

LE PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN
À MONTRÉAL

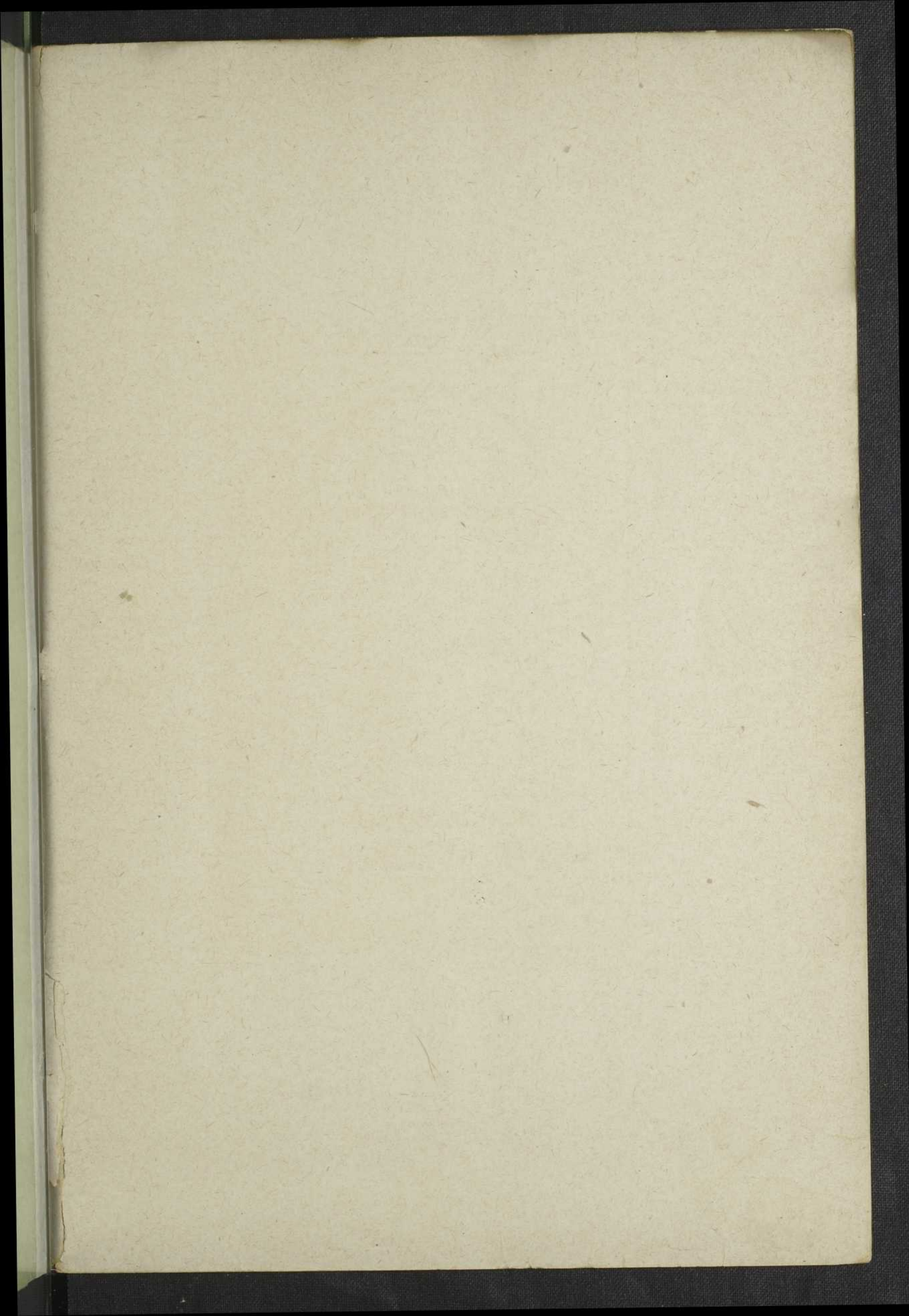
étude et analyse

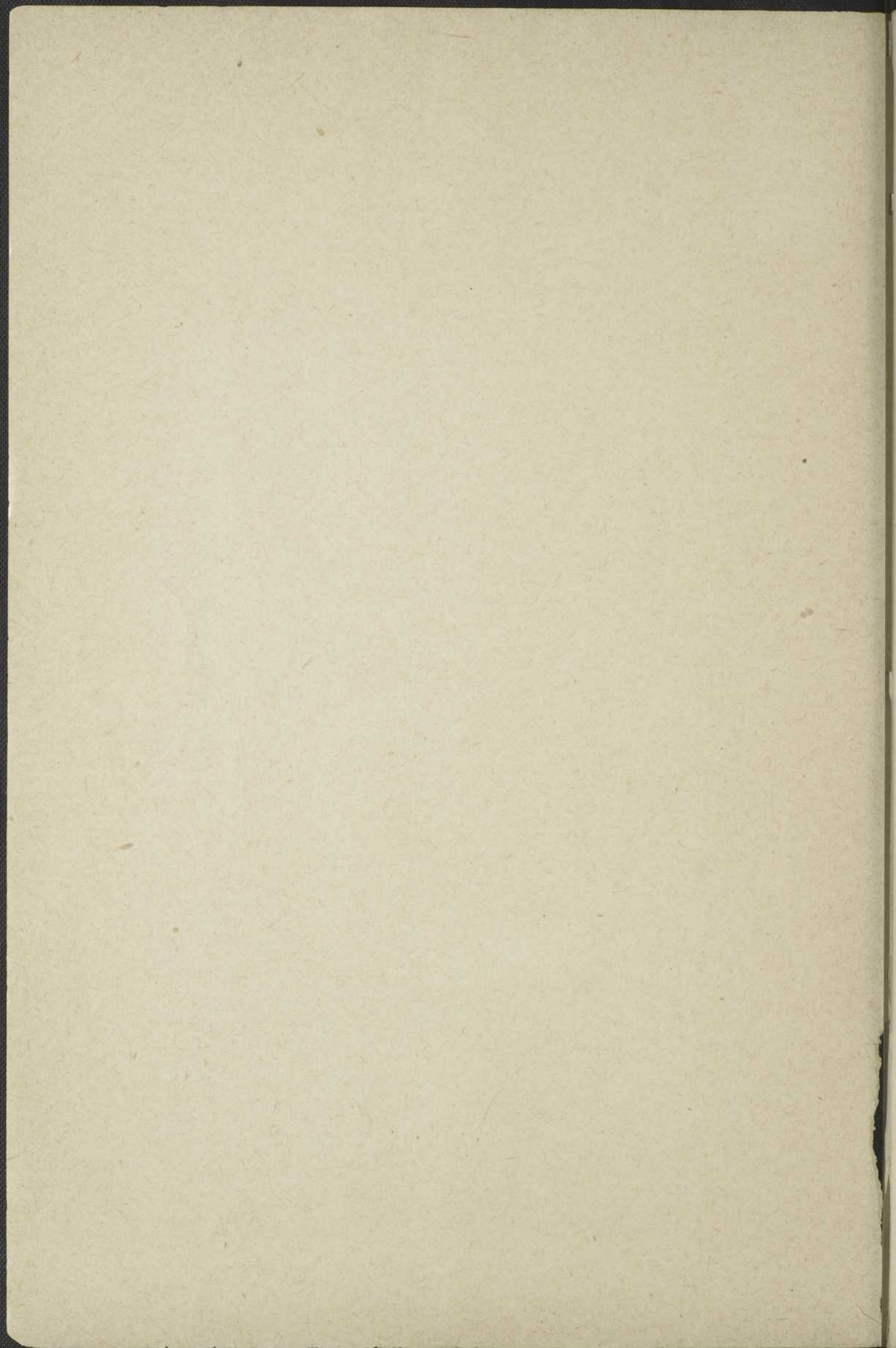
par

J.-O. ASSELIN,
*président du Comité exécutif de la
Cité de Montréal.*



B. Q. R.
NO. 2379





LE PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN À MONTRÉAL

~~3.88.4~~

~~As 73 pc~~

LE PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN
À MONTRÉAL

- Analyse des divers aspects du problème actuel en regard de l'ensemble des développements réalisés dans d'autres villes européennes, américaines et canadiennes de même importance.

... Et plan d'action proposé.

B. Q. R.
NO. 2379

UNIVERSITY OF MICHIGAN
ANN ARBOR MI 48106

HE
4509
M6A8 f
(S)

388.40971428
A 8445 j
f 1948

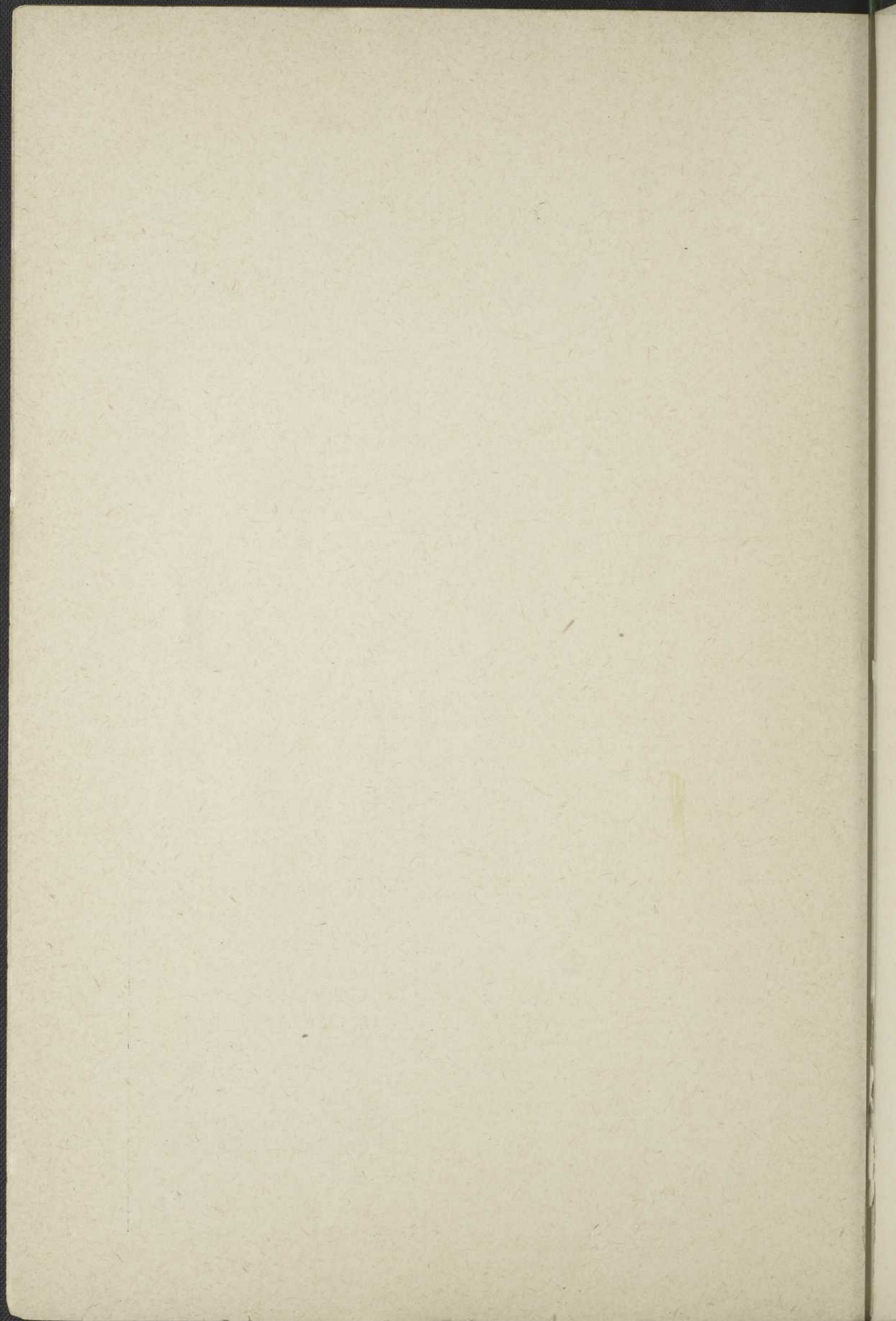
INDEX

SECTION		pp.
1.	INTRODUCTION :	
	Pourquoi cette étude ?	9
2.	LE MÉTRO DE LONDRES :	
	Historique du problème des transports en zone métropolitaine de Londres	
	a) Le métro, son origine et son développement	19
	b) A la mode britannique	21
	c) Méthode de nomination à la CTCL	23
	d) Intégration des chemins de fer de banlieue	25
	e) L'entreprise publique et privée dans une économie publico-privée	26
	f) Indépendance politique de la commission	27
	g) Une appréciation de la CTCL	29
3.	LE MÉTRO :	
	Historique du système de transport souterrain de Paris	
	a) Le métro; son historique et son développement	35
	b) Le réseau et son budget	36
	c) L'exploitation du métro	39
	d) Les développements d'après-guerre	40
4.	LE NOEUD DU PROBLÈME DANS LES VILLES AMÉRICAINES	
	a) L'avant-propos	45
	b) New York	49
	c) Chicago	51
	d) Détroit	53
	e) Cleveland	54
	f) Boston	55
	g) Philadelphie	57
	h) St-Louis	58
	i) Denver	59
	j) San Francisco	60
	k) Los Angeles	61
	l) Récapitulation	62
	m) Sommaire	63

5.	LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES VILLES CANADIENNES :	
	Tendances et développements	
	a) Toronto	67
	b) Autres développements récents et données :	69
	Vancouver	69
	Victoria	69
	Winnipeg	69
	Ottawa	69
	Saint-Jean, N.B.	69
	Québec	69
	— autres villes	70
6.	STATISTIQUES SUR LES COMPAGNIES DE TRAMWAYS AU CANADA	
	a) Possession	74
	b) Voyageurs transportés — 1946 —	74
	c) Placement — route et équipement	74
	d) Longueur totale des voies	74
7.	LA POPULATION : SON IMPORTANCE DANS UN RÉGIME DE TRANSPORT SOUTERRAIN	
	a) Population des villes pourvues d'un métro	79
	b) Autres aspects du problème	79
	c) Estimé de la population future du Grand Montréal	80
	d) Développement de la banlieue	80
8.	CIRCULATION ET TRANSPORT : DEUX PROBLÈMES DISTINCTS	
	a) La nature de deux problèmes distincts	89
	b) Mesure quantitative de la circulation et du transport	91
9.	LE PROBLÈME DU TRANSPORT RAPIDE À MONTRÉAL :	
	Premières démarches à faire	
	a) Le problème du transport rapide en commun	99
	b) Solution proposée	100
	c) Les dépenses à encourir	101
	d) Méthodes diverses de financement	102
	e) Prochaines démarches suggérées	103
	f) Conclusion	106

INTRODUCTION

- Où l'on expose le but de ce mémoire et, par la même occasion, est mise en pleine lumière une grave raison pour laquelle Montréal se trouve actuellement dans une situation embrouillée qui prête à confusion.



AVANT-PROPOS

Le domaine du transport en commun des citadins, particulièrement dans les centres métropolitains les plus peuplés des États-Unis et du Canada, connaît de nos jours de grands progrès à longue portée. En certains endroits, les projets commencent seulement à germer; ailleurs, le besoin aigu d'améliorations dans le régime du transport a touché l'état de crise et l'on a dû, pour y remédier, prendre des mesures efficaces, ou bien l'on est en train de les appliquer.

Montrer aux Montréalais ce qui se passe ailleurs leur apportera peut-être une fiche de consolation, en leur apprenant que toute grande métropole fait face à un problème entêtant de transport en commun. Consolation assez amère, j'en conviens. Et qui ne perd rien de son âcreté du fait que les autres villes jouissent d'une autorité déléguée et d'une responsabilité très précises leur permettant de concevoir et d'exécuter des plans d'accélération du transport local, — un corps public ou un organisme privé étant désigné à cette fin, — tandis que rien de tel n'existe pour Montréal et sa banlieue.

A ceux qui contestent ce point, il faut signaler que, vu l'incertitude qui entoure l'avenir de la Montreal Tramways Company, dont le contrat actuel expire en 1953; et vu que nulle autre corporation, ni publique ni privée, n'est autorisée par la loi à s'immiscer dans le régime du transport en vue de l'accélérer, il n'y a donc, à toutes fins pratiques, aucun pouvoir qui ait le droit — même s'il en a le désir — d'entreprendre la mise en œuvre d'un plan d'envergure comprenant un métro et exigeant nécessairement une énorme mise de fonds; au reste, même si l'on commençait la réalisation d'un tel plan au cours des douze prochains mois, on n'en pourrait bénéficier, au plus tôt, avant

1954, c'est-à-dire un an après l'expiration du contrat actuel de la Montreal Tramways Company.

Par conséquent, le mieux que les Montréalais puissent espérer, tant que l'imbroglio n'aura pas été clarifié et qu'un pouvoir responsable n'aura pas été nommé, c'est d'étudier et de discuter des projets d'ordre général, qui, tout intéressants qu'ils soient, ne sauraient être que des approches et des préliminaires. En plus de ces projets, il faut poursuivre des recherches très étendues dans le champ du génie, de l'économique et de la technique, entreprendre une action d'ordre administratif et législatif, avant de voir aboutir les premières réalisations du plan d'ensemble qui accélérera la circulation dans notre région métropolitaine.

Afin de mettre en relief cet aspect du problème montréalais, j'ai consacré, au cours de la dernière année, — voire, depuis 1942, — un temps considérable à l'examen des expériences tentées par d'autres grandes villes pour résoudre leur problème du transport et de la circulation. Non seulement j'ai recueilli et j'ai lu des rapports et autres documents disponibles, mais j'ai visité et scruté sur place le fonctionnement des métros de New-York, de Chicago, de Londres et de Paris, et j'ai étudié le problème du transport tel qu'il se pose en d'autres grandes villes des États-Unis (comme Boston, Washington, Denver, San-Francisco, Los Angeles, Saint-Louis) et d'Europe (comme en Belgique et en Hollande). Ce faisant, j'avais l'espoir de récolter, à même l'expérience des autres — leurs erreurs aussi bien que leurs succès — de quoi nous aider à étreindre bientôt et à résoudre les difficultés de notre propre problème montréalais.

C'est ma conviction que cette étude constitue une œuvre utile: outre qu'elle éclairera notre vue de la situation montréalaise, elle nous permettra d'écartier le danger de suivre une voie qui a mal réussi aux autres.

A cause de l'actualité du sujet, ce mémoire expose encore les modifications récemment apportées ou simplement projetées dans les tarifs du transport des villes auxquelles s'est étendue notre enquête.

Voici, après la réflexion et l'étude les plus sérieuses de ma part, comment je résumerais mes conclusions sur tout le problème.

1 — Les moyens de transport à Montréal sont tout à fait inadaptés aux besoins de notre population actuelle. La situation n'a cessé de s'aggraver durant les toutes dernières années; elle est aujourd'hui parvenue à un point qui exige immédiatement un redressement décisif. La première chose à faire, c'est de dresser un maître plan de transport et de trafic, d'après lequel il sera possible non seulement de corriger à brève échéance des conditions présentement intolérables, mais encore de fixer un programme d'améliorations et d'agrandissement qui vise à réaliser un système complet, moderne et parfaitement organisé de transport rapide, incluant la construction prochaine de rails souterrains destinés à desservir les secteurs qui en ont le plus pressant besoin.

Ce métro doit, en premier lieu, être construit à travers la largeur de la ville, quelque part au sud de la rue Sherbrooke, et comporter une route nord-sud située un peu à l'est du boulevard Saint-Laurent, avec facilité d'étendre l'un et l'autre circuit. De la sorte, on visera à procurer ultimement à la ville un réseau complet de routes souterraines et de voies rapides de surface, par lesquelles on répondra aux besoins d'une population qui ne donne aucun signe de stagnation et dont l'accroissement se distribue en éventail dans toutes les directions, en longueur et en largeur de la ville, comme en bordure de la terre ferme au nord et au sud du fleuve Saint-Laurent. (On estime qu'en l'an 2011, la population de Montréal et de sa banlieue aura atteint le chiffre de 2,600,000 âmes.)

2 — Le problème de la **circulation**, qu'on ne doit pas confondre avec celui du **transport**, mais qui le complique, ne peut être résolu de façon satisfaisante sans que et jusqu'à ce que notre réseau de grandes artères soit rendu plus apte à canaliser le débit actuel des voitures, sans préjudice du courant de l'avenir. Pour cette raison, il nous faut procéder avec ordre à la réalisation de notre plan d'élargissement des rues, ainsi qu'à l'exécution des autres mesures qui y sont connexes. Cela contribuera à dégrever notre circulation, sans toutefois résoudre notre problème du transport.

- 3 — Nous devons, en prévision de l'avenir, imaginer des façons et des moyens d'éliminer les tramways de surface dans les rues commerciales du haut et du bas de la ville, ainsi qu'aux endroits où se trouvent hôtels et gares de chemins de fer, et peut-être, au moment voulu, dans toutes les rues de la région métropolitaine. La seule et unique manière d'en arriver là, c'est de construire un réseau de grandes voies de transport rapide, soit élevées, soit souterraines, communiquant avec des routes suburbaines d'autobus afférentes aux dites voies et avec des voies d'autobus intra-urbaines desservant les parties de la ville que n'accommodent pas directement les rails du service rapide élevé ou souterrain.
- 4 — Pour remédier à la congestion du trafic et du stationnement, il nous faut choisir des mesures de contrôle qui fixent avec plus d'efficacité les rues à sens unique, règlent mieux le stationnement en bordure du trottoir, de même que le système des signaux et le reste, et en soumettre l'application à une surveillance policière rigoureuse. Mais le recours à ces seules mesures ne résoudra point le problème du trafic, ni n'apportera une véritable détente à la crise plus générale du transport en commun.
- 5 — En outre d'élargir certaines rues, il faut encore relier la ville à la banlieue par de nouvelles et larges artères de circulation, dont on limitera l'accès en les traçant de telle sorte qu'elles ne tentent pas le trafic à courte distance à l'intérieur de la ville. Car leur principale fonction sera d'attirer le flot des voitures qui, à partir de certains quartiers, se dirigent vers l'intérieur ou l'extérieur de la ville, puis de canaliser ce courant et de le déverser en quelques jonctions d'où il pourra s'écouler à travers les rues de la ville jusqu'à ses multiples destinations.

Des boulevards comme ceux-là, il nous en faut probablement plusieurs pour libérer de leur trafic intra-urbain les rues du haut et du bas de la ville et, par le fait même, diminuer la congestion. Nous avons grand besoin de boulevards pour faciliter et le trafic intra-urbain et celui qui relie la ville à la banlieue. Si, de plus, l'on permet aux autobus

d'utiliser ces boulevards, on pourra établir un service rapide d'autobus entre la ville et la banlieue; et notre réseau général y trouvera un grand secours. Mais il faut le redire, même avec un service rapide d'autobus comme celui-là, nous aurons encore besoin d'un métro. Car il y aura toujours à desservir cette partie de la population, la plus dense, qui habite et travaille en des endroits auxquels ne profiteront pas les progrès susmentionnés.

- 6 — Notre problème conjoint du trafic et du transport à Montréal ne peut recevoir une solution satisfaisante à moins d'établir en certains endroits du haut et du bas de la ville des parcs de stationnement. Il faudra donc trouver de l'espace à cette fin, sous terre, en surface ou en terrasse, et que ce soit à des points stratégiques propices, c'est-à-dire là où il sera possible d'arrêter sa voiture sans être trop éloigné de son but et de telle sorte que le stationnement au trottoir puisse être contrôlé par des règlements de police très sévères.

Créer à Montréal de ces parcs de stationnement, aux quartiers encombrés du haut et du bas de la ville, ce serait diminuer considérablement les retards dans le transport de surface. On jouirait, en tout cas, d'une amélioration **immédiate**, en attendant l'éventuel métro, et d'un progrès **durable** aussi, puisque cela rendrait les rues à leur véritable usage, qui est de favoriser la circulation publique et non d'offrir aux propriétaires d'autos une sorte de garage en plein air.

- 7 — Un autre facteur détermine avec une force croissante notre besoin urgent d'un métro. Cette portion de la ville qui s'étend entre l'avenue Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent est aujourd'hui presque entièrement couverte par des bâtiments. L'espace en verdure qui y reste, j'espère qu'on le fera servir à perpétuité de parcs publics et de terrains de jeux. Or, la population qui vit de jour dans ce secteur continue à augmenter. Elle augmente — même si le sol y est presque tout occupé — parce que les édifices nouvellement construits et, en toute probabilité, ceux qui se bâtiront à l'avenir ajoutent verticalement à l'espace déjà habité. Les gratte-ciel de Montréal sont peu nombreux et de taille minuscule en

comparaison de ceux de New-York et de Chicago; mais on peut compter que la tendance à en ériger, déjà manifeste, se poursuivra dans l'avenir; alors, de plus en plus, on verra, dans une étendue de terrain où, malgré son exigüité, se concentre pendant le jour une énorme activité humaine, s'accroître la difficulté de transporter en masse les gens qui vivent dans la banlieue et ceux qui travaillent dans les bureaux du haut de la ville, dans les hôtels, les magasins à rayons, les gares de chemins de fer, et le reste.

Cet aspect du problème montréalais prend de jour en jour une acuité plus grande et souligne à quel point nous avons besoin d'améliorer le transport en commun qui sort du haut de la ville ou qui y pénètre. Il soulève également la question de savoir quelle hauteur et quelle capacité pourront avoir les nouveaux édifices bâtis dans ce district de la ville dont nous venons de parler. Enfin, il donne une importance accrue au jugement que je portais plus haut sur notre pressant besoin d'un maître plan de trafic et de transport, qui, résolvant définitivement toutes les difficultés du problème en une synthèse harmonieuse, nous procurerait, grâce à l'ampleur de ses conceptions, au lieu de réalisations parcellaires ici ou là, un programme ordonné et assurerait à toute la région métropolitaine, par une exécution sans hâte ni secousse, un régime amélioré, élargi de circulation et de transport.

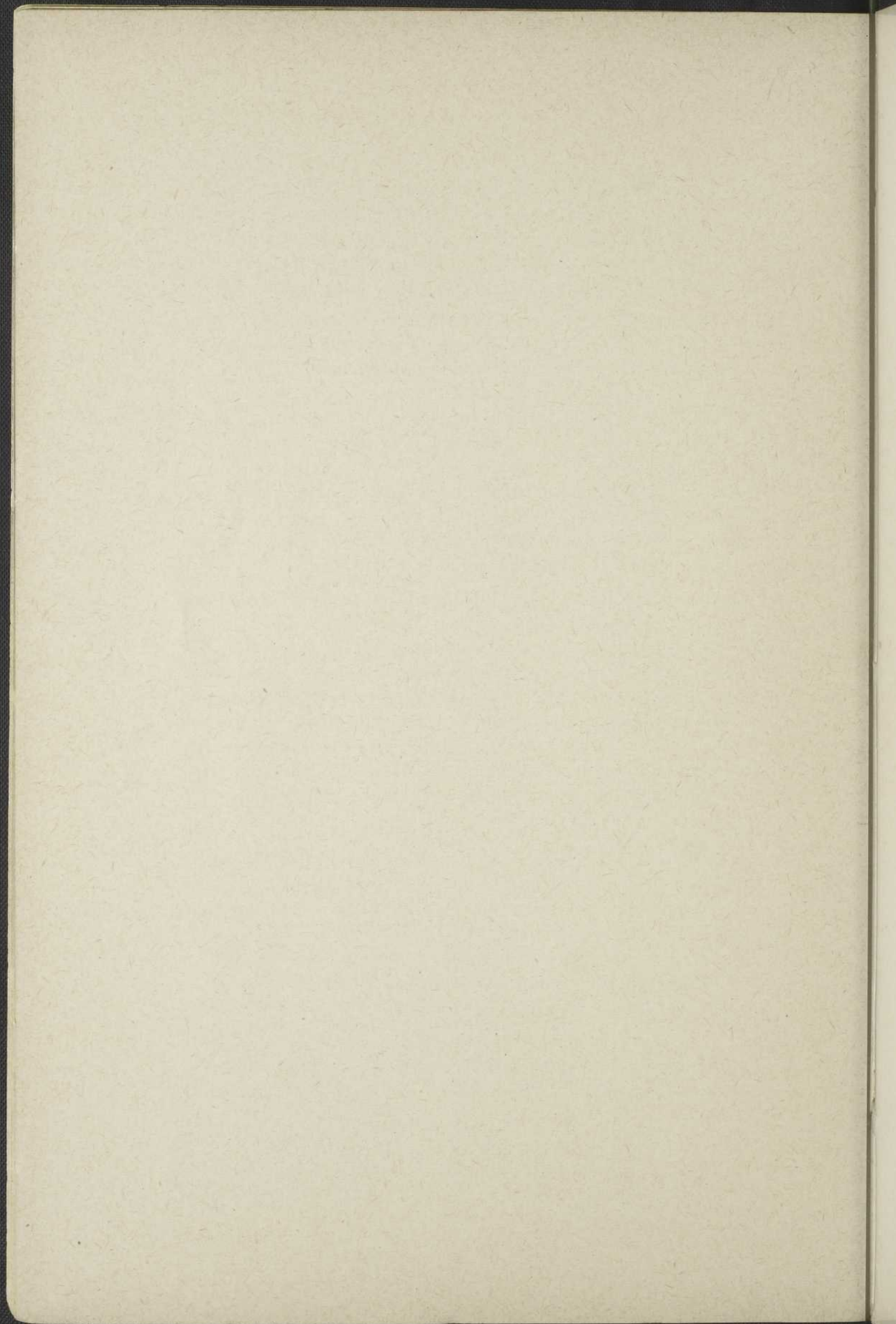
J'ai le plus ferme espoir que le temps et le travail consacrés à préparer cette enquête concrète sur le problème du transport en commun dans certaines villes et à dégager des constatations de cette enquête les applications qui conviennent à notre problème montréalais aideront le public à mieux comprendre la situation qui est la nôtre. Puissent-ils aider aussi ceux d'entre nous qui s'efforcent de lutter contre nos difficultés à s'assurer les moyens d'action que propose la conclusion de ce mémoire, moyens uniquement préliminaires en vue d'une solution définitive, sans doute, mais nécessaires tout de même à la préparation du résultat final.

L'ouverture de la prochaine session de la législature provinciale étant fixée au début de janvier 1949, il est clair que nous

devons nous hâter d'obtenir la première mesure **pratique** recommandée dans le présent rapport, à savoir la concession par la législature provinciale du pouvoir qu'il faut pour mener les enquêtes préliminaires et autres travaux d'élaboration sans lesquels aucun plan définitif ne peut être mis à exécution.

Je dis cela parce que, contrairement à l'opinion populaire, aucun plan définitif en vue de construire à Montréal un régime de transport rapide, soit sous terre, soit en surface, soit en terrasse, n'a encore été soumis ni par aucun individu ni par aucune association. Les quelques **projets** soumis jusqu'à présent ne contiennent que des vues d'ensemble sur les travaux possibles de génie et de voirie; ce ne sont pas des programmes solides dont on pourrait s'inspirer pour établir immédiatement un réseau de transport rapide. Avant d'obtenir ce résultat, de nombreuses études et recherches s'imposent où sont impliqués maints autres sujets que ceux qui touchent au génie et à la voirie.

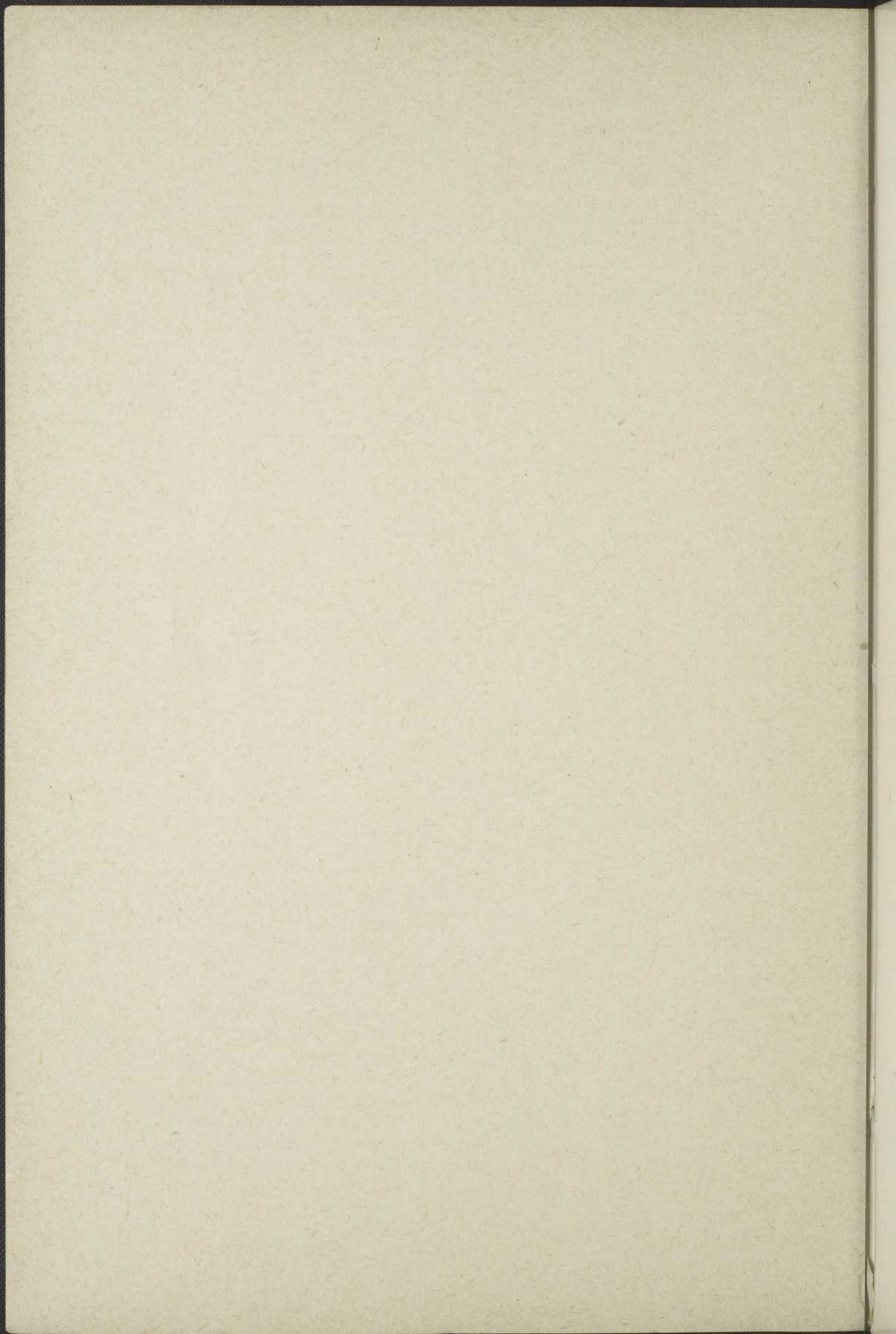
De la législature provinciale, tout d'abord, on n'a besoin d'obtenir que le minimum de pouvoir nécessaire à la mise en branle de recherches, d'études techniques et de formalités, et le droit de préparer un projet de loi complet, ainsi que de conclure les premiers contrats de finance que requiert l'exécution dudit projet. Lorsque ce pouvoir sera accordé à un organisme approprié, celui-ci devra, durant l'année suivante, préparer le projet de loi requis pour l'exécution du plan **définitif**, dont une enquête détaillée, une étude et des recherches poussées auront fourni tous les éléments.



LE MÉTRO DE LONDRES

*Historique du problème des transports
en zone métropolitaine de Londres*

● Revue analytique du problème des transports en commun dans la zone métropolitaine de Londres depuis 1863 et exposé des origines de la formation de la Commission des transports en commun de Londres ainsi que du développement subséquent et coordination du vaste réseau des métros, trams, trains et autobus de Londres depuis 1933.



Le métro, son origine et son développement

Le réseau de métro de Londres remonte à 1863 alors que l'ancien Metropolitan Railway posa un précédent historique en construisant les premiers "tubes" souterrains au monde. L'héritière actuelle de presque un siècle d'évolution progressive des transports publics dans la zone métropolitaine de Londres s'appelle la Commission des transports en commun de Londres (CTCL).

La CTCL, qui repose plus sur la structure capitaliste des unités qu'elle a remplacées que sur les entreprises municipales qu'elle a également absorbées, est issue du monopole privé qui, avec les années, était arrivé à contrôler la majeure partie des services londoniens de transport en commun. Conséquemment, avec l'opération et la régie des transports de Londres par la CTCL, a commencé, en matière de possession publique, une expérience d'importance et d'intérêt signalés, qui a attiré sur elle l'attention mondiale. Sa formation constitue le plus grand transfert de la possession privée et municipale à la possession publique qui ait eu lieu en Grande-Bretagne avant l'avènement du gouvernement travailliste dans l'après-guerre. Hors le service des postes, elle est devenue la plus grande entreprise possédée publiquement qui est en relations directes avec le public consommateur du Royaume-Uni. De plus, cet Office désigné par le gouvernement avait la caractéristique inusitée d'être établi sur le plan d'un service public possédé privément avec une pleine autonomie financière tout en n'ayant pas de responsabilité directe envers le gouvernement qui l'avait créé.

Ce fut principalement un accident de la politique qui amena l'existence de la CTCL. Un changement de régime politique la

veille de l'adoption par le parlement d'un bill du conseil de comté de Londres, dont le but était de céder le contrôle des tramways municipalisés de la zone métropolitaine de Londres à un monopole privé des transports de voyageurs, empêcha la réalisation de ce projet qui eut mis un monopole privé en mesure de coordonner sous une seule administration tous les transports de Londres en ne les assujettissant qu'à un certain contrôle public et à une limitation des bénéfices.

Le parti travailliste, qui avait été l'opposition minoritaire tant au parlement qu'au conseil de comté de Londres durant la discussion de ce bill et qui avait vigoureusement combattu cette mesure, se trouva brusquement à former le parti majoritaire et à dominer les deux administrations. Ce bill fut abandonné sur le champ mais on ne renonça pas à l'intention qui lui avait donné naissance, à savoir la formation d'une seule autorité devant coordonner et gérer le vaste réseau londonien de transports publics, autobus, tramways et métro.

Tout en rejetant le bill précédent, le gouvernement travailliste se mettait en frais d'en présenter un autre qui lui convint.

Détail ironique mais non surprenant, l'Office que le nouveau bill devait établir devait se modeler en grande partie sur le plan que le monopole privé avait voulu faire incorporer dans le projet de loi précédent. En principe, cet organisme différait fondamentalement d'une entreprise d'initiative privée; mais, en pratique, ceux qui devaient avoir charge du nouveau réseau public étaient en grande partie ceux-là mêmes qui l'eussent contrôlé s'il était passé au monopole privé. De plus, de par la nouvelle proposition, les actionnaires initiaux devaient recevoir un plus grand rendement pour leur placement qu'ils n'avaient jamais reçu auparavant.

Ce dernier point se comprend facilement. Les administrateurs du monopole privé des transports avaient édifié une organisation aussi efficace et compétente que possible dans les limites des districts routiers dont ils avaient pu obtenir le contrôle. Ils connaissaient donc mieux que quiconque le transport à Londres et ses besoins; ils étaient plus aptes à en effectuer la réorganisation. Il était donc naturel, et certainement souhaitable,

que la nouvelle Commission des transports en commun de Londres eût comme président celui-là qui eût présidé le monopole privé et que son premier lieutenant à la Commission fût celui qui eût été l'administrateur délégué de la combine projetée.

Pour ce qui est des actionnaires, l'accroissement du rendement rendu possible par le régime "public" provenait d'événements en grande partie incontrôlables pour ce qui était du gouvernement, ainsi qu'à des circonstances inhérentes, à ce moment-là, au développement du cycle économique. Mais avoir droit à un plus fort revenu et l'obtenir étaient, comme les actionnaires devaient bientôt le constater, deux propositions différentes.

Les différences fondamentales entre le monopole privé qui avait été projeté et le monopole public qui avait été institué comprenaient l'abolition du principe de l'opération pour le profit particulier ainsi que celui du contrôle par les actionnaires; il y avait, en outre, la nomination par un organisme extérieur d'un conseil d'administration qui devint finalement bien qu'indéfiniment responsable envers le gouvernement et le parlement. La responsabilité publique se substitua à l'indépendance capitaliste. Néanmoins, la nécessité de gagner des bénéfices pour assurer un rendement aux capitaux investis par les actionnaires originaux subsista.

À la mode britannique.

Lorsque le 1er juillet 1933, la C.T.C.L. prit charge des transports de Londres, on entreprit immédiatement, avec détermination et dans un esprit pratique, de résoudre le problème des transports en commun qui harcelait la métropole depuis soixantedix ans. Depuis 1863, toute une série de commissions royales et de cours d'enquêtes avait fait des études et des recommandations diverses mais on n'avait guère, en somme, tenté de mettre de l'ordre dans le développement au hasard de la concurrence qui aggravait d'année en année une situation presque chaotique. L'expansion sans coordination des lignes de tramways, autobus, métro et chemins de fer de banlieue avaient entraîné du gaspillage et du chevauchement, de l'inefficience et du mécontentement public tout en ajoutant à la confusion de la circulation dans Londres.

La consolidation du réseau souterrain commença avec l'acquisition du Metropolitan District Railway et du London Electric Railway par l'Underground Electric Railways en 1907. Cinq ans plus tard, la London General Omnibus Company entra dans le même groupement et le Central London Railway, une année après. Subséquemment, le cartel qui avait réalisé la plupart de ces consolidations finit par acquérir 60% des services londoniens de transport en commun. La plupart des lignes de métro ayant été construites sous un régime de concurrence, la coordination était difficile et elle exigeait des déboursés beaucoup plus élevés que ce que l'initiative privée pouvait aisément obtenir ou du moins à bon compte. Le problème s'aggrava à mesure que s'imposaient de plus en plus nettement la nécessité d'améliorer le service et celle de l'étendre dans la banlieue qui s'agrandissait constamment.

En plus du cartel, il y avait d'autres formes de transports, les tramways municipalisés, les compagnies privées d'autobus, les chemins de fer qui se disputaient le transport des voyageurs urbains et de banlieue. Ces multiples concurrents — ils étaient une centaine ou davantage — réussirent jusqu'à un certain point à prendre la meilleure part de la circulation de surface. La vive concurrence des transports publics, ainsi administrés, non seulement aggrava la difficulté de circulation par les rues, mais encore elle abaissa les bénéfices tirés par le cartel de ses services d'autobus; or, c'était de plus en plus à même ces profits qu'on comblait les déficits du métro. C'étaient là les principaux motifs mais non les seuls qui incitaient le cartel à entreprendre de consolider tous les transports sous une direction unique. Pour les raisons que nous avons déjà expliquées, on donna suite à ce projet mais sous la possession publique et non privée.

Il est intéressant de noter, en passant, les termes dans lesquels fut établie la Commission des transports en commun de Londres. Elle devait être "un nouveau corps public statutaire comprenant les chemins de fer, autobus et tramways contrôlés par l'Underground Electric Company, le Metropolitan Railway, les compagnies de tramways régies par les autorités locales dans la zone de Londres et d'autres compagnies d'autobus fonctionnant dans le district de Londres."

Elle devait fonctionner comme affaire commerciale, c'est-à-dire que son revenu devait égaler ses dépenses et permettre d'établir un taux fixe d'intérêt pour les actionnaires de la nouvelle société. La Commission devait aussi être traitée comme une entreprise privée en ce qu'elle acquitterait les taxes et impôts tout en n'ayant pas de privilèges financiers spéciaux. L'actionnaire ordinaire cessait d'être le propriétaire et devenait une sorte de créancier avec une possibilité très limitée de faire respecter sa créance, advenant une faillite.

Il est à noter encore que si le bill original du cartel avait été présenté par un gouvernement conservateur et combattu par un gouvernement travailliste, le nouveau bill public introduit par un gouvernement travailliste fut porté devant un gouvernement national (de coalition) où il fut préconisé par un libéral et devint éventuellement loi alors que le ministre des Transports était un conservateur !

Méthode de nomination à la CTCL.

Le système appliqué pour les nominations à la CTCL coupa court à toute possibilité de reproches sur les "nominations gouvernementales". Le bill stipulait que le ministre des Transports désignerait des syndics de nomination comprenant le président du conseil de comté de Londres, un représentant du comité consultatif sur la circulation de Londres et des comtés londoniens, le président du comité de compensations bancaires de Londres, le président de la Société de droit et le président de l'Institut des comptables vérificateurs.

Ces gens devaient désigner une commission et ses membres successeurs en commençant par un président et six autres membres dont 3 formaient le quorum. L'admissibilité définie dans cette loi comportait l'expérience et la compétence en matière de transport ou dans l'industrie, le commerce, la finance et l'administration de la chose publique. Il fallait que deux membres eussent au moins six années d'expérience dans l'administration locale en zone des transports en commun de Londres. Les députés ne pouvaient faire partie de cette commission. Le président de la commission était désigné par les syndics de nomination, tandis que le vice-président était choisi par la commission parmi

ses membres. Le président et le vice-président donnaient tout leur temps à la commission, les autres, non. (En fait, les premières personnes que désignèrent les syndics de nomination furent les deux anciens chefs principaux du cartel des transports, deux représentants des municipalités, un représentant des unions ouvrières, un représentant de la finance et de l'industrie, tandis que le septième membre était un spécialiste des problèmes des transports.)

La loi prévoyait aussi la constitution d'un tribunal d'arbitrage qui joua un rôle très important durant la période de transition. A ce groupe composé de trois membres, on confia la tâche de régler les termes du transfert des entreprises ainsi que des avoirs à acquérir après l'application de la loi; de plus, ce tribunal devait régler le projet de mise en commun avec les chemins de fer de banlieue, facteur important dans les calculs de revenus de la CTCL.

Le territoire dans lequel la commission avait charge d'assurer un réseau de transport de voyageurs, adéquat et convenablement coordonné, couvrait une étendue de 1,986 milles carrés dans lesquels vivaient approximativement $9\frac{1}{2}$ millions de personnes. La commission devait "fournir tous les services voulus pour la circulation des personnes, éviter les frais inutiles d'une concurrence gaspilleuse et, lorsque cela serait nécessaire, agrandir et améliorer les lignes de transport." Elle devait administrer ses diverses branches sous un régime d'entreprise unifiée et déterminer les taux et charges, en sorte qu'un revenu suffisant couvrît toutes les dépenses et le passif, y compris le versement d'intérêt aux actionnaires.

De la zone totale de responsabilité de service de la commission, ce qui comprend une étendue de 1,986 milles carrés du Londres métropolitain, environ 1,550 milles forment ce qu'on appelle la "zone spéciale"; dans ce dernier territoire, c'est la Commission seule qui a le droit de faire du transport de voyageurs. Nulle autre compagnie ne peut administrer un service d'autobus uniquement entre deux points compris dans cette zone spéciale, sauf avec la permission écrite de la commission, ce qui veut dire, en pratique, des déplacements spéciaux comme pour les rencontres sportives. Naturellement, les services à

long parcours partant ou entrant à des points sis hors de la zone des transports londoniens peuvent démarrer de ce territoire spécial ou s'y terminer. Hors ces exceptions, c'est la commission des transports en commun de Londres qui a seul droit de transporter des voyageurs en cette zone spéciale (autrement qu'en taxis).

Intégration des chemins de fer de banlieue.

Avec le temps on a compris que nulle solution du problème des transports à Londres ne serait complète si l'on ne coordonnait pas les services de banlieue des compagnies ferroviaires avec l'entreprise combinée du métro et des autobus. Mais ces lignes de banlieue font partie intégrante des grands réseaux ferroviaires et, conséquemment, ne peuvent en être complètement détachées. D'autre part, les compagnies ferroviaires et le public constataient très nettement qu'il fallait trouver quelque arrangement pour éliminer la concurrence et le chevauchement.

Les compagnies ferroviaires étaient acquises à cette idée, mais elles redoutaient l'autorité prédominante de la commission et elles n'accordèrent leur adhésion que lorsqu'elles furent convaincues que le bill protégerait leurs intérêts légitimes et procurerait une coopération réciproque. La loi fixait donc la mise en commun des recettes de circulation (après déduction des frais d'opérations et autres) tant de la commission que des chemins de fer pour les lignes qui commençaient et se terminaient en zone métropolitaine des transports.

En vertu de cet arrangement, les recettes nettes du transport des voyageurs sont mises en commun puis réparties suivant un étalon fixe basé sur le revenu de 1932. Les proportions acceptées sont de 62% pour la commission et de 38% pour les compagnies ferroviaires. On a prévu le cas d'une revision si l'on ne maintient pas de services efficaces, lorsque de nouvelles lignes seront établies ou qu'un changement de circonstances le requerra.

Il a été dit qu'à certains égards le plus grand avantage dû à l'établissement de la CTCL, pour ce qui est du public voyageur, vient de la coopération qu'elle a produite entre elle et les chemins de fer. Cela a permis des prolongements et des améliorations

qui autrement, eussent été longues à venir. Cette coopération a rendu possible le financement public de grandes entreprises que les chemins de fer, laissés à leurs propres ressources, eussent eu peine à financer. Enfin, cette coopération a procuré un réseau général bien agencé qui permet plus d'efficacité dans le service, plus d'économie et plus de confort.

L'entreprise publique et privée dans une économie publico-privée.

Avec la nationalisation des chemins de fer de Grande-Bretagne, il s'est produit une coordination encore plus étroite avec les services londoniens de transport en commun mais il existe encore une ligne de démarcation bien définie outre laquelle la CTCL ne livre pas concurrence à l'entreprise privée. Son activité est limitée au transport des voyageurs dans les zones de transport de Londres; le transport des marchandises par véhicules routiers lui est interdit à certaines exceptions près.

La CTCL n'est pas non plus autorisée à fabriquer pour ses propres besoins du matériel roulant pour ses voies ferrées ou des autobus pour sa circulation de surface. Ses fabrications doivent se limiter aux fins expérimentales à la seule exception des carrosseries d'autobus; en outre, sa production doit se borner à la quantité produite avant la guerre dans un petit atelier acquis vers le temps où la commission fut établie en 1933. La concurrence avec les fabricants de véhicules se trouve donc écartée.

En fait, les pouvoirs de la CTCL sont bien inférieurs à ceux de l'ancien cartel privé des transports. Ce dernier contrôlait une compagnie associée qui produisait des autobus, des pièces de rechange et autre matériel. Cette société continue d'être le principal fournisseur de la CTCL, lui livrant la plupart de ses châssis d'autobus, pièces de rechange et autre équipement automobile.

Un autre domaine où la concurrence avec l'entreprise privée est expressément interdite à la commission est le service du public automobiliste. La commission n'a pas le droit d'administrer des garages, ce qui constitue pourtant une entreprise accessoire cadrant bien avec ses transports de surface. Cependant, la commission peut fournir et, de fait, elle fournit des terrains de stationnement pour les voyageurs utilisant ses services. Il lui est encore strictement défendu de s'occuper du transport par

taxi et il n'est pas question que la commission entre éventuellement dans cet important domaine des transports locaux.

Dans un autre domaine, celui de la production de l'énergie électrique pour son propre usage, la commission est engagée par la loi à acheter la force motrice des autorités locales lorsque, précédemment, les autorités locales possédaient et administraient des services de tramways. Autrement, la commission peut acheter son énergie électrique des autres sources mais il lui est défendu de produire de l'électricité.

Ainsi, la commission se trouve soigneusement empêchée de faire concurrence à d'autres entreprises, municipales, publiques ou privées. On lui permet, cependant, d'administrer son propre fonds d'assurance y compris les compensations ouvrières, les réclamations des tierces parties, l'incendie, les accidents, la maladie et le système de pensions.

Indépendance politique de la commission.

On ne saurait trop souligner l'affranchissement de la commission pour ce qui est des immixtions politiques. Bien qu'elle soit une création du parlement, elle est néanmoins souveraine dans le cadre des stipulations statutaires par lesquelles on l'a établie. Théoriquement, on peut poser des questions au parlement à propos de ses opérations et de son administration; en pratique, l'interpellateur est prié de s'adresser à la commission qui peut lui accorder ou lui refuser une réponse directe. Comme il n'est pas d'autorité constante pour passer outre à la politique et à l'administration de la commission, comme celle-ci a un président et des collègues jaloux de l'autonomie de leur organisme ainsi que de son identité distincte, il ne s'est encore rien produit en matière d'interférence gouvernementale qui ait contesté le droit de la commission à administrer ses propres affaires.

Cependant, en remplacement du contrôle parlementaire direct, d'autres moyens ont été trouvés pour empêcher la commission d'abuser de ses pouvoirs. Il faut que le public soit protégé contre les taux excessifs, le personnel, contre l'exploitation et les autorités avec qui la commission doit traiter, contre un traitement injuste ou arbitraire.

Dans le cas des taux de passage, c'est le tribunal des taux ferroviaires qui est l'arbitre. La Commission a le droit de

réduire le taux des billets sans en référer au tribunal mais elle doit se faire autoriser par ce tribunal quand elle se propose de majorer le tarif des voyageurs. Pareillement, le Tribunal peut obliger la commission à fournir des services de transport additionnels si elle le juge nécessaire mais de tels ordres ne sont pas absolus s'ils comportent la mobilisation de nouveaux capitaux.

La protection du public voyageur est assurée par le recours aux autorités locales ainsi qu'au comité consultatif des comtés métropolitains. Ces organismes peuvent réclamer une amélioration du service, entreprendre une enquête de leur propre chef sur les questions de transport intéressant le public voyageur et, sur demande, réclamer de la CTCL qu'elle fasse une enquête et en acquitte les frais. On compte sur la pression de l'opinion publique pour amener des améliorations si la CTCL se montre lente ou hésitante à effectuer les recommandations issues de telles enquêtes dont les réunions et les rapports sont ouverts au public. Dans toute recommandation, cependant, on doit tenir compte de l'aptitude financière de la commission à l'exécuter. La plupart des recommandations adressées de ces sources à la commission ont trait à des problèmes de sécurité, d'améliorations des routes et de la circulation, de systèmes de signaux et de leur contrôle, d'horaires, etc. Lorsqu'on fait des recommandations qui doivent entraîner de lourdes dépenses, on annexe généralement au plan un projet de financement. La commission a constaté qu'il était de son propre intérêt d'accepter et exécuter promptement les recommandations justifiées et bien conçues.

Pour ce qui est des relations entre patrons et travailleurs, tous les salaires des employés de transports en Grande-Bretagne sont régis par des ententes nationales en vertu de la commission des salaires ferroviaires. On a suivi un système de négociations directes dans le cas des employés d'autobus qui sont affiliés à l'union des employés de transports et travailleurs généraux. Les autres problèmes intéressant les relations entre employeurs et employés sont réglées par négociations locales et accords avec les travailleurs spécialement intéressés. Le représentant des unions auprès de la commission consacre la plus grande partie de son temps aux questions de main-d'œuvre et bien que la

CTCL n'ait pas été exempte de grèves, l'état général de ses relations avec les employés peut être qualifié d'excellent.

Une appréciation de la CTCL.

Le résultat de la formation de la CTCL — Office des transports de voyageurs pour la zone métropolitaine de Londres — a été le suivant: auparavant, les transports dans le Londres métropolitain s'effectuaient par cinq compagnies de transport rapide souterrain (sans compter les grandes lignes ferroviaires), quatorze entreprises municipales de tramways, trois réseaux privés de tramways et soixante-et-une compagnies, firmes ou particuliers administrant des services d'autobus dans le centre de Londres sans compter de nombreux services d'autobus desservant uniquement les banlieues, tandis qu'aujourd'hui les services de transports dans la métropole sont assurés par une commission des transports qui, de concert avec les services ferroviaires nationalisés, fournit un seul réseau coordonné de métro, autobus, tramways et trains dans toute la zone spéciale de 1,550 milles carrés ainsi qu'à toutes fins pratiques dans une plus large zone périphérique formant avec la première un total de 1,986 milles carrés. Comme telle, cette commission est de beaucoup la plus grande organisation de transports urbains au monde.

La première épreuve véritable de l'efficacité de ce système survint avec la guerre en 1939, six ans après la formation du réseau coordonné. Les états de service de la CTCL durant la bataille de Grande-Bretagne et les années de guerre qui suivirent sont bien connus, dans ses grandes lignes sinon dans les détails. Qu'il suffise de dire que ce fut la ligne essentielle qui tint la zone métropolitaine de Londres en communications constantes durant toutes ces six années de massives destructions presque quotidiennes. L'interruption des services de transport à Londres fut rarement de longue durée et, même là, uniquement dans les districts particuliers où l'amoncellement des débris rendait les rues impassables. En dépit de la destruction de beaucoup de matériel roulant, autobus et autres éléments de transport, la population du Grand Londres, près de dix millions de personnes, continua d'être transportée de ci de là dans une étendue grande comme dix fois l'île de Montréal.

Comme certains "tubes" (ou voies de métro) sont à une grande profondeur sous terre, il s'y réfugia, au plus fort des bombardements, jusqu'à un million de personnes qui y passaient la nuit dans la sécurité de l'abri ainsi improvisé.

Plusieurs voies et gares enfouies profondément sous terre servirent exclusivement d'abris contre les raids aériens et on les pourvut de cantines, salles de toilettes et autres services. On dit que certains habitués n'en sortaient pas.

Cette utilisation du "tube" londonien a suscité l'impression erronée que le métro remplissait ainsi une double fin, celle du transport rapide et celle d'asile contre les dangers de la guerre aérienne. Mais cette double affectation ne fut le cas que de quelques-uns des tubes souterrains, ceux qui avaient été construits à une grande profondeur sous terre, c'est-à-dire un minimum de 75 pieds sous la surface du sol. Les métros construits plus près de la surface ne sauraient convenir à cette fin; en fait, ils représentent plutôt un danger quand on s'en sert ainsi. Quelques-unes des plus fortes pertes de vie à Londres se sont produites dans des gares creusées à faible profondeur où les gens se réfugiaient contrairement à l'avis des autorités, durant les raids aériens.

Hors ces aspects particuliers de l'opération en temps de guerre de la CTCL, les années ont démontré irréfutablement que ce ne fut que par l'établissement d'une autorité unique de ce genre sur les transports que les services londoniens ont pu échapper au chaos qui autrement eut été inévitable. On a aboli la concurrence gaspilleuse et le chevauchement inutile; on a entrepris des prolongements de lignes avec l'aide du gouvernement, ce qui eut été d'une réalisation difficile autrement. Pour bien concevoir les avantages ainsi obtenus, il faut se représenter ce qui se passait avant 1933.

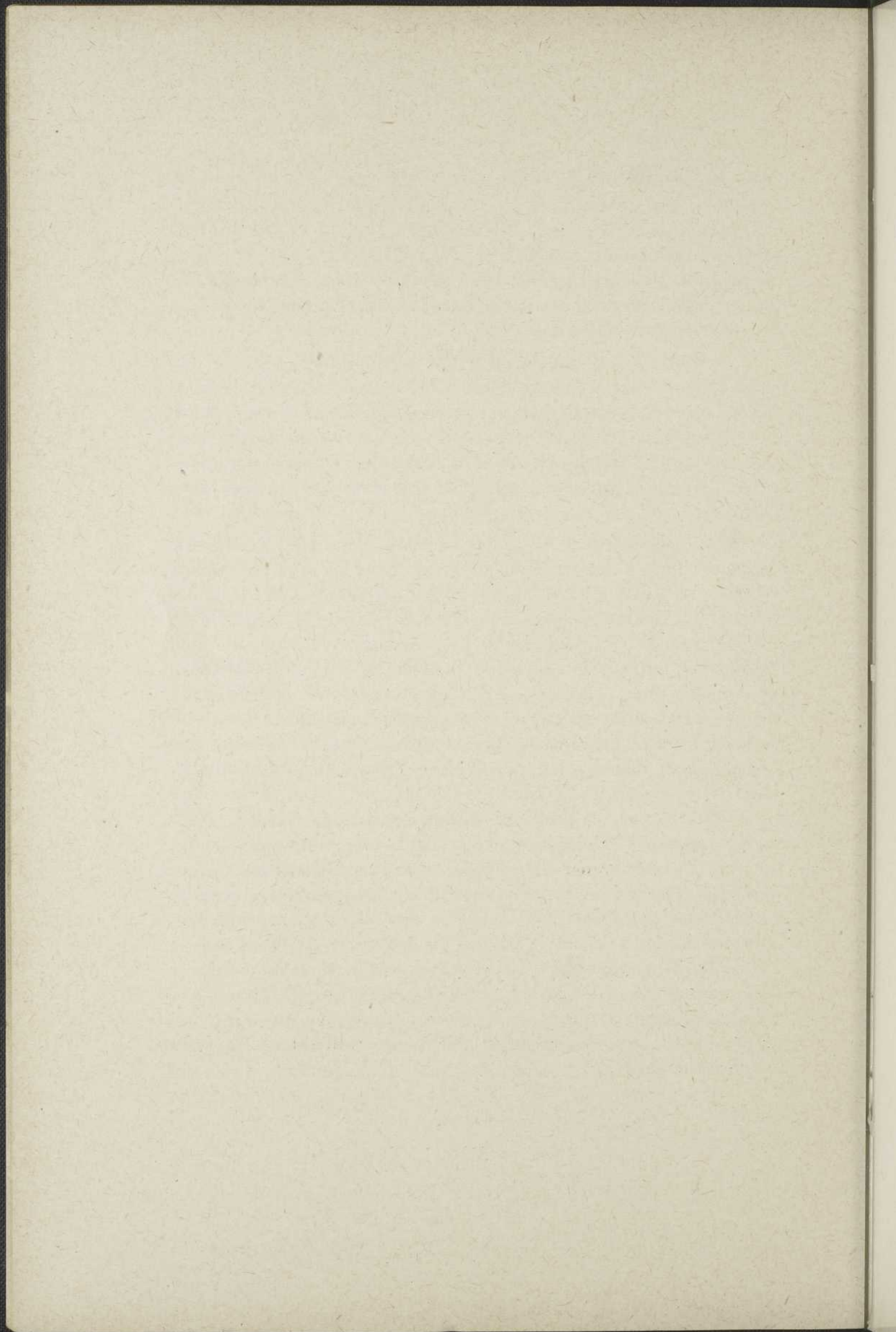
Par les rues et les routes, la plus grande confusion existait dans la circulation. Cet état de choses a presque disparu. De cette masse de lignes non coordonnées et qui chevauchaient on a tiré un service bien conçu et réglementé. Pour accroître l'efficacité et l'économie, on a standardisé le matériel roulant et l'équipement, ce qui n'était pas une mince tâche étant donné la

diversité des véhicules et autre outillage acquis, l'entretien des autobus a été centralisé et l'on a établi un service systématique de garage. Les horaires ont été améliorés et il se fait plus de communications directes, ce qui a fait disparaître un des principaux griefs du public londonien, à savoir la fréquence des points de correspondance et la multiplicité des billets quand on voulait voyager transversalement.

En outre, on a innové en fixant de moindres tarifs de nuit pour les banlieues et pas moins de 6,500 taux de métro et chemins de fer ont été abaissés dans les années qui ont suivi immédiatement la guerre. D'autre part, des ajustements nécessaires issus des pratiques compétitives des compagnies privées d'autobus et des services d'autobus du comté ont amené des hausses dans 1,390 cas.

Depuis le début de la guerre en 1939 et dans les années qui ont suivi il n'y a pas eu de changements dans les taux de passage de la zone de la CTCL. Les billets continuent d'être calculés suivant les distances parcourues et non pas sur la longueur du circuit utilisé. C'est-à-dire qu'une personne voyageant d'un point à un autre paie suivant le tarif établi pour cette distance et non pas pour le trajet complet de l'autobus de son point de départ à son point d'arrivée. On acquitte ainsi son passage au fur et à mesure, et non pas suivant un système qui ne tient pas compte de la distance parcourue par les voyageurs individuellement.

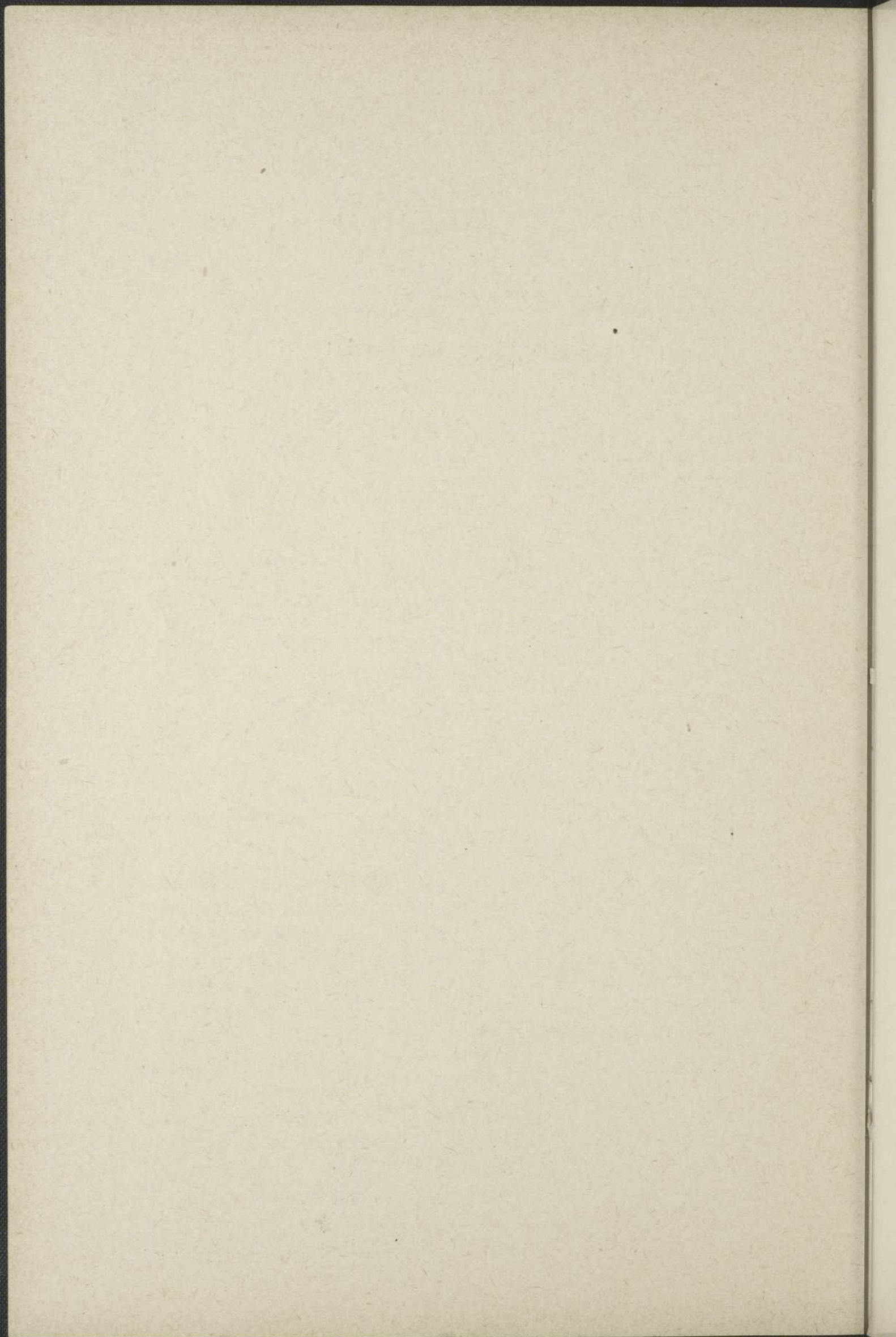
Comme exemple d'efficacité dans les grands transports urbains y compris l'équilibre entre les frais d'administration et les revenus du service des voyageurs, le réseau combiné du Grand Londres avec son métro, ses tramways, ses trains et ses autobus entièrement gérés par la Commission des transports en commun est généralement considéré par les experts en ce domaine comme l'exemple peut-être le plus parfait d'un réseau local de transport bien administré. Comme tel, son expérience, ses méthodes, son plan d'organisation méritent bien l'étude attentive et l'appréciation de tous ceux qui essaient ailleurs de rationaliser de semblables entreprises.



LE MÉTRO

*Historique du système de transport
souterrain de Paris*

- Revue du développement historique du système de métro de Paris et analyse des effets qu'ont exercés les problèmes d'après-guerre sur le réseau métropolitain de transport rapide en commun de la capitale et métropole de France.



Le Métro : son historique et son développement

Paris ne fut pas la première des grandes villes de l'univers à développer un réseau de transport rapide en commun à l'usage de la population urbaine. Cet honneur revient à Londres qui, dès 1863, ouvrait au public la première section de son réseau souterrain alors connu sous le nom de Metropolitan Railway. Quelques années plus tard, en 1868, New-York inaugurait la première ligne de l'Elevated et, en 1875, la Stadtbahn de Berlin était mise en exploitation.

Mais si Paris ne peut se réclamer d'avoir été la première métropole à moderniser ses facilités locales de transport en commun, elle peut, néanmoins, s'adjuger le mérite d'avoir été la première à commencer d'y penser. À partir de 1850, de nombreux projets de lignes souterraines, aériennes ou mixtes avaient retenu l'attention des autorités. Le retard apporté à la réalisation de l'un ou l'autre de ces projets provenait du fait que l'on ne parvenait pas à concilier les intérêts divergents de la ville de Paris et de l'État.

Pour sa part, la ville de Paris entendait garder le contrôle de son réseau et le réserver au trafic local. D'autre part, l'État, d'accord avec les grandes compagnies de chemin de fer, voulait faire du nouveau réseau un moyen de liaison entre les lignes d'intérêt général. Et pendant près d'un demi-siècle, l'opinion publique allait suivre avec passion un violent débat sur cette question.

L'insuffisance, chaque jour plus évidente, des transports en commun dans Paris et la perspective de l'ouverture de l'Exposition Universelle, qui allait attirer, en 1900, de très nombreux

visiteurs, obligèrent les pouvoirs publics à mettre un terme au débat en acceptant le point de vue de la ville de Paris. La loi de mars 1898 autorisa l'établissement, au titre d'intérêt local, d'un réseau de cinq lignes se développant sur 65 kilomètres.

Désireuse d'assurer définitivement l'indépendance de ce chemin de fer urbain, la ville de Paris décida de choisir un gabarit différent de celui des grandes lignes nationales, ce qui nécessitait l'usage de voitures de genre et de dimensions tout à fait différents.

C'est ainsi que le 19 juillet 1900, la première ligne du "Chemin de fer Métropolitain", reliant la banlieue-est de la porte de Vincennes à la banlieue-ouest de la porte Maillot, était ouverte au public. L'événement fit sensation et les foules qui visitaient l'Exposition Universelle admirèrent les installations et le matériel du premier métro de Paris.

Le réseau et son budget.

Pendant plus de trente ans, le réseau du chemin de fer souterrain de Paris était limité aux bornes de la municipalité. Ce n'est qu'en 1934 qu'on décidait de construire la première ligne suburbaine, de la porte de Saint-Cloud au Pont de Sèvres, ce qui allait soulever, encore une fois, la question des pouvoirs de juridiction. Après un débat fort acrimonieux, l'autorité de construire des voies souterraines en banlieue était concédée au Département de la Seine. Subséquemment, le réseau de banlieue était prolongé à d'autres districts de la périphérie. A partir de 1934, le transport en commun dans la région métropolitaine de Paris était donc régi par deux autorités distinctes. Le réseau "urbain" était sous la juridiction de la ville de Paris, tandis que le réseau "suburbain" fonctionnait sous l'autorité du Département de la Seine. Des accords intervenus entre les deux parties permettaient, cependant, au voyageur de passer de l'un à l'autre réseau sans relever la moindre différence.

A cette époque, l'ensemble du réseau urbain et suburbain représentait une longueur de voie double d'environ 180 kilomètres, dont 17 kilomètres pour le réseau de banlieue.

Aux termes des nouvelles conventions, l'initiative des projets de construction et l'exploitation du système métropolitain de

transport souterrain de Paris se départagèrent comme suit: la ville de Paris ou le Département de la Seine, selon le cas, contruisit l'infrastructure, c'est-à-dire les souterrains, les tranchées et les viaducs nécessaires à l'établissement de la plate-forme de la voie; une fois parachevés, ces ouvrages furent cédés à l'autorité chargée de l'exploitation du réseau, en l'occurrence, un concessionnaire connu sous le nom de "Compagnie du Chemin de fer Métropolitain" qui dut exécuter les travaux de superstructure comprenant l'installation des voies, l'équipement électrique, la signalisation, l'établissement des accès aux stations, des sous-stations et des ateliers d'entretien, ainsi que le matériel roulant.

L'accord entre les deux parties prévoyait que le concessionnaire assumerait et les risques et les charges d'exploitation. En retour, il recevait un pourcentage du produit de la vente des billets, 50 pour cent des recettes du fret et la totalité du produit des placements de ses propres fonds. Tout bénéfice ou déficit provenant de la différence entre ces diverses sources de revenu et les charges d'exploitation était partagé à raison de 40 pour cent pour l'autorité concédante et 60 pour cent pour le concessionnaire.

Les dépenses initiales de construction et d'équipement n'étaient pas chargées au compte d'exploitation. Elles étaient portées au débit d'un compte général dont le solde, créditeur ou débiteur, était imputé sur un fonds spécial administré par l'autorité concédante et qui devait rester sa propriété à l'expiration de la franchise ou de la concession.

Comme nous l'avons vu, en vertu des conventions de 1934, l'initiative des projets de construction des lignes souterraines appartenait au Conseil municipal de Paris pour le réseau urbain, au Conseil général de la Seine pour le réseau de banlieue.

Cet accord ne dura pas longtemps; environ un an après, l'autorité de construire des lignes de transport souterrain dans la région parisienne, en ville comme en banlieue, de même que l'actif des réseaux déjà construits, passèrent du Conseil municipal de Paris et du Conseil général de la Seine à un organisme nouvellement créé pour régir le transport rapide en commun et dénommé "Comité des Transports Parisiens".

Subséquentement, en 1940 puis en 1941, ce régime fut modifié et les décisions sur toutes les matières de transport en commun dans la région de Paris furent dévolues au "Secrétaire d'État aux Communications", l'État participant pour moitié dans le déficit ou les bénéfices du compte général d'exploitation.

De nouveau, en janvier 1945, l'administration du métro de Paris changeait de mains; cette fois, elle était assurée par une administration provisoire à laquelle doit bientôt succéder un nouvel organisme dénommé "Régie Autonome des Transports Parisiens", où l'on envisage de grouper sous une autorité unique tous les transports en commun (métro, autobus et tramways) de la région parisienne (Seine, Seine-et-Oise, une partie de la Seine-et-Marne et de l'Oise). Hors ce territoire, les transports en commun seront assurés par la "Société Nationale des Chemins de fer Français".

Le réseau de transport rapide en commun de Paris est presque entièrement souterrain; sur 180 kilomètres environ de voies en exploitation, il ne comprend que 8,900 mètres en viaduc représentés par les traversées aériennes de la Seine et des basses plaines dans certains secteurs.

Lors de l'étude du projet de construction du métro de Paris, deux thèses furent en présence:

- 1 — L'une pour l'établissement des ouvrages à une grande profondeur, chaque voie étant dans un souterrain distinct à revêtement en fonte et les stations étant desservies par des ascenseurs;
- 2 — L'autre pour l'établissement des ouvrages le plus près possible de la surface du sol avec les deux voies dans un même souterrain.

C'est la seconde thèse qui a prévalu en raison des économies qu'elle permettait de réaliser (danger moindre d'inondation et de sape) et des plus grandes commodités d'accès qu'elle procurait aux voyageurs.

Le réseau du métro de Paris est, pour sa presque totalité, établi sous le domaine public, et ce, malgré l'étroitesse et les sinuosités des rues, particulièrement dans le centre de la ville.

Si, pour des raisons d'absolue nécessité, quelques portions du métro ont été construites sous le domaine privé, la parcelle du domaine intéressé fut acquise par l'administration publique, le propriétaire des immeubles en surface conservant un droit entier pour l'obtention ultérieure de dommages-intérêts du fait des troubles qui peuvent être occasionnés par les travaux et l'exploitation du métro.

L'exploitation du métro.

Les qualités recherchées dans l'exploitation du métro de Paris sont avant tout la simplicité et la sécurité. Alors que dans d'autres villes il a été nécessaire d'avoir recours à des solutions assez complexes pour proportionner le service des trains à un trafic qui diminue aux extrémités des lignes pour atteindre et même excéder fréquemment leur capacité en d'autres points, la densité de la population de Paris et de son trafic est suffisante pour que les trains du métro circulent de bout en bout, sans terminus intermédiaire ni embranchement.

Ainsi, chaque ligne constitue une unité d'exploitation, les trains y faisant la navette d'un terminus à l'autre, selon les exigences du trafic, avec le résultat que la congestion et les autres problèmes d'exploitation sont réduits au minimum. Le passage des voyageurs d'une ligne à l'autre est assuré par des stations de correspondance établies le long de chaque ligne.

Cette solution offre donc l'avantage d'assurer un trafic beaucoup plus simple — et plus sûr — que dans les autres villes desservies par des services de transport souterrain. A Londres et à New York, les lignes souterraines suivent en général de grands parcours de banlieue avant d'atteindre le centre de la ville où les exigences du service sont beaucoup plus grandes. Il en résulte que les trains circulent d'abord dans des sections à faible trafic et convergent, comme les rayons d'une roue, à proximité du centre, à partir de 2, 3 et parfois quatre branches sur des troncs communs où le service offert est la somme de ceux assurés sur l'ensemble des affluents.

Si les voyageurs évitent ainsi des transbordements, au prix, d'ailleurs, de longues périodes d'attente, l'exploitation d'un tel

réseau est fort délicate et devient une source de mécontentement public.

Les développements d'après-guerre.

L'administration provisoire chargée de la gestion du métro de Paris, en janvier 1945, avait deux objectifs principaux: (1) placer sous une **direction unique** tous les services de transport en commun souterrain et de surface de la région parisienne; (2) confier à une autorité **publique** l'exploitation jusque là **privée** du réseau souterrain.

Cette procédure permit de fusionner l'administration de tous les services d'autobus et du réseau souterrain. De plus, la concession dont la compagnie privée du Chemin de fer Métropolitain était jusque là titulaire a été confiée à un administrateur provisoire nommé par le ministre des Travaux publics et assisté d'une commission consultative composée de représentants des ministères intéressés, de la préfecture de la Seine, des autorités municipales de Paris et du personnel du métro.

La gestion des transports en commun de Paris était, avec les années, devenue très compliquée à cause des contradictions légales et juridiques d'un statut qui attribuait, en principe, les pouvoirs les plus étendus à l'administration, mais maintenait néanmoins à l'État des attributions d'une importance essentielle, ce qui donna lieu, de temps à autre, à des conflits d'ordre administratif entre la direction d'une part, et les fonctionnaires permanents du gouvernement d'autre part.

C'est la raison de la nomination d'un administrateur provisoire chargé d'agir comme intermédiaire en attendant la création d'une autorité permanente du transport en commun dans la ville de Paris. L'administrateur provisoire avait de multiples fonctions, dont celle de clarifier et de concilier les conflits administratifs qui avaient caractérisé jusque là l'exploitation de l'ensemble des réseaux.

Pendant la guerre, le métro de Paris était devenu l'unique moyen de transport et il avait, en conséquence, souffert des conditions anormales d'usage et d'entretien. La nouvelle adminis-

tration eut une tâche très difficile dans les premières années de l'après-guerre, étant donné qu'il paraissait impossible d'envisager avant longtemps le renouvellement d'un matériel fatigué. Les services réguliers de banlieue avaient été réduits au minimum et certaines lignes avaient été abandonnées. Tout le matériel roulant et l'ensemble de l'équipement demandaient des réparations.

La situation des services de transport de surface par autobus n'était pas plus brillante. Des 3,500 autobus d'avant guerre, il ne restait que 1,100 voitures, dont 550 en état de rouler. Les autres véhicules exigeaient des réparations avant d'être remis en service, ce qui constituait un problème fort épineux par suite de la destruction, par les bombardements, des deux tiers des ateliers d'entretien et d'une perte considérable de pièces de rechange.

Néanmoins, en 1947, le métro et le réseau d'autobus, alors fusionnés, assuraient un service supérieur de 20 pour cent à celui d'avant guerre et transportaient deux fois plus de voyageurs qu'en 1938. Malgré cette augmentation du nombre des voyageurs, les recettes ont gardé à peu près la même proportion qu'à la veille de la guerre pour ne couvrir que 77 pour cent des dépenses d'exploitation. La raison de cette anomalie était très facile à comprendre. C'est que les économies sévères réalisées à tous les postes du budget d'exploitation n'ont pu compenser l'augmentation des salaires et du coût des matériaux, ni l'insuffisance des recettes, conséquence du maintien des tarifs à un taux anormalement bas. Bien que plus élevés qu'avant la guerre, ces tarifs étaient néanmoins hors de proportion avec l'indice général du coût de la vie. Le billet de 2e classe (maintenant aboli) coûtait 1 fr. 30 à la fin de 1938. En 1948, le billet ordinaire coûtait 5 francs, soit une augmentation de 3.85 pour cent. Mais, durant la même période, les prix de gros dépassaient 11.22 fois et les prix de détail 12.68 fois les prix de 1938.

Le dilemme que fait naître l'écart entre le niveau général des prix et l'état stationnaire des revenus et qui confronte tous les services de transport du monde entier ne peut être résolu que de deux façons: soit que les gouvernements prennent à leur charge les déficits inévitables qu'engendre une telle situation,

soit que les tarifs soient suffisamment augmentés pour rencontrer les dépenses d'exploitation.

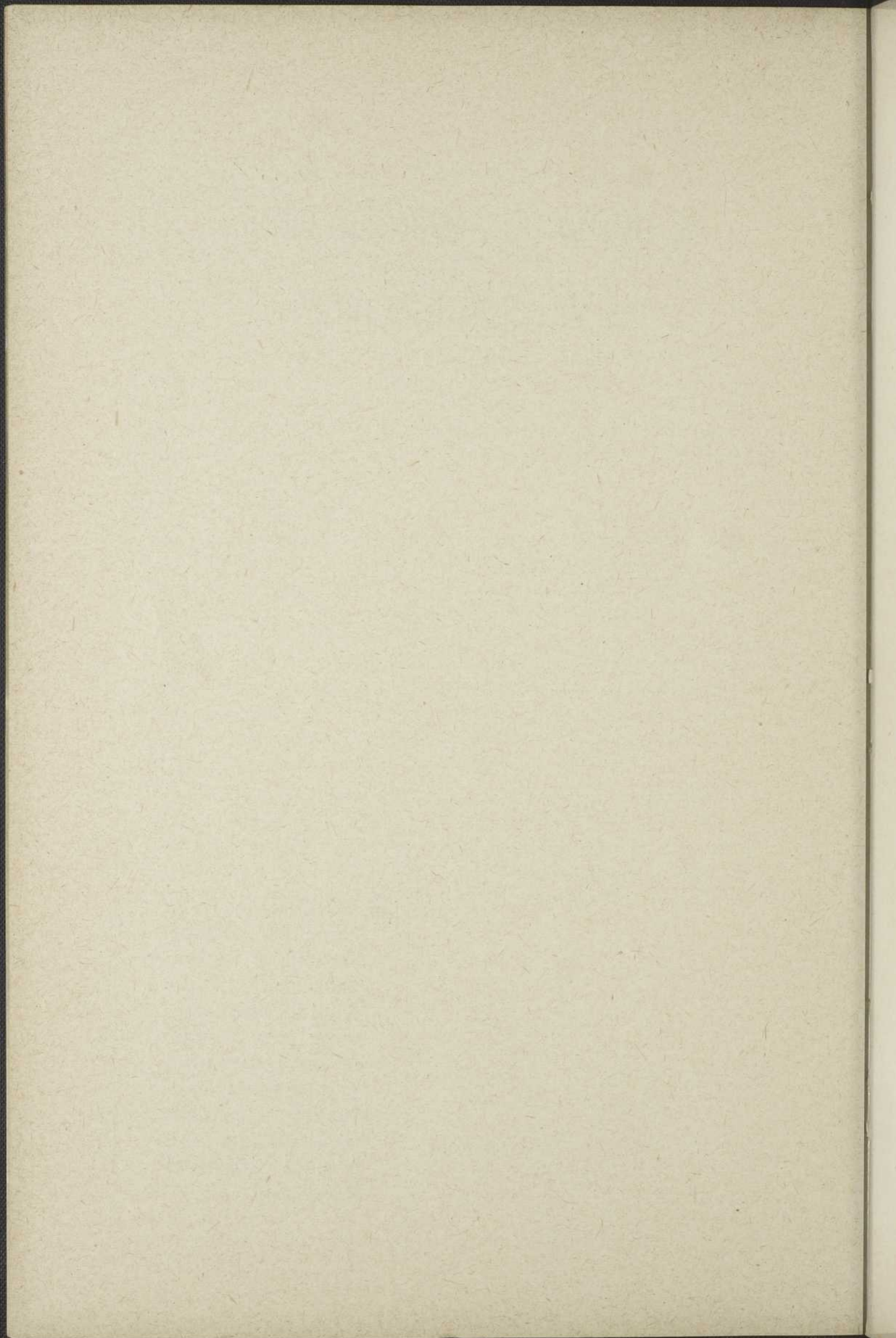
A Paris, comme ailleurs, on s'attaque actuellement à ce problème. Deux autres solutions susceptibles de régler les difficultés financières des transports parisiens sont recherchées dans la diminution des nombreux impôts qui frappent le métro et dans l'octroi par le trésor public de subventions destinées à compenser les pertes de recettes dues aux réductions de tarifs encore accordées à certaines catégories de voyageurs. (Étudiants, enfants et ouvriers). En effet, la somme des impôts payés par le métro et des pertes résultant de l'application de tarifs réduits correspond exactement au chiffre du déficit de 1947 et de celui prévu pour 1948.

De ce qui précède, on peut voir que l'administration publique d'après-guerre des services de transport en commun de Paris s'est trouvée en présence d'une situation très compliquée, sans aucun rapport avec celle qui prévalait avant la guerre puisque, en dehors des problèmes juridiques fort complexes qu'elle a dû résoudre, elle a été forcée de faire face à un accroissement considérable du trafic, à une époque où ses ressources financières étaient sérieusement restreintes par suite de son incapacité de compenser les dépenses courantes d'exploitation résultant d'une augmentation générale du coût de la vie hors de proportion avec les tarifs en vigueur sur le réseau.

Malgré ces difficultés, une organisation d'ensemble des transports parisiens relevant de l'autorité publique a été réalisée. Comme résultat, l'administration provisoire doit bientôt transmettre ses pouvoirs à un organisme permanent récemment créé — « Régie Autonome des Transports Parisiens ». Ce changement est attendu avant la fin de 1948.

LE NOEUD DU PROBLÈME DANS LES VILLES AMÉRICAINES

● Nous passons ici en revue les transformations et les tendances au cours des vingt dernières années, pour conclure en résumant à grands traits la situation actuelle dans dix des plus grandes villes des États-Unis.



Le nœud du problème dans les villes américaines

Le problème du transport des masses urbaines dans les plus grandes villes des États-Unis était déjà à l'état aigu dès l'année 1930. Chez les spécialistes en matière de transport public, on convenait généralement que le fond du problème était double:

- 1 — L'usage croissant de l'automobile pour le transport urbain individuel a encombré le cours de la circulation et porté la capacité des rues au delà de l'objet pour lesquelles elles étaient construites; il s'ensuit une congestion, un engorgement et des retards qui paralysent le mouvement de tous les véhicules et plus spécialement des véhicules sur rails.
- 2 — Le type traditionnel d'équipement des tramways était devenu démodé et en grande partie trop usagé, si on le compare aux plus nouvelles conceptions en ce qui regarde les récents modèles d'équipement de transport et leur rendement.

Les responsables du transport en commun se trouvaient placés dans une situation qui causait à plusieurs des embarras financiers, sans compter le mécontentement populaire qu'elle suscitait; il était donc naturel de s'attendre à ce qu'ils se portent à l'attaque du problème en cherchant à améliorer l'état de choses qui était à la source de leurs difficultés. En conséquence, on s'est employé à régler la circulation automotrice dans les rues à trafic intense, de manière à restreindre et à contrôler cette circulation. En même temps, par divers moyens, les dirigeants du transport en commun se mirent à la tâche de perfectionner leurs propres moyens de transport et à en augmenter l'efficacité.

Une nouveauté significative de cette période fut l'apparition du tramway à lignes profilées, suivant le modèle P.C.C. Cette

contribution au perfectionnement du transport urbain, qui fut le résultat du « **President's Conference Committee** » de l'« **American Transit Association** », était destinée à révolutionner le matériel et l'apparence des véhicules électriques affectés au transport public, de même que d'autres tramways possédant des caractéristiques similaires. Le mécanisme perfectionné servant à l'accélération et au ralentissement rapides, et sans secousses, les sièges confortables, la marche moins bruyante des tramways, leur profil plaisant à l'œil, etc., ont rapidement rallié la faveur populaire et redonné confiance aux autorités du transport en commun; plusieurs d'entre elles commençaient même à se demander si l'ère des tramways n'était pas enfin révolue.

Dès 1940, environ 1200 de ces tramways modernes avaient été mis en service dans treize villes des États-Unis et dans deux villes canadiennes, soit Toronto et Montréal. De plus, durant le même temps, les trolleybus et les autobus faisaient leur apparition et devenaient des concurrents sérieux du tramway; et, au sein de plusieurs cités, on envisageait le projet de remplacer complètement les tramways par des autobus. D'autre part, dans quelques villes, surtout chez les plus petites, on mettait au rancart les rails de tramways.

La déclaration de la guerre suspendit tous les projets comportant la mise en service d'un nouvel équipement destiné au transport public et les autres améliorations projetées. Au cours des années de guerre, les villes, petites ou grandes, durent faire le meilleur usage possible de l'équipement dont elles disposaient. Toutefois pendant ce temps, les populations des grandes cités continuaient de s'accroître et réclamaient l'utilisation d'un plus grand nombre de voitures pour le transport urbain en commun. En conséquence, il fallut, de toute nécessité, utiliser l'équipement désuet que l'on avait à sa disposition, même s'il était très ancien, et même si l'on avait depuis longtemps pris la décision de ne plus s'en servir. Grâce à ces expédients et à d'autres du même genre, tels que l'échelonnement des heures de presse, la bousculade des horaires, le raccourcissement des circuits, etc., l'équipement insuffisant et la plupart du temps vétuste dont disposaient les villes américaines et canadiennes a opéré jour et nuit et sept jours par semaine, et il a conduit aux usines, dans les bureaux

et les ateliers des collectivités entières et qui s'augmentaient constamment; tout ce public était employé d'une façon ou de l'autre aux besognes diverses d'une économie vouée à la guerre totale.

Dans ces circonstances, le public voyageur acceptait de s'accommoder d'une situation intolérable. On tolérait alors un tramway vieillot, construit pour recevoir 90 personnes, mais qui en empaquetait une couple de cents, à l'égal d'une boîte de sardines. On pouvait accepter de prendre une heure pour se rendre chez soi, alors que le trajet normal aurait duré vingt minutes. On pouvait aussi souffrir de voir passer à son nez une dizaine de tramways surencombrés et d'en aborder finalement un où l'on se trouvait une petite place, mais non sans avoir joué vigoureusement des coudes!...

Ces ennuis disparaîtront. Dès la fin des hostilités militaires, on trouvera des moyens nouveaux et rapides de bonifier la situation. Les ingénieurs en transport et les urbanistes y emploieront leur savoir. De nouveaux tramways à lignes profilées, de nouveaux trolleybus, de nouveaux autobus, de nouvelles voies à circulation plus rapides et plus larges, des autostrades, des artères directes, et une douzaine d'autres projets ingénieux prédits par les experts, devaient apporter un prompt remède au mal de l'encombrement, une fois la paix revenue. Et dans les plus grandes agglomérations urbaines, on projetait d'accélérer le transport, de façon à le rendre extrêmement rapide, grâce aux chemins de fer souterrains, aux voies aménagées en dépression et à d'autres aménagements.

En face de cette situation, la plupart des autorités en transport dans les plus grandes villes américaines rouvrirent les dossiers où dormaient leurs plans d'avant-guerre et commencèrent à compléter la modernisation des réseaux de transport établis dans leurs milieux.

Dans le relevé que l'on pourra lire par la suite, nous ne tenons compte que des villes les plus peuplées, soit celles qui peuvent le mieux être comparées à Montréal en ce qui regarde le transport. Nous ne voulons pas dire par là que les villes moins grandes sont exemptes de problèmes relatifs au transport,

mais nous estimons qu'une solution satisfaisante à l'endroit d'une petite ville ou d'une ville à superficie moyenne est une chose, et qu'une solution en ce qui concerne une population métropolitaine atteignant rapidement le chiffre d'un million et demi et se répandant sur une étendue dépassant 194 milles carrés, telle que l'île de Montréal, est une toute autre chose. Dans le premier cas, on se contente d'une solution purement locale, ce qui ne réglerait rien dans un grand centre.

La présente étude ne s'embarrasse pas de détails; elle ne veut retenir que les grands développements significatifs et à large portée qui sont sous forme de projets ou en cours d'exécution. Par là, nous pourrions nous faire une idée de l'orientation générale et de l'ensemble des développements qui caractérisent à l'heure actuelle la réforme du transport rapide aux États-Unis.

En premier lieu, nous examinerons ce qui s'accomplit dans la région métropolitaine de New York.

NEW YORK

Le réseau souterrain de New York, ainsi que le réseau des tramways et le réseau aérien, de même que quelques lignes d'autobus sont propriété publique; leur administration relève du « **Board of Transportation** », lequel est sous la juridiction de l'administration municipale de la ville de New York. La plus récente et la plus importante nouveauté relativement au réseau de transport au sein du Grand New York consiste en la décision mise en vigueur le 1er juillet 1948, de porter de 5 cents à 10 cents le tarif des lignes souterraines et aériennes. Cette décision, motivée par le coût croissant des opérations de ces lignes, constituait la rupture d'une vieille tradition que les New-Yorkais estimaient inviolable.

On prévoit que cette hausse tarifaire rapportera un accroissement de revenus que l'on évalue à \$85 millions par année. On appliquera cette somme au déficit courant d'opération, qui est de l'ordre de \$52 millions, et aux augmentations de salaires dont le chiffre global atteint \$25 millions et qui affectent 33,000 employés.

Ce supplément de revenus permettra à la ville de New York de disposer, dans son budget de dépenses de 1948-1949, d'une somme de \$52 millions affectée au déficit d'opération de son réseau de transport; de plus, ce revenu additionnel fournira à la grande cité le moyen d'accorder des hausses de salaires au montant de \$44,675,000 à des employés municipaux permanents et apportera aussi les fonds que l'on attend pour créer de nouveaux emplois municipaux. Au surplus, un montant de \$8,075,000 se trouvera disponible pour l'achat d'un nouvel équipement municipal, l'acquisition de fournitures, l'exécution de travaux de réparations et de réfection des pavages, ainsi que pour les contributions aux institutions de charité.

Quelques-uns des revenus prévus provenant de la hausse des tarifs du transport seront aussi appliqués aux réparations et à la réorganisation du réseau de transport, mais le tarif plus élevé ne sera pas suffisant pour défrayer le coût d'un équipement nouveau pour le métro. Toutefois, les dépenses capitales au budget de New York prévoient un montant de \$125 millions destiné à l'achat de nouveaux wagons pour le réseau de transport souterrain, et à l'acquisition d'autobus et de trolleybus; on améliorera aussi l'usine d'énergie électrique de la 59ème Rue et l'on consacrera une partie de cette somme à des stations d'autobus et à des « escalators »; on aménagera en plus un nouveau tronçon du métro à l'avenue Hillside; on fera d'autres améliorations semblables en vue de faciliter le transport.

De plus, la Législature de l'État de New York a devant elle un projet de loi dont l'objet est de créer un organisme qui serait revêtu de l'autorité nécessaire pour réunir sous une seule direction tout le réseau de transport de la région métropolitaine new-yorkaise. Un autre projet de loi demande qu'une autorité semblable, ou, probablement, la même autorité, assume le contrôle des trains de banlieue (« commuter trains »), reliant Manhattan et Long Island.

Si ces bills sont acceptés, le Grand New York aura accompli une étape capitale vers la création d'un réseau de transport métropolitain unifié, modelé en partie sur le « London Passenger Transport Board ». Le L.P.T.B., qui régit tout le transport par autobus et par voie souterraine et exerce aussi une certaine autorité sur les convois de banlieue dans le secteur de Londres, possède la réputation d'être le prototype des régies de transport pour les très grandes agglomérations métropolitaines. La région de Londres comprend une superficie de 1986 milles carrés et sa population est de 9,500,000 âmes.

L'administration du transport de la ville de Berlin d'avant la guerre n'a pas tardé à suivre l'exemple de Londres et elle a modelé en grande partie la réorganisation administrative de son réseau sur le L.P.T.B., lequel a pris naissance en 1933. Également, la « Chicago Transit Authority », récemment établie, ressemble dans sa structure au « London Passenger Transport Board ».

CHICAGO

Les voyageurs de Chicago ne connaissent plus le tarif de 5 cents pour une course en tramway à travers la ville. Ce tarif existait jusqu'en 1918. Il fut aboli cette année-là et, depuis, le prix du transport dans les tramways est maintenant de 13 cents. Sur le réseau souterrain-aérien, le tarif est de 15 cents; il est fixé à 20 cents, si le trajet conduit le voyageur en dehors des 212 milles carrés qui constituent les limites de la ville de Chicago proprement dite.

Les véhicules voyageant en surface, par voies élevées ou souterraines, dans lesquels ces tarifs sont en vigueur reçoivent 94 pour cent du transport local de la ville et ils sont régis par une direction unique, celle de la « Chicago Transit Authority ». Il s'agit ici d'une corporation municipale autonome qui a fait l'acquisition des lignes, le 1er octobre dernier, et cela au prix de \$87 millions. La « Chicago Transit Authority » détient un privilège exclusif — ou « franchise » — pour une période de cinquante ans.

Le six pour cent du transport local qui reste va aux autobus de la « Chicago Motor Coach Company », compagnie indépendante opérant surtout sur les boulevards de la ville; son tarif est de 10 cents.

Les taux de transport dans les tramways, les autobus et les trolleybus de la « Chicago Transit Authority » ont augmenté dans une proportion de 62½ pour cent, durant les quatorze derniers mois. Quant au tarif urbain du réseau de transport souterrain-aérien, il s'est accru de 50 pour cent au cours des vingt-cinq derniers mois.

La ville de Chicago est la propriétaire du tronçon de 4.9 milles de chemin de fer souterrain récemment parachevé, auquel

on ajoute une section couvrant 3.85 milles, mais la « Chicago Transit Authority » utilise la ligne pour ses convois aériens et souterrains combinés. Le budget de l'**Authority** pour l'année 1948 prévoit une dépense de \$30 millions devant servir à l'achat de 1,000 autobus modernes, trolleybus et tramways, et à la rénovation des voies ferrées. Cela constitue la première réalisation d'un programme d'améliorations réparti sur une durée de dix ans et dont le coût est estimé à \$150 millions. De cette façon, Chicago entend faire de son réseau de transport public (autobus, tramways, chemins de fer élevés et souterrains), le plus moderne du monde entier.

DÉTROIT

A Détroit, le réseau de transport public est municipalisé. La ville l'a acquis d'un groupe de particuliers en 1922 au coût d'environ \$26 millions. Le réseau se composait exclusivement de lignes de tramways en surface et le tarif était alors fixé à 5 cents.

Au mois de septembre 1923, ce tarif fut porté à 6 cents; on chargeait un supplément d'un sou pour obtenir une correspondance. Ce prix resta en vigueur jusqu'au 1er janvier 1946, alors qu'il fut élevé à 10 cents, mais les correspondances étaient devenues gratuites. Le 1er avril 1948, ce tarif grimpait de nouveau, et à 13 cents, cette fois.

En l'année 1945, le département des tramways arrêtait un programme d'expansion à long terme, dont le transport rapide finira peut-être par faire partie. Pour le moment, l'exécution du programme s'applique au remplacement croissant des tramways par des autobus. Éventuellement, on se propose de n'affecter que deux lignes aux tramways.

L'augmentation du tarif à 13 cents s'est immédiatement traduite par des bénéfices plus élevés. En avril 1948, le profit net se chiffrait à \$199,776. Le gain net fut de \$159,993 pour le mois de mai. La dette du réseau s'élève présentement à environ \$25 millions.

CLEVELAND

Le réseau de transport en commun de la ville de Cleveland appartient à la municipalité. Une augmentation de tarifs récemment mise en vigueur a apporté une somme additionnelle de \$60,000 dans le trésor du réseau municipalisé, au cours de la première semaine d'exploitation et a mis un terme aux dix-huit mois de déficits pendant lesquels le réseau avait accumulé des pertes au montant de \$2,600,000.

C'est une hausse de 20 pour cent dans l'échelle des tarifs qui avait augmenté le revenu. Le prix du transport en argent fut porté de 10 cents à 12 cents; le prix des « passes » hebdomadaires fut haussé de \$1.50 à \$1.80; les « passes » d'étudiants furent fixées à 60 cents, au lieu de 50 cents; le tarif des enfants (au-dessous de 12 ans), payé en argent, fut porté de 2 cents à 3 cents.

La ville de Cleveland est devenue propriétaire du réseau de transport local en 1942; la municipalité a payé un montant de \$14 millions aux particuliers qui en étaient les propriétaires. Au cours des années de guerre, il fut impossible d'obtenir un nouvel équipement et on employa les profits du réseau à abaisser la dette obligataire à la somme de \$4,800,000.

Depuis la fin de la guerre, le réseau a fait l'acquisition de 1,000 tramways, autobus et trolleybus pour la somme de \$6 millions. On a remplacé les tramways par des trolleybus sur six des principaux circuits et on placera des trolleybus sur cinq autres lignes avant la fin de la présente année. Au cours de l'année 1947, on a ajouté au réseau deux nouvelles lignes express et des circuits spéciaux pour les magasinuses. On envisage d'autres améliorations pour lesquelles on vient d'effectuer un emprunt obligataire de \$11 millions.

Le tarif de 5 cents est disparu du paysage de Cleveland depuis plus de vingt-cinq ans.

BOSTON

La « Boston Metropolitan Transit Authority » est l'héritière de l'ancien « Boston Elevated Railway ». Avant 1919, ce chemin de fer appartenait à une compagnie privée. Mais, depuis cette dernière date et jusqu'à récemment, cette compagnie a été administrée par un bureau de fiduciaires désigné par l'État. La nouvelle « Authority » fut nommée au mois d'août 1947; elle administre un réseau de convois souterrains, de trolleybus et d'autobus sur la base d'un tarif de 10 cents, mais comportant des correspondances pour tout le réseau. Les enfants peuvent se faire véhiculer pour la somme de 5 cents durant certaines saisons.

La « Boston Metropolitan Transit Authority » qui représente les quatorze collectivités desservies par le réseau, a fait l'achat du chemin de fer élevé contre le prix de \$20,297,490, prélevé au moyen d'une émission d'obligations. Le tarif actuel de 10 cents payable dans le « subway » de Boston remonte à 1919, à la suite d'une loi qui transférait l'administration du « Boston Elevated Railway » à un bureau de fiduciaires, moyennant la garantie d'un dividende annuel de \$5. sur les actions. On a aboli il y a deux ans le tarif local établi pour les courts trajets par trolleybus et autobus; ce tarif allait de 5 cents à 6 $\frac{1}{4}$ cents.

La « Boston Metropolitan Transit Authority » exploite trois lignes rapides de transport souterrain qui furent construites entre 1901 et 1912. La ville de Boston aménage aussi une ligne additionnelle conduisant de Maverick Square à Orient Heights, dans la partie est de Boston. De plus, une ligne rapide souterraine de trolleybus dessert le bas de la ville.

La ville de Boston est propriétaire des souterrains à transport express, par un bail pour chaque ligne. L'équipement servant au transport rapide est formé d'un matériel ancien, mais on

a effectué une dépense de \$10,500,000 pour l'achat de nouveaux trolleybus et de nouveaux autobus, cela depuis 1942, et on a placé une autre commande dont la somme s'élève à \$2,500,000.

La Législature du Massachusetts est présentement saisie d'une mesure en vue d'instituer un organisme spécial qui assumerait la propriété des moyens de transport avec la banlieue, et les développerait. Ce dernier réseau couvre quelque 75 municipalités situées dans le rayon du Grand-Boston. Les lignes de ce réseau appartiennent présentement à plusieurs propriétaires particuliers.

PHILADELPHIE

Au cours de la période de treize mois qui s'est terminée le 21 mars dernier, le prix des trajets en trolleybus, en métro et en convois élevés dans la ville de Philadelphie, a grimpé de la façon suivante: on faisait auparavant deux courses pour la somme de 15 cents; maintenant, le tarif d'une seule course est de 10 cents.

Le prix du transport dans les autobus de la « Philadelphia Transportation Company » qui possède le monopole de l'exploitation des lignes de transport à Philadelphie a augmenté durant le même temps, du montant de 10 cents net à deux passages pour 25 cents, tandis que le tarif de la zone suburbaine passait de 5 cents à 7 cents pour chaque passage.

De 1885 à 1920, le tarif était fixé à 5 cents, mais en 1920, on établissait le taux de quatre billets pour 25 cents. Ce dernier tarif fut en vigueur jusqu'en 1924 alors qu'il fut augmenté à deux jetons pour 15 cents. Du 18 février 1947 au 20 mars 1948, le tarif des trolleybus était de quatre billets pour 35 cents. A cette dernière date, les taux prédominants, fixés par la « State Transit Commission », furent mis en vigueur.

L'année dernière, la compagnie a accusé un bénéfice net de \$686,000, et les voyageurs avaient apporté un revenu de \$61,428,830. En 1947, la compagnie a versé à la ville de Philadelphie une somme de \$4,376,000. au compte du loyer sur le métro municipalisé, et sur les lignes aériennes, soit une augmentation de \$101,000 sur l'année 1946.

Pour le premier trimestre de l'année 1948, la compagnie accusait une perte de \$523,082, c'est-à-dire le double de celle qu'elle avait enregistrée durant la même période en 1947. La hausse des tarifs et des salaires ne fut appliquée que durant une partie de cette période, puisque l'échelle des salaires fut haussée de 15 cents par heure, le 11 février, tandis que les tarifs de transport furent augmentés le 21 mars.

ST-LOUIS

Au cours de l'année dernière, il s'est produit deux modifications dans la structure tarifaire de la « Public Service Company », la principale ligne de transport en commun de St-Louis.

Le 3 août 1947, le tarif des « passes » hebdomadaires, valables pour un nombre illimité de passages, fut porté de \$1.25 à \$1.50. Le 25 avril dernier, le tarif de 4 jetons (« tokens ») pour 35 cents a été aboli, laissant un tarif de 10 cents en argent, lequel était en vigueur depuis au moins vingt ans. Suivant une déclaration de la compagnie: « une baisse dans le nombre des voyageurs et un accroissement des dépenses d'exploitation » ont nécessité ces changements. Il est question d'autres modifications, mais aucune décision officielle n'a encore été prise. Des jetons avaient été vendus pour 35 cents, depuis le milieu de l'année 1930 et un quart du public voyageur les utilisait habituellement. La « Public Service Company », établie en 1927, est une filiale de la « National City Lines Inc », une compagnie de gestion de Chicago. Cette compagnie possède la réputation d'avoir le plus fort pourcentage d'équipement moderne aux États-Unis; ses 300 nouveaux tramways et ses 1,045 nouveaux autobus sont en service depuis 1940. La ville de St-Louis a suivi le courant général établi à travers le pays favorisant l'emploi d'un plus grand nombre d'autobus. La compagnie se propose de placer des autobus sur sept autres de ses lignes, dont six se trouvent dans le comté de St-Louis, constituant un service suburbain.

La « St. Louis County Transit Company », qui exploite un service d'autobus dans le comté, a récemment porté de 5 cents à 10 cents, le tarif de sa première zone. Le taux de transport, après la première zone, reste à 5 cents. Le chiffre d'affaires annuel de la « St. Louis Transit Company » est de \$1,003,000, contre \$27 millions pour la « Public Service Company ».

DENVER

Un nouveau tarif de 10 cents, remplaçant l'ancien tarif de trois transports pour 25 cents, a été mis en vigueur durant le mois de juillet 1948, sur le réseau de la « Denver Tramway Company », une compagnie privée.

Le nouveau tarif auquel le conseil municipal a donné son approbation donnera lieu à un service amélioré, ainsi qu'à des perfectionnements qui devront être complétés en l'année 1951. Ces réformes comportent la mise en service d'autobus électrifiés, en remplacement des tramways, et un meilleur service pour la banlieue.

Le réseau de Denver fut longtemps l'objet de multiples discussions, en ce qui regarde le service, les tarifs, etc., et il a été la cible de nombreuses attaques; on lui reprochait de ne pas fournir un service satisfaisant.

Selon les prévisions, la nouvelle hausse de tarif accroîtra les revenus de la compagnie d'une somme qui dépassera \$1 million par année.

L'augmentation des taux n'affectera pas, toutefois, le tarif des enfants; cependant, les tarifs interurbains seront augmentés en proportion de la hausse établie dans les tarifs urbains.

SAN FRANCISCO

A la suite d'une émission d'obligations au montant de \$22 millions, approuvée par l'électorat en novembre dernier, la ville de San Francisco se procure une bonne quantité de nouvel équipement et convertit une partie de son réseau de tramways municipalisé en un service d'autobus et de trolleybus.

Les tarifs actuels sont de 10 cents, ou de 3 passages pour 25 cents, sauf sur la ligne privée appartenant à la « California Street Cable Line », où le tarif est de 10 cents net. Cependant, les correspondances universelles sont valables sur toutes les lignes de téléphériques, de tramways, d'autobus et de trolleybus.

La plus récente augmentation de tarif s'est produite au mois de mai 1946; le prix d'un passage à 7 cents a été alors aboli. Le « Market Street Railway », qui fait maintenant partie du « Municipal Railway », a supprimé le tarif de 5 cents en 1936, et le « Municipal Railway » a suivi l'exemple, le 29 septembre 1944.

La ville de San Francisco a commandé 200 autobus; sur ce nombre, elle en a reçu 100, récemment. De plus, elle a placé une commande additionnelle pour 158 trolleybus et 50 tramways. Provenant d'autres fonds, cent autobus sont venus s'ajouter à l'équipe automotrice de la ville, depuis la fin de la guerre.

Deux lignes de tramways desservant auparavant la rue Market ont fait place à un circuit d'autobus, mais ces autobus sont destinés à être aménagés en trolleybus.

LOS ANGELES

La ville de Los Angeles a connu pour la dernière fois un tarif à 5 cents, il y a deux ans, et elle est sur le point d'avoir un taux de transport minimum à 10 cents, qui sera en vigueur dans les limites de sa zone centrale, soit dans un rayon de 6 milles.

Ses deux principaux réseaux de transport cotoient habituellement la frontière du déficit en ce qui a trait au service des voyageurs. Ce sont: les « Los Angeles Transit Lines », sous le contrôle de la « National City Lines Combine » et le « Pacific Electric Railway », une filiale du « Southern Pacific Railroad ».

La « Los Angeles Transit Lines » dessert un rayon de 450 milles carrés, exploite 153 milles de routes par trolleybus, 180 milles de routes d'autobus et véhicule environ 1 million de voyageurs par jour. Cette compagnie a dû abandonner le tarif de 5 cents, il y a environ vingt ans et vient de demander l'autorisation de ne plus accepter les jetons, les billets hebdomadaires et autres escomptes sur le tarif de 10 cents.

Le « Pacific Electric Railway », qui exploite 462 milles de lignes de rails pour le transport des voyageurs et 841 milles d'autobus, urbains et interurbains, transportant environ 350,000 voyageurs par jour, a été contraint d'abandonner le tarif de 5 cents en 1946, et, au mois de février dernier, a adopté le tarif de base de 10 cents.

Cela s'applique aussi à la « Los Angeles Motor Coach » exploitée par les deux grands réseaux, et qui possède un circuit de 90 milles et conduit environ 200,000 voyageurs par jour.

Un projet présentement devant la Législature de la Californie demande la création de la « Los Angeles Transit District Authority ». Suivant le plan proposé, la région métropolitaine de Los Angeles serait dotée d'un réseau de transport intégré, comprenant des lignes d'autobus, de trolleybus et de rails et dont le coût s'élèverait à \$310 millions.

RÉCAPITULATION

De ce qui précède, nous pouvons apercevoir certaines tendances évidentes concernant le transport des masses urbaines dans les plus grandes villes des États-Unis. Une orientation semblable en ce qui regarde le transport public se révèle dans les villes canadiennes pouvant se comparer à certaines villes américaines.

En résumé, ces tendances peuvent se réduire aux points suivants:

- a) Les réseaux de tramways urbains et les moyens de transport appartenant à des compagnies privées deviennent propriété publique, sous une forme ou sous une autre. Des 14 plus grandes villes des États-Unis, 7 sont propriétaires de leur réseau local d'autobus et de tramways, soit totalement, soit partiellement. Ce sont: New York, Chicago, Détroit, Philadelphie, Boston, Cleveland, et San Francisco. Dans la plupart des cas, les réseaux de transport qui sont propriété publique, sont administrés par une autorité locale du transport ou par un Office des transports. En général, la juridiction de l'Autorité s'étend à une région métropolitaine définie.
- b) Dans plusieurs villes, les tramways cèdent la place aux autobus ou aux trolleybus, et cela aussi rapidement qu'il est possible de se procurer un nouvel équipement. On note toutefois une exception chez quelques-unes des plus grandes villes où l'on installe des tramways modernes du type PCC sur les lignes à clientèle très dense. Dans quelques centres, des services d'autobus express, comportant l'élimination de plusieurs arrêts intermédiaires entre les districts

suburbains, rencontrent la faveur populaire, surtout aux heures de presse.

- c) Les besoins financiers, amenés par l'accroissement des prix et les hausses de salaires ont nécessité l'augmentation des tarifs de transport dans la plupart des villes. Une analyse de ces modifications chez dix villes des États-Unis nous permet de résumer ainsi la situation:

SOMMAIRE

Le 1er juillet de cette année, les tarifs du transport en commun à **New York** étaient portés de 5 cents à 10 cents dans les lignes souterraines; le tarif était de 7 cents dans les autobus exploités par la ville et il s'élevait à 12 cents pour un trajet combiné dans un autobus et dans un convoi souterrain. À **New York**, les lignes d'autobus appartenant à des particuliers transportent encore des voyageurs pour une somme de 5 cents, mais elles ont demandé d'augmenter ce taux à 10 cents, et il est probable que la Législature de l'État de **New York** acceptera cette hausse à sa prochaine session.

À **Chicago**, le tarif est de 13 cents dans les tramways et les autobus; il est de 15 cents pour le réseau souterrain et le réseau aérien; et cela sur les lignes que la ville possède et qu'elle a municipalisées récemment.

À **Détroit**, le réseau de transport local est aussi municipalisé; en 1946, le tarif y a été augmenté de 6 cents à 10 cents; et, le 15 avril dernier, un nouveau tarif de 13 cents fut mis en vigueur.

Cleveland a haussé de 20 pour cent son échelle tarifaire; chaque trajet est fixé à 12 cents. Le tarif actuel de **Boston**, qui est de 10 cents, remonte à 1919. À **Philadelphie**, les droits de transport dans les trolleybus, les convois souterrains et les trains aériens ont été portés à 10 cents au mois de mars de cette année; le tarif était auparavant de 2 voyages pour 15 cents.

Pour la ville de **St-Louis**, on note deux modifications de tarif effectuées l'année dernière. Le tarif actuel est de 10 cents

net, en argent. Au mois de juin 1948, le taux de 3 billets pour 25 cents qui prévalait à **Denver** fut remplacé par le tarif de 10 cents en argent.

À **San Francisco**, la plus récente augmentation dans les taux de transport urbain fut effectuée en mai 1946, alors que le prix d'un passage fut porté de 7 cents à 10 cents; ou, 3 trajets pour 25 cents. Quant à la ville de **Los Angeles**, elle a mis fin à son tarif de 5 cents, il y a deux ans, et elle est à la veille de porter ses taux à un minimum de 10 cents, valable dans les limites de sa zone centrale, comportant un rayon de six milles.

Le tableau suivant récapitule les données précédentes:

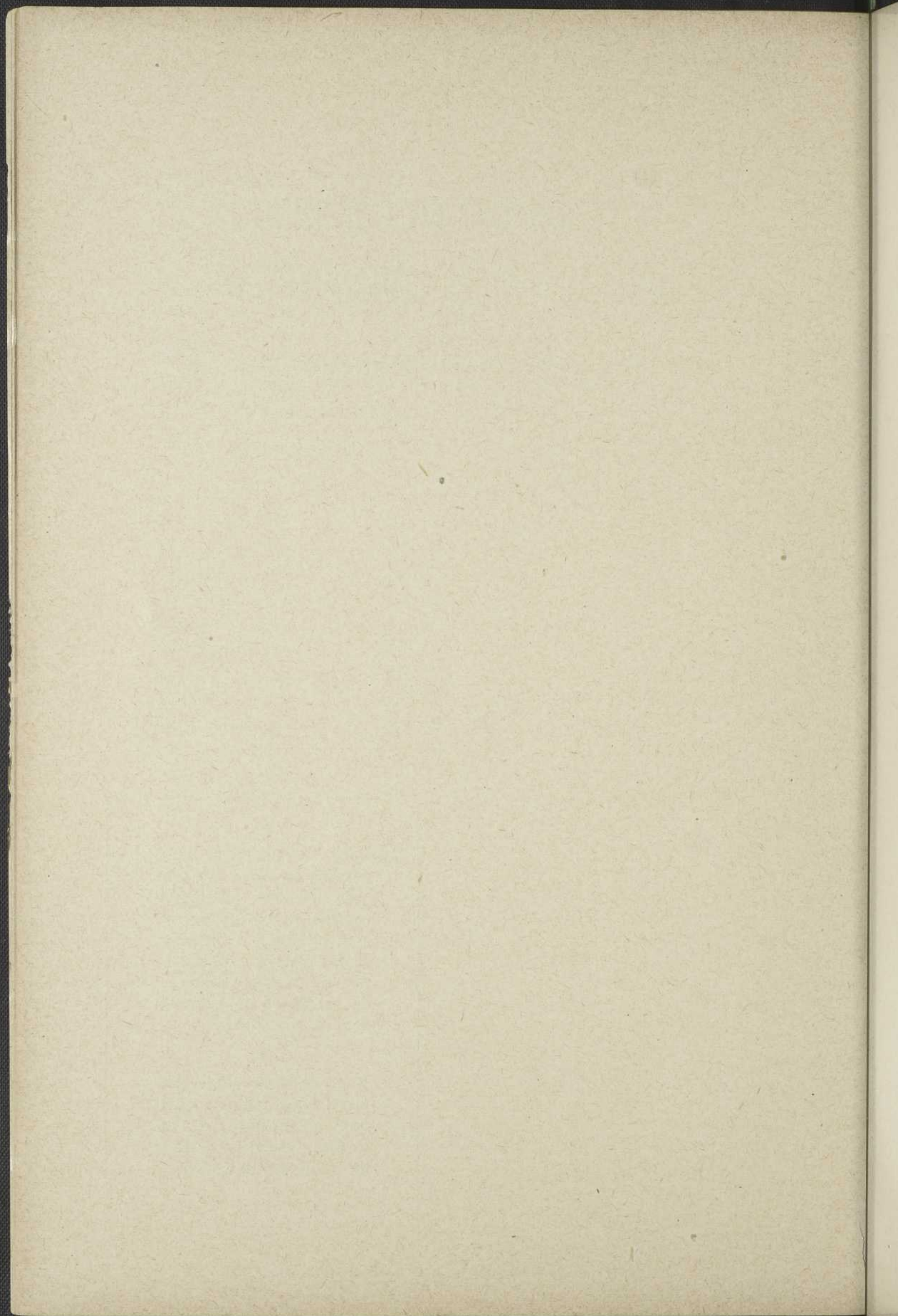
Ville	Population	Ancien		Présent	
		tarif	tarif	tarif	Entrée en vigueur
New York	7,455,000	.05	.10		1er juillet 1948
Chicago	3,397,000	.08	.15		1947
Détroit	1,623,000	.10	.13		14 avril 1948
Cleveland	878,000	.10	.12		Juin 1948
Boston	771,000	.05	.10		1919
Philadelphie	1,931,000	.08	.10		Mars 1948
St-Louis	816,000	.09	.10		Avril 1948
Denver	322,000	.08	.10		1er juillet 1948
San Francisco	635,000	.07	.10		Mai 1946
Los Angeles	1,504,000	.05	.10		Sept. 1948

LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES VILLES CANADIENNES

Tendances et développements

● Dans ce chapitre, nous passons en revue les progrès courants, particulièrement en ce qui a trait à la situation à Toronto, où les plans en vue d'établir un réseau souterrain de transport en commun sont en bonne voie.

•
Aussi dans ce même chapitre, nous donnons quelques statistiques très intéressantes sur les réseaux de tramways au Canada.



TORONTO

Le transport des masses dans le Toronto métropolitain, y compris le transport en commun rapide auquel est liée la construction d'un métro, est soumis à la juridiction de la Toronto Transportation Commission, un corps public relevant de l'administration municipale de Toronto.

À Toronto, la situation du projet du métro et des questions connexes est la suivante:

Plans et devis:

Les plans et devis pour les lignes projetées des rues Yonge et Queen sont achevés, et sont, depuis plus d'un an, prêts à être présentés aux soumissionnaires. La pénurie continue des fournitures et matériaux de construction et l'incertitude qui règne quant à la main d'œuvre retardent la réalisation du projet, mais la Commission espère que les travaux de construction commenceront avant la fin de l'année 1949. L'on s'attend à ce que les deux lignes soient terminées et mises en exploitation trois ou quatre ans plus tard. L'on espère donc que le métro de Toronto fonctionnera à la fin de 1952 ou au début de 1953.

Longueur des lignes:

rue Yonge	4.54 milles
rue Queen	4.50 milles
total	9.04 milles

* Coût approximatif (1947):

rue Yonge	\$28,850,000.
rue Queen	19,300,000.
total	\$48,150,000

* y compris l'équipement nécessaire à l'exploitation.

Administration:

Le métro projeté à Toronto fera partie intégrante du réseau de transport municipal et sera administré et exploité par la Toronto Transportation Commission. La Commission n'a besoin d'aucune législation spéciale pour bâtir, financer et exploiter le métro: tout ceci est prévu dans sa charte. La Transportation Commission est une cellule semi-autonome de la municipalité de Toronto, et, comme telle, fait rapport annuellement à la corporation de la ville de Toronto.

Financement:

La situation financière de la T.T.C. est saine et solide. Les fonds investis par cette compagnie dépassent \$20 millions. Ces fonds sont conservés en vue de la réorganisation et de l'amélioration du réseau, et, avant tout, de la construction du métro.

Il y a environ un an, le Très Honorable C. D. Howe, parlant au nom du gouvernement fédéral, déclarait que son gouvernement serait prêt à doter le projet de métro de Toronto d'une subvention échelonnée de 20%, à condition toutefois que les propositions de la conférence fédérale-provinciale soient acceptées par les provinces.

Advenant le cas où cette offre ne se réaliserait pas, il est entendu que la T.T.C. agira sans cet octroi.

Approbation municipale:

Le 1er janvier 1946, l'on soumettait aux électeurs municipaux de Toronto un référendum pour leur demander s'ils étaient pour ou contre le projet de métro. Par un vote écrasant de plus de 10 contre 1, les électeurs se prononcèrent en faveur du plan.

Il n'est pas nécessaire que la Toronto Transportation Commission revienne avec cette affaire devant le Conseil municipal ou devant les électeurs municipaux. Le Conseil municipal de Toronto devra toutefois donner son approbation et son autorisation à la Toronto Transportation Commission afin que cette dernière puisse, au moyen d'un emprunt public, obtenir les capitaux requis pour la construction du métro. Le montant en question ne devra pas dépasser \$35 millions, attendu que la Toronto

Transportation Commission prendra jusqu'à \$15 millions à même ses réserves accumulées en prévision d'une telle entreprise.

L'on croit généralement que, dans ce cas, l'approbation du conseil municipal ne se fera pas attendre.

Tarif:

C'est l'intention de la T.T.C. d'exploiter ce métro comme faisant partie d'un service de transport combiné, avec correspondances gratuites entre les circuits de transport rapide et les lignes d'embranchement de tramways et d'autobus.

Récemment, un tarif de transport de 10 cents était recommandé dans un rapport soumis par un ingénieur-conseil indépendant. La suggestion voulait que le prix de base soit porté à 8½ cents en vue de couvrir les frais d'exploitation et que l'on exige un droit de passage additionnel de 1½ cent afin d'assurer l'exploitation du métro sur une base de paiement comptant. Le tarif actuel des tramways à Toronto est le même qu'à Montréal: 4 billets pour vingt-cinq cents.

.....

Dans les pages suivantes, nous soulignons les plus importants développements survenus dans le domaine du transport en commun dans les autres villes canadiennes. Nous donnons également quelques statistiques intéressantes sur l'exploitation des réseaux de tramways au Canada.

Autres développements récents et données concernant les facilités de transport en commun dans les villes canadiennes.

Le British Columbia Electric Railway, qui dessert Vancouver et Victoria, a récemment obtenu l'autorisation d'augmenter ses taux, tout comme la Winnipeg Electric Company, qui voit au service local du transport en commun à Winnipeg.

À Ottawa, à la suite d'un referendum tenu il y a quelque temps, les autorités municipales ont acquis d'une entreprise privée, au coût de \$8 millions, le réseau local de tramways. La ville de Saint-Jean, N.B., a acquis son réseau de tramways et d'autobus, il y a plusieurs années. À Québec, tout comme dans plusieurs autres municipalités canadiennes, la politique de remplacer les tramways par des autobus se poursuit.

Dans tout le Canada, il y a 33 compagnies de transport local en commun qui exploitent des tramways électriques, dont 16 transportent annuellement plus de 12 millions de voyageurs, c'est-à-dire 95.5% du total national. Quinze de ces réseaux sont la propriété de municipalités; quinze sont la propriété d'entreprises privées et trois sont contrôlées par la Compagnie des Chemins de Fer Nationaux.

23 compagnies sur 33 rapportèrent en 1946 un revenu net reporté au surplus de bénéfiques contre 25 compagnies montrant un surplus net en 1945. Les bénéfiques de certaines compagnies comme la Winnipeg Electric et la New Brunswick Power sont cependant augmentés par les revenus provenant des services électriques. Quatre compagnies subirent de lourds déficits en 1946.

Une analyse du nombre des voyageurs indique que près de 80% de ceux-ci furent transportés par des tramways électriques, plus de 17% par autobus et le reste par des trolleybus. Le nombre des voitures électriques en service à la fin de 1946 était de 3,510 comparé à 3,512, à la fin de 1945. Le nombre des trolleybus s'est accru de 10 à 77, alors que le nombre des autobus fut porté de 1,454 à 1,491. Près de 60% des tramways électriques en usage au Canada sont manœuvrés par un seul homme.

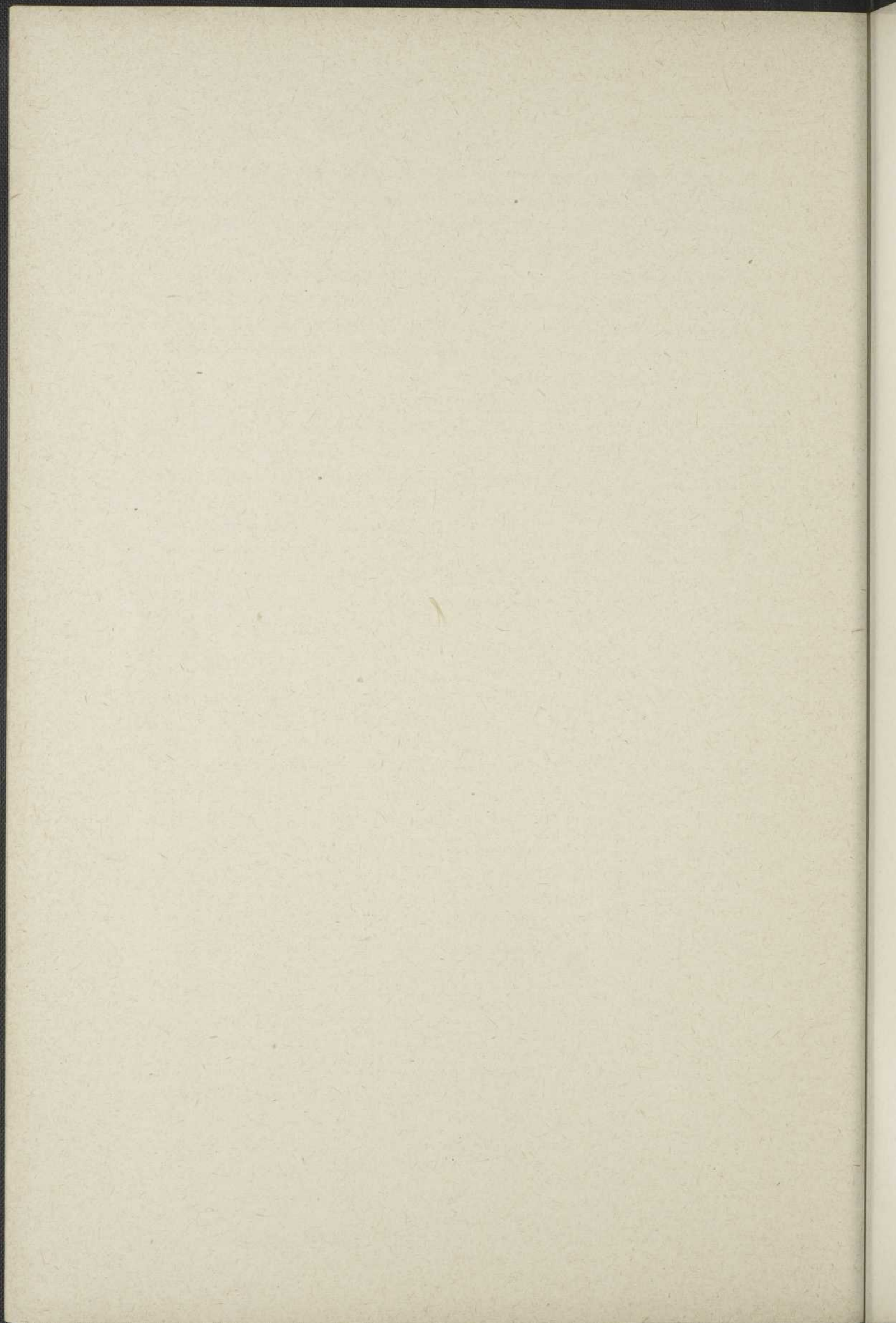
Quoique les expériences que l'on fait au Canada en vue de l'organisation rationnelle du transport local en commun soient d'intérêt général, effectivement, il existe peu de similitude entre les problèmes des villes canadiennes en général et ceux de Montréal, exception faite de Toronto.

Le nombre des voyageurs transportés dans ces deux villes représente plus de 52% du total des usagers des services locaux de transport en commun dans tout le Canada. Dans son relevé annuel du transport des usagers du tramway électrique pour 1946, le Bureau des Statistiques du Dominion démontre que le nombre de voyageurs transportés par les tramways, trolleybus et autobus, exploités par toutes les entreprises privées ou municipales au Canada, se chiffre par 1,344,916,773. La Compagnie de Tramways de Montréal transporte 396,480,489 voyageurs, ce qui représente 29.4% du total national. La Toronto Transportation Commission obtient 23% avec 314,879,746.

En passant, et sans vouloir faire d'insinuation, il est intéressant d'évaluer l'accroissement du revenu dont bénéficierait la Compagnie des tramways de Montréal si le prix de vingt-cinq cents pour 4 billets était augmenté.

En présumant que le nombre de voyageurs est d'environ 400 millions, une augmentation d'un cent du prix actuel s'élèverait approximativement à \$4 millions annuellement; de deux cents: à \$8 millions; de 3 cents à \$12 millions, et de $3\frac{3}{4}$ cents (c'est-à-dire un taux de 10 cents): à \$15 millions.

Pour les besoins de la discussion, imaginons une augmentation du taux à 10 cents, ce qui produirait un revenu additionnel annuel brut de \$15 millions. Cette somme, en théorie du moins, serait suffisante pour libérer la compagnie de sa dette accumulée; elle pourvoirait à l'augmentation du coût d'exploitation courante, et laisserait une marge suffisante pour faire face à des emprunts de beaucoup supérieurs au coût prévu du projet de métro tel que soumis par la compagnie dans son rapport au Conseil Économique Métropolitain de Montréal, il y a environ deux ans.



STATISTIQUES SUR LES COMPAGNIES DE TRAMWAYS AU CANADA

● Dans les pages suivantes, nous présentons deux tableaux donnant des statistiques comparatives quant à l'exploitation, dans 33 villes canadiennes, des compagnies de tramways, dont quelques-unes sont interurbaines. Nous croyons que ces tableaux sont d'un intérêt général.

STATISTIQUES SUR LES COMPAGNIES DES TRAMWAYS AU CANADA

Nom de la compagnie	Pos- session	Voyageurs transportés 1946	P.C. du total	Placement Route et équipement	Longueur totale des voies
1. Montreal Tramways	(x)	396,480,489	29.480	\$55,367,428	277.
2. Toronto Transportation Com.	(y)	310,115,600	23.058	51,361,040	240.
3. B.C. Electric	(x)	156,091,301	11.606	25,896,051	326.
4. Winnipeg Electric	(x)	97,921,581	7.281	12,294,001	75.
5. Ottawa Electric	(y)	61,824,536	4.597	7,527,893	49.
6. Quebec Rlw'y L. and P.	(x)	43,964,414	3.269	5,116,354	22.
7. Hamilton Street	(x)	40,062,002	2.979	4,488,196	36.
8. Edmonton Transportation	(y)	36,613,258	2.722	3,745,889	43.
9. N.S. Light and Power	(x)	28,030,596	2.084	2,536,298	26.
10. Calgary Transit	(y)	27,015,356	2.009	3,513,817	80.
11. N.B. Power	(x)	17,547,166	1.305	3,142,710	21.
12. Regina Municipal	(y)	14,982,422	1.114	2,483,922	27.
13. Kitchener Public Utilities	(y)	14,012,057	1.042	1,040,536	7.
14. Niagara St. C. and Tor.	(z)	13,908,903	1.034	6,339,881	92.
16. Saskatoon Municipal	(y)	13,250,716	0.985	1,393,256	14.
15. York Tw'sh'p and Western	(y)	12,037,340	0.895	1,203,650	20.
TOTAL:		1,283,857,737	95.460		

x = entreprise privée

y = propriété de la municipalité

z = propriété du C.N.R.

(voir page suivante pour statistiques
sur autres villes)

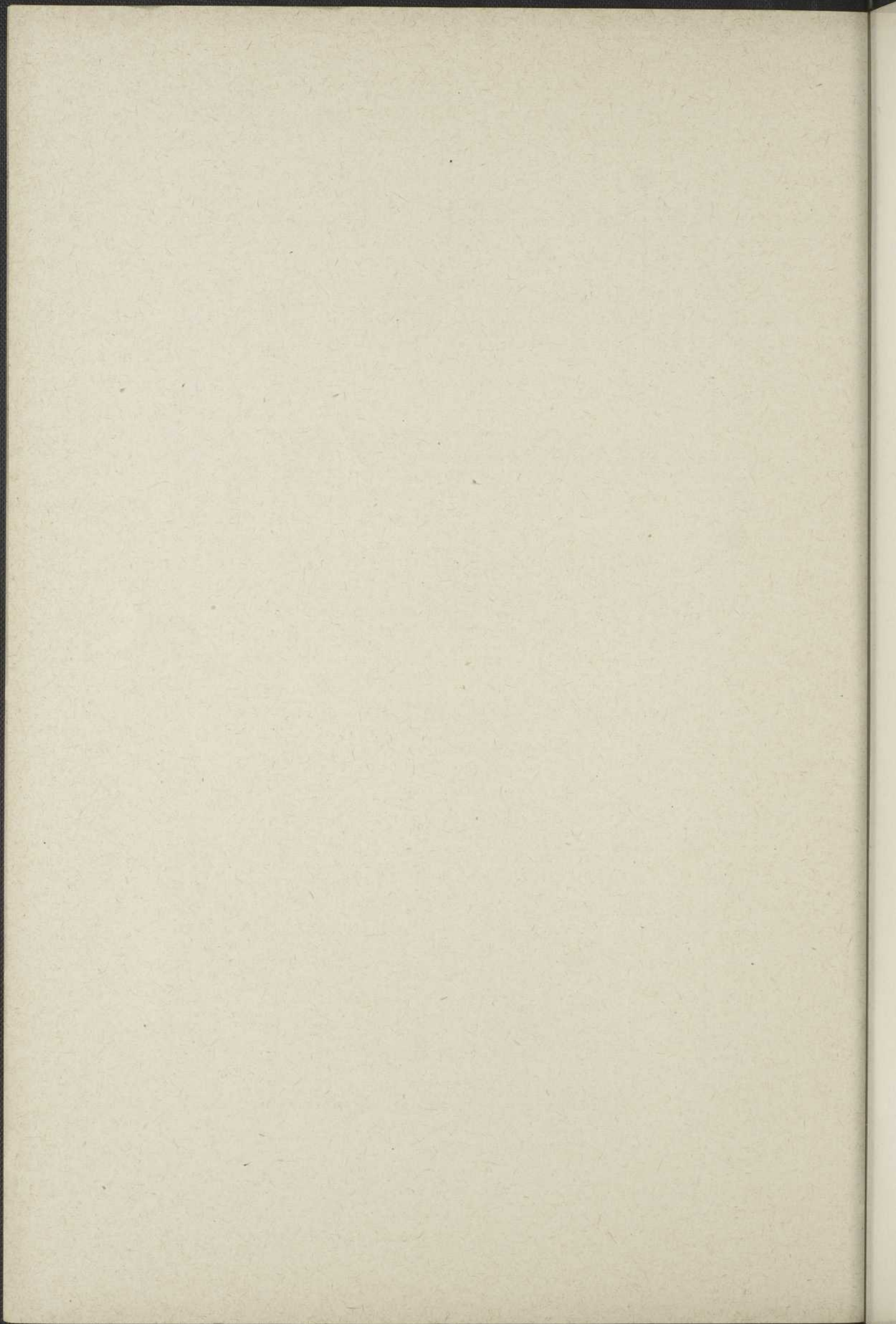
STATISTIQUES SUR LES COMPAGNIES DE TRAMWAYS AU CANADA (2ème partie)

	Nom de la compagnie	Pos- session	Voyageurs transportés 1946	P.C. du total	Placement Route et équipement	Longueur totale des voies
	17. Hull Electric	(x)	7,005,206	0.521	\$ 1,101,304	18.
	18. Fort William Electric (1)	(y)	6,568,355	0.488	—	—
	19. Port Arthur Civic	(y)	6,429,063	0.478	1,144,891	20.
	20. Suburban Rapid Transit	(x)	6,242,965	0.464	315,912	5.
	21. Montreal and Southern	(z)	5,132,470	0.382	2,205,972	61.
	22. Cape Breton Bus and Tram.	(x)	4,994,616	0.371	329,951	22.
	23. Levis Tramways	(x)	4,808,999	0.358	1,525,594	10.
	24. Oshawa	(z)	4,086,491	0.304	845,831	23.
	25. Cornwall Street Rlw'y	(x)	3,408,631	0.253	807,573	12.
	26. Lethbridge Municipal	(y)	2,596,718	0.193	63,889	3.
	27. North Yonge	(y)	2,348,869	0.175	107,549	11.
	28. Sudbury-Copper Cliff	(y)	2,331,108	0.173	285,298	9.
	TOTAL:		55,953,491	4.160		
	29 — 33. Les cinq autres Compagnies		5,105,545	0.380		
	GRAND TOTAL:		1,344,916,773	100.000	\$203,537,797	1,743.75

x = entreprise privée
 y = propriété de la municipalité
 z = propriété des C.N.R.

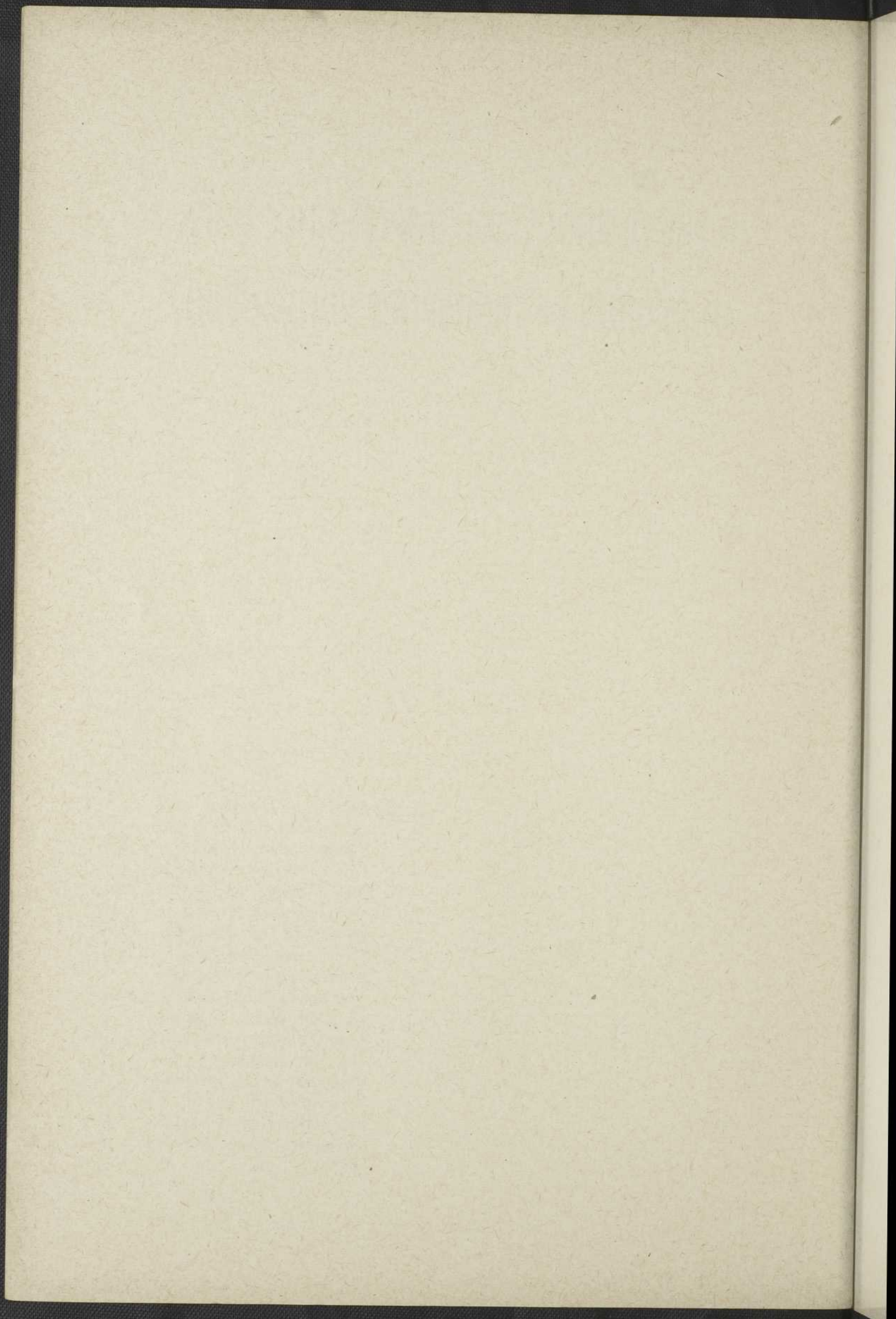
(1) Compagnie qui a maintenant entièrement adopté le système de trolleybus.

— 75 —



LA POPULATION : SON IMPORTANCE DANS UN RÉGIME DE TRANSPORT SOUTERRAIN

● Dans ce chapitre nous étudions le rôle de la population dans l'exploitation à prix convenable d'un service rapide de transport souterrain; et, en vue de fixer les conditions qui justifieraient économiquement la construction d'un métro moyen à Montréal, nous risquons certains pronostics sur la population que comptera le Montréal métropolitain à partir de maintenant jusqu'aux dix premières années du XXI^e siècle.



LA POPULATION : SON IMPORTANCE DANS UN RÉGIME DE TRANSPORT SOUTERRAIN

Les autorités en matière de transport disent couramment: « Le minimum de population requis pour défrayer le service d'un métro est un million d'âmes. »

A ce sujet, il est intéressant de rappeler où en était la population de certaines villes à l'inauguration de leurs premiers rails souterrains.

Ville	Inauguration du métro	Population d'alors
Londres	1863	3,000,000 environ
Berlin	1875	900,000 —
Paris	1900	2,600,000 —
Boston	1900	561,000 —
New York	1904	4,000,000 —
Chicago	1947	4,500,000 —

Les spécialistes du transport reconnaissent, toutefois, qu'outre la population d'autres éléments connexes affectent, déterminent même de façon très marquée le volume du trafic souterrain.

Par exemple, une ville d'un million d'âmes dont la population réside en grande partie à proximité du lieu où elle travaille aura moins besoin d'un régime de transport rapide qu'une autre dans laquelle les grands centres d'emploi sont nombreux et assez éloignés des quartiers qui abritent une population très dense. Tel est le cas de Montréal.

De même, dans une ville où l'industrie a tendance à s'établir en un ou deux secteurs principaux, les travailleurs qui se rendent à l'ouvrage ou qui en reviennent ont moins besoin d'un régime de transport rapide que ceux d'une ville où les usines sont dispersées, la plupart longeant les voies ferrées, les rivières ou les canaux, tandis que d'autres se groupent aux frontières de la ville et de sa banlieue. Montréal est encore dans ce dernier cas. Des milliers d'ouvriers résidant dans les districts ouest et sud-ouest de la ville la traversent tous les jours pour aller travailler aux extrémités est, nord et nord-est de la région métropolitaine. Inversement, nombre de travailleurs de ces extrémités doivent aussi traverser toute la ville pour gagner usines et bureaux situés à des milles de leur domicile.

Un autre facteur qui influe largement sur le volume du transport en n'importe quelle ville, c'est la topographie de cette ville. Une ville bâtie en plaine et que n'entrave aucun obstacle naturel — rivière, ravin, et le reste — aura vraisemblablement un moindre volume de transport qu'une autre, comme Montréal, où une conjugaison d'obstacles — montagne au milieu, fleuve et canal autour — crée un double embouteillage qui rend les communications entre les divers secteurs de la région métropolitaine extrêmement difficiles et lourdement dépendantes des facilités du transport. En pareils cas, le volume du trafic voyageur sur les voies publiques de transport court le risque d'être excessif, eu égard à la surface de terre occupée, aux distances à parcourir et au chiffre de la population.

On estime à 1,400,000 la population présente (1948) du Montréal métropolitain, la ville proprement dite comptant 1,122,295 âmes, et la banlieue 278,000. Par sa seule population, Montréal satisfait donc aux exigences numériques formulées par les experts pour l'exploitation économique d'un métro moyen. Il faut ajouter à cela la prévision d'un plus fort usage du métro, vu la topographie particulière de la ville et la large dispersion des centres d'emploi ainsi que des lieux de résidence.

En supposant que ces conditions spéciales sont de nature à accroître de 10% le débit normal du transport pour la popula-

tion donnée, on peut dire, pour évaluer l'usage possible d'un métro à Montréal, que sa population actuelle équivaut à un million et demi d'habitants.

Sur l'accroissement de la population montréalaise au delà des dix prochaines années, on ne saurait poser que des hypothèses. Trois choses imprévisibles rendent tout à fait hasardeux les chiffres qu'on pourrait avancer. 1) Si le taux des naissances et celui des mortalités, conjointement ou séparément, subissent des variations en plus ou en moins par rapport à la moyenne des récentes années passées, l'accroissement net de la population actuellement domiciliée à Montréal flottera et variera en proportion du gain ou de la perte nets qui résultent de ces deux facteurs réunis pour l'accroissement ou le décroissement de la population. Cette manière d'évaluer la courbe de la population, connue sous le nom de méthode de Notestein, a le défaut d'utiliser des index de constance variable. 2) De même, on ne connaît pas d'index permettant de supputer, pour une ville comme Montréal, l'incidence probable de l'émigration ou de l'immigration. Tous les jours de l'année, des gens quittent Montréal pour s'établir ailleurs, d'autres viennent d'ailleurs s'établir à Montréal. Aux périodes d'intense immigration nationale, comme celle qui marqua les dix premières années de ce siècle la population de Montréal s'accrut par sauts et par bonds. Ainsi, durant les années de la guerre de 1939-1945, il y eut peut-être 100,000 personnes du dehors qui se fixèrent à Montréal. Une vague d'immigration intense pourrait en dix ou vingt ans, ou moins encore peut-être, gonfler la population de notre ville au double de ce qu'elle est aujourd'hui. En pareille conjoncture, le taux d'accroissement de la population s'élèverait d'autant. 3) Inversement, si, pour une raison quelconque, la région de Montréal perdait beaucoup plus d'habitants qu'elle n'en recueille, le taux futur de son accroissement déclinerait proportionnellement.

Malgré les déficiences et les incertitudes qui affectent nécessairement les statistiques à longue portée en matière de population, nous avons, au moyen de calculs mathématiques simples, tenté quelques prévisions. A cette fin, nous avons pris pour point

de départ l'année 1901. Nous avons additionné, pour cette année-là et pour les recensements décennaux subséquents, la population de toute l'étendue de la banlieue, puis celle des municipalités alors séparées et plus tard annexées à la ville, et nous avons considéré le total comme formant la population de la ville proprement dite. Les régions suburbaines qui n'étaient pas en 1901 ni ne furent dans la suite annexées à Montréal, nous les avons, aux fins de nos calculs, incluses dans la « banlieue ». Ainsi se distinguent, à partir de 1901, deux superficies bien définies auxquelles se rapportent des recensements officiels:

1. Montréal, avec les banlieues autrefois constituées en municipalités distinctes et maintenant réunies à la ville.
2. Le reste du territoire comprenant Montréal et l'île Jésus, plus les villages situés aux têtes de ponts de l'île de Montréal, en bordure de la terre ferme (c'est-à-dire: St-Vincent-de-Paul et l'Abord-à-Plouffe, mais non Terrebonne; St-Lambert et Longueuil, mais non Boucherville).

Nous pouvons de la sorte, pour la période de quarante ans qui va de 1901 à 1941, fixer le pourcentage et la courbe exacts de l'accroissement de la population qui se produisit dans les deux régions susdéfinies. Il se trouve que ces quarante années ont constitué une période pendant laquelle ont joué la plupart des facteurs variables qui influent sur le mouvement de la population. Il y eut au cours de cette période: une vague d'immigration intense pendant les dix années qui précédèrent la première Grande Guerre; un mouvement d'une certaine ampleur qui, pendant les années de la guerre de 1914-1918, draina vers la ville des travailleurs de la campagne; puis, après cette guerre, une émigration hors de Montréal qui, sans être considérable, ralentit cependant le progrès régulier de la population; enfin, pendant la dépression des années 30, un double mouvement d'immigration et d'émigration qui se solda par un accroissement net, encore que médiocre, de la population générale de la région métropolitaine. Ce fut, de plus, une période où, à cause de la guerre, de la dépression et de la prospérité, il y eut des fluctuations marquées dans le taux

des mariages et, conséquemment, dans ceux de la natalité et de la mortalité.

Imaginant, dès lors, que les quarante ou soixante-dix prochaines années reproduiront sensiblement la courbe des quarante premières années du XXe siècle, puis tournant les yeux vers le début du XXIe siècle, on peut avec vraisemblance estimer comme suit l'accroissement de la population de Montréal et de sa banlieue. (Ce tableau ne peut évidemment tenir compte des mouvements de population insolites, que des circonstances imprévisibles peuvent diriger vers la région ou entraîner hors d'elle.)

MONTRÉAL ET SA BANLIEUE ACCROISSEMENT PRÉVU DE LA POPULATION de 1901 à 2011

A— (Pour les besoins de la **comparaison** entre le rythme de l'accroissement de la population de la « ville » et celui de la « banlieue », la population de l'une et de l'autre régions reçoit, dans ce premier tableau, le même index de 100 pour l'année 1901.)

1901 = 100.00

Année	Ville	Banlieue
1901	100.00	100.00
1911	148.43	169.03
1921	189.93	263.47
1931	251.36	443.38
1941	277.29	518.18

B— (En supposant que la **courbe** de la population gardera dans l'avenir le mouvement qui apparaît ci-dessus, on obtient les chiffres suivants.)

Année	Ville	Banlieue	Total
1951	1,048,600	282,140	1,330,740
1961	1,193,150	329,400	1,524,550
1971	1,335,180	377,100	1,712,280
1981	1,481,720	424,800	1,806,520
1991	1,618,500	471,140	2,089,640
2001	1,765,040	517,140	2,282,180
2011	1,911,600	565,640	2,477,240

On observera que, dans la table qui précède immédiatement, la prévision de la population, en donnant, pour 1951, 1,048,600 âmes à la « ville » et 282,140 à la « banlieue », reste en deçà de l'estimé que nous avons fait plus haut pour la présente année 1948, dans lequel nous accordions 1,122,295 âmes à la « ville » et 278,000 à la « banlieue ». Il n'y a là aucune erreur. Tout simplement, l'« estimé » pour 1948 tient compte du courant « anormal » qui se déversa sur Montréal de 1942 à 1948, tandis que les calculs « mathématiques » du tableau reposent sur le mouvement officiellement recensé des seules quarante années antérieures à 1941 et ne fait pas entrer en ligne de compte l'élan « passager » et inaccoutumé qu'a pris l'accroissement de la population dans les six dernières années.

La population actuelle (1948) du Montréal métropolitain, comme nous l'avons noté plus haut, s'élève, en toute probabilité, aux environs de 1,400,000 âmes. Le chiffre exact de la population de 1951 ne sera connu qu'après le recensement décennal qui doit avoir lieu cette année-là. Ce recensement fédéral révélera probablement un chiffre supérieur à celui de nos calculs mathématiques, lesquels s'appuient sur la courbe des quarante premières années du siècle. Si l'afflux anormal dû à la guerre s'élève, comme on le croit communément, à 100,000 âmes et si l'on suppose que ce surplus n'a pas émigré hors de Montréal et de sa banlieue, alors la population de 1951 approchera plutôt du million et demi que du chiffre (1,330,740) inscrit dans nos calculs. De même, le chiffre de la population pour les décennies suivantes sera proportionnellement plus élevé.

En tablant là-dessus, voici à quels chiffres probables s'élèvera la population du Montréal métropolitain de 1951 à 2011:

1951	...	...	...	...	...	1,475,000	environ
1961	...	...	...	...	...	1,650,000	“
1971	...	...	...	...	...	1,825,000	“
1981	...	...	...	...	...	1,950,000	“
1991	...	...	...	...	...	2,220,000	“
2001	...	...	...	...	...	2,415,000	“
2011	...	...	...	...	...	2,600,000	“

Mais, ici encore, les prévisions à long terme d'un accroissement de population comportent tant de « si » et de « mais » qu'il est beaucoup plus sûr de généraliser que de particulariser; c'est pourquoi, sans perdre de vue les impondérables ni les courants discernables, nous nous contenterons de dire que le Montréal métropolitain comptera très tôt un million et demi d'habitants et qu'en toute probabilité il aura atteint, sinon dépassé, les deux millions au tournant du prochain siècle.

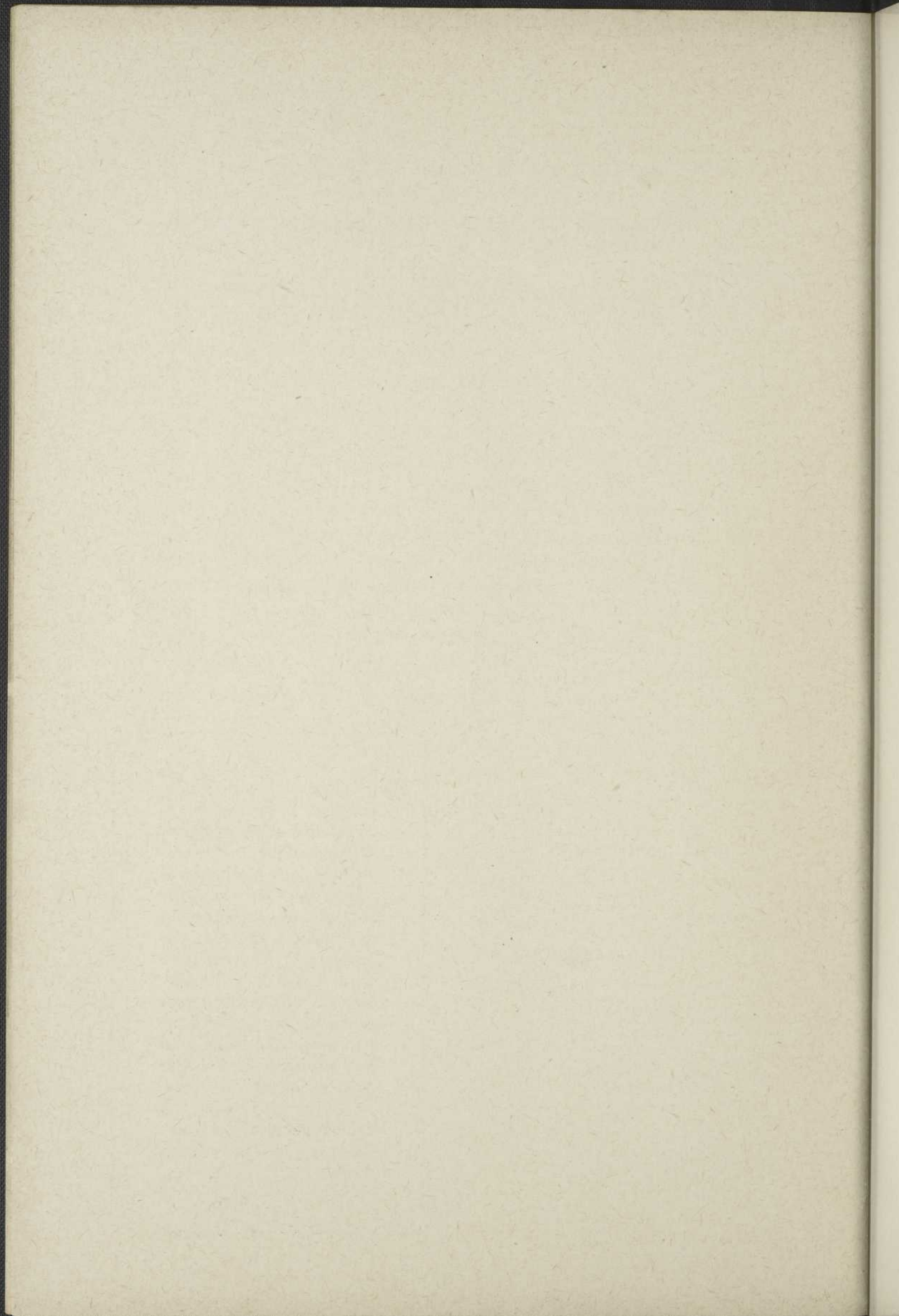
A cela s'ajoute la prévision que l'amélioration du transport rapide en commun va reculer encore jusqu'aux districts environnants les limites actuelles de la banlieue de Montréal; dans dix ou vingt ans d'ici, par conséquent, plusieurs villages écartés, qui ne cessent de s'étendre en surface et de s'accroître en nombre, seront plus étroitement liés à la vie économique de la ville proprement dite, ce qui favorisera, stimulera et augmentera considérablement le cours actuel du transport. Le Montréal métropolitain de demain pourrait bien couvrir une superficie d'un rayon de quarante à cinquante milles, à partir du bas de la ville. Déjà la population présente de cette aire dépasse 1,750,000 âmes.

Il faut encore noter que l'accroissement de la population progresse à un taux beaucoup plus rapide et plus fort dans la « banlieue » que dans la « ville » même. Depuis 1901, alors que l'accroissement de la population suburbaine commença à se faire sentir, le taux décennal du progrès dans la ville proprement dite et dans la banlieue (telles que délimitées plus haut) se marque comme suit:

<u>Année</u>	<u>Taux d'accroissement</u>	
	<u>Ville</u>	<u>Banlieue</u>
1901	—	—
1911	48.43	69.03
1921	89.93	163.47
1931	151.36	343.38
1941	177.29	418.18

CIRCULATION ET TRANSPORT : DEUX PROBLÈMES DISTINCTS

● Le présent chapitre étudie les deux problèmes de la circulation et du transport et montre que, même s'ils ont une face commune, la congestion des rues, qui résulte dans les deux cas des mêmes facteurs, ils constituent, cependant et dans le fond, deux problèmes différents; nous en concluons que la solution propre à l'un ne peut être propre à l'autre. Les deux problèmes sont distincts et différents; ils doivent recevoir des solutions appropriées à chacun d'eux.



CIRCULATION ET TRANSPORT :

DEUX PROBLÈMES DISTINCTS

Le problème de la circulation est une chose; celui du transport en est une autre. On ne mettra jamais trop en relief cette évidence, vu surtout que l'esprit du peuple incline à faire du transport et de la circulation des choses liées au point d'être interchangeables. Elles ne le sont pas.

Quand nous parlons du **problème de la circulation**, nous visons les difficultés qu'engendrent **la congestion et le ralentissement du trafic véhiculaire**, surtout automobile, par suite du nombre excessif des voitures qui tâchent de se frayer passage à travers des rues trop peu nombreuses et trop étroites. Quand nous parlons du **problème du transport**, nous cherchons les moyens favorables de transporter **en masse le public qui voyage** d'une partie de la ville à une autre.

Sans doute, le problème du transport et celui de la circulation naissent pour une part des mêmes conditions élémentaires: de l'espace physiquement limité qu'offrent nos rues, par exemple. Mais ce fondement commun n'empêche pas les deux problèmes d'être spécifiquement distincts. Si spécifiquement distincts que même en réservant tout l'espace de nos rues soit à la circulation, soit au transport, nous aurions encore un problème et de la circulation et du transport.

Imaginons, pour l'instant, qu'un règlement municipal défende à toute voiture privée l'accès de cette zone centrale de l'île de Montréal que limitent au nord l'avenue des Pins, à l'ouest la rue Atwater, à l'est la rue St-Denis et au sud le fleuve St-Laurent. Il faudrait évidemment permettre aux camions de livrer la mar-

chandise et probablement autoriser un certain nombre de taxis à circuler dans ce secteur. On concéderait de plus à l'un ou l'autre moyen de transport en commun l'usage privilégié de cette zone.

Serait-ce là résoudre notre problème de la circulation ? Non. Outre les embarras de tous genres que créerait dans cette zone la défense d'y admettre les voitures privées, on ne ferait qu'aggraver alentour la congestion déjà existante. Et l'on n'aurait pas davantage résolu le problème du transport. Au contraire on l'aurait compliqué. Car le mouvement de la population à l'intérieur de la zone s'en trouverait ralenti, surtout aux heures d'affluence, lorsque les gens qui vivent de jour dans cette zone s'y rendraient pour travailler ou en sortiraient pour rentrer chez eux. Une telle solution n'en est pas une.

D'autre part, si dans cette zone tous les moyens de transport en commun, au lieu d'évoluer en surface, fonctionnaient sous terre, la relâche ainsi procurée dans les rues serait immédiatement compensée par l'afflux de milliers de voitures privées, qu'on ne conduit pas aujourd'hui dans le bas de la ville à cause de la congestion qui y obstrue le trafic. Et si l'on songe que, dans dix ou vingt ans d'ici, la population aura augmenté et avec elle la proportion du nombre des automobiles privées, il faut prévoir qu'il y aura alors dans les rues de Montréal plusieurs milliers d'automobiles de plus qu'il n'y en a maintenant.

Et alors, même si toutes les routes de tramways et d'auto-bus dans cette zone centrale de la ville devaient s'entre-croiser sous terre en un réseau de transport rapide, il y aurait encore un problème de la circulation dans les rues de Montréal. Les rails souterrains ne résoudre pas le problème de la circulation. La solution de ce problème ne réglera point non plus celui du transport. La solution de l'un aidera, sans doute, à celle de l'autre, mais seulement dans la mesure où l'on aura recours à des moyens plus rationnels et moins unilatéraux.

Les deux problèmes s'entremêlent, mais leurs solutions de fond sont distinctes et différentes. L'un exige un certain nombre d'améliorations comprenant des autostrades, des parcs de

stationnement en surface, sous terre et en terrasse, des rues directes, des tunnels, une réglementation sévère du stationnement, des systèmes de signaux, et le reste; l'autre exige le remplacement graduel des tramways de surface par des autobus et l'établissement et l'expansion progressive d'un réseau de transport rapide sous terre et au-dessus du sol, parfaitement incorporé au régime de transport de surface.

Il faut s'attaquer aux deux problèmes à la fois. On a besoin pour cela d'un maître plan qui intègre la solution de l'un et l'autre problèmes. Mais nul plan ne fera l'affaire s'il prétend apporter une solution unique pour les deux. En débarrassant nos rues des tramways de surface, nous aiderons à résoudre le problème de la circulation; en contrôlant plus rigoureusement le trafic des voitures, nous accélérerons le cours du transport. Mais le seul fait de libérer nos rues de la congestion par la circulation ou par le transport n'offre rien de plus que l'occasion d'appliquer des mesures plus rationnelles à la solution de l'un et de l'autre problèmes.

Mesure quantitative de la circulation et du transport

Le flot de la circulation et du transport dans les rues de Montréal a des sources diverses. Le gros du courant part de la ville même et des environs immédiats. Un débit moindre est ajouté par le mouvement des voyageurs réguliers qui tous les jours parcourent une distance de vingt ou trente milles pour entrer dans la ville ou se rendre au dehors. Moindre encore est le cours formé par les visiteurs qui pour une raison quelconque viennent à Montréal. Enfin, il y a le volume constant du transport par camions livrant tous les jours effets et marchandises au dedans et au dehors de la ville.

Les voitures servant au transport sont de types divers. La grande majorité du public voyageur prend les tramways, les trolleybus et autres autobus. Plusieurs ont leur propre voiture automobile; d'autres utilisent le taxi. Quelques-uns descendent à un terminus de chemins de fer, d'avions, de bateaux ou d'autobus et de là se rendent en tram ou en taxi à un autre endroit de la ville.

Dans le cours du transport la somme des voitures de voyageurs n'est pas stable; elle est plus élevée à certaines heures de la journée, et sur semaine que le dimanche. De même, les changements de saison et les variations de température — la pluie, le beau temps, ou la neige — augmentent ou diminuent le nombre des voyageurs en voitures et affectent conséquemment le mouvement du trafic des voitures dans la ville.

Au flot des gens qui voyagent en voiture on doit ajouter le cours du transport matériel. Il se transporte chaque jour dans les rues de Montréal une grosse quantité d'effets et de marchandises. Du port et des gares de fret aux magasins de gros, marchés et manufactures; des magasins de détail, boulangeries, laiteries et de centaines d'autres points de départ à des dizaines de milliers de points de livraison définitive, la ronde des heures scande le mouvement des voitures à traction animale ou automobile par quoi s'accomplit chaque jour la distribution prodigieuse des approvisionnements et des marchandises.

Il n'est pas facile de mesurer exactement ce débit conjugué du transport des personnes et des choses dont l'ensemble compose le cours du trafic dans les rues de Montréal. Nous possédons des données exactes concernant certains éléments qui entrent dans le flot général, mais sur d'autres éléments nous ne disposons que de données incomplètes, et sur quelques autres encore nous n'avons aucune donnée du tout. Ce que nous allons avancer est, par conséquent, très général et s'appuie sur les faits connus ainsi que sur des estimés larges, sans doute, mais prudents.

Nous savons, par exemple, qu'en 1929 les rues ouvertes représentaient à Montréal une distance de 850 milles; en 1947, la distance était de 852.5 milles, ce qui fait une augmentation de 0.3%. Nous savons encore qu'en 1929 la population métropolitaine était de 987,000 âmes, tandis qu'elle était de 1,288,000 en 1947, ce qui fait un accroissement de 30.6%. En ces vingt ans, la population métropolitaine avait donc grandi de 30%, tandis que le trajet des rues ouvertes de Montréal s'était allongé de moins de 1%. En d'autres mots, tandis que la population métro-

politaine qui avait besoin occasionnellement des rues de Montréal s'accroissait de quelque 300,000 unités, le parcours des rues montréalaises ne s'était allongé dans le même temps que de deux milles et demi. Ou pour exprimer la même chose autrement encore, une population accrue de 300,000 âmes utilisait en 1947 à peu près la même étendue de parcours libre qu'en 1929.

Nous savons de même qu'en 1929 il y avait environ 73,000 voitures privées à Montréal et dans l'île Jésus, et qu'en 1947 on en comptait 95,000, ce qui constitue une augmentation de plus de 30%. Presque toutes pour ne pas dire toutes ces voitures se servent des rues de Montréal pendant l'année.

De même encore, les 1,000 voitures de transport (trams et autobus) mises en service par la Compagnie des tramways de Montréal en 1929 parcouraient chaque jour une moyenne de 92,581 milles, tandis que les 1,550 voitures de la même compagnie parcouraient en 1947 une moyenne de 140,404 milles par jour, ce qui fait une augmentation, au cours de ces vingt ans, de quelque 50%.

L'augmentation fut parallèle dans le volume du transport des voyageurs et monta de 686,785 en 1929 à 1,091,369 en 1947, marquant un accroissement de 60%.

Ajoutons à cela le cours du transport des personnes et des choses qui, venant d'en dehors de Montréal et de l'île Jésus, se dirige vers la ville en voitures privées, en autobus ou en camions. Le nombre des autos, autobus et camions qui de l'extérieur viennent à Montréal par un jour ordinaire de la mi-été s'élève au moins à 5,500. Le nombre des voyageurs de tous genres (réguliers ou d'occasion et visiteurs) qui peuplent journellement, de l'allée au retour, ces voitures automobiles, on l'évalue à 15,000 pour les occupants des voitures privées et à 25,000 pour ceux qui utilisent les autobus publics.

Si nous groupons les constatations qui précèdent avec d'autres données qui s'y rapportent, voici le tableau que nous obtenons:

**Mouvement par jour moyen du transport et de la circulation à
travers les rues de Montréal**

Genres de voitures	Nombre de voitures	Voyageurs
La Cie des tramways de Montréal		
trams, autobus électriques et autres	1,550	1,100,000
Compagnies d'autobus extérieures		
La Cie de transport provincial	150	25,000
Employés de l'aéroport de Dorval	30	3,300
Autres services et tourisme collectif	50	5,000
Chemins de fer (trains suburbains)		
Pacifique canadien		
Canadien national		27,300
Montreal & Southern Counties Ry Co.		
Voitures privées		
Montréal et île Jésus ($\frac{2}{3}$ du total)	50,000	150,000
Touristes, voyageurs réguliers des environs et visiteurs	5,000	15,000
Camions		
Montréal et île Jésus ($\frac{5}{6}$ du total)	17,500	25,000
De l'extérieur	500	1,000
Taxis		
Montréal et la banlieue	3,500	70,000
Voitures à traction animale		
Montréal et la banlieue	1,500	1,500
TOTAL	<hr/> 79,780	<hr/> 1,423,100

D'après le tableau précédent, nous pouvons, en généralisant, dire que par jour moyen près de 80,000 voitures d'un genre ou d'un autre circulent pendant un certain temps dans les rues de Montréal et que, au cours de cette journée, près d'un million et

demi de voyageurs viennent à Montréal ou en sortent, ou se déplacent d'un point à un autre de la ville.

Si ce flot du transport des personnes et des choses se distribuait à peu près également le long des heures du jour et sur tout le parcours des 852½ milles de rues qui se croisent dans Montréal, il n'y aurait pas de problème de la circulation. Le trafic ne rencontrerait aucun obstacle. Le malheur, évidemment, c'est qu'il n'en va pas de la sorte. Pour une foule de raisons, le gros du trafic des voitures tend à s'ébranler à certaines heures, toujours les mêmes, puis à graviter autour de quelques quartiers de la ville. A certains points de ces quartiers où il se congestionne, surtout aux heures d'affluence, le trafic des voitures devient trop compact pour la capacité de débit qu'offrent nos rues actuelles. La congestion est d'ailleurs accrue par deux mouvements contraires de la circulation, l'un qui vient de front et l'autre qui le croise. Telle est la nature du problème de la circulation qui se présente à nous. La densité du trafic en pareilles conjonctures devient telle que tous les principaux moyens de transport, au lieu d'avancer, s'empêtrent dans un embouteillage où très souvent ils sont réduits à l'immobilité.

Le tableau qui suit résulte du comptage de toutes les voitures et de tous les voyageurs franchissant entre cinq et six heures du soir, un jour de semaine ordinaire, la périphérie du secteur délimité par la rue Guy, le canal Lachine, le fleuve St-Laurent, les rues St-Denis, Ontario et Ste-Catherine. C'est à l'intérieur de cette zone que se produit principalement le retard de la circulation entre le bas et le haut de la ville. Un semblable comptage périphérique plus restreint, à l'intérieur du champ délimité plus haut, disons entre les rues Bleury et Guy, Sherbrooke et St-Jacques, révélerait un problème du trafic encore plus aigu. Et si l'on pointait les observations sur un seul confluent du trafic, comme l'angle des rues Peel et Ste-Catherine, par exemple, la congestion constatée serait celle qui ne nous est que trop connue, et qui paralyse ordinairement le trafic entre cinq et six heures du soir.

Genres de voitures	Voitures		Voyageurs	
	Nombre	% du total	Nombre	% du total
Trams et autobus de				
la Cie des tr. de M.	757	7.1	64,490	78.7
Autos et taxis	7,864	73.5	15,223	18.5
Camions	1,986	18.5	—	—
Autres autobus et trams				
de la M.S.C. Ry Co.	100	0.09	2,288	2.8
TOTAL	10,707		82,001	

Il n'est pas sans intérêt d'imaginer, à partir des chiffres donnés ci-dessus, quel état de choses se produirait si les 64,490 voyageurs (79% du total qui prennent les tramways et les autobus) devaient voyager en voitures privées. En estimant que chaque voiture privée porte en moyenne 1.7 voyageur, c'est 37,935 voitures privées qu'il faudrait ajouter aux statistiques précitées. Si l'on additionne ce nombre à celui des autos, des taxis et des camions qui, d'après le tableau, circulent alors dans la zone dont nous parlons, on aurait besoin de 68 rues à sens unique pour écouler dans une heure le trafic de cette même zone et le verser où il doit aller. Nous en avons maintenant 28.

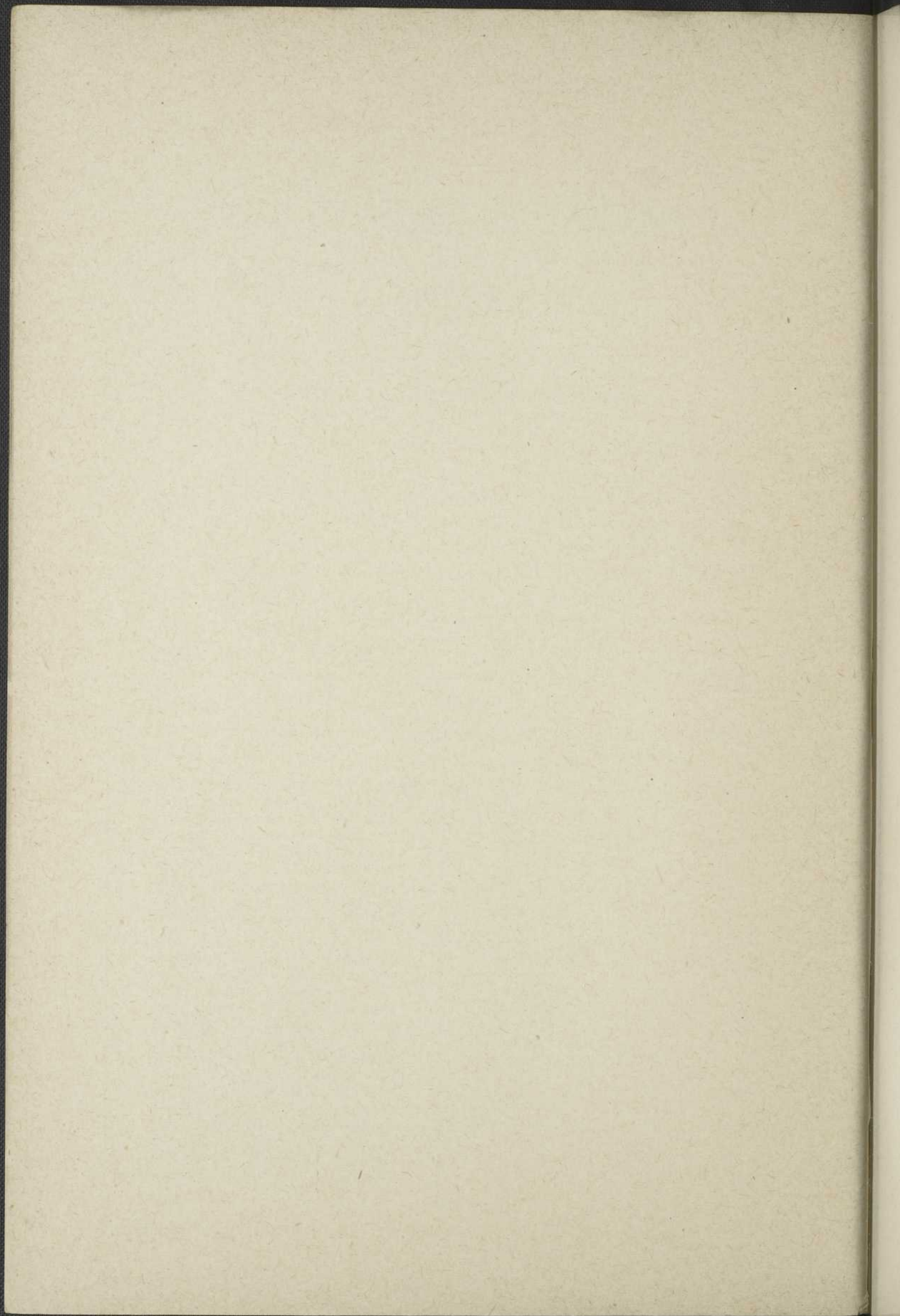
Le tableau illustre le jugement que nous énoncions plus haut, à savoir que, si la circulation et le transport sont deux problèmes qui empiètent l'un sur l'autre et mutuellement s'enveniment, les deux néanmoins sont différents et distincts. La solution de l'un ne résoudra pas l'autre. L'application d'un remède unique ne saurait guérir les deux maux à la fois. Il s'agit de deux problèmes distincts qu'on doit aborder comme tels et résoudre par des moyens fondamentalement différents.

LE PROBLÈME DU TRANSPORT RAPIDE À MONTRÉAL :

Premières démarches à faire

● Ce dernier chapitre a pour but de réduire le problème à ses traits essentiels, de résumer les projets de solution soumis jusqu'à présent, de faire remarquer que nul projet ne peut être mis à exécution tant que la loi ne l'aura pas sanctionné et surtout tant qu'on n'aura pas pris les moyens d'en financer les frais.

En vue de réaliser ces conditions préalables, nous proposons à la fin un certain nombre de "démarches prochaines" avec l'espoir que, dans un avenir peu éloigné, Montréal puisse, sinon ouvrir la marche, du moins faire autre chose que marquer le pas ou traîner à la remorque des autres grandes villes du continent, dont la plupart, comme l'indique ce mémoire, ont déjà fait beaucoup pour résoudre chez elles de façon réfléchie et moderne le problème du transport en commun.



LE PROBLÈME DU TRANSPORT RAPIDE À MONTRÉAL

A. — Le problème du transport rapide en commun.

Les experts, avec le public en général, sont d'avis qu'à Montréal il ne suffirait pas, pour résoudre le problème du transport rapide en commun, de donner à notre service actuel de tramways et d'autobus de surface une allure plus rationnelle et plus moderne.

Car même si à la modernisation des moyens de transport on joignait encore des mesures telles que le remplacement des tramways sur rails par des trolleybus, l'élargissement des rues, la création d'autostrades, une réglementation plus sévère du stationnement et de la circulation, et le reste, on ne ferait tout au plus qu'accélérer le mouvement des tramways et des autobus et remédier quelque peu aux retards et aux embarras du trafic, mais on n'apporterait certainement pas par ces moyens ni par mille autres du même genre la solution complète et permanente au **problème fondamental** du transport en commun à Montréal.

Ce problème fondamental a son origine dans la configuration et la situation géographique de l'île de Montréal, lesquelles expliquent qu'une trop grande proportion de la population métropolitaine se trouve concentrée et enfermée, avec ses intérêts économiques et autres, entre les deux phénomènes naturels que sont le Mont Royal et le fleuve St-Laurent. En outre, le plan général du tracé des rues et du développement de la ville, dans les parties les plus anciennement construites, fut conçu et exécuté longtemps avant l'usage des voitures automobiles, et cela rend,

dans les rues de ces parties de la ville, la congestion naturelle et inévitable.

On ne réussira à résoudre le problème physique que pose le transport en commun d'une population qui, depuis longtemps, dépasse la capacité de débit des rues actuelles et celle des moyens de transport de surface qu'en ouvrant de nouvelles artères de communication, soit sous terre, soit en terrasse. Il n'y a plus lieu de discuter cette conclusion, en deçà de laquelle tout projet ne peut offrir qu'un palliatif, non un remède réel aux inconvénients intolérables de la situation présente.

B. — Solutions proposées.

Des projets ont donc été soumis pour la construction d'un métro ainsi que d'un monorail suspendu. Ceux qui ont proposé l'une et l'autre solutions ont formulé des suggestions et présenté le résultat d'études entreprises à leur sujet. **Il est clair, toutefois, que nulle réalisation effective d'un projet quelconque ne peut être commencée tant qu'on n'aura pas décidé à qui reviendra la responsabilité de l'exécution et de l'administration d'un tel projet et de quelle manière on en paiera les frais.** C'est ce qui explique pourquoi toute l'affaire n'avance pas actuellement. Tant que personne ne sera autorisé à entreprendre les travaux et qu'on n'aura pas déterminé le mode de financement de ceux-ci, les discussions autour du sujet restent purement académiques.

La Compagnie des tramways de Montréal, que la question intéresse au premier chef, a dépensé une somme d'argent considérable pour préparer un rapport concernant un projet de métro à Montréal. Ce rapport, ainsi que les recommandations qu'il renferme, a été approuvé en principe par un comité d'experts qu'avait choisis le Conseil économique du Montréal métropolitain; et le directeur du service d'Urbanisme de Montréal a fait sien, dans ses grandes lignes, le plan que propose ce rapport.

Ce qu'il faudrait faire maintenant pour la mise en œuvre de ce projet exigerait, toutefois, des études de génie qui coûteraient très cher. On ne peut raisonnablement s'attendre à ce que la

Compagnie des tramways de Montréal se charge de ce fardeau si elle n'a pas quelque assurance d'être autorisée à poursuivre l'affaire jusqu'au bout et, par suite, à récolter le fruit de son initiative et de ses travaux.

Outre la Compagnie des tramways de Montréal, d'autres associations ont présenté des projets pour la construction sous terre d'un système de transport rapide. Mais ces projets aussi ne sont que des esquisses préliminaires, des suggestions au sujet de routes possibles, par exemple, et autres semblables, mais ne constituent nullement des plans ultimes pouvant déterminer une action définitive.

De plus, la ville de Montréal mène actuellement, pour sa part, des travaux de recherche sur la nature du sol et des études de génie en vue de la construction possible d'un métro; mais on se demande en même temps quel montant du trésor civique peut être alloué à des recherches dont le profit, financièrement parlant, devra peut-être revenir à des particuliers.

De même, les partisans d'un monorail suspendu pour la ville de Montréal ont préparé des cartes et autres documents qui marquent le réseau possible, le coût et les autres particularités du système. Il importe d'apprécier à son mérite cette proposition avant de s'arrêter à une décision au sujet d'un métro souterrain.

C.—Les dépenses à encourir

Pour ce qui est du métro, la Compagnie des tramways de Montréal, dans le rapport qu'elle a préparé en 1944 pour le Conseil économique du Montréal métropolitain, recommanda de commencer par établir une route de $5\frac{1}{2}$ milles du nord au sud et une autre de $2\frac{1}{3}$ milles de l'est à l'ouest, au coût approximatif de \$61 millions (estimé de 1944). Au taux actuel de la construction, c'est à près de \$100 millions qu'il faut aujourd'hui évaluer le coût des mêmes travaux.

Dans son rapport, la compagnie a déclaré encore que: « A en juger par l'expérience passée, il sera impossible d'obtenir du capital privé pour construire un métro. Si l'on doit en construire un, il faudra obtenir des fonds publics, soit municipaux, soit

provinciaux, soit fédéraux. » Et dans le même rapport, la compagnie affirme que « l'exploitation et du métro et du transport de surface doit être placée sous une seule direction. »

De là on peut conclure que pour la Compagnie des tramways de Montréal, c'est à une corporation qui, tout en étant propriété semi-publique, aurait une administration quasi-privée qu'il conviendrait d'entreprendre la construction d'un métro éventuellement incorporable à la Compagnie des tramways de Montréal, de façon à former ainsi un régime coordonné de transport, sur terre et sous terre, pour la région métropolitaine.

D.—Méthodes diverses de financement

Il semble bien, à parler largement, qu'il y a plusieurs moyens possibles de financer la construction d'un métro à Montréal.

1. On peut recourir à du capital **privé**, dont la Compagnie des tramways de Montréal recevrait la gestion. Mais la compagnie est d'avis que ce moyen n'a pas grand-chance d'être accepté.

2. Ou bien l'on défraie la construction d'un métro à même les fonds **publics**, et c'est la Compagnie des tramways de Montréal qui, après s'être chargée de l'entreprise, s'incorpore le nouveau réseau.

3. Troisième alternative: le financement de la construction est confié aux pouvoirs publics (municipal, provincial et, peut-être, fédéral) et l'exploitation du réseau demeure également chose publique. Si l'on s'arrête à cette solution, il faudra, en toute probabilité, municipaliser le service des tramways et incorporer les ressources qu'il comporte à une nouvelle **Compagnie publique de transport**, que devra autoriser une loi de la législature provinciale.

4. Il y a une autre possibilité: obtenir du gouvernement les fonds nécessaires à la construction du métro, créer spécialement pour les administrer une Compagnie de construction du métro, et laisser pendante la question de savoir à qui confier la régie du réseau et à qui imposer le poids de la dette encourue jusqu'à ce que les travaux soient près de s'achever, disons jusqu'après trois ans à partir du commencement de la construction.

5. Enfin, le gouvernement provincial pourrait transférer à la ville de Montréal ou à la Commission métropolitaine le nombre substantiel d'actions qu'il détient dans les valeurs de la Compagnie des tramways de Montréal. Après cela, la ville ou la Commission pourrait acheter assez de parts supplémentaires pour s'assurer le contrôle majoritaire de la Compagnie des tramways. Grâce au **contrôle tacite de la ville** sur le matériel et les biens de la compagnie, sans aller toutefois jusqu'à la municipalisation complète, la compagnie serait dans une position solide, appuyée sur des garanties gouvernementales, pour émettre elle-même un emprunt à la fin de construire un métro montréalais qu'elle incorporerait à son système actuel de transport de surface et dont elle prendrait la gestion.

Sans entrer dans la discussion des mérites de ces suggestions ou d'autres possibles, il est difficile de voir comment on pourrait faire avancer quelque projet que ce soit touchant la construction d'un métro à Montréal, à moins et jusqu'à ce que l'on ait décidé, en principe en tout cas, par quel moyen la construction sera financée.

Là est le nœud de la question au point où nous en sommes. En même temps que devra se régler l'aspect financier du problème, il faudra nécessairement fixer de quelle façon et sous quelle responsabilité les travaux seront entrepris.

Démarches prochaines

Dans le but de nettoyer le chemin et de hâter la décision qui déterminera la manière de financer le projet et le choix de l'autorité chargée de l'établissement à Montréal d'un régime de transport rapide, que ce soit un métro ou autre chose, voici quelles démarches il paraît opportun de poser:

a) Il faut présenter le problème et tout ce qui s'y rapporte au gouvernement provincial. L'attitude du gouvernement provincial aura une influence décisive quant aux démarches subséquentes et aux discussions portant sur le financement de la construction et la détermination non moins importante de l'autorité à qui reviendront l'exploitation et la direction de l'entreprise.

b) On doit rencontrer les représentants de la Compagnie des tramways de Montréal afin de connaître avec précision leur point de vue, non seulement sur les suggestions qu'ils pourraient présenter quant au rôle possible de la compagnie dans la création et l'administration d'un métro à Montréal, mais encore sur les embarras que pourrait causer à la compagnie la formation d'une Compagnie publique de transport aux fins de construire et d'administrer ledit métro.

c) Qu'on soumette aussi le problème, pour qu'il l'étudie et le juge, au Conseil économique du Montréal métropolitain, vu le haut intérêt que ce conseil y a pris dès le début et n'a cessé de témoigner, et vu qu'il représente et groupe des personnalités appartenant aux principaux corps publics de la ville.

d) Une fois ces conversations terminées ou pendant qu'elles se tiennent, la Commission métropolitaine devrait étudier le problème dans toute son ampleur. A titre de premier et unique pouvoir civique de la région métropolitaine, réunissant les représentants élus du peuple et des municipalités principalement intéressées à la matière, c'est à la commission que devrait logiquement, semble-t-il, revenir la tâche de formuler les dernières et **définitives** recommandations et de commencer à exécuter tout projet qui pourrait résulter des préliminaires indiqués aux paragraphes précédents.

e) On préparera ensuite le premier projet de loi nécessaire à la mise en œuvre du plan proposé.

f) La législature provinciale, à sa **prochaine session**, devrait voter le projet de loi susdit, dont l'objet est d'autoriser la préparation d'un plan définitif de financement, de construction et de régie d'un système de transport rapide à Montréal.

g) Puis, il y aura lieu de conclure tous les arrangements que requiert le financement de l'entreprise, selon qu'elle doit dépendre d'une compagnie privée, ou des pouvoirs publics, ou d'un régime semi-public ou semi-privé.

Remarques :

- 1 — Si l'on décide de confier la marche de l'entreprise à des intérêts privés, ceux-ci devront probablement être couverts par une garantie gouvernementale; mais c'est sur eux que reposeront le financement, la construction et la gestion de l'affaire.
- 2 — Si l'on décide plutôt de recourir à un service public ou semi-public, ce qui exigera la création d'une Compagnie publique de transport, alors cette compagnie ou quelque autre organisme tel que la Commission métropolitaine de Montréal recevra le pouvoir, avec garanties provinciales et/ou municipales, d'émettre les obligations nécessaires et de conclure tous autres arrangements ayant trait au financement de l'entreprise, y compris un accord avec le gouvernement fédéral dont il peut être question de solliciter le concours dans l'exécution d'un projet de cette nature et de cette envergure.

h) Présument que, pour tout ce qui précède, la Commission métropolitaine de Montréal est l'organisme logiquement apte à mener à bien les démarches préliminaires susindiquées, il paraît alors désirable et même nécessaire d'exécuter sans délai le projet par lequel on proposa, il y a plusieurs mois, de créer un Office de recherches et de coordination au sein de la commission.

Remarque :

La plupart des municipalités qui font partie de la commission ont déjà tacitement approuvé ce projet et ont consenti à payer leur part des frais qu'il implique. Il ne faut donc plus que la commission soit empêchée de poursuivre la réalisation de ce projet faute d'autorisation légale; surtout si le gouvernement provincial, ému par la gravité de la situation, doit donner l'assurance que ce point du problème sera réglé par un amendement approprié à la charte de la commission, dès la prochaine session de la législature. Le rôle d'un tel office sera de coordonner les nombreuses démarches qui doivent être faites en vue de donner à la solution du problème et aux étapes successives de son achèvement le cours qui convient.

L'office devra créer un secrétariat pour accomplir le travail régulier d'écritures, et grouper des techniciens, peu nombreux et compétents, qui en plus de coordonner le travail des experts ou autres personnes appelées en consultation, sauront entreprendre eux-mêmes certaines enquêtes et études, recueillir des données utiles, recommander des manières de procéder et se livrer à toute autre recherche et tout autre travail d'administration ou d'écritures que ne peut manquer d'exiger le développement d'une pareille entreprise.

Les activités d'un tel office, en ce qui touche le problème du transport rapide, cesseront avec la création d'une Compagnie de transport autorisée, ou, selon le cas, avec la prise en main par la Compagnie des tramways de Montréal de toute la responsabilité des plans et de leur exécution en vue d'étendre au moyen d'un métro rapide son régime de transport de surface par tramways et autobus.

Conclusion

La tâche qui nous incombe est donc grande, urgente et complexe. Elle **coûtera cher**. Elle entraînera le bouleversement temporaire des activités commerciales courantes dans les secteurs de la ville où se feront les excavations et la construction des nouveaux moyens de transport et de circulation (ces derniers en voie de réalisation) qui nous manquent si péniblement. Il faudra des années, peut-être dix ans ou même davantage, pour la mener à bonne fin. Mais il faut l'entreprendre. Ce qu'il nous en coûtera de l'accomplir paraît peu de chose en comparaison des pertes indirectes, accumulées d'année en année et toujours croissantes, par suite des conditions tout à fait insuffisantes dans lesquelles s'effectuent présentement le transport et le trafic dans notre ville.

Nous n'avons pas une minute à perdre dans l'impulsion à donner à nos projets. Et tout d'abord, il nous faut tirer au clair et résoudre les problèmes indéterminés et pendants qui concernent l'avenir du transport rapide à travers toute la région métropolitaine. Il faut démêler ces problèmes et leur donner une solution dont la mise en œuvre puisse marcher sans retard. Il faut

confier à un organisme compétent le soin de tracer le plan et de poursuivre le développement d'un réseau de transport rapide, avec tout ce que cela comprend, et il faut désigner le pouvoir qui dirigera l'exécution du projet.

Il faut préparer un plan directeur, parfaitement compréhensif, pour le progrès et l'expansion du transport et de la circulation par toute la région métropolitaine. Ensuite, pourvu que la situation internationale ou une catastrophe quelconque ne vienne entraver nos efforts, Montréal, la métropole du Canada et l'une des grandes villes du monde, avec les promesses que recèle son avenir, devrait réaliser d'un élan régulier et constant l'un des progrès qui lui tiennent le plus à cœur, je veux dire la construction d'un système moderne et complet de transport rapide en commun et celle d'un réseau de voies modernes de circulation, l'un et l'autre adaptés à ses besoins présents et suffisamment souples pour répondre à l'accroissement d'une population qui, avant la fin du XXe siècle, atteindra vraisemblablement, dépassera peut-être les deux millions d'habitants.

J.-O. ASSELIN

1er décembre 1948.



UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

