

LES TRAMWAYS ET LA CIRCULATION



Conférence donnée par J. F. Saint Cyr président
de la Commission des Tramways de Montréal, le
15 mai 1929, devant La Chambre de Commerce
du district de Montréal.

Pour vous donner une idée plus exacte de votre service des tramways, permettez-moi de vous rappeler que, chaque jour de semaine, les voitures de la compagnie couvrent plus de 85,000 milles dans les rues. Voici le nombre de tramways passant entre 5 et 6 hres p.m. aux principales intersections:

Place d'Armes Est	130
" " Ouest	140
Gare Terminus Est	128
" " Ouest	111
Bleury et Craig	343
Notre-Dame et McGill	219
McGill et St-Jacques	187
Bleury et Ste-Catherine	411
St-Laurent et Ste-Catherine	250
St-Denis et Ste-Catherine	267
St-Denis et Craig	310
Notre-Dame et Gosford	262

Les tramways à ces endroits sont remplis. Il n'y en a donc pas trop. En y ajoutant, on ne ferait qu'intensifier la congestion de la rue. Cependant avec l'augmentation constante de notre ville, de plus grandes facilités de transport deviendront nécessaires.

Je vous ai montré par les statistiques ci-dessus ce dont nous souffrons. Quels remèdes est-il possible d'y apporter?

Il faut que tout le monde comprenne que le tramway ne peut seul suffire à la tâche. Il s'agit de l'affaire de tout le monde et chacun se doit de contribuer à l'amélioration désirable. Mais sachons bien que cela ne peut se faire sans certains sacrifices: c'est la rançon du progrès. Si chacun tient mordicus à garder ses caprices et ses mauvaises habitudes, la solution deviendra très difficile. Mais je suis convaincu que les citoyens de Montréal auront la largeur de vues nécessaire et seront anxieux

de faire tout en leur pouvoir pour contribuer au progrès de la métropole du Canada.

Le problème de la circulation est actuellement l'objet d'études suivies de la part du comité d'urbanisme créé par l'ingénieur en chef de la ville, M. Terreault. Je désire rendre hommage à l'esprit d'initiative et au désintéressement des membres de ce comité et les féliciter de la bonne besogne qu'ils ont accomplie jusqu'à présent.

Le premier remède qui se présente, c'est la limitation du stationnement des automobiles. Les rues, ne l'oublions pas, sont des artères établies dans les villes, pour la circulation des véhicules tout comme les trottoirs pour la commodité des piétons. On ne tolère nulle part l'encombrement des trottoirs, pourquoi permettre l'obstruction de la rue? Voici cependant ce qui s'est passé: les automobilistes tranquillement, je dirai plus, inconsciemment, ont commencé à laisser leurs voitures à la porte de leur place d'affaires. Comme, au début, il n'y en avait pas beaucoup, personne n'y a mis d'objection. Il a fallu qu'avec l'accroissement du nombre des automobiles, cette habitude devint universelle pour faire voir tout le mal causé par cet empiètement et, comme toujours, l'abus a amené la répression. Dans toutes les grandes villes, on a adopté des règlements prohibant, à certains endroits, et limitant, en certains autres, le stationnement des automobiles. Je pourrais vous donner la liste des règlements adoptés dans les villes américaines. Je me contenterai de vous rappeler l'expérience qui se poursuit actuellement à Chicago. Le 10 janvier 1928, une ordonnance municipale prohibait absolument le stationnement des automobiles dans le district le plus affairé de Chicago, connu sous le nom de "The Loop". On a pris des statistiques avant de commencer et, en 1929, un an après, on constate une augmentation de

vitesse de 15 à 40 pour cent, un plus grand nombre de passants dans le district, une diminution de 10% du nombre des accidents et les marchands rapportent des affaires meilleures que jamais. Les faits, comme toujours, ont donné une réponse concluante à toutes les objections théoriques.

Je sais que certains négociants croient que la prohibition du stationnement nuira au commerce. Alors pourquoi les plus gros marchands et industriels s'adressent-ils d'eux-mêmes au chef de police pour obtenir l'interdiction du stationnement devant leurs établissements? On ne peut supposer qu'ils veulent obtenir le dégagement de leurs devantures pour embarrasser leurs voisins. Maintenant avez-vous réfléchi au nombre d'automobiles qui peuvent stationner devant un magasin ordinaire? Trois ou quatre au maximum, n'est-ce pas? Pensez-vous que les clients venant de ces véhicules contribueront largement à la prospérité de ces magasins? Le calcul a été fait pour Chicago, en janvier 1928, et on a trouvé que 1.57 pour cent des clients venaient des automobiles arrêtées. A Montréal, de la rue St-Laurent à la rue Papineau, sur la rue Ste-Catherine, une distance de 1 mille, des deux côtés de la rue, 283 automobiles peuvent stationner. Peut-on prétendre que la clientèle de ces véhicules soit un facteur essentiel de la réussite des maisons d'affaires? En utilisant les rues transversales, on pourrait placer 1128 automobiles à une distance maximum de 400 pieds de la rue Ste-Catherine.

Le stationnement devrait être prohibé ou grandement restreint sur les rues où passent les tramways, d'abord parce que ces derniers transportent le plus grand nombre et ensuite parce que les automobilistes y gagneront eux-mêmes en passant par des rues libres.

Le restriction du stationnement amènera nécessairement la construction de garages. C'est ce qui s'est produit dans les autres villes et, dans certaines, on exige maintenant, que tous les édifices à bureau ménagent un espace suffisant pour y loger les automobiles des occupants.

La prohibition du tournant à gauche, la livraison des marchandises à des heures désignées, l'établissement de rues à sens unique, le réglementation de la traction animale, sont encore des mesures qui ne coûtent rien.

D'autres qui entraîneraient certaines dépenses pourraient être aussi adoptées:

1. L'ouverture de nouvelles rues.
2. L'élargissement des rues existantes.
3. L'établissement de zones de sûreté sur les rues assez larges.

J'en viens maintenant à la question des tramways que j'ai étudiée plus spécialement.

Le mouvement de la population de ce district a été le suivant:

1871	116,896
1881	159,193
1891	228,728
1901	348,686
1911	539,151
1921	704,118
1926	944,834

Cet accroissement se continuera naturellement et nous aurons en

1940	1,400,000
1950	1,800,000

L'augmentation des voyageurs du tramway et le nombre de milles parcourus par les voitures de la compagnie ont suivi la marche suivante:

	Voyageurs	Milles
1901	46,741,660	10,500,000
1911	118,268,080	15,300,000
1921	188,201,367	21,547,345
1926	213,125,458	26,477,856
1928	237,506,621	31,821,014

Le budget de l'année courante prévoit une augmentation de voyageurs et a pourvu à un service amélioré, mais il est inutile de se leurrer, le temps approche où les tramways de surface pourront difficilement répondre aux besoins du trafic.

Quelques autres grandes villes du monde ont un service rapide de transport. Voyons quelle était leur population quand ils en ont commencé l'établissement:

Londres (Centre)	1864	1,665,000
New-York	1875	1,478,000
Philadelphie	1902	1,250,000
Boston	1894	450,000
Chicago	1892	1,225,000
Glasgow	1923	1,034,174
Paris	1902	2,750,000
Berlin	1897	1,900,000
Hambourg	1911	931,000
Buenos-Ayres	1887	850,000

Les conditions actuelles, vous vous en rendez compte, sont de nature à rendre la circulation plus difficile et, comme conséquence, imposent le recours à ces moyens de transport.

Les autobus, quoi qu'on en dise, ne pourront régler la situation. Tous les experts sont d'accord sur ce point. Certes ils rendent et rendront de grands services comme auxiliaires du tramway, mais ils ne peuvent le remplacer. Les compagnies de transport sont aussi intéressées que n'importe qui dans cette question et vous pouvez être sûrs qu'elles n'auraient aucune hésitation à remplacer les tramways par les autobus si, économiquement, elles croyaient en pouvoir attendre un service comparable à celui du tramway. Combien de fois n'a-t-on pas écrit et n'a-t-on pas dit que nous devrions suivre l'exemple de Paris, enlever les tramways de surface et mettre partout des autobus: ceux qui le disaient étaient sans doute de bonne foi, mais étaient les victimes inconscientes d'impressions de voyage. Combien de voyageurs s'imaginent tout connaître d'une ville parce qu'ils en ont visité trois ou quatre rues principales? Ici encore les statistiques vont vous ouvrir les yeux. En 1927, voici le nombre de voyageurs transportés dans Paris:

Par tramways	685,446,982
Par autobus	329,441,596
Par le Métropolitain	524,092,344
Par le Nord-Sud	85,976,733

Il en a d'ailleurs toujours été ainsi et à Paris les tramways transportent deux fois plus de voyageurs que les autobus. On nous dit: tout cela est bien vrai, mais, si les autobus étaient aussi grands que les tramways, pourquoi n'en obtiendriez-vous pas les mêmes résultats? On fait une hypothèse, mais le fait, c'est que, malgré toutes les recherches des techniciens, aucun autobus actuellement sur le marché ne peut rendre le même service que les tramways.

La table suivante, basée sur les meilleures données, vous montrera le mérite comparatif des différents modes de trans-

port. Pour une foule de 13,200 personnes se présentant à un endroit donné pour être transportée, il faudra le temps suivant:

Par automobile	3 heures 13 minutes
Par autobus	1 heures 48 "
Par tramways	59 "
Par transport rapide	13 "
Par express	8 à 6.5 min.

Si Montréal atteint le développement sur lequel nous comptons, il faut immédiatement en venir au transport rapide: c'est l'unique moyen à notre disposition. Il vous intéressera de savoir ce que des entreprises du genre ont coûté aux États-Unis. Le prix donné est le coût par mille:

	Souterrain Double voie	Souterrain Quatre voies	Elevé à Deux Voies	Elevé Trois Voies
Boston	\$ 5,095,200		\$1,188,000	
New-York				
A—	3,820,000	\$ 6,010,000		
B—	5,620,000	9,000,000	1,570,000	\$2,020,000
C—	7,650,000	11,920,000		
D—	11,250,000	18,000,000		
Philadelphie		11,622,000		

La classe A représente la construction en banlieue. B dans les rues résidentielles. C dans les rues d'affaires et D dans les rues commerciales très étroites.

A Montréal, des estimés soigneusement préparés établissent qu'il en coûtera de 5 à 6 millions du mille pour la construction des premiers souterrains. Tout retard apporté sera de nature à en faire monter le coût. Actuellement Montréal se trouverait dans la classe B de New-York, mais ne tardera pas à tomber dans la classe C ou D. Inutile de dire que, sans l'aide de la mu-

nicipalité, il est impossible de songer à l'établissement de ces moyens de transport. Toutes les grandes villes ont accordé généreusement cette collaboration et il restera à discuter des meilleurs moyens à adopter.

Je n'ai pas autorité pour vous dire exactement ce qui se fera, mais je vais vous donner mon opinion sur ce qui devrait se faire immédiatement. Deux tunnels sont nécessaires.

- 1o. Un dans la direction Nord-Sud partant de la rue Craig allant à un point au nord de la rue Mont-Royal.
- 2o. Un second dans la direction Est-Ouest, allant de la rue Atwater à la rue Parthenais.

Au moyen de ces deux tunnels, les lignes suivantes pourraient être établies:

1. Nord-Sud.
2. Nord-Ouest.
3. Nord-Est.
4. Est-Ouest.
5. Est-Sud.
6. Est-Nord.
7. Ouest-Sud.
8. Ouest-Nord.

Dans les tunnels, ce sont des trains qui circulent, il est possible de transporter rapidement de grandes foules. Des termini rayonneraient des lignes de surface conduisant les voyageurs à leur destination ultime. Plus tard, quand le besoin s'en fera sentir, d'autres souterrains seraient construits à partir de ces termini. L'effet immédiat de ces lignes serait d'abord d'assurer un transport rapide aux voyageurs dans la partie la plus congestionnée, de réaliser aussi une grande économie de temps et de rapprocher les distances. Ces tunnels pourront facilement

passer aux gares de nos chemins de fer. Puis un bon nombre de tramways de surface n'auraient plus à se rendre dans le centre de la ville, et ainsi la circulation générale deviendrait plus libre et pour les automobiles, et pour les tramways de surface, qui pourraient donner un meilleur service dans les autres parties de la ville.

La première difficulté qui se présentera, au point de vue financier, c'est le paiement de l'intérêt sur les sommes dépensées pendant la construction, alors que ces tunnels ne rapporteront absolument rien. Restera ensuite le problème pour l'avenir.

Quelle est la forme que devra prendre l'aide de la municipalité? Montréal devra-t-elle en supporter uniquement le coût? Les municipalités avoisinantes ne devraient-elles pas y contribuer? Autant de réponses difficiles à trouver, mais, si pour répéter le mot de Talleyrand, les questions sont bien posées, elles ne seront pas insolubles. Nous pouvons étudier ce qui s'est fait ailleurs, et, si tous veulent se placer au point de vue de l'intérêt public, elles pourront se régler assez facilement. Nous pourrions, avec la collaboration de tous, doter Montréal d'un système, unique au monde, où, sur le paiement d'un seul billet, le voyageur pourrait atteindre sa destination en utilisant soit le tramway, soit le souterrain, soit les autobus. Je sais que la compagnie des tramways est disposée à faire sa part pour garder à Montréal sa bonne réputation d'avoir un des meilleurs systèmes de transport du monde entier.

Deacidified using the Bookkeeper process.
Neutralizing agent: Magnesium Oxide
Treatment Date: Oct. 2006

Preservation Technologies

A WORLD LEADER IN PAPER PRESERVATION

111 Thomson Park Drive
Cranberry Township, PA 16066
(724) 779-2111

P388.714
M 768 tr

BNQ



C 000 120 095



LES TRAMWAYS ET LA CIRCULATION



Conférence donnée par J. F. Saint Cyr président
de la Commission des Tramways de Montréal, le
15 mai 1929, devant La Chambre de Commerce
du district de Montréal.

LES TRAMWAYS
ET LA CIRCULATION



PAR
M. L. B. P.

Les tramways et la circulation
M. L. B. P.
Paris, 1900



Messieurs,

LE contrat des tramways de Montréal permettra — j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire — le règlement avantageux du transport en commun dans notre ville. De l'avis de tous ceux qui ont voyagé, notre système de tramways n'est inférieur à aucun. La confirmation de cette assertion se trouve dans l'éditorial publié par le journal "The Financial Post" de Toronto, le 2 mars 1929, en commentaire du dernier rapport de la Commission des Tramways:

"The city of Montreal obtains an excellent tram service as compared with similar cities. Its securities provide a sound outlet for investment funds, it operates on a low cost fare basis, and returns to the citizens each year large sums which serve to reduce general taxation."

"In addition, the property is administered by experienced executives who need not heed municipal expediencies and can operate the system on a businesslike and efficient basis."

Depuis 1921, le tarif a été en moyenne, de 6.04 centins, alors qu'au 31 mars 1929, il était de 8.33 centins dans les villes américaines de 25,000 de population et au-delà. Nous avons la satisfaction de vous dire que le maintien de ce tarif relativement peu élevé ne s'est pas opéré aux dépens de l'amélioration de la propriété. Le matériel roulant de la compagnie est de tout premier ordre. Les voitures désuètes disparaissent graduellement pour faire place aux types les plus modernes et, à la fin de l'année 1929, sur 1000 voitures, il y en aura à peine une centaine qui ne seront pas de construction absolument récente. Nulle autre compagnie, je le crois, n'est en position aussi avantageuse. Depuis la mise en vigueur du contrat, les voies devenues inutiles ont été enlevées; celles en mauvais état, restaurées; les extensions nécessaires, faites; le réseau électrique, perfectionné par la construction de nouvelles sous-stations; la gare terminus de la rue Craig, érigée; les autobus, mis en

circulation, etc. Advenant une expropriation par la ville, les autorités municipales trouveraient la pleine valeur du montant sur lequel la compagnie reçoit actuellement la rémunération de 6%. Le programme des travaux, pour l'année courante, publié ces jours derniers, dans les journaux, est une nouvelle preuve que la compagnie fait tout en son pouvoir pour être constamment à la page. Cependant la position financière de la compagnie s'est consolidée et la cité de Montréal reçoit chaque année des sommes substantielles qui lui aident à boucler son budget.

La situation actuelle est satisfaisante, mais les conditions présentes requièrent des mesures nouvelles et c'est ce dont je veux vous entretenir aujourd'hui.

Rappelons-nous d'abord le rôle des utilités publiques. Dans le passé, des pionniers ont lancé les aqueducs, l'électricité, le téléphone, les chemins de fer, etc. Tout d'abord, personne ne s'est bien rendu compte de leur importance et leurs adversaires n'ont pas manqué d'invoquer tous les arguments que les routiniers ne manquent jamais de soulever contre les novateurs. Ces pionniers ne se sont pas laissés décourager et, avec une persévérance admirable, sont parvenus à convaincre tout le monde que ces utilités étaient vraiment des nécessités. Pour me borner à vous parler des tramways, personne ne songerait à contester qu'ils sont absolument indispensables à l'existence d'une grande ville. Dans une ville de moindre importance, le transport en commun peut se faire par des autobus, dans une grande ville, il faut des tramways, mais dans les très grandes villes, les tramways ne sont plus suffisants et il faut leur adjoindre des lignes rapides soit aériennes, soit souterraines.

Plus une ville est grande, plus l'élément "temps" doit compter. Personne, je l'ai dit ailleurs, ne devrait demander à un citoyen la distance qui sépare sa demeure de sa place d'affaires.

La distance est un élément secondaire, ce qui est important, c'est le temps qu'il lui faut pour aller de sa résidence à son usine, son bureau ou son magasin. En effet, si je puis parcourir deux milles en cinq minutes, je ne demeure pas plus loin qu'à cinq minutes de marche. Sans doute, en dernière analyse, les affaires se font à pied, mais il est essentiel qu'un individu puisse se rendre, dans un minimum de temps, aux endroits où ses intérêts l'appellent. "Les contacts rapides ne sont-ils pas la clef de toutes les affaires?" (1)

Tout cela était vrai il y a quelques années, mais la venue des automobiles a compliqué la situation à tel point que, dans tous les pays du monde, la question de la circulation occupe actuellement la première place. Le nombre des automobiles ira sans cesse en augmentant. Voyez ce qui s'est passé aux Etats-Unis:

*Population et nombre de véhicules automobiles aux
Etats-Unis avec prévision jusqu'à 1955*

Année	Population	Automobiles	Automobiles par 1000 personnes	Personnes par voiture ^s
1900	75,995,000	8,000	0.11	9,499.4
1905	83,984,000	78,000	0.93	1,076.7
1910	91,972,000	468,500	5.1	196.2
1915	99,195,000	2,445,666	24.7	40.5
1920	105,711,000	9,231,941	87.1	11.5
1925	115,378,000	19,937,274	172.7	5.8
1930	120,200,000	26,973,000	224.4	4.5
1935	128,000,000	31,936,000	249.5	4.0
1940	135,800,000	35,525,000	261.6	3.8
1945	143,000,000	38,210,000	267.2	3.7
1950	152,200,000	41,155,000	270.4	3.7

(1)—Charles Kunstler—Le Grand Paris.

Voici maintenant le nombre des licences d'automobiles dans l'Île de Montréal:

1923	29,738
1924	39,134
1925	44,329
1926	48,427
1927	56,591
1928	63,941

Pour bien vous rendre compte du problème, à Montréal, ajoutez-y les voitures des visiteurs de notre province et des autres parties du Canada qui circulent dans nos rues. Consultez les statistiques des bureaux d'entrées du Canada pour les automobiles venant des États-Unis.

1923	130,099
1924	199,008
1925	259,959
1926	265,848
1927	336,862
1928	452,775

Plus de 60% de ces automobiles viennent à Montréal et leur nombre s'accroît d'année en année.

Comprenez-vous maintenant la nécessité de l'adoption immédiate de mesures tenant compte de la situation actuelle et future? Je vous mentionne ces statistiques parce que le transport urbain est intimement lié au problème qui nous occupe. La compagnie des tramways, dont la fonction est de transporter la population de Montréal, est obligée de suivre de très près le mouvement de la circulation. Nous avons fait des relevés à toutes les intersections de Montréal. Je vais vous en communiquer deux, pris dernièrement sur l'avenue du Parc au coin de l'avenue des Pins et au coin de la rue Mont-Royal.

Avenue du Parc et Mont-Royal

18 mars 1929—5 à 6 h. p.m.

Nombre de tramways	242	17.48%
“ d’automobiles	1,142	82.52%
Voyageurs—tramways	13,757	86.39%
“ —automobiles	2,179	13.61%
“ —par tramway	56.43	
“ —par automobile	1.90	

Avenue du Parc et Avenue des Pins

19 mars 1929—5 à 6 hres. p.m.

Nombre de tramways	189	11.01%
“ d’autobus	21	1.23%
“ d’automobiles	1,492	87.76%
Voyageurs—tramways	10,621	74.92%
“ —autobus	612	4.31%
“ —automobiles	2,945	20.77%
“ —par tramway	56.19	
“ —par autobus	29.14	
“ —par automobile	1.97	

Donc les tramways dont le nombre est de 15% du total des des véhicules, transportent 75% des voyageurs. L’automobile, en moyenne, n’a que deux personnes par voiture. Cette assertion peut surprendre à première vue, mais, si vous en avez la patience et le loisir, arrêtez-vous à un endroit quelconque, examinez les automobiles qui passent et vous ferez la même constatation. Quand nous demandons préséance pour les tramways, nous voulons simplement servir l’immense majorité de la population. Faciliter la circulation, c’est aider le commerce.