le transport rapide des masses à l'intérieur du territoire urbain. Cependant, la Commission recommande que l'emplacement des lignes et des stations du futur réseau métropolitain soit fixé en tenant compte du réseau ferroviaire existant, de sorte que l'exploitation du réseau métropolitain et celle du réseau des chemins de fer deviennent complémentaires. L'exemple de la ligne des C.N.R. sous la montagne illustre le principe émis par la Commission. Il ne fait aucun doute qu'il serait opportun d'aménager une station du métropolitain à proximité de la gare centrale et de la gare Windsor, et, à la sortie du tunnel sous la montagne, de relier la ligne des C.N.R. au réseau métropolitain par des lignes de rabattement en surface. D'une certaine façon, on peut dire que Montréal possède déjà un métropolitain nord-sud sous la montagne. A mesure que le district au nord de la montagne se construit et que sa population augmente, la ligne des C.N.R. qui passe sous le mont Royal prend de plus en plus d'importance, comme étant l'une des principales lignes suburbaines à se relier au réseau urbain des transports en commun.

b. Utilisation de l'autostrade projetée

Les autostrades à accès limité peuvent être conçues de façon à permettre l'organisation de lignes d'autobus-express ou l'aménagement de voies de tramways rapides entre les chaussées, quand ces dernières sont divisées par un terre-plein suffisamment large.

Cependant on ne peut multiplier les autostrades. Les larges emprises nécessaires pour ces routes modernes, de même que les nombreux ouvrages qu'elles requièrent, rendent leur coût de réalisation relativement élevé. Comme leur emplacement, surtout au point de vue des raccordements avec le réseau de surface, est autant que possible choisi de façon à éviter les expropriations trop coûteuses, il ne correspond pas toujours aux lignes de déplacement de la masse de la population.

Il faut se rappeler de plus qu'il y a des limites à la capacité de transport d'une autostrade. D'après les experts en trafic, un service d'autobus sur autostrade ne dessert que 13,300 personnes à l'heure par file de véhicules, alors qu'un métro, comme celui qui est proposé pour Montréal, pourrait en transporter 40,000 par heure et par voie. La Commission, à la lumière de ces constatations, a considéré le projet d'autostrade est-ouest comme une des principales mesures susceptibles d'améliorer les conditions de la circulation. A cet égard, la Commission croit que cette autostrade peut permettre l'exploitation d'autre part d'autobus-express entre la rue Saint-Remi et l'avenue de Lorimier, et d'autre part de tramways rapides circulant dans le terre-plein, à l'est de l'avenue de Lorimier et à l'ouest de la rue Saint-Remi.

Cependant, cette autostrade est située trop loin du centre commercial pour répondre efficacement aux besoins du transport en commun. Elle obligerait en effet un nombre considérable de voyageurs, se rendant directement au centre commercial, à contourner toute la basse-ville pour atteindre leur point de destination, et multiplierait ainsi les mouvements

des véhicules du transport en commun dans une des sections les plus encombrées du centre. De plus, l'autostrade est-ouest ne se prêterait pas à des jonctions faciles avec des lignes nord-sud. Ces dernières, au point où elles se raccordent à l'autostrade, sont relativement peu nombreuses et seraient nécessairement aménagées en surface, de sorte que les points de correspondance seraient peu nombreux et l'accès à l'autostrade, difficile et compliqué. Pour ces motifs, l'autostrade est-ouest se prête difficilement à l'établissement d'un plan d'ensemble pour le transport en commun.

Vu que la construction du métro libérera le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis des tramways de surface, et vu que ces deux artères et d'autres également, pourvues d'étagements de voies appropriés, pourront suffire aux besoins du trafic pour longtemps encore, la Commission croit inutile, pour le moment, de considérer la possibilité d'utiliser l'emprise d'une autostrade nord-sud pour le transport en commun.

Enfin, il convient de signaler la difficulté de construire des stations dans l'emprise d'une autostrade, surtout dans le centre de la ville, et les inconvénients des correspondances entre une autostrade élevée et le transport de surface, surtout en hiver.

c. Tramways élevés

La Commission ne croit pas que les tramways élevés constituent une solution pratique pour Montréal. En effet, à cause des exigences du climat, de même que pour d'autres considérations, la Commission en est venue à la conclusion que les tramways élevés ne peuvent aucunement résoudre le problème du transport en commun dans le territoire même de la ville.

### Conclusion

Il ne reste donc plus qu'une seule solution: Construire des artères souterraines pour les véhicules du transport en commun, c'est-à-dire des rues à double niveau permettant la séparation des véhicules de transport de grande capacité de toutes les autres formes de trafic. C'est le métropolitain.

### LE MÉTROPOLITAIN - SES AVANTAGES

Le métropolitain transporte les voyageurs à un second niveau, dans des trains très rapides et d'une grande capacité, libérés des intempéries, des pentes prononcées des rues, des intersections, du trafic de croisement et des piétons.

C'est le meilleur moyen qu'on ait encore trouvé pour transporter un grand nombre de voyageurs, ce qui explique son utilisation dans un nombre croissant des plus grandes villes du monde.

Parmi les villes pourvues d'un métropolitain, mentionnons:  
Barcelone (1,130,000 habitants); Berlin (3,200,000); Boston (770,000); Budapest (1,070,000); Buenos Ayres (2,620,000); Chicago (4,000,000); Glasgow (1,110,000); Hambourg (1,410,000); Liverpool (770,000); Londres (8,250,000); Madrid (1,210,000); Moscou (4,135,000); Newark (430,000); New-York (11,700,000); Osaka (3,250,000); Paris (2,725,000); Philadelphie (1,930,000); Sydney (1,290,000); Tokio (6,778,000).

La tendance actuelle, dans les grandes villes américaines et d'ailleurs qui ont utilisé jusqu'à date les moyens de transport de surface, est de construire des chemins de fer urbains rapides. C'est le cas de Rome, Stockholm, Rio de Janeiro, Caracas, Calcutta, Toronto, etc.

Les avantages du métro sont nombreux et déjà bien connus. Il suffit donc de les résumer:

- a. Régularité du service, libre des conditions climatériques et des encombrements de la circulation automobile;
- b. Confort des voyageurs;
- c. Économie de temps considérable;
- d. Dégagement des rues par la suppression de plusieurs lignes de surface de tramways et d'autobus, et par la réduction du nombre de piétons, surtout aux points d'arrêts des tramways;
- e. Accroissement des valeurs immobilières;
- f. Économie pour l'industrie et le commerce par la réduction du temps de livraison des marchandises par camions, et également par les facilités d'accès données à la clientèle et aux fournisseurs;
- g. Décentralisation des zones d'habitation.

## ● TRACÉ DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Une fois établie la nécessité d'un réseau métropolitain, la Commission a étudié le tracé des lignes de ce réseau. Pour procéder logiquement dans ce travail, la Commission a cru bon de déterminer d'abord les principes de base régissant la localisation de ces lignes.

### Principes de base pour le tracé des lignes

- a. Le tracé doit d'abord tenir compte des déplacements de la population résultant de la spécialisation des quartiers de la ville et de la banlieue.

La Commission a étudié à ce sujet les cartes de l'utilisation du sol, du zonage imposé dans les quartiers périphériques, de la densité de population en 1949 et de celle qu'on fait prévoir pour 1970, puis les volumes de circulation à travers le territoire métropolitain pour les années 1945 à 1948, et enfin la carte des charges transportées par les tramways et les autobus.

La Commission, dans ce domaine, a tenu à prendre en considération non seulement l'état actuel, mais également les tendances du développement futur de la région métropolitaine. En effet, le coût de construction des métropolitains étant relativement élevé et leur vie utile, très longue, il est indispensable de prévoir leur aménagement pour plusieurs années à venir.

# POPULATION PROBABLE EN 1970 ESTIMATED 1970 POPULATION

LEGENDE  
LEGEND

00 000 POPULATION EN 1949  
1949 POPULATION

 DÉVELOPPEMENT  
DOMICILIAIRE ACTUEL  
EXISTING RESIDENTIAL  
DEVELOPMENT

00 000 POPULATION EN 1970  
1970 POPULATION

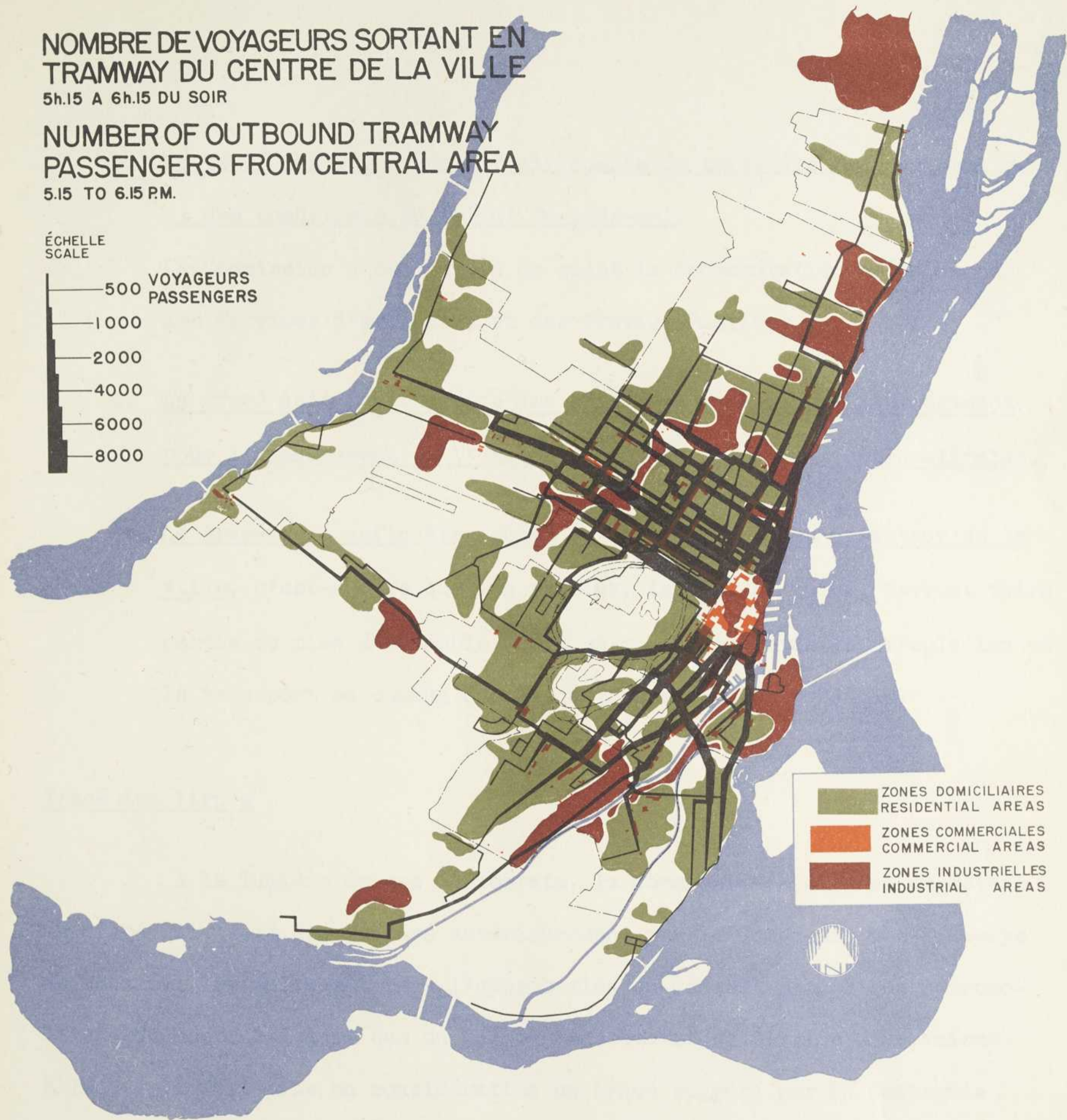
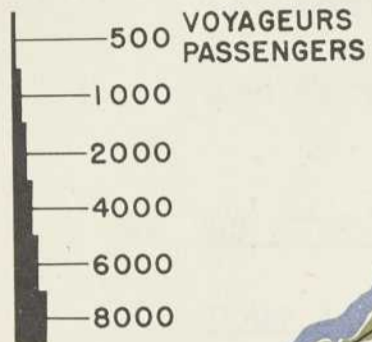
 DÉVELOPPEMENT  
DOMICILIAIRE PROBABLE  
ANTICIPATED  
RESIDENTIAL GROWTH



NOMBRE DE VOYAGEURS SORTANT EN  
TRAMWAY DU CENTRE DE LA VILLE  
5h.15 A 6h.15 DU SOIR

NUMBER OF OUTBOUND TRAMWAY  
PASSENGERS FROM CENTRAL AREA  
5.15 TO 6.15 P.M.

ÉCHELLE  
SCALE



- ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS
- ZONES COMMERCIALES  
COMMERCIAL AREAS
- ZONES INDUSTRIELLES  
INDUSTRIAL AREAS

- b. Le tracé des lignes doit tenir compte du tracé des rues existantes et des conditions du sol et du sous-sol.

La Commission a consulté à ce sujet la documentation préparée par les Services d'Urbanisme et des Travaux Publics.

- c. Le tracé doit tenir compte des principes établis par l'expérience pour l'aménagement et l'exploitation des lignes des métropolitains.

- d. Le tracé doit enfin être conçu en fonction du plan directeur de la ville, c'est-à-dire que les réseaux, initial et futur, devront faire partie du plan d'ensemble, tant en ce qui concerne la circulation et le transport en commun que les autres activités urbaines.

#### Tracé des lignes

A la lumière de ces desiderata, la Commission a examiné en détail un tracé qui avait été préparé antérieurement par la Compagnie des Tramways de Montréal et qui avait reçu l'approbation du Conseil Économique Métropolitain de Montréal ainsi que du Comité consultatif du Service d'Urbanisme. Elle a également pris en considération un tracé suggéré par la Compagnie du Métropolitain de Paris.

a. Plan d'ensemble

Le Comité en est venu à la conclusion que pour suffire aux besoins présents et futurs, en tant qu'il est possible de prévoir ces derniers, le réseau métropolitain doit essentiellement comporter:

- a. une ligne se dirigeant vers le nord, à partir de la rue Sainte-Catherine, sous la rue Saint-Denis;
- b. une ligne se dirigeant vers l'est, à partir de la rue Saint-Denis, sous les rues Sainte-Catherine et Ontario;
- c. une ligne se dirigeant vers le sud, à partir de la rue Sainte-Catherine, sous la rue Saint-Denis, et formant une boucle par la rue Craig pour rejoindre la ligne est-ouest, à l'intersection des rues Peel et Sainte-Catherine;
- d. une ligne se dirigeant vers l'ouest, à partir de la rue Saint-Denis, sous les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke;
- e. une ligne se dirigeant vers le nord, à partir de la rue Ontario, aux environs de la rue d'Iberville;
- f. une ligne en demi-cercle se dirigeant vers le nord et vers l'ouest de la montagne pour joindre les lignes décrites en (a) et en (d) ci-dessus.

La Commission ne croit pas opportun de préciser davantage les extensions futures possibles, étant donné les nombreuses modifications qui peuvent se produire dans l'utilisation du sol et la répartition territoriale de la population avant même le complètement du réseau initial. Il est impossible actuellement de prévoir si les changements indiqués nécessiteront ou non des lignes supplémentaires.

Le plan d'ensemble adopté pour le réseau métropolitain résulte de l'étude des diverses suggestions déjà faites et de l'examen des divers facteurs régissant l'établissement des lignes.

i. Ligne nord-sud - Rue Saint-Denis

En ce qui concerne la ligne nord-sud, la Commission a examiné les avantages respectifs de la rue Bleury et de l'avenue Park, du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis comme emplacement de la première ligne nord-sud. Elle a également pris en considération l'avenue de Lorimier et la rue d'Iberville.

Après une étude approfondie des avantages respectifs de ces différents tracés, la Commission a choisi la rue Saint-Denis pour divers motifs, dont les principaux sont les suivants:

Il y a une plus grande concentration de population dans le territoire axé sur la rue Saint-Denis que dans celui qui dépend du boulevard Saint-Laurent, si on prend en considération une bande d'un demi-mille de largeur des deux côtés des lignes concernées. En effet, le chiffre de la population probable en 1960 montre que la rue Saint-Denis desservira un territoire plus densément peuplé:

Saint-Denis	328,534
-------------	---------

Saint-Laurent	272,027
---------------	---------

De plus, il est probable que les dépenses entraînées par la construction d'un métropolitain seraient plus élevées sous le boulevard Saint-Laurent que sous la rue Saint-Denis, étant donné l'existence de plusieurs parcs publics le long de cette dernière rue.

ii. Ligne se dirigeant vers l'est et l'ouest, à partir de la rue Saint-Denis.

La Commission a examiné les avantages et les désavantages qui pourraient résulter, pour les rues Sainte-Catherine, Dorchester et Burnside, de la construction d'une autostrade dans le centre de la ville, au lieu d'un métropolitain.

La Commission ne croit pas qu'une autostrade offrirait une solution adéquate au problème du transport en commun dans le centre. Elle est d'opinion également qu'un métropolitain sous la rue Burnside ne pourrait satisfaire convenablement aux besoins de la zone située au sud de la rue Sainte-Catherine. Quant à un métropolitain sous la rue Dorchester, il offrirait moins d'avantages pour le centre commercial de la rue Sainte-Catherine et serait trop éloigné de la rue Sherbrooke.

Le choix de la Commission pour l'emplacement de la ligne est-ouest du métropolitain s'est arrêté sur la rue Sainte-Catherine, à cause de sa continuité et de sa situation dans le centre du quartier commercial. De même, dans l'est, la rue Ontario est bien située pour desservir la population résidant entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame. Dans l'ouest, la rue Sherbrooke offre l'avantage de desservir le district populeux de Notre-Dame-de-Grâce.

Les avantages que présente la rue Sainte-Catherine ont été établis comme suit: elle situe le métro en plein coeur du principal centre commercial de la ville, qui y trouvera un moyen de se stabiliser et même de se développer; elle requiert un minimum d'expropriation; elle rapproche le centre de gravité du trafic du centre de l'activité

commerciale; elle dessert efficacement la zone des hôtels, des gares, des édifices à bureaux et des établissements commerciaux situés au sud de la rue Sainte-Catherine.

iii. Ligne de ceinture du centre

Il n'est pas nécessaire d'expliquer longuement la nécessité de la ligne qui ceinturerait le bas de la ville en utilisant la rue Saint-Denis, entre les rues Sainte-Catherine et Craig, puis cette dernière, entre les rues Saint-Denis et Peel, et, enfin, la rue Peel jusqu'à la rue Sainte-Catherine. Elle desservira les nombreux voyageurs qui ont à faire dans les districts financier, judiciaire et administratif, ainsi que dans la zone du canal et du port. S'il faut en croire l'expérience de l'étranger, non seulement cette ligne maintiendra et probablement rehaussera les valeurs immobilières de cette zone, mais elle provoquera également la rénovation de ses secteurs vétustes.

iv. Future ligne nord-sud

Le choix de la rue Saint-Denis comme emplacement de la ligne initiale nord-sud a constitué un facteur important dans la localisation d'une deuxième ligne nord-sud. Si l'on considère l'utilisation future du sol, la rue d'Iberville semble tout indiquée pour y établir l'extension éventuelle du réseau initial. En effet, les carrières situées à l'est de la rue d'Iberville sont presque remplies et seront sans doute bientôt transformées en parcs ou en terrains de jeux. Une partie cependant pourra servir à la construction de maisons d'habitation. Le déplacement des abattoirs établis en bordure de cette même rue est également à prévoir. Dans ces conditions, il est probable que cette voie traversera dans l'avenir un territoire domiciliaire fortement peuplé et exigeant de plus grandes

facilités de transport. De plus, la ligne établie dans l'axe de la rue d'Iberville desservirait la population du quartier Rosemont, dont le développement se poursuit activement.

v. Future ligne encerclant la montagne

Enfin, la Commission est d'avis que le métropolitain devra comporter une ligne encerclant le flanc ouest du mont Royal et reliant les extrémités des lignes est-ouest et nord-sud. Cette ligne s'imposera pour desservir le centre commercial du carrefour de Snowdon, dont l'importance va grandissant, le centre industriel du boulevard Décarie, et les vastes districts domiciliaires en voie de développement dans les quartiers Notre-Dame-de-Grâce et Mont-Royal.

vi. Autres lignes suggérées

La Commission a pris en considération certaines lignes suggérées dans divers projets de réseau métropolitain. L'une de ces lignes suit le chemin de la Côte des Neiges, reliant ainsi la ligne de la rue Sainte-Catherine au carrefour de Snowdon. La Commission a rejeté cette proposition, vu que cette ligne traverserait une vaste zone à très basse densité d'occupation sur le flanc ouest du mont Royal, puis sur le flanc est du pic de Westmount. De l'avis de la Commission, elle remplirait, moins efficacement d'ailleurs, la même fonction qu'une ligne sous l'avenue Girouard.

De même, la ligne projetée à travers Verdun ne semble pas justifiée. Cette ville, complètement développée à l'heure actuelle, est bien desservie par les moyens de transport en surface. La Commission constate de plus qu'avec le tunnel de la rue Wellington et la construction des autres tunnels sous le canal de Lachine, l'un amorcé à la rue Saint-Remi et l'autre autorisé à l'avenue Atwater, les moyens de transport en commun de surface répondront adéquatement aux besoins de cette partie de la région métropolitaine.

La Commission a également pris en considération l'accroissement rapide de la population des municipalités de la rive sud et, plus particulièrement, des agglomérations fixées près des ponts Victoria et Jacques-Cartier. La Commission croit que les moyens de transport en commun de surface suffiront, pour le présent du moins, aux besoins grandissants de ces villes. L'autostrade est-ouest sera reliée directement au pont Jacques-Cartier, et la ligne est-ouest du métropolitain sera d'accès facile pour les voyageurs de la rive sud, vu qu'une station sera aménagée à l'intersection de l'avenue de Lorimier et de la rue Ontario. Pour ces motifs, la Commission en est venue à la conclusion que, pour plusieurs années à venir, les moyens de transport en commun de surface satisferont les besoins de toutes les municipalités de la rive sud.

b. Réseau initial

Pour répondre aux nécessités immédiates du transport en commun dans la région montréalaise, la Commission a établi que le réseau initial du métropolitain doit nécessairement comprendre:

- a) une ligne se dirigeant vers le nord, à partir de la rue Sainte-Catherine, sous la rue Saint-Denis;
- b) une ligne se dirigeant vers l'est, à partir de la rue Saint-Denis, sous les rues Sainte-Catherine et Ontario;
- c) une ligne se dirigeant vers le sud, à partir de la rue Sainte-Catherine, sous la rue Saint-Denis, et formant une boucle sous la rue Craig, pour rejoindre la ligne est-ouest à l'intersection des rues Peel et Sainte-Catherine;
- d) une ligne se dirigeant vers l'ouest, à partir de la rue Saint-Denis, sous les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke.

## ● CONSTRUCTION ET EXPLOITATION DU MÉTROPOLITAIN

La Commission a poussé l'étude du projet de métropolitain aussi loin qu'il lui était possible de le faire, eu égard aux renseignements et aux données techniques dont elle disposait. Le tracé exact des lignes, l'emplacement des stations et leur aménagement, le mode de construction et les autres problèmes techniques constituent autant de problèmes dont la solution exigera des relevés d'arpentage plus détaillés et diverses études d'un ordre particulier. Ces études sont déjà considérablement avancées; une fois complétées, elles faciliteront le parachèvement des plans de construction et la revision du coût estimatif déjà établi.

En attendant, la Commission a pris connaissance de la besogne accomplie par le Service des Travaux Publics en ce qui concerne la préparation des plans et profils préliminaires, les sondages et l'analyse des sols, les relevés topographiques.

Ce service a fait l'étude de tracés qui s'étendent sur 80,470 pieds ou 15 milles  $1/4$ . Des plans et profils montrent, pour chaque ligne du métropolitain, les égouts et les conduites d'eau, les conduites de gaz et de téléphone, ainsi que toutes les conduites électriques souterraines. Ces renseignements ont été tirés de plus de mille plans divers, et des plans de référence en indiquent la source, de même l'avancement des travaux d'arpentage, de sondage et de mise en plan. Les relevés seront complétés sous peu.

Les sondages, commencés le 18 août 1949, sont presque terminés. On doit en pratiquer soixante-six, dont la profondeur varie de 25 à 60 pieds et qui représentent une longueur totale de 2600 pieds. Des analyses de laboratoire ont été faites sur des échantillons de sol et de roc prélevés lors de chacun des sondages. On prévoit 155 autres sondages, variant de 30 à 80 pieds de profondeur et représentant une longueur totale de 7700 pieds, dont 1800 probablement dans le roc. Ces sondages et ces analyses des sols permettront de déterminer le mode de construction et la structure du métropolitain, et d'estimer également jusqu'à quel point les fondations des bâtiments riverains seront affectées par les travaux d'excavation du métropolitain.

En relation avec le réseau initial du métropolitain, le Service des Travaux Publics a préparé les quatre plans suivants:

1. Un plan-clé préliminaire du métropolitain;
2. Un plan et profil préliminaire du métropolitain montrant une ligne se dirigeant vers le nord, sous la rue Saint-Denis, de la rue Sainte-Catherine au boulevard Crémazie, ainsi qu'une ligne se dirigeant vers le sud, sous la rue Saint-Denis, entre les rues Sainte-Catherine et Craig, puis vers l'ouest, sous les rues Craig et Saint-Antoine, entre les rues Saint-Denis et Sainte-Cécile, et enfin vers le nord, pour former une boucle en joignant la ligne est-ouest à l'intersection des rues Peel et Sainte-Catherine;

3. Un plan et profil préliminaire du métropolitain montrant une ligne se dirigeant vers l'est, sous la rue Sainte-Catherine, entre les rues Saint-Denis et Maisonneuve, s'incurvant ensuite pour rejoindre la rue Ontario, à l'avenue de Lorimier, et suivant enfin la rue Ontario jusqu'à la rue Vimont. Ce plan montre également une ligne se dirigeant vers l'ouest, sous la rue Sainte-Catherine, de la rue Saint-Denis à l'avenue Atwater, puis s'incurvant pour rejoindre la rue Sherbrooke, à l'avenue Greene, puis, de là, suivant la rue Sherbrooke jusqu'à l'avenue Girouard.
4. Un plan et profil préliminaire montrant un prolongement, depuis le boulevard Crémazie jusqu'aux remises Youville, de la ligne se dirigeant vers le nord sous la rue Saint-Denis.

Sur ces données préliminaires, le Service des Travaux Publics a évalué le coût de construction de l'ensemble du réseau initial du métropolitain, de même que le coût d'acquisition du matériel roulant et de l'équipement fixe. Le coût de construction du réseau initial, d'une longueur totale de 14.268 milles, s'élèverait à environ \$140,000,000, et le coût d'acquisition du matériel roulant et de l'équipement fixe à \$40,000,000. Le réseau serait réalisé par sections, et c'est l'addition du coût de chacune de ces sections qui formera le montant total de \$180,000,000 requis pour compléter l'ensemble du réseau initial.

Au point de vue de l'exploitation, dernier stage de cette entreprise, la Commission en est venue aux deux conclusions suivantes:

1. Étant donné les charges transportées sur la rue Sainte-Catherine et leur augmentation probable dans l'avenir, l'exploitation de tout le réseau initial et futur, y compris la ligne est-ouest, devra se faire par des rames de wagons semblables à ceux qu'on utilise couramment dans les métropolitains, et non par des tramways ordinaires.
2. Au point de vue de l'efficacité, il est absolument indispensable que l'exploitation du réseau métropolitain soit reliée à celle du réseau des transports en commun de surface. Il importe à cette fin de modifier et d'agencer le tracé des lignes de surface de façon qu'elles agissent comme organes de diffusion ou de rabattement pour le métropolitain. L'établissement des nouvelles lignes de surface est donc un facteur important dans la détermination de l'emplacement définitif des stations du métropolitain.

A ce sujet, la Commission a préparé une carte montrant les modifications que l'on pourra probablement apporter au réseau actuel de surface par suite de la construction du métropolitain. Cette carte, qui n'est qu'une étude préliminaire qu'il faudra plus tard compléter, indique les lignes de tramways qui pourraient être supprimées, ainsi que les lignes de rabattement à établir au moyen de tramways ou d'autobus. Elle montre également les lignes de surface qui demeureront nécessaires pour les besoins locaux des zones trop éloignées du réseau du métropolitain. Cette carte complète donc le plan directeur du transport en commun de la région montréalaise.

Il est intéressant de noter que ce plan prévoit la suppression de 110 milles de voies de tramways uniquement par suite de la construction du métropolitain, et que 136 milles de voies seulement resteront en exploitation, soit 55 pour 100 du réseau actuel. D'autres lignes de tramways pourraient bien aussi disparaître pour des raisons qui n'appartiennent pas à la construction du métropolitain.

Il est évident que la disparition de toutes ces lignes de tramways facilitera considérablement la circulation, surtout dans les rues actuellement utilisées par les tramways; il y aura amélioration marquée même dans celles de ces rues où les besoins du transport en commun exigeront le remplacement des tramways par des autobus.

## ● CONCLUSIONS

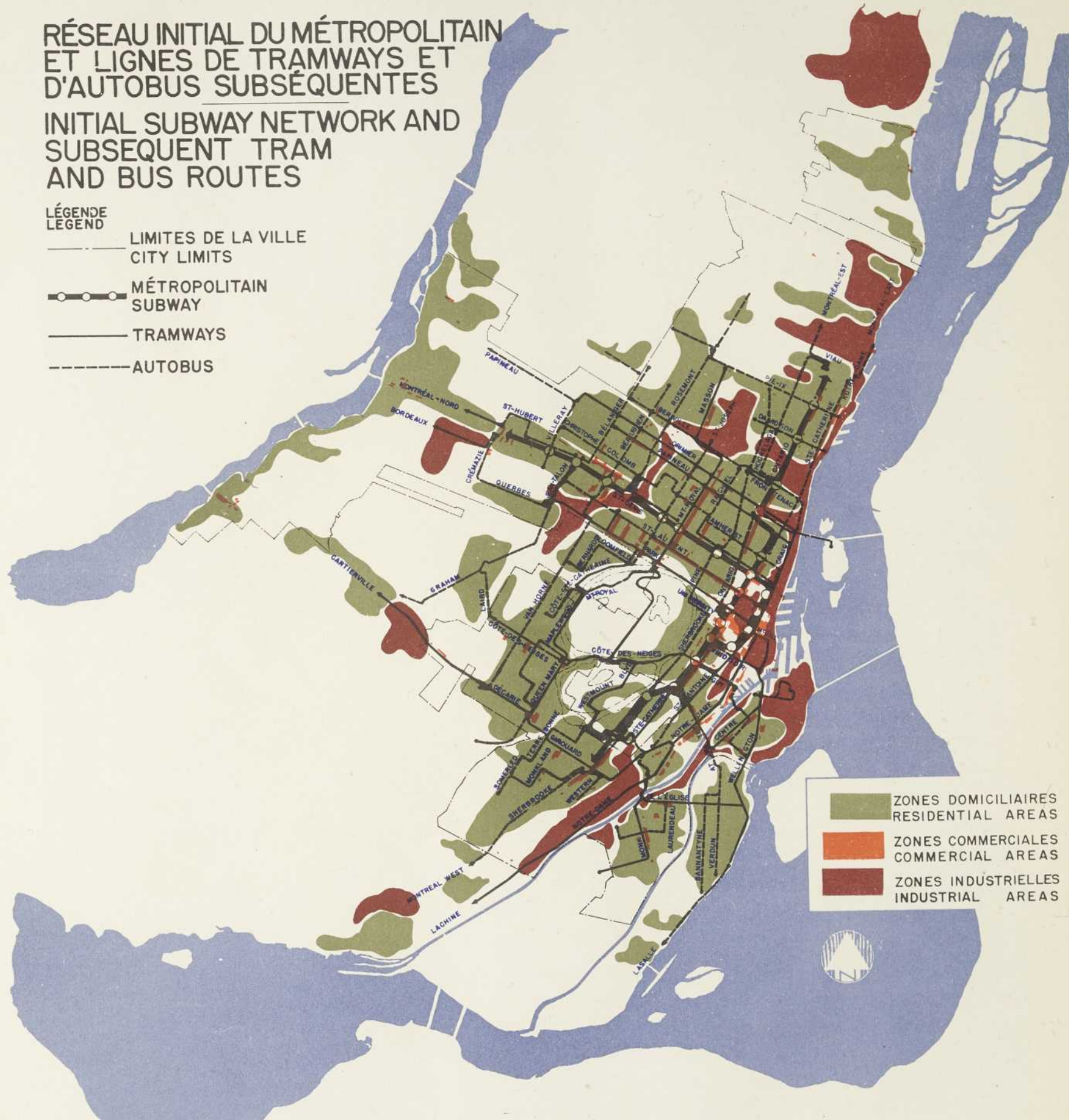
Les études de la Commission l'ont amenée aux conclusions suivantes:

1. Par suite de l'accroissement continu de la population, du développement considérable du commerce et de l'industrie et du déplacement graduel des centres domiciliaires et industriels vers la périphérie et la banlieue, les moyens de transport en commun sont de plus en plus utilisés dans toute la région métropolitaine.
2. Étant donné qu'une grande partie du terrain bâti se trouve resserré entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent, et que la plupart des rues disponibles dans ce territoire sont étroites et encombrées par le trafic véhiculaire - et ceci, malgré que le nombre d'automobiles, par rapport à la population, soit beaucoup moindre à Montréal que dans les villes canadiennes ou américaines d'égale importance -, les moyens actuels

RÉSEAU INITIAL DU MÉTROPOLITAIN  
 ET LIGNES DE TRAMWAYS ET  
 D'AUTOBUS SUBSÉQUENTES  
 INITIAL SUBWAY NETWORK AND  
 SUBSEQUENT TRAM  
 AND BUS ROUTES

LÉGENDE  
 LEGEND

- LIMITES DE LA VILLE  
 CITY LIMITS
- MÉTROPOLITAIN  
 SUBWAY
- TRAMWAYS
- - - - - AUTOBUS



- ZONES DOMICILIAIRES  
 RESIDENTIAL AREAS
- ZONES COMMERCIALES  
 COMMERCIAL AREAS
- ZONES INDUSTRIELLES  
 INDUSTRIAL AREAS





de transport en commun sont devenus insuffisants pour répondre aux besoins présents, et surtout aux besoins futurs de la plus grande partie de la population, qui dépend, à un degré inusité ailleurs, des moyens de transport en commun.

3. Pour remédier à la saturation progressive des moyens de transport de surface, particulièrement dans le centre de la ville, suppléer à leur insuffisance et relier les divers quartiers de la ville avec plus d'efficacité et de rapidité, la seule solution possible réside dans la construction d'un réseau supplémentaire de transport en commun.
4. Étant donné que les conditions climatiques et topographiques particulières à Montréal réduisent l'efficacité de l'exploitation des moyens de transport en commun de surface, le seul moyen d'obvier aux inconvénients de la situation actuelle et d'aménager un réseau de chemins de fer indépendants des chaussées existantes, c'est de construire des artères souterraines pour les véhicules de transport en commun, c'est-à-dire un réseau de métropolitain.
5. Il est essentiel que l'exploitation du métropolitain se fasse entièrement à l'aide de trains de type standard et qu'elle soit coordonnée à celle des transports de surface, qui seront modifiés de façon à compléter le réseau du métropolitain et à lui servir d'organes de rabattement.

6. Étant donné que les transports en commun desservent quotidiennement plus de 1,500,000 usagers, soit environ 80 pour 100 de toutes les personnes qui se déplacent journallement dans la ville, et que les moyens de transport en commun, par suite du petit nombre des automobiles eu égard au chiffre de la population, continueront, longtemps encore, d'être le seul mode de transport utilisé par la plus grande partie de la population, on doit considérer la construction du métropolitain comme une solution des plus nécessaires et des plus urgentes au problème général du transport urbain à Montréal.

A cause de ses nombreux avantages, non seulement pour les usagers des transports en commun, mais également pour tous les automobilistes, le métropolitain s'impose comme l'un des principaux moyens de remédier efficacement à l'encombrement de la circulation.

Tout en reconnaissant que d'autres projets d'amélioration sont indispensables à l'essor économique de la ville, la Commission croit cependant que le métropolitain, qui procurera au plus grand nombre des facilités de transport meilleures et des plus urgentes, devrait occuper une place prépondérante parmi les améliorations majeures proposées.

7. A cause de l'acuité grandissante du problème du transport en commun, la construction du métropolitain devient de plus en plus nécessaire et urgente. Il importe donc de réaliser sans délai le réseau initial et, à cette fin, de terminer au plus tôt les relevés topographiques et les études techniques requis pour compléter les plans préliminaires, et d'entreprendre ensuite les plans de détail nécessaires à la construction même du réseau.

En conséquence, la Commission recommande la construction du réseau initial du métropolitain. Elle désire exprimer son appréciation de ce que les Autorités municipales ont déjà pris l'initiative de faire commencer certaines études essentielles à la réalisation du projet de métropolitain. Enfin, elle leur demande également de prendre le plus tôt possible toutes les mesures jugées nécessaires à la mise en oeuvre de cet important projet.

La Commission a apporté une solution de principe aux problèmes dont l'étude lui avait été confiée. Il ne reste plus, dans ce domaine, qu'à parachever les plans et études techniques nécessaires pour réaliser les projets qu'elle a recommandés.

## ● VOIES ET MOYENS

La Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport a été chargée d'indiquer de quelle façon les travaux qu'elle recommande pourraient être financés et réalisés.

## ● POUVOIR D'EMPRUNT DE LA VILLE

Pour accomplir cette tâche, la Commission a examiné la possibilité, pour la Ville, de financer le coût d'un programme d'améliorations de l'envergure de celui qu'elle recommande aux Autorités municipales. A ce sujet, la Commission a pris en considération les règlements suivants, adoptés de juin 1947 à avril 1949 et pourvoyant à des emprunts pour dépenses capitales et pour divers travaux publics:

Règlement No	But	Part des propriétaires	Part de la Ville	Total
1840 (Juin 1947)	Égouts, pavages, trottoirs	\$ 1,400,000	\$ 600,000	\$ 2,000,000
1842 (Juin 1947)	Élargissement des rues	4,000,000	6,000,000	10,000,000
1854* (Juin 1948)	Égouts, pavages, trottoirs	-	-	-
1867 (Avril 1948)	Égouts, pavages, trottoirs	1,750,000	750,000	2,500,000
1898 (Novembre 1948)	Travaux publics	-	10,000,000	10,000,000
1907 (Mars 1948)	Égouts, pavages, trottoirs	3,500,000	1,500,000	5,000,000
1923 (Avril 1949)	Travaux publics, feux de circulation, viaducs, élargisse- ments de rues, bâti- ments publics, etc.	-	16,000,000	16,000,000
		\$10,650,000	\$34,850,000	\$45,500,000
* Modifiant le règlement No 1840				

La Commission a également pris connaissance du règlement no 1735 pourvoyant à la réorganisation financière de la Ville ainsi que des règlements nos 1809, 1818 et 1819 pourvoyant à la conversion d'une partie de la dette municipale.

A la suite d'un examen approfondi de la situation, la Commission en est arrivée aux conclusions suivantes. Les revenus actuels de la Ville, de même que ceux qu'elle peut escompter dans un avenir immédiat, sont suffisants pour lui permettre de faire face au service de la dette actuelle et des emprunts requis pour exécuter les travaux publics déjà engagés. Cependant, il est improbable que la Ville puisse entreprendre tout autre programme d'améliorations majeures à même ses revenus ordinaires, à moins d'une augmentation considérable de ces revenus, ce qui n'est pas présentement à prévoir.

Les projets rentables, du fait qu'ils sont producteurs de revenus, ne dépendent pas, pour leur financement, des revenus ordinaires de la Ville. D'autre part, on peut difficilement prendre en considération tout projet dont la mise à exécution pourrait obliger la Ville à financer des emprunts additionnels importants à même ses revenus ordinaires.

D'une façon générale, le financement de tout programme d'envergure concernant la circulation et le transport en commun ne pourra être

réalisé, exception faite des projets rentables, que par une augmentation des revenus municipaux ou par l'aide financière des gouvernements fédéral et provincial ou de l'un d'eux.

## ● CONTRAT DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL

La Commission a également étudié la portée du contrat fixant les charges respectives de la Ville et de la Compagnie des Tramways de Montréal au sujet de l'exploitation des transports en commun. A ce point de vue, elle a surtout considéré les termes du paragraphe 7 de la section 28 du chapitre 60 de la Loi 7 George V relatif au droit que détient la Ville de Montréal d'acquérir, à certaines conditions, en 1953 ou à la fin de chaque période subséquente de cinq années, la voie ferrée, les immeubles, les dépendances, le matériel et les voitures de la Compagnie des Tramways de Montréal. Le paragraphe en question se lit comme suit:

"Le contrat préparé par la commission, ..., entrera en vigueur, après avoir été signé par la commission, ou la majorité de ses membres, le jour où il sera signé par le président et le secrétaire de la

Montreal Tramways Company, dûment autorisés par résolutions du bureau de direction de la dite compagnie, et liera cette compagnie et la Cité de Montréal pour une période de trente-six années à partir de son entrée en vigueur, sauf les dérogations et modifications qui pourront y être apportées de temps à autre du consentement mutuel de la cité et de la dite compagnie.

A compter de la même date (28 janvier 1918) ce contrat annulera et remplacera tous autres contrats entre la dite cité et la dite compagnie pour des objets semblables relativement au même territoire.

A l'expiration de la dite période de trente-six années, et à l'expiration de chaque période de cinq années subséquentes, la Cité de Montréal aura le droit, après un avis de six mois donné à la Montreal Tramways Company, dans les douze mois qui précéderont immédiatement l'expiration des dites trente-six années, ainsi qu'après un pareil avis de six mois aux mêmes conditions, à la fin de chaque cinq années subséquentes, de s'approprier la voie ferrée de la dite compagnie, ainsi que les immeubles et dépendances, le matériel et les voitures lui appartenant, et nécessaires à l'exploitation de la dite voie ferrée, en en payant la valeur, qui sera fixée par des arbitres, et dix pour cent en sus de l'estimation. Les dits arbitres seront nommés comme suit: un par la cité de Montréal, un par la Montreal Tramways Company et le troisième par un juge de la Cour Supérieure siégeant dans et pour le district de Montréal."

## ● VOIES ET MOYENS

Après un examen minutieux du contrat intervenu entre la Ville de Montréal et la Compagnie des Tramways, et après avoir considéré les aspects légaux et financiers qu'implique la mise en oeuvre de ses recommandations au point de vue de circulation et transport en commun, la Commission en est arrivée aux conclusions suivantes:

a) Métropolitain et réseau de surface des transports en commun

La Commission croit que tout réseau de métropolitain que l'on construira devra renfermer intégralement tout le réseau des transports en commun de surface qui restera en exploitation après la réalisation du métropolitain. Elle croit également que l'administration et l'exploitation du réseau de métropolitain de même que celles du réseau modifié de surface devront être fusionnées.

En d'autres termes, la Commission recommande qu'une Commission de Transport unique assume la responsabilité d'acquérir, posséder, construire, exploiter et gérer tous les moyens rentables, existants et futurs, de circulation et de transport en commun de la ville de Montréal et de la région métropolitaine, à l'exception toutefois des taxis et des voitures hippomobiles de louage.

b) Améliorations de circulation produisant des revenus

La Commission estime également que certains projets concernant la circulation, telles l'autostrade est-ouest projetée et les autres entreprises similaires susceptibles de rapporter des revenus, doivent, en ce qui concerne leur construction, leur administration et leur exploitation, tomber sous la juridiction de la Commission de Transport mentionnée ci-dessus.

c) Commission de Transport proposée

Vu la nécessité de construire immédiatement un métropolitain à Montréal, vu l'accord général des autorités en transport en commun, tant à Montréal qu'à l'étranger, pour reconnaître que les réseaux de métropolitain doivent être exploités en liaison avec les réseaux de surface des transports en commun et que l'administration des réseaux ainsi fusionnés doit relever de la même direction; vu la possibilité de joindre aux autres responsabilités d'une commission de transport la construction et la direction de certaines améliorations rentables de la circulation; vu la déclaration de la Compagnie des Tramways de Montréal qu'elle-même (ou tout autre groupement d'intérêts privés) serait incapable de financer le coût de construction d'un réseau de métropolitain, la Commission, convaincue que les désirs et les intérêts immédiats du public seront ainsi le mieux servis, recommande l'établissement d'une commission publique de transport, totalement indépendante dans son fonctionnement sauf, une fois créée, dans le cas d'une modification à sa constitution ou d'une émission d'obligations non entièrement garanties par son propre actif.

d) Législation requise

A cette fin, la Commission recommande qu'à la prochaine session de l'Assemblée législative de Québec, la Ville de Montréal demande les pouvoirs nécessaires pour créer une commission de transport. Celle-ci pourra ainsi commencer à fonctionner comme telle, et de la manière prescrite, dans le plus court délai possible. La Commission a étudié un projet de loi visant à créer cette commission de transport. Cependant, ce projet nécessite une étude plus approfondie, et la Commission est d'avis qu'il pourrait être soumis au Conseil municipal au début de janvier 1950.

Le projet de loi préparé par la Commission comporte les éléments essentiels suivants:

1. La Ville sera autorisée à créer une commission de transport ayant le privilège exclusif d'acquérir, posséder, construire, entretenir et exploiter un système de transport unifié dans Montréal et dans la région métropolitaine.
2. La commission de transport sera totalement indépendante dans son fonctionnement, sauf seulement dans les cas de modification à sa constitution ou d'émission d'obligations non entièrement garanties par son propre actif.
3. La commission de transport devra, en ce qui concerne la construction des améliorations à la circulation et au transport en commun recommandées par la Commission d'Étude, obtenir le consentement préalable des Autorités municipales pour faire tout changement majeur ou toute dérogation aux plans initiaux approuvés par la Commission d'Étude.
4. Les relations à établir entre la commission de transport et la Ville, le nombre des membres de la commission, la façon de les appointer de même que leur terme d'office, le transfert des droits de la Ville, la procédure requise pour l'engagement du personnel, les méthodes de financement, d'exécution, etc., sont autant de questions qui pourront faire l'objet du projet de loi à soumettre au Conseil municipal pour le début de janvier 1950.

# RECOMMANDATIONS RECOMMENDATIONS

LÉGENDE  
LEGEND

-  AUTOSTRASSE EST-OUEST  
EAST-WEST EXPRESSWAY
-  MÉTROPOLITAIN  
SUBWAY
-  GARAGES DE STATIONNEMENT  
PARKING GARAGES
-  AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU  
DES ARTÈRES PRINCIPALES  
IMPROVEMENTS TO THE  
TRAFFIC NETWORK

- ① BURNSIDE
- ② SHERBROOKE
- ③ MCGREGOR
- ④ CÔTE DES NEIGES
- ⑤ VICTORIA SQUARE
- ⑥ PERSILLIER
- ⑦ MONTÉE DE ST-LAURENT
- ⑧ GOUIN
- ⑨ PERRAS & KELLY
- ⑩ CRÉMAZIE
- ⑪ PONT DE CARTIERVILLE
- ⑫ SAINT-JACQUES & NOTRE-DAME
- ⑬ WINDSOR



ZONES DOMICILIAIRES  
RESIDENTIAL AREAS

e) Financement du métropolitain et des autres projets connexes de circulation et de transport

La Commission a donné son attention la plus sérieuse à la détermination des voies et moyens requis pour la mise en oeuvre d'un programme de construction de l'ampleur de celui qui découle de ses recommandations.

Dans ce domaine également, la Commission n'est pas prête à faire des recommandations définitives. Elle est d'avis, cependant, que les améliorations à la circulation et au transport en commun qu'elle recommande sont susceptibles de produire des revenus et sont donc en grande partie rentables. De plus, elle croit qu'une entreprise dont dépendent le développement futur et la prospérité économique de la métropole du Canada justifie amplement la participation financière des gouvernements fédéral, provincial et municipal. D'une façon ou d'une autre, les gouvernements fédéral et provincial, de même que les autorités municipales de l'Ile de Montréal et des environs, ont un intérêt commun dans son succès et peuvent aider à sa réalisation.

La Commission est confiante que les principes énoncés ci-dessus quant aux voies et moyens permettront de formuler des recommandations propres à faciliter le financement graduel de ses projets d'améliorations à la circulation et au transport en commun, dont la nécessité s'impose avec tant de force à toute la population.

APPROBATION

Le rapport de la Commission d'Études des Problèmes de la Circulation et du Transport a été approuvé à une séance tenue le 17 novembre 1949, et les membres de la Commission l'ont signé comme suit:

*J. O. Asselin*  
J.-O. Asselin

*Gordon MacL. Pilts*  
Gordon MacL. Pilts

*Camillien Houde*  
Camillien Houde

*René Gravel*  
René Gravel

*Émile Gauthier*  
Émile Gauthier

*Walter C. Hyde*  
Walter C. Hyde

*J. Cecil McDougall*  
J. Cecil McDougall

*Rodrigue Moore*  
Rodrigue Moore

*John P. Rowat*  
John P. Rowat

*Jules Archambault*  
Jules Archambault

*John E. Armstrong*  
John E. Armstrong

*Ignace Brouillet*  
Raymond Dupuis  
Raymond Dupuis

*Ernest Cormier*  
Ernest Cormier

*J.-E. Gibault*  
J.-E. Gibault

*Roy H. Foss*  
Roy H. Foss

*Henry W. Morgan*  
Henry W. Morgan

*Huet Massue*  
Huet Massue

*Aimé Cousineau*  
Aimé Cousineau

*Louis A. Lapointe*  
Louis A. Lapointe

*C.-É. Campeau*  
C.-É. Campeau

*Henri Gibeau*  
Henri Gibeau

*George S. Mooney*  
George S. Mooney