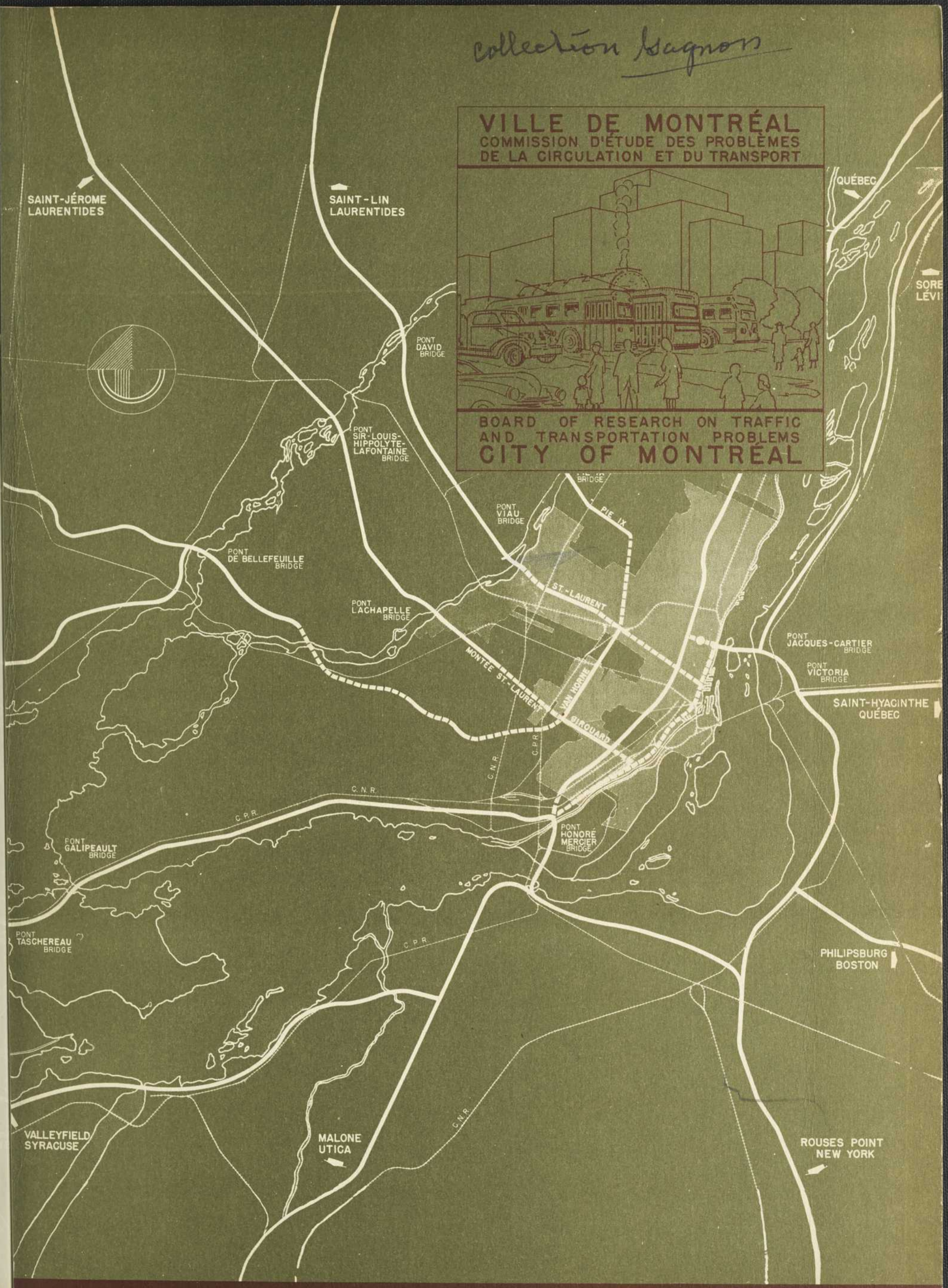


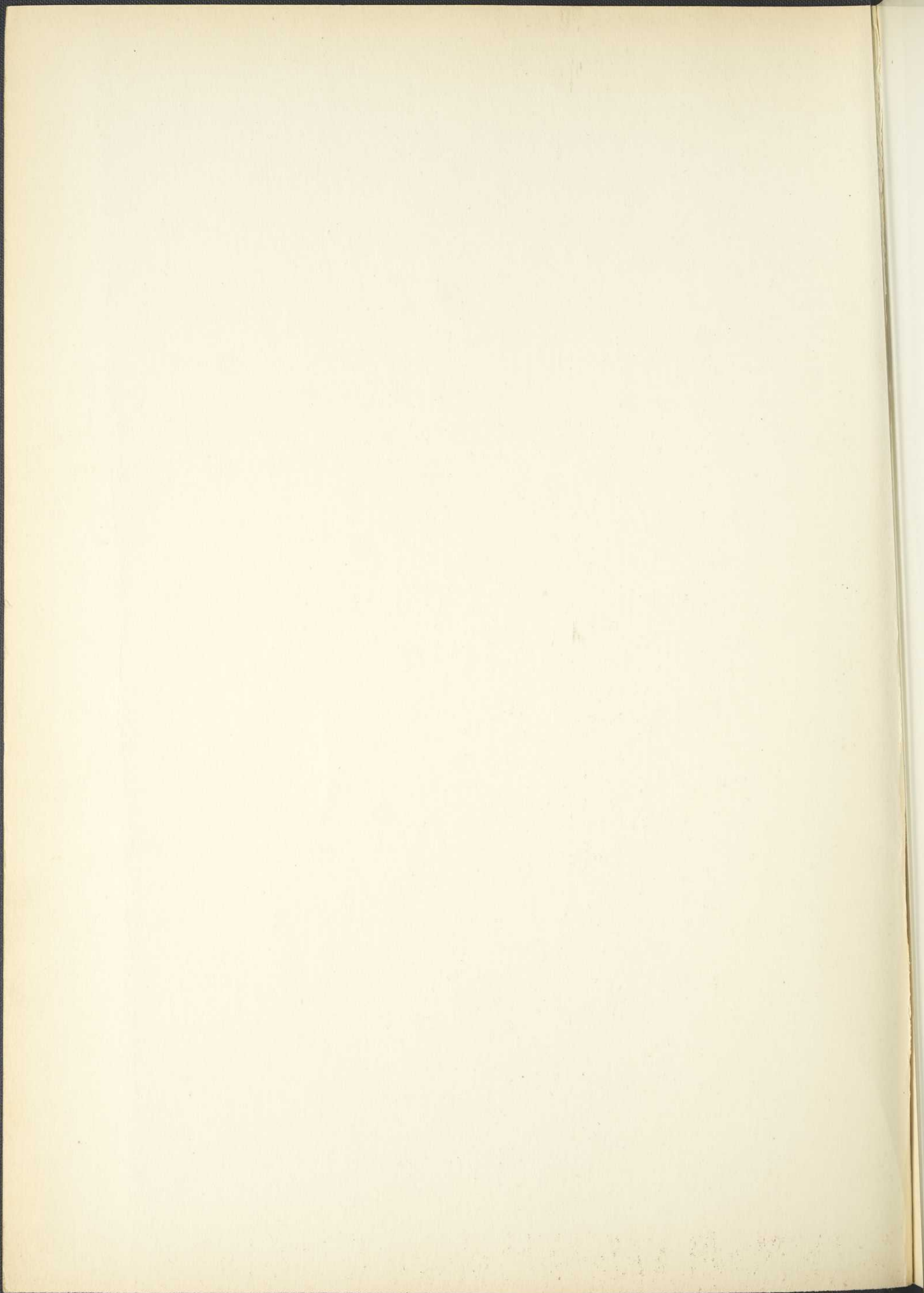
collection Sagnon

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



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





collections Gagnon :

COMMISSION D'ETUDE DES PROBLEMES
DE LA CIRCULATION ET DU TRANSPORT
DE LA VILLE DE MONTREAL

RAPPORT

CONSEIL MUNICIPAL

1963

Handwritten text, possibly a title or header, is visible at the top of the page.

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

RAPPORT

AU

CONSEIL MUNICIPAL

1949

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

RAPPORT

II

CONSEIL MUNICIPAL



243081

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

LISTE DES MEMBRES

Président

J.-O. Asselin

Vice-président

Gordon MacL. Pitts

Membres

S. H. Le Maire Camillien Houde

Émile Gauthier

René Gravel

Walter C. Hyde

J. Cecil McDougall

Rodrigue Moore

John P. Rowat

Jules Archambault

John E. Armstrong

Ignace Brouillet

Ernest Cormier

Raymond Dupuis

Roy H. Foss

J.-E. Gibault

Huet Massue

Henry W. Morgan

Louis A.-Lapointe

Aimé Cousineau

Henri Gibeau

Co-secrétaires

C.-É. Campeau

George S. Mooney

COMPOSITION DES COMITÉS

FINANCE

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

TRANSPORT EN COMMUN

Ignace Brouillet, président
Roy H. Foss, vice-président
Maire Camillien Houde
Jules Archambault
John E. Armstrong
Henri Gibeau
J.-E. Gibault
J.-O. Asselin, ex officio

CIRCULATION

Ernest Cormier, président
J. Cecil McDougall, vice-président
Aimé Cousineau
Ernest Gauthier
René Gravel
Rodrigue Moore
Gordon MacL. Pitts
J.-O. Asselin, ex officio

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGES</u>
LETTRE DE PRÉSENTATION	1
PRINCIPALES RECOMMANDATIONS.	6
I CIRCULATION	7
II TRANSPORT EN COMMUN	38
III VOIES ET MOYENS	77
APPROBATION	87

INDEX DES PLANS, DIAGRAMMES

ET PHOTOGRAPHIES

Diverses intersections encombrées du centre de la ville (photos).	7
Volume quotidien de la circulation.	8
Réseau des voies de circulation.	9
Encombremments de la circulation.	11
Projets en voie de réalisation	16
Rue Burnside (photos).	18
Rue McGregor (photo)	20
Square Victoria (photo)	22
Boulevard Persillier (photos)	24

Square Dominion (photo)	28
Perspective de l'avenue-parc projetée dans la montagne	29
Intersection des avenues Park et Pine, et des avenues Mont-Royal et Park (photos)	30
Champ-de-Mars (photo).	32
Endroits requérant des espaces de stationnement hors-rue	33
Population de l'île de Montréal. (Sources: Bureau fédéral de la Statistique et rapports annuels du Service des Estimations de la Ville de Montréal)	38
Valeur des nouveaux bâtiments (Source: Service d'Urbanisme de la Ville de Montréal)	38
Place d'Armes: point de correspondance du réseau de transport en commun (photos).	38
Progrès du commerce et de l'industrie. (Sources: Bureau fédéral de la Statistique et Office d'initiative Économique et Touristique de la Ville de Montréal)	40
Développement des zones domiciliaires dans les quartiers périphériques. (Source: Rapports annuels du Service des Estimations de la Ville de Montréal)	40
Nombre de personnes par automobile enregistrée	41
Population des municipalités environnantes. (Sources: Bureau fédéral de la Statistique et Office d'Initiative Économique et Touristique de la Ville de Montréal)	42
Transport en commun: véhicules-milles parcourus et voyageurs transportés (Source: Rapports annuels de la Commission des Tramways de Montréal)	43
Capacité de charge des divers moyens de transport	44

PAGES

Nombre d'automobiles enregistrées dans l'île de Montréal	48
(Source: Ministère provincial du commerce et de l'industrie)	
Réseau des chemins de fer.	52
Population prévue pour 1970	60
Nombre de voyageurs sortant, en tramway, du centre de la ville (5.15 à 6.15 P.M.)	60
(Source: Compagnie des Tramways de Montréal)	
Réseau initial du métropolitain et futures lignes de tramways et d'autobus	72
Lignes existantes de tramways et d'autobus	72
Recommandations	85

VILLE DE MONTRÉAL



CITY OF MONTRÉAL

CANADA

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

BOARD OF RESEARCH ON TRAFFIC
AND TRANSPORTATION PROBLEMS

Président • Chairman

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

Président du Comité exécutif
Président de la Commission Métropolitaine

Vice-Président • Vice-Chairman

ARDON MACL. PITTS, ARCH., P. ENG.
Chairman of the City Planning Commission
Member of the Executive Committee

Membres • Members

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

LE GAUTHIER,
Conseiller municipal

É GRAVEL,
Conseiller municipal

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

ECIL McDOUGALL, B.SC., ARCH., P. ENG.,
City Councillor

ORIGUE MOORE,
Conseiller municipal

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

LES ARCHAMBAULT, ING. P.

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

GACE BROUILLET, D. SC., ING. P.

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

MOND DUPUIS, C.R.

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

GIBAULT, ING. P.

ET MASSUE, D.SC., ING. P.

IRY W. MORGAN, B.A.

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

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

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

Secrétaires • Secretaries

C.-É. CAMPEAU, ING. P.

Ingénieur préposé au plan directeur
Service d'Urbanisme

GEORGE S. MOONEY

Co-director of the Montreal Economic
and Touristic Development Bureau

HÔTEL DE VILLE,
CITY HALL,

25 novembre 1949.

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

Messieurs les Conseillers,

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Comité de Finance a été chargé d'étudier les questions suivantes:

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

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

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

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

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

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

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

à la réalisation de projets d'envergure, la Commission les a transmis aux Autorités municipales en leur recommandant de les mettre à exécution dans le plus bref délai possible. Par ailleurs, la Commission a noté avec la plus grande satisfaction que les Autorités ont donné dans chaque cas les instructions nécessaires pour que les services municipaux procèdent immédiatement à la préparation des plans et aux travaux préliminaires requis pour la mise en oeuvre des projets préconisés.

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

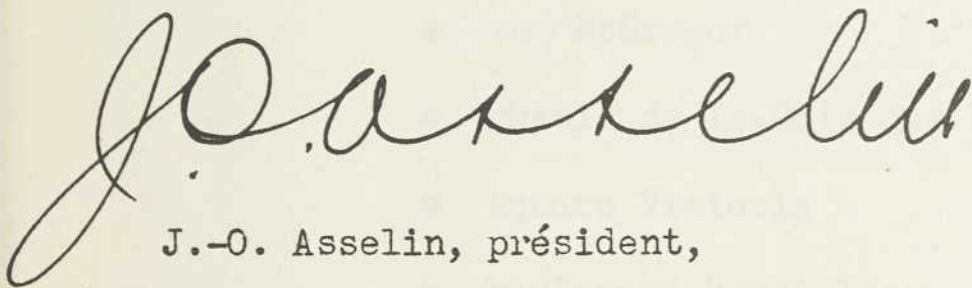
Parmi les problèmes qui tombent dans ses attributions, la Commission a étudié les plus importants. Elle a présenté à leur sujet des recommandations accompagnées d'esquisses appropriées. Quelques-unes de ces recommandations sont définitives mais la plupart indiquent des solutions de principe. Toutefois, la Commission est confiante que des solutions précises pourront être rapidement formulées à l'égard de tous les problèmes confiés à son examen, dès que les renseignements de base et les plans préliminaires requis auront été fournis par les services municipaux. Ces derniers, à la grande satisfaction de la Commission, achèvent d'ailleurs leur travail.

En raison du court délai mis à sa disposition, la Commission n'a pas pu approfondir comme elle l'aurait désiré certains problèmes importants, mais d'une urgence moins grande. D'autre part, tant que certaines questions référées pour étude à divers services municipaux n'auront pas été discutées et scrutées en détail, puis intégrées aux autres éléments de son programme d'études, la Commission ne pourra pas établir un ordre de priorité dans ses recommandations. Pour cette même raison, la Commission est présentement incapable de coordonner l'ensemble de ses conclusions en un plan directeur de la Circulation et du transport en commun. Les éléments de ce plan directeur sont contenus dans les recommandations de la Commission, mais il reste des détails à préciser. La Commission tient à insister sur la nécessité de parfaire cette dernière étape.

La Commission tient à exprimer son appréciation de la collaboration efficace que lui ont accordé les services municipaux, les compagnies d'utilité publique et les autres corps

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

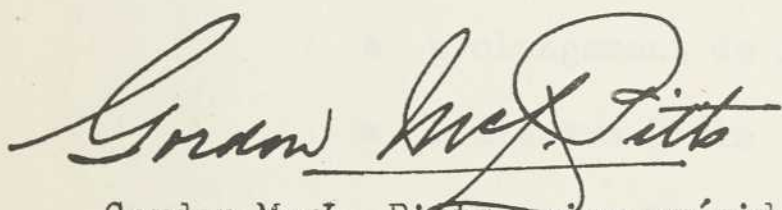
La Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport soumet au Conseil municipal le présent rapport, confiante qu'à la suite des travaux qu'elle a accomplis le Conseil prendra les mesures nécessaires au parachèvement de ses études et à la mise en oeuvre de ses recommandations.



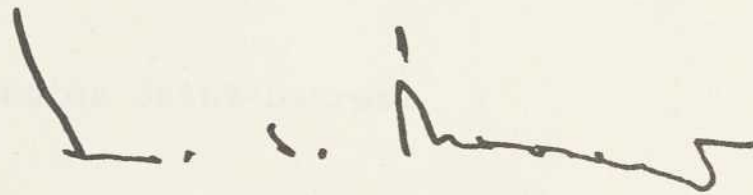
J.-O. Asselin, président,



C.-É. Campeau, co-secrétaire,



Gordon MacL. Pitts, vice-président.



George S. Mooney, co-secrétaire.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

- CRÉATION D'UNE COMMISSION DE TRANSPORT.
- CONSTRUCTION D'UNE AUTOSTRADÉ EST-OUEST.
- CONSTRUCTION D'UN RÉSEAU DE MÉTROPOLITAIN.
- CONSTRUCTION DE TROIS GARAGES DE STATIONNEMENT.
- ÉLARGISSEMENTS ET AUTRES AMÉLIORATIONS AU RÉSEAU DES ARTÈRES PRINCIPALES:
 - rue Burnside
 - rue Sherbrooke
 - rue McGregor
 - chemin de la Côte des Neiges
 - square Victoria
 - boulevard Persillier
 - prolongement de la Montée Saint-Laurent
 - boulevard Gouin
 - boulevard Perras et rue Kelly
 - boulevard Métropolitain
 - approches du pont de Cartierville
 - carrefour des rues Saint-Jacques et Notre-Dame
 - square Dominion



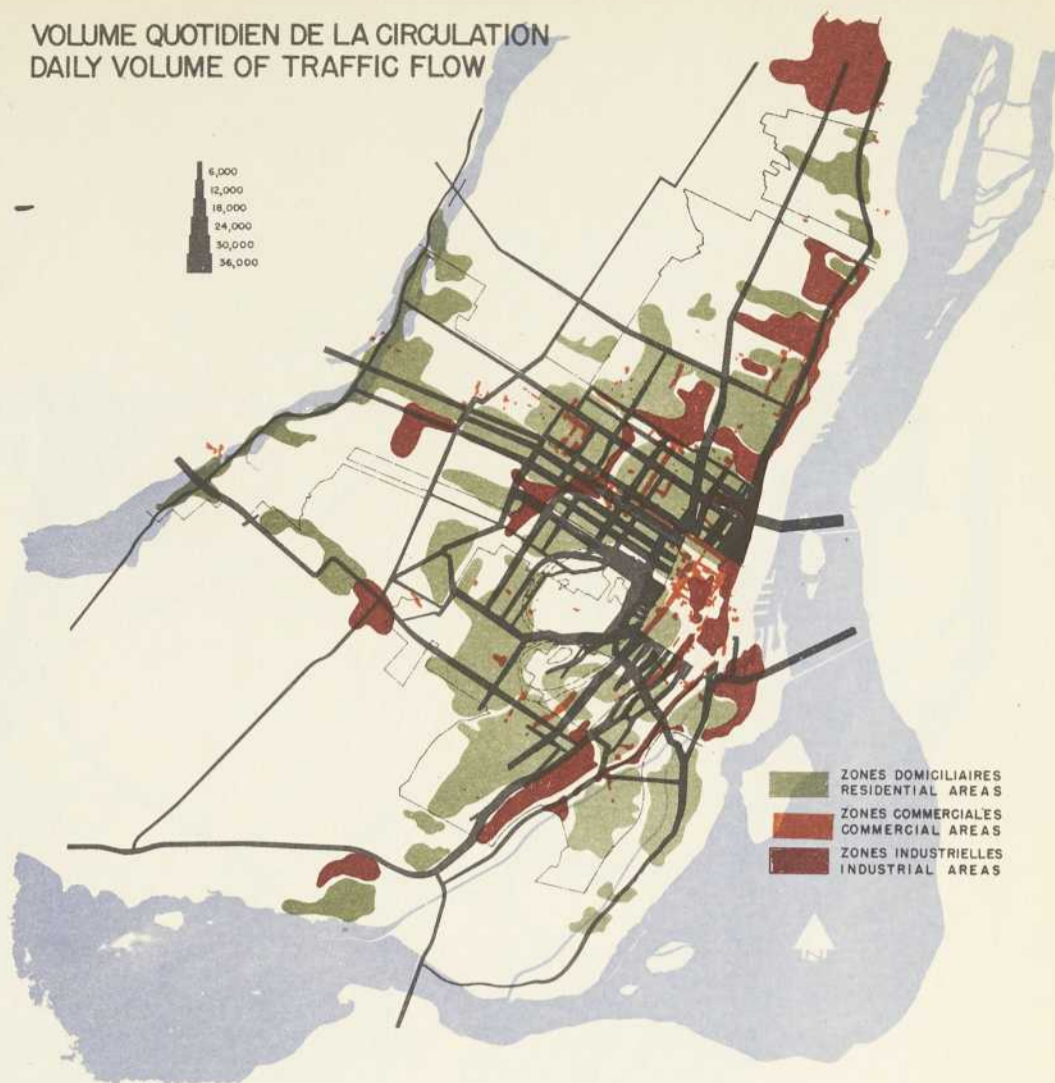
● CIRCULATION

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

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

● RÉSEAU DES ARTÈRES PRINCIPALES

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



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

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

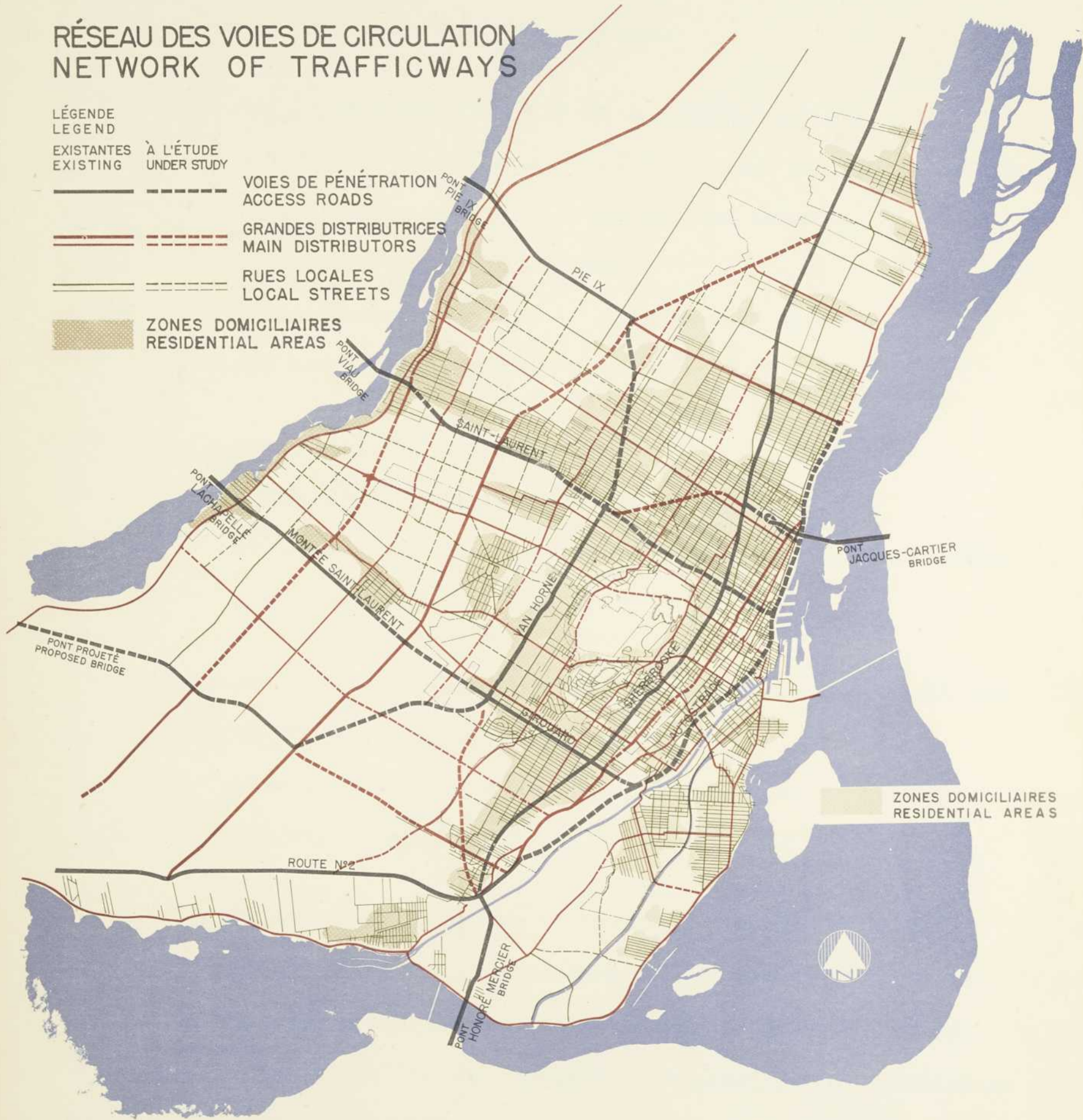
RÉSEAU DES VOIES DE CIRCULATION NETWORK OF TRAFFICWAYS

LÉGENDE
LEGEND

EXISTANTES
EXISTING

À L'ÉTUDE
UNDER STUDY

- VOIES DE PÉNÉTRATION
ACCESS ROADS
- GRANDES DISTRIBUTRICES
MAIN DISTRIBUTORS
- RUES LOCALES
LOCAL STREETS
- ZONES DOMICILIAIRES
RESIDENTIAL AREAS



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

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

L'ouverture ou l'élargissement de grandes artères de distribution;

L'élimination des voies de surface des tramways;

La construction d'autostrades;

L'aménagement d'espaces de stationnement hors rue;

Des mesures de contrôle.

B. Faciliter l'accès au centre par:

L'aménagement d'un réseau d'autostrades;

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

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

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

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

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

● AUTOSTRADES

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

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



ouest constitue, au point de vue circulation, l'une des premières nécessités pour Montréal et la région avoisinante.

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

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

La Commission a examiné divers autres tracés possibles, en utilisant, entre autres, les voies suivantes:

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

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

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

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

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

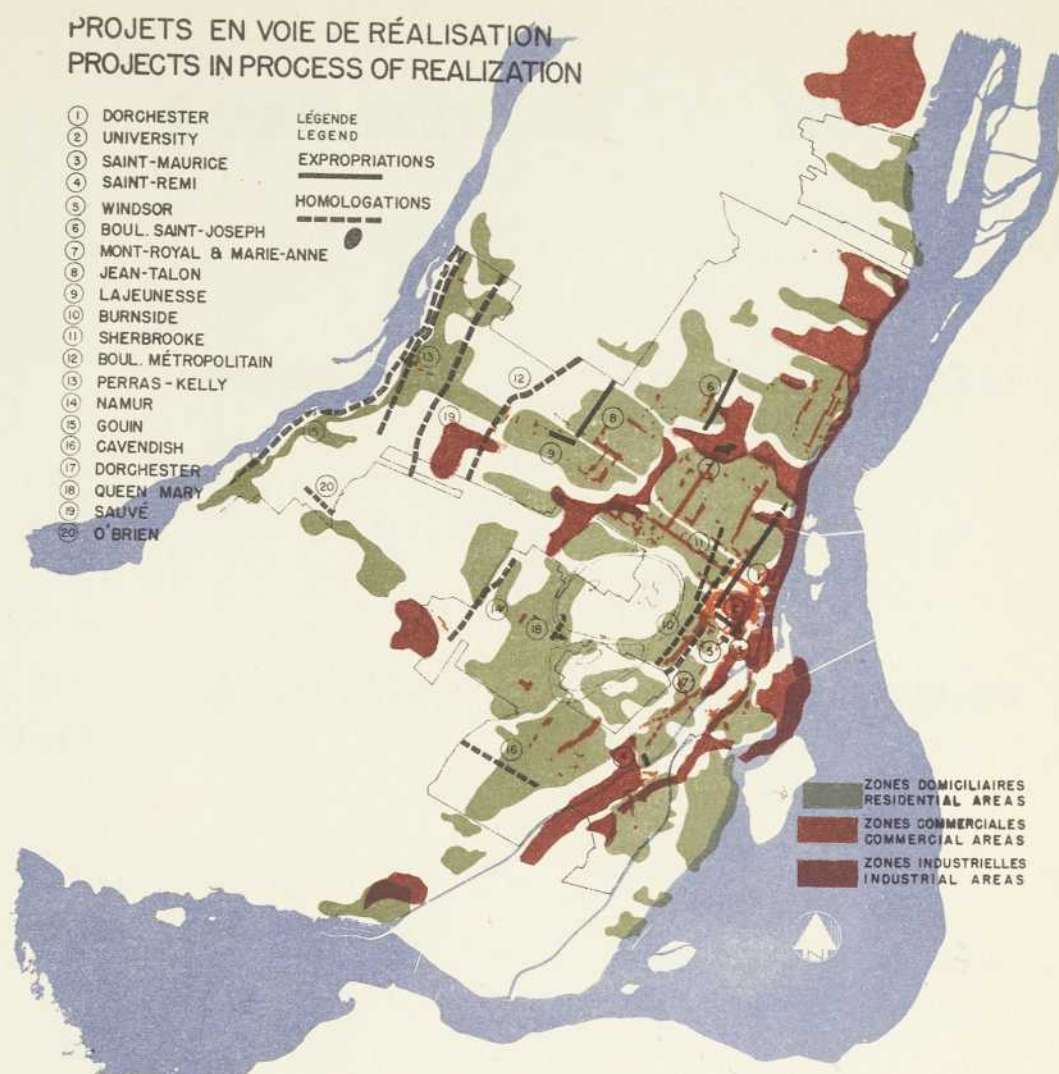
Le Service d'Urbanisme a estimé le coût de réalisation de ce projet à environ soixante millions de dollars, dont vingt pour l'acquisition des immeubles affectés et quarante pour la construction.

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

La Commission a de plus discuté les projets d'autostrade nord-sud. A ce sujet, elle croit que la construction de l'autostrade est-ouest s'avère beaucoup plus urgente que celle d'autostrades nord-sud. En conséquence, elle ne juge pas opportun de faire des recommandations à cet égard, tout en reconnaissant que la Ville devra certainement régler plus tard ce problème.

La Commission estime d'ailleurs que l'étude des autostrades nord-sud ne saurait être entreprise avant que les effets du métropolitain sur la circulation ne soient connus. Les lignes nord-sud du métropolitain feront probablement disparaître les tramways de la plupart des grandes artères nord-sud. Dans ces conditions et pour plusieurs années à venir sans doute, quelques larges boulevards, pourvus d'étagements de voies à certaines intersections, pourront suffire aux besoins.

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



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

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

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

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



1 - Rue Burnside

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

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

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

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

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

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

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

L'état actuel de la rue Burnside cause un encombrement complet. D'autre part, elle ne peut se prolonger, à cause de bâtiments qui l'obstruent entre les rues Stanley et Guy, et elle est d'autre part très étroite dans ses parties ouvertes à la circulation.

De l'avis de la Commission, la partie importante et urgente de ce projet consisterait à ouvrir la section entièrement bloquée par des bâtiments, qui est d'ailleurs homologuée. L'ouverture de cette partie de la rue procurerait une voie additionnelle, alors que les conditions actuelles sont pires que celles d'un cul-de-sac. La difficulté la plus grave se présente entre les rues Stanley et Guy, où la valeur municipale des immeubles à acquérir s'élève à \$1,900,000, y compris la maison d'appartements dite Drummond Court, qui est estimée à \$851,493.

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

2 - Rue McGregor

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



Ce projet s'impose à cause de la forte concentration de la circulation dans le district traversé. La rue McGregor prolongée réduira l'encombrement dans l'avenue Pine, le chemin de la Côte des Neiges et la rue Sherbrooke, et diminuera considérablement le volume du trafic à l'intersection des rues Guy et Sherbrooke, la plus fréquentée du centre de la ville. Comme elle facilitera la distribution de la circulation dans les rues nord-sud du centre, elle répond à un besoin essentiel de ce district. Sa jonction avec le chemin Carleton procurera une nouvelle artère doublant l'avenue Pine, sur près d'un mille de distance. Cette amélioration aura de plus pour effet de permettre des modifications au zonage du territoire environnant. Depuis longtemps, on constate que le zonage existant ne convient plus à ce secteur de la ville, où les demandes pour permettre l'érection de maisons d'appartements sont de plus en plus nombreuses. Le prolongement de la rue McGregor supprimera le principal obstacle qui a empêché jusqu'ici la construction de maisons d'appartements dans ce district.

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

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

3 - Square Victoria

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

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



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

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

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

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

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

4 - Boulevard Persillier

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

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



5 - Prolongement de la montée de Saint-Laurent

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

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

6 - Boulevard Guin et boulevard projeté au sud

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

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

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

La Commission croit que cette nouvelle voie détournera du boulevard Guoin la grande circulation traversant le nord de l'île et, particulièrement, le camionnage qui ne disposent présentement d'aucune autre voie.

La Commission a noté avec satisfaction que ces deux projets sont déjà en voie de réalisation.

7 - Boulevard Métropolitain

La Commission a examiné avec soin le tracé déjà proposé pour le boulevard métropolitain. Elle recommande fortement qu'on hâte le parachèvement de ce projet et qu'on demande à la Commission métropolitaine de prendre, avec les gouvernements fédéral et provincial, les mesures nécessaires pour en assurer sans délai la mise à exécution. L'ouverture du boulevard métropolitain s'impose afin de compléter le réseau des artères principales de l'île de Montréal.

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

8 - Approches du pont de Cartierville

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

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

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

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

10 - Square Dominion

Étant donné le volume considérable de la circulation au voisinage du square Dominion, la Commission s'est intéressée aux

améliorations qu'on y projette.

Ce square, entouré d'églises, d'hôtels, de gares et de grands édifices à bureaux, se trouve à



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

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

11 - Autres projets: Circulation autour du Mont Royal.

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





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

Cette avenue-parc, aménagée aux abords seulement de la montagne, ne présenterait aucun inconvénient à l'utilisation de ce parc. En plus de faciliter l'accès à la montagne, résoudrait des problèmes majeurs de circulation, entre autres ceux que présentent les intersections des avenues Park et Pine, et Park et Mont-Royal. En effet, elle réduirait considérablement le volume de la circulation dans les avenues Pine et Park ainsi que dans le chemin de la Côte-des-Neiges.

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

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

● RÉGLEMENTATION

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

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

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

2° de faire l'éducation des automobilistes. Relativement aux modifications requises aux lois de la circulation, la Commission a commencé la préparation d'une liste des pouvoirs additionnels nécessaires pour assurer une réglementation plus efficace.

Au sujet de l'éducation des automobilistes, la Commission croit que nombre d'accidents pourraient être évités si les conducteurs d'automobiles connaissaient mieux les exigences des règlements, qu'ils n'ont probablement jamais lus. En conséquence, la Commission recommande que la Ville publie une brochure résumant les lois et règlements de circulation et le fasse distribuer aux automobilistes au moment où ils se procurent leur permis de voiture.

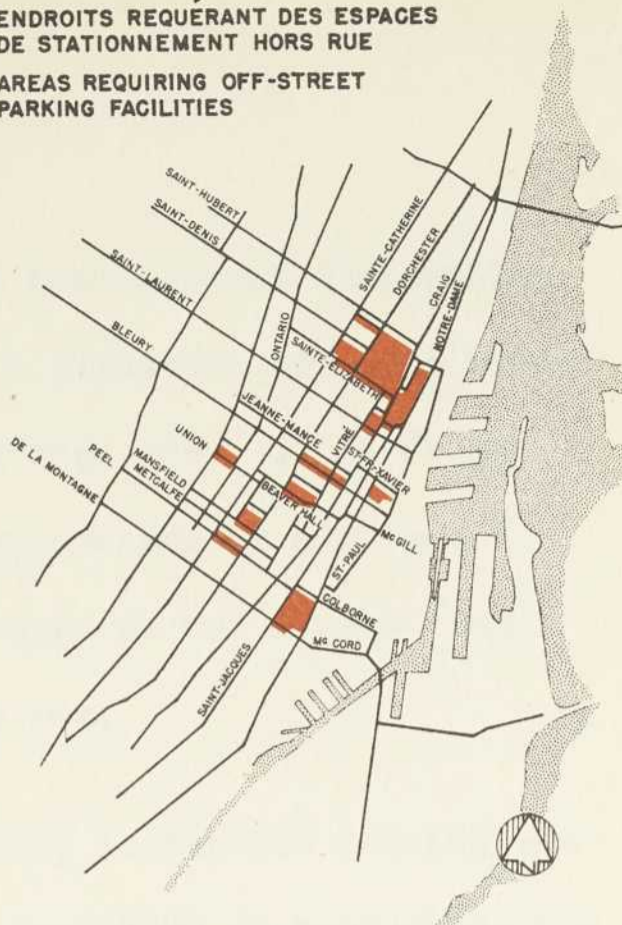
● STATIONNEMENT

La rareté d'espaces de stationnement en bordure des rues



augmente constamment avec l'établissement de nouvelles restrictions de stationnement amenées par la densité croissante de la circulation. De plus, le nombre d'unités privées de stationnement hors rue ne cesse de fluctuer, à mesure que les parcs de stationnement se construisent.

ENDROITS REQUÉRANT DES ESPACES DE STATIONNEMENT HORS RUE
AREAS REQUIRING OFF-STREET PARKING FACILITIES



Dans ces conditions, les grandes voies prévues pour accélérer le mouvement de la circulation nécessiteront inévitablement l'établissement d'espaces additionnels pour le stationnement hors rue. En effet, ces nouvelles artères ne pourront remplir convenablement leur fonction, si on y accumule des automobiles stationnés. De même, le stationnement pour toute la journée doit être éliminé des rues, si on veut les utiliser à leur principale fin, qui est d'assurer le mouvement continu des véhicules. Pour réduire l'encombrement dans les artères surchargées et faciliter la circulation, il faudra éventuellement y prohiber tout stationnement.

Les relevés de stationnement effectués en 1946 et en 1947 par le Service d'Urbanisme permettent d'établir les besoins actuels et futurs du centre de la ville à cet égard. Il faut actuellement 2200 unités

de stationnement hors rue, en plus des 3800 nouvellement disponibles hors rue et des 15000 en bordure de rue. La situation actuelle exige donc 21000 unités, dont 6000 devraient être hors rue. Si on étend l'interdiction du stationnement aux zones encombrées et aux rues à circulation intense, 6000 des unités en bordure de rue devront être remplacées par un nombre égal d'unités hors rue.

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

Malgré la rareté déjà considérable et sans cesse croissante d'unités de stationnement en bordure de rue que révèlent ces statistiques, la Commission est d'avis que la responsabilité de la Ville, pour le présent, doit se limiter à fournir un nombre d'unités égal à celui qu'elle a enlevé de la bordure par l'interdiction de stationner, exception faite des espaces réservés pour les services publics. A date, 5000 unités ont été supprimées de la bordure dans le centre de la ville, par suite des restrictions au stationnement pour fins de circulation seulement. De plus, la Municipalité fournit déjà environ 600 unités hors rue, à part les 200 unités que procurera sous peu le nouvel aménagement du square Chaboillez. Ainsi on devrait donc présentement se limiter à fournir environ 4400 unités, et il y a urgence à trouver au plus tôt au moins les 2200 unités manquantes. Il faudrait en outre prévoir immédiatement les moyens d'aménager hors rue les 6600 unités qui devront être supprimées en bordure de rue dans un avenir rapproché.

En principe, les unités hors rue requises doivent être distribuées dans tout le centre, de préférence en espaces d'environ 400 unités chacune, et à moins de 1500 pieds des endroits à desservir.

Cependant, à cause de la grande concentration de véhicules dans le centre administratif ainsi que dans les districts des hôtels et du commerce de détail, quelques garages d'une plus grande capacité auraient leur raison d'être. Trois endroits stratégiques, en raison notamment de la topographie, s'offrent à cet égard: le Champ-de-Mars, le square Dominion et la rue Berri, entre les rues de Montigny et Ontario, où la construction de garages souterrains semble possible à brève échéance. Le succès de telles entreprises à l'étranger, de l'avis de la Commission, laisse prévoir qu'elles réussiraient également à Montréal.

A ces fins, la Commission recommande que les Autorités autorisent les services municipaux à prendre les mesures nécessaires à la construction et à la mise en exploitation à brève échéance de ces trois garages souterrains.

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

- Modification des dispositions de la Charte qui autorisent la Ville à exiger des espaces de stationnement dans les bâtiments de dix étages et plus seulement.

- Adoption d'un règlement exigeant, dans les nouveaux bâtiments industriels et commerciaux, des espaces pour le chargement et le déchargement des marchandises.
- Adoption d'un règlement autorisant la délivrance de permis temporaires pour l'établissement de terrains de stationnement dans n'importe quelle partie de la ville.
- Réglementation des terrains de stationnement privés et des garages publics, et contrôle de leur fonctionnement.
- Installation de parcomètres en bordure de certaines rues.

● CONCLUSIONS

Dans le domaine de la circulation, les travaux de la Commission lui ont permis jusqu'ici de faire aux Autorités municipales des recommandations importantes, notamment en ce qui concerne l'autos-trade est-ouest, le prolongement de la rue McGregor vers l'est, le réaménagement du square Victoria, l'ouverture de la rue Burnside, la construction de garages de stationnement souterrains dans le centre de la ville, l'entretien, durant l'année entière, du pavage du boulevard Persillier, la réglementation de la circulation, etc. La Commission a constaté avec satisfaction que l'administration a donné les instructions nécessaires aux services concernés pour leur permettre d'entreprendre immédiatement les plans et travaux préliminaires requis pour la mise

à exécution. Parmi les questions dont l'étude lui a été confiée, la Commission a donc examiné les plus importantes et a fait rapport de ses conclusions à leur sujet.

La Commission a de plus amorcé l'examen de nombre d'autres mesures, concernant, entre autres, l'avenue-parc projetée dans la montagne, l'intersection des avenues Park et Pine et celle des avenues Park et Mont-Royal, la réglementation du trafic, le stationnement, les autostrades nord-sud. Dans la plupart des cas, ces études ne pourront être complétées avant que les services municipaux aient fourni les plans et renseignements requis, ou avant que l'on connaisse les effets des solutions apportées à certains problèmes connexes.

● TRANSPORT EN COMMUN

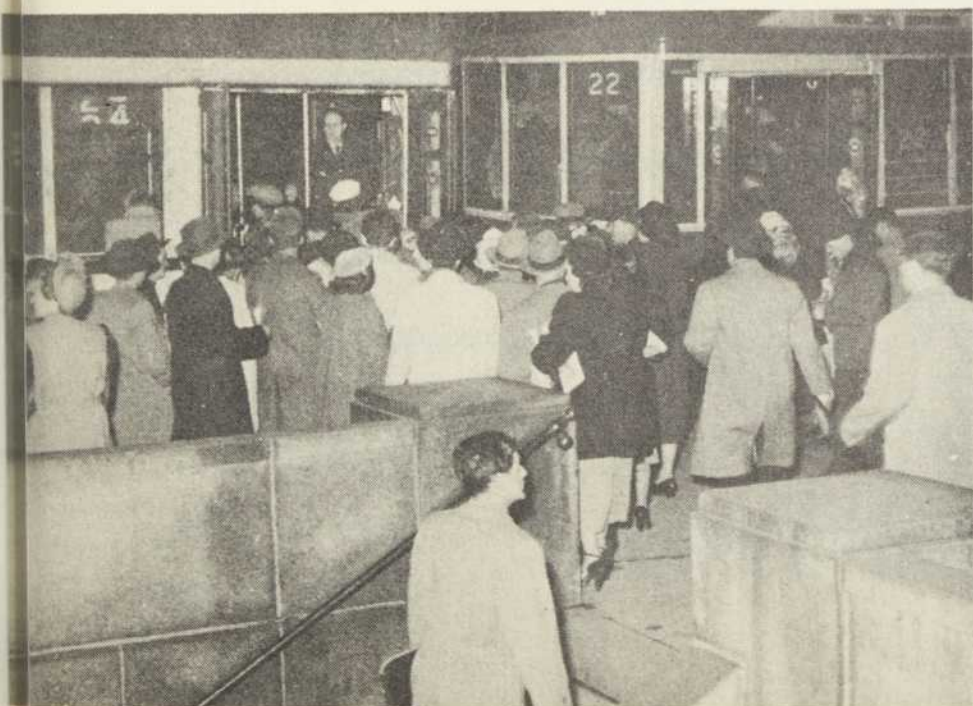
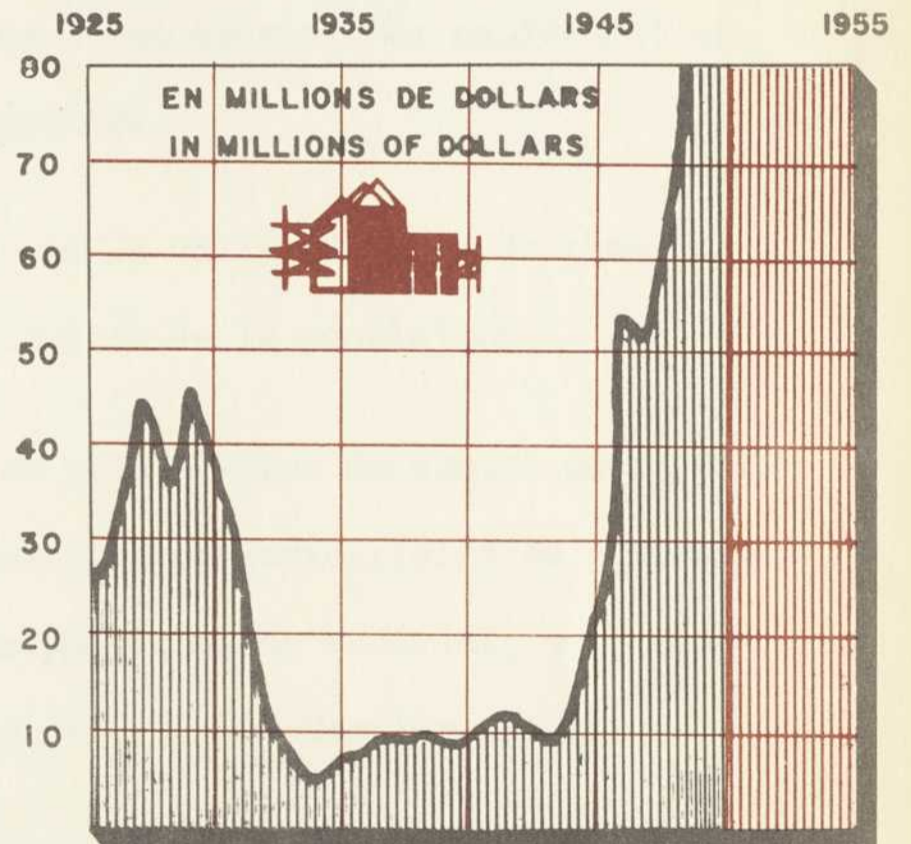
La Commission d'étude des problèmes de la circulation et du transport a été chargée, dans le domaine du transport en commun, d'étudier la possibilité et l'opportunité d'établir un métropolitain ou d'autres moyens de transport en commun, et de modifier le tracé et l'exploitation des réseaux existants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

En vue de l'accomplissement de cette tâche, elle a colligé les informations qui suivent.

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



VALEUR DES NOUVEAUX BATIMENTS
VALUE OF NEW CONTRUCTIONS



● LE PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN

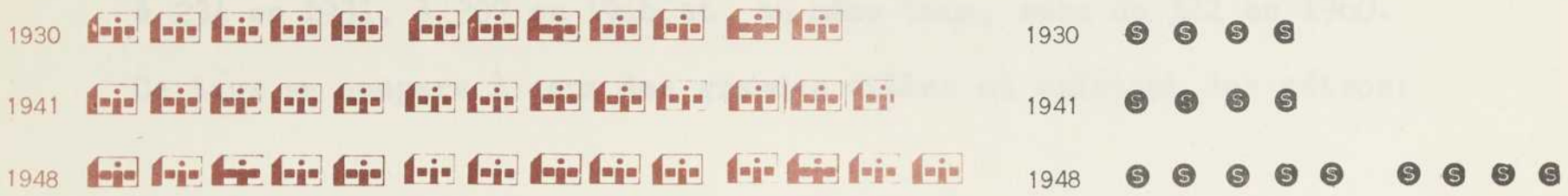
Les besoins de la ville en matière de transport

Les graphiques, qu'illustre ce texte, révèlent les faits suivants:

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

PROGRES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE GROTH IN TRADE AND INDUSTRY

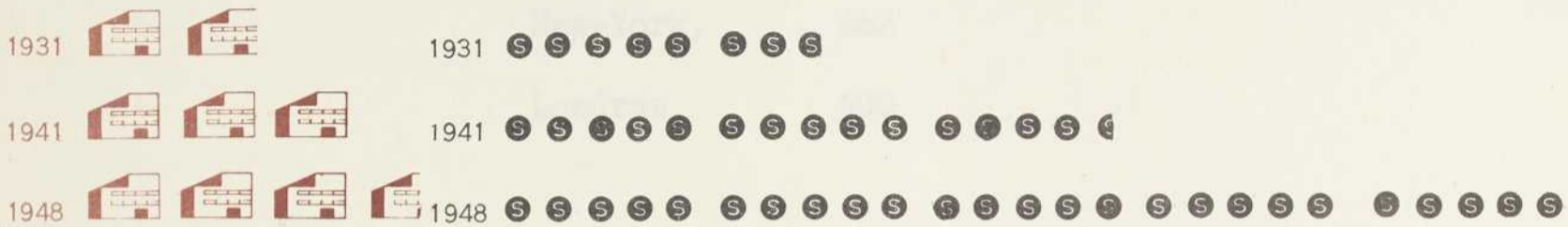
COMMERCE DE DÉTAIL -- RETAIL TRADE BUSINESS



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS

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

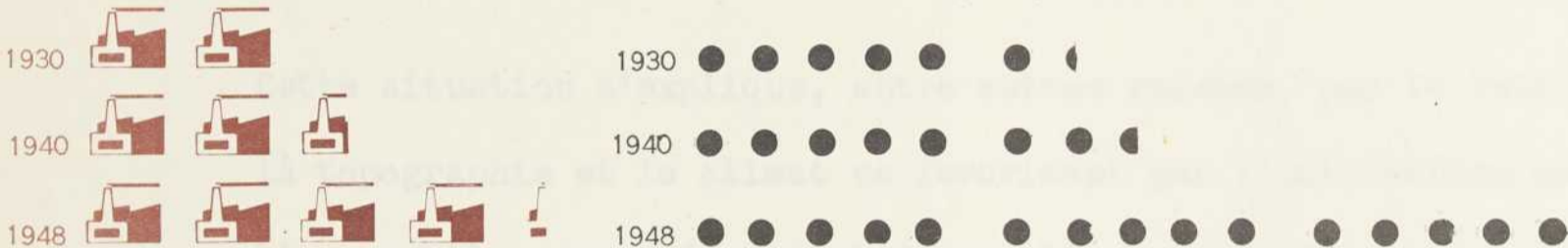
COMMERCE DE GROS -- WHOLESALE TRADE BUSINESS



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS

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

INDUSTRIE -- INDUSTRY



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 1000 ÉTABLISSEMENTS
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 ESTABLISHMENTS

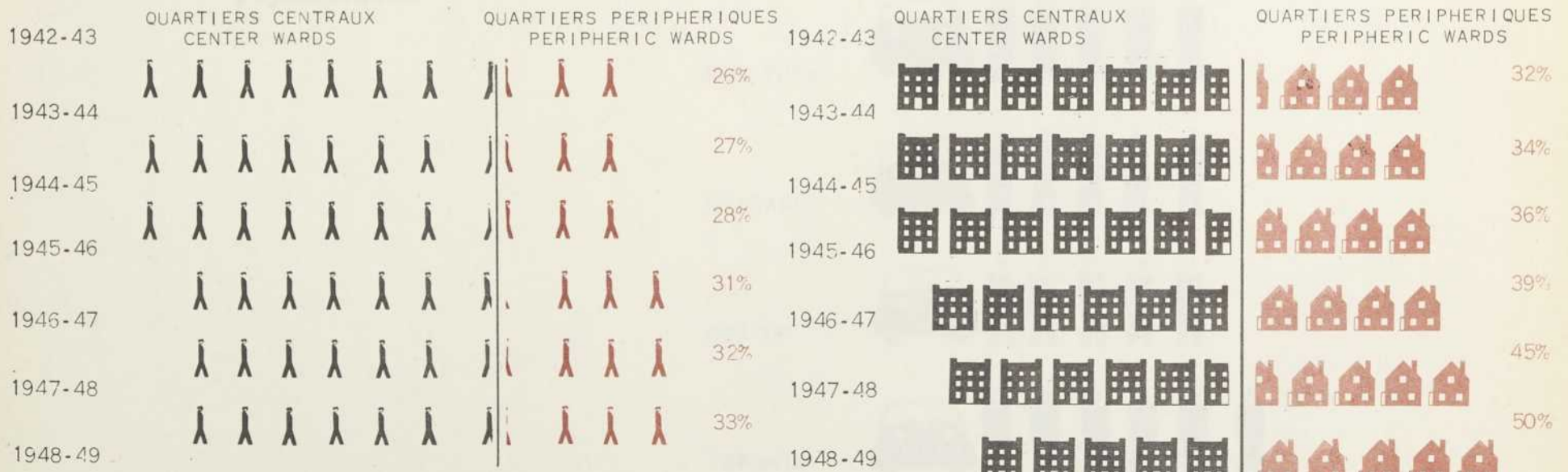
CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE DE 100 MILLIONS DE DOLLARS (VALEUR BRUTE DE PRODUCTION)
EACH SYMBOL REPRESENTS 100 MILLION DOLLARS (GROSS VALUE OF REPRODUCTION)

LES ZONES DOMICILIAIRES S'ÉLOIGNENT DE PLUS EN PLUS DU CENTRE DE LA VILLE

RESIDENTIAL DISTRICTS ARE BEING ESTABLISHED IN AREAS INCREASINGLY REMOVED FROM THE CENTER OF THE CITY

ACCROISSEMENT ANNUEL DE LA POPULATION ANNUAL POPULATION INCREASE

AUGMENTATION ANNUELLE DE NOUVEAUX LOGEMENTS ANNUAL INCREASE OF NEW DWELLING UNITS



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

Le coefficient moyen de déplacement par habitant et par an s'élevait à 234 en 1931, à 307 en 1946, et, au même taux, sera de 322 en 1960.

Ce taux se compare à ceux des grandes villes où existent des métros:

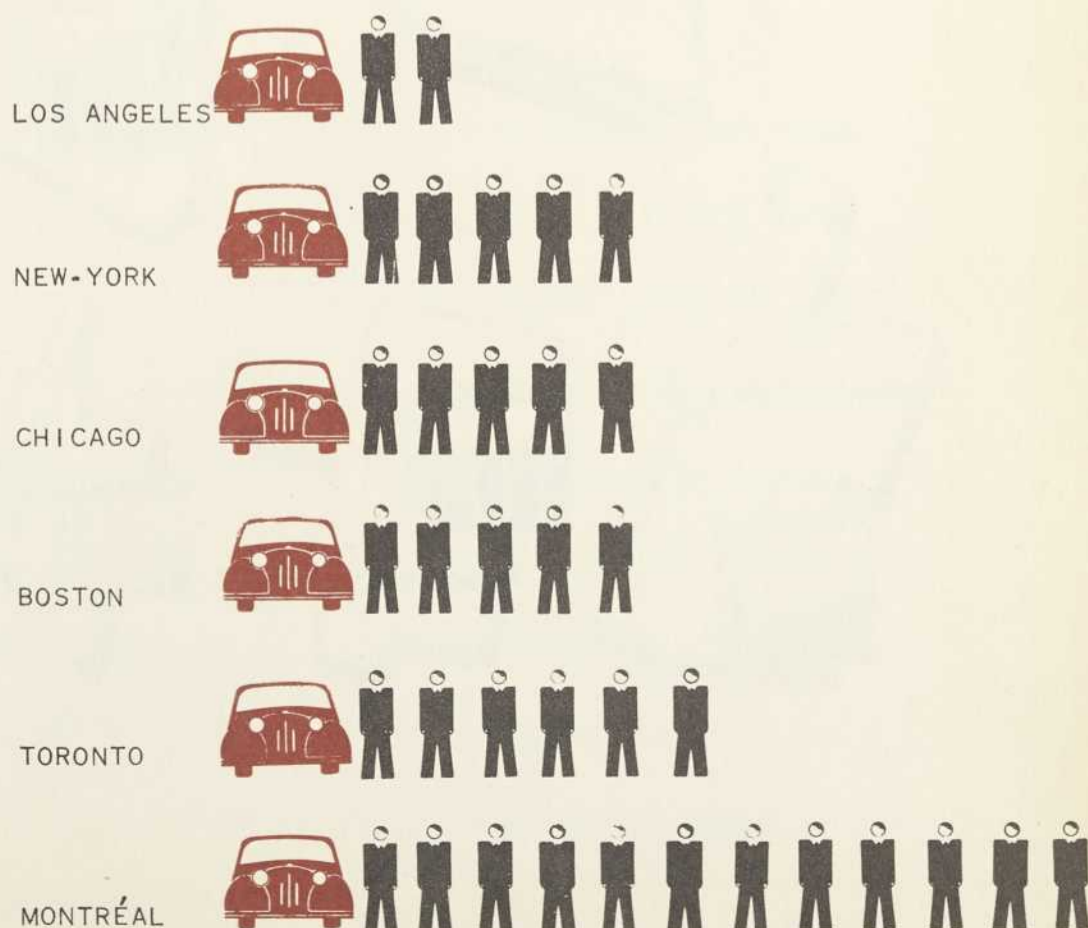
Paris,	400
Chicago,	438
New-York,	462
Londres,	500

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

Cette situation s'explique, entre autres raisons, par le fait que la topographie et le climat ne favorisent pas l'utilisation de l'automobile, comme dans certaines villes américaines. On peut donc s'attendre à ce que les moyens de transport en commun continuent, pendant long-

temps encore, d'être absolument à la plus grande partie de la population.

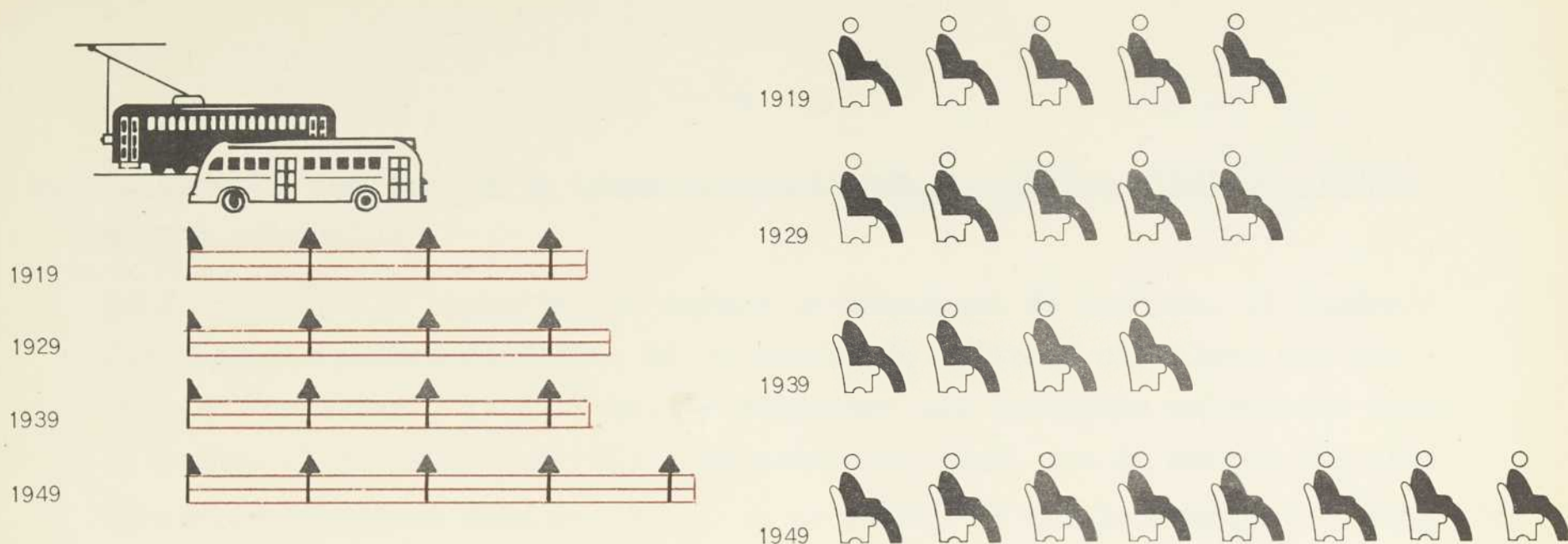
NUMBER OF PERSONS PER REGISTERED AUTOMOBILE
NOMBRE DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE ENRÉGISTRÉE



ACCROISSEMENT DE LA POPULATION DANS LA BANLIEUE SUBURBAN POPULATION GROWTH



TRANSPORT EN COMMUN MASS TRANSPORTATION



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

CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 50 MILLIONS DE PASSAGERS TRANSPORTÉS
EACH SYMBOL REPRESENTS 50 MILLION PASSENGERS CARRIED

Existing Mass Transportation Facilities:

a. Stability and capacity

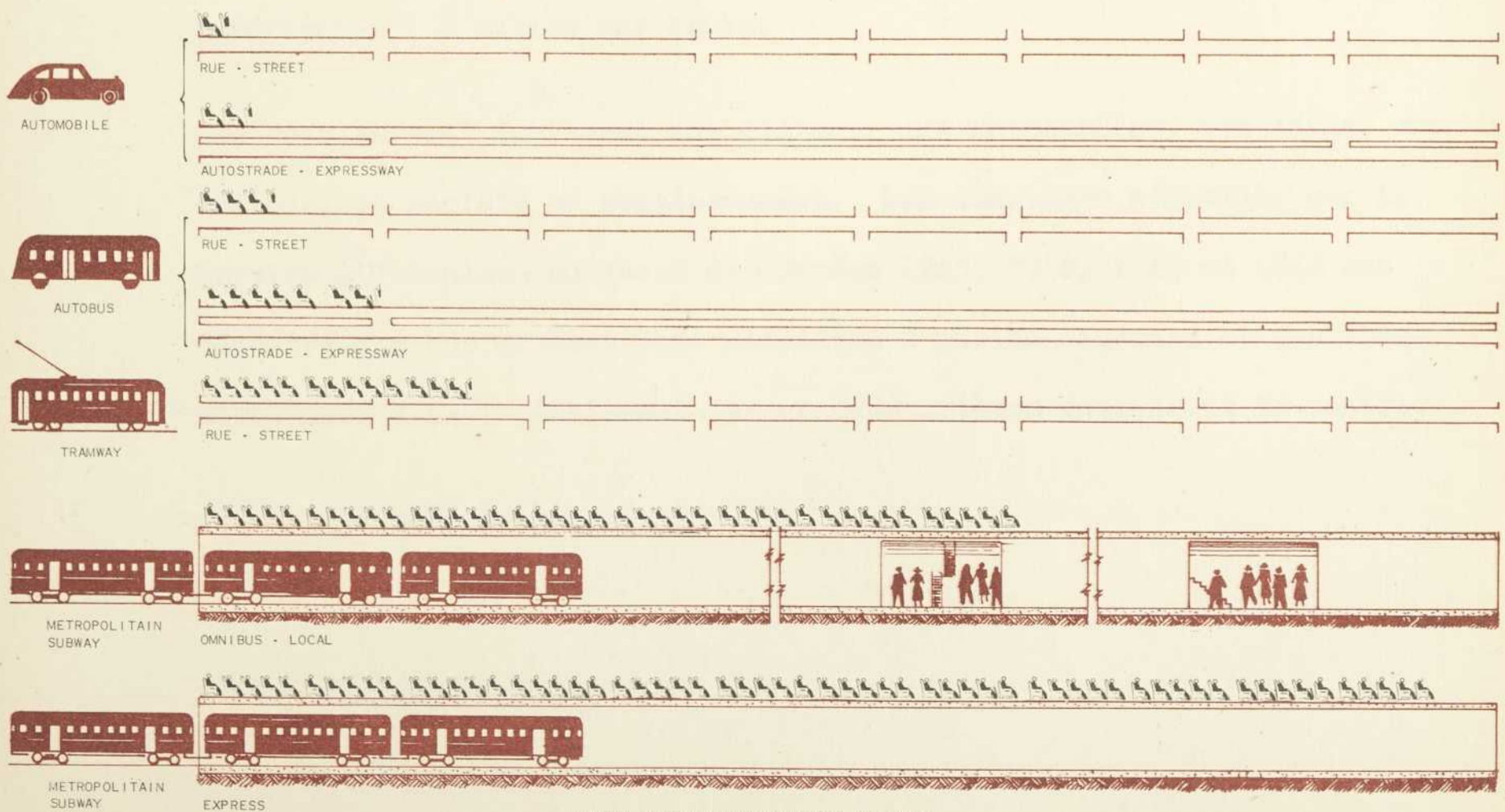
The existing surface network comprises 88 tramway lines, 34 bus lines, and 2 trolleybus lines utilizing approximately 75 streets and covering a distance of 246 miles for tramways and 95 miles for busses and trolleybusses or a grand total of 341 miles.

This network carries an average of 1,500,000 passengers per working day which represents 80% of all persons transported through the metropolitan area. Between 5.00 and 6.00 P.M., more than 75,000 passengers must be transported from the area bounded by Saint-Denis, Notre-Dame, Windsor and Sainte-Catherine Streets. In the west section of Sainte-Catherine Street, tramways at peak hours follow one another at an interval of 25 seconds and carry approximately 20,000 passengers. On the Park Avenue, Saint-Laurent Boulevard and Saint-Denis Street lines, taken together, an average of 30,000 passengers are carried between 5.00 P.M. and 6.00 P.M.

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

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

CAPACITE DE CHARGE DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT, PAR HEURE, PAR FILLES DE VOITURES
CARRYING CAPACITY OF DIVERSE TYPES OF TRANSPORTATION PER HOUR PER LANE OF TRAFFIC



CHAQUE SYMBOLE REPRESENTE 1000 PERSONNES
EACH SYMBOL REPRESENTS 1000 PERSONS

Il est à noter que certaines lignes de tramways à Montréal ont déjà atteint les charges maximums qu'elles peuvent transporter.

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

Ce fait a provoqué rapidement la saturation des transports de surface. Les lignes principales de tramways sont nécessairement celles qui convergent vers le centre. De plus, à cause de l'étranglement du centre, entre la montagne et le fleuve, cette section de la ville s'est densément construite, sans qu'on y ait prévu des artères appropriées.

Aussi les rues y sont-elles, pour la plupart, étroites. A cause de la topographie, les voies d'accès existantes sont en outre relativement peu nombreuses. Les lignes de tramways doivent donc nécessairement suivre les mêmes rues. Cette grande concentration de tramways sur la plupart des rues principales amène nécessairement des vitesses réduites, inférieures à 6 milles par heure.

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

CONCLUSION

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

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

● LA SOLUTION AU PROBLÈME DU TRANSPORT EN COMMUN

Élargissement des rues

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

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

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

A ce sujet, les experts en trafic ont établi qu'une allée additionnelle de circulation dans une rue accommode de 600 à 900 véhicules à l'heure, soit environ 900 personnes et au maximum 1500, alors qu'une voie de métropolitain accommode 40,000 voyageurs par heure, dans une direction seulement. Au point de vue du transport en commun, les élargissements de rues ne peuvent apporter d'amélioration qu'en tant qu'ils permettent de faire circuler un plus grand nombre de véhicules possédant une plus grande capacité de charge qu'auparavant.

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

Il n'est donc pas pratique ni économique d'essayer d'apporter une solution au problème du transport en commun uniquement en élargissant les rues existantes ou en ouvrant de nouvelles rues. L'espace restreint disponible dans le centre de la ville et le coût élevé des expropriations rendent d'ailleurs cette solution inapplicable. Si

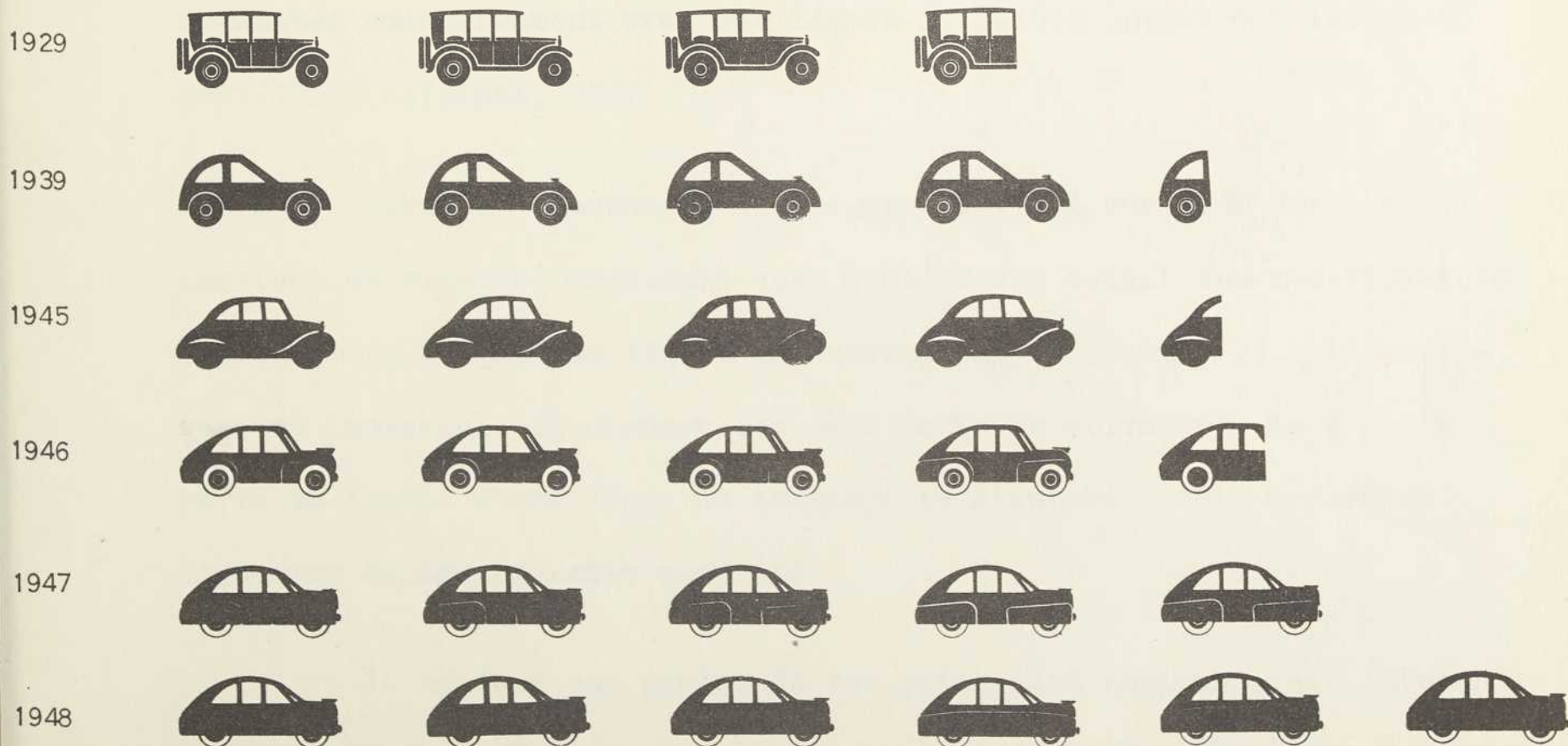
certain élargissements de rues sont indispensables au décongestionnement de la circulation à Montréal, ils ne peuvent cependant apporter une solution au transport en commun.

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

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

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

AUTOS ENRÉGISTRÉES DANS L' ILE DE MONTRÉAL
AUTOS REGISTERED ON THE ISLAND OF MONTREAL



CHAQUE SYMBOLE REPRÉSENTE 20,000 AUTOS
EACH SYMBOL REPRESENTS 20,000 CARS

d'automobiles enregistrées par habitant est plutôt bas comparé à celui d'autres villes de même importance. Ce chiffre, cependant, augmente constamment, et l'on est en droit de s'attendre qu'il continuera de le faire dans l'avenir.

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

La Commission a étudié la possibilité de changer l'emplacement des lignes existantes, ou de modifier le mode d'exploitation de ces lignes. Ainsi on a suggéré à plusieurs reprises d'utiliser les rues secondaires parallèles aux grandes artères et de supprimer certains points de correspondance.

Quant à l'exploitation des lignes, on a surtout proposé de remplacer les tramways par des autobus ou des trolleybus, d'utiliser les autobus à impériale, de réserver certaines rues pour des tramways express, exploités concurremment avec des lignes d'autobus locaux sur les rues parallèles voisines, etc.

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

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

pointe, 163 tramways seraient à remplacer par 246 autobus, qui s'ajouteraient aux 800 automobiles et camions qui y circulent en même temps. Il est évident que le remplacement des tramways par des autobus, en nombre suffisant pour transporter le même nombre de personnes, ne contribuerait pas à diminuer l'encombrement dans la rue Sainte-Catherine, qui reçoit déjà un fort volume de circulation.

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

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

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

Après avoir examiné certaines améliorations au réseau des moyens de transport de surface qui pourraient améliorer la situation actuelle, la Commission est convaincue qu'il est techniquement impossible de résoudre le problème du transport en commun uniquement par de telles mesures. Cette conclusion s'impose encore plus, si on considère l'augmentation continue de la population dans la ville même et dans la banlieue. En effet, l'éloignement graduel des usagers ne cesse d'accroître le nombre de personnes utilisant les transports en commun. De plus, le nombre de véhicules-moteurs augmente constamment. Aussi, l'encombrement des rues rend-il nécessaire et urgente l'application au problème du transport en commun d'une solution plus efficace que celle qui consisterait à l'utilisation de rues déjà remplies à capacité par d'autres véhicules.

CONCLUSION

Il faut donc conclure que pour diminuer les encombrements intolérables des moyens de transport de surface existants; pour transporter des charges sans cesse accrues de voyageurs; pour augmenter la rapidité de déplacement des moyens de transport en commun; la seule solution pratique au problème du transport en commun dans Montréal, est l'aménagement d'un réseau de chemins de fer urbains indépendants des rues existantes.

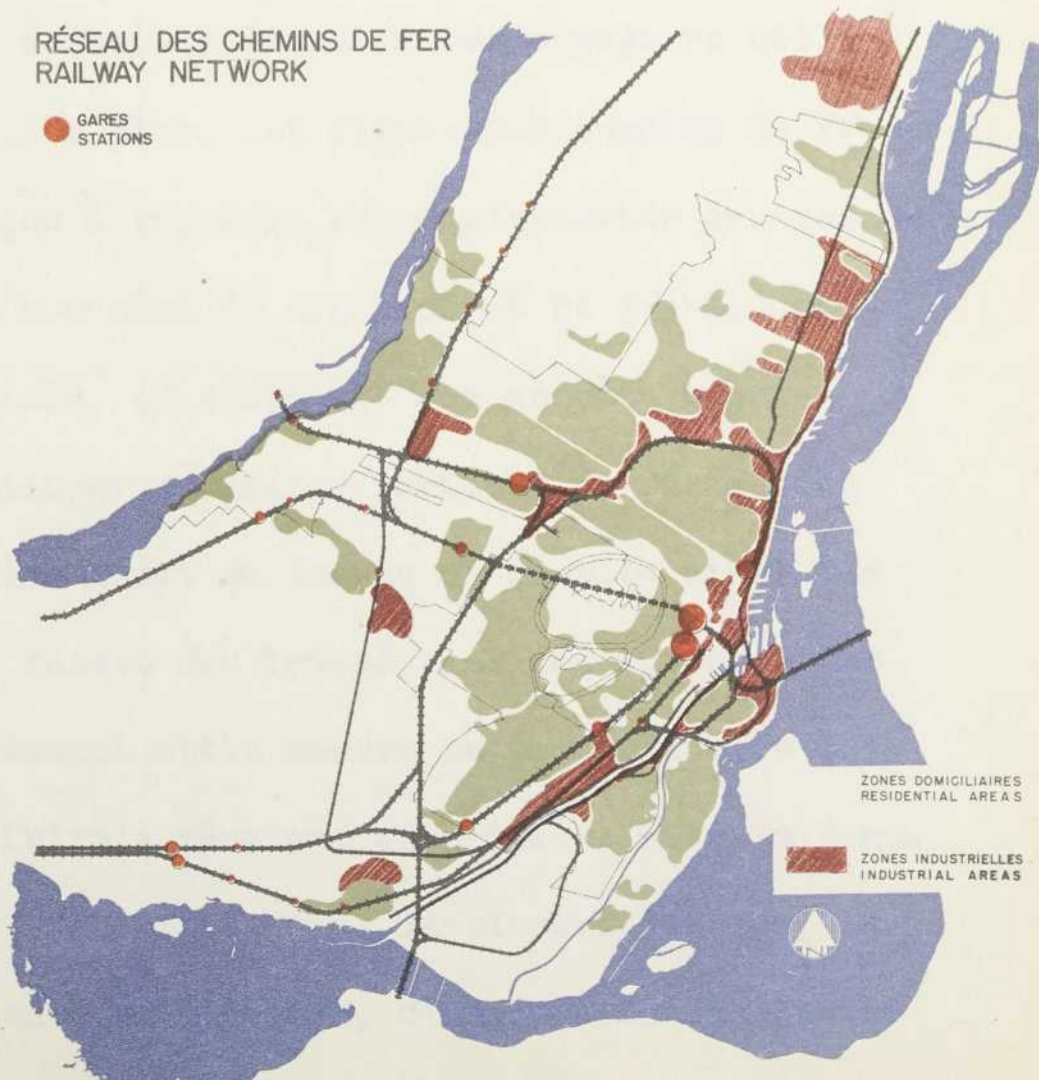
Examens des divers moyens d'aménager un réseau de chemins de fer urbains, indépendants des rues de la ville.

La Commission a ensuite cherché à établir quel était le moyen le plus approprié pour aménager, dans Montréal, un réseau de chemins de fer urbains indépendants des rues de la ville.

a. Utilisation des lignes existantes des chemins de fer

A ce sujet, la Commission a pris connaissance des recommandations faites en 1929 par sir Frederick Palmer dans un rapport intitulé Railway Facilities at Montréal, et a considéré diverses propositions concernant l'utilisation partielle des installations ferroviaires existantes. A cet égard, il convient de rappeler que les chemins de fer desservent présentement la grande banlieue montréalaise. La plupart de ces lignes peuvent satisfaire encore pour longtemps aux besoins des zones qu'elles traversent.

Ainsi les lignes du Canadien-Pacifique et des Chemins de Fer Nationaux situées sur la rive nord du lac Saint-Louis, la ligne des C.N.R. utilisant le tunnel sous la montagne



pour rejoindre Saint-Eustache, et la voie de ceinture des C.N.R. vers le nord-est et l'est de l'île, donnent essentiellement un service local et suburbain.

L'exploitation des lignes de banlieue présente des aspects tout à fait différents de celles des lignes urbaines de transport en commun. Ces dernières en effet exigent une exploitation ininterrompue, donc des voitures nombreuses, offrant beaucoup de places et s'arrêtant très fréquemment, alors que les premières demandent une fréquence moins élevée et des arrêts à long intervalle. Ces caractéristiques différentes rendent même nécessaire un matériel roulant différent.

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

de la ville, aurait été plus long qu'en tramway ou en autobus.

Pour ces motifs, la Commission a conclu qu'il ne serait pas pratique d'utiliser le réseau et les facilités des chemins de fer pour le transport rapide des masses dans le territoire urbain. Cependant, la Commission recommande que les lignes et les stations du réseau métropolitain soient localisées en tenant compte des facilités ferroviaires existantes, de sorte que l'exploitation du réseau métropolitain et celle du réseau des chemins de fer se complètent l'une l'autre. La ligne des C.N.R. utilisant le tunnel sous la montagne est un exemple qui illustre le principe émis par la Commission. Il ne fait aucun doute qu'il serait opportun qu'une station du métropolitain soit aménagée à proximité de la gare Centrale et de la gare Windsor, et qu'à la sortie du tunnel sous la montagne, la ligne des C.N.R. soit reliée au réseau métropolitain par des lignes de rabattement en surface. On peut dire que d'une certaine façon Montréal possède déjà un métropolitain nord-sud sous la montagne. A mesure que se construit le district au nord de la montagne et que sa population augmente, la ligne des C.N.R., utilisant le tunnel sous le mont Royal, prend de plus en plus d'importance, comme l'une des principales lignes suburbaines se reliant au réseau urbain des transports en commun.

b. Utilisation de l'autostrade projetée

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

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

Il faut se rappeler de plus qu'il y a des limites à la capacité de transport d'une autostrade. D'après les experts en trafic, un service d'autobus sur une autostrade ne dessert que 7,200 personnes à l'heure par file de véhicules, alors que le métro comme celui qui est proposé pour Montréal, pourrait en transporter 40,000 par heure et par voie. La Commission, à la lumière de ces principes, a considéré le projet d'autostrade est-ouest proposé comme une des principales mesures pour améliorer les conditions de la circulation. A cet égard, la Commission croit que cette autostrade peut permettre l'exploitation d'autobus-express dans la partie centrale, soit entre les avenues Atwater et de Lorimier, et de tramways rapides dans le terre-plein prévu entre les chaussées, à l'est de l'avenue de Lorimier et à l'ouest de la rue Saint-Remi.

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

les mouvements des véhicules du transport en commun dans une des sections des plus encombrées de la partie centrale. De plus, l'autostrade est-ouest ne se prêterait pas à des raccordements faciles avec des lignes nord-sud. Ces dernières, au point où elles se raccorderaient à l'autostrade, seraient relativement peu nombreuses et devraient nécessairement être aménagées en surface, de sorte que les points de correspondance seraient très limités en nombre, et leur accès difficile et compliqué. Pour ces motifs, l'autostrade est-ouest peut difficilement permettre l'établissement d'un plan d'ensemble pour le transport en commun.

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

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

c. Tramways élevés

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

Conclusion

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

LE MÉTROPOLITAIN - SES AVANTAGES

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

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

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

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

Les avantages du métro sont nombreux et déjà bien connus.

Il suffit donc de les résumer:

- a. régularité du service, libre des conditions climatériques et des encombrements de la circulation automobile;
- b. confort du public;
- c. économie de temps considérable;

- d. dégagement des rues par l'élimination de plusieurs lignes de surface de tramways et d'autobus, et par la réduction du nombre de piétons, surtout aux points d'arrêts des tramways;
- e. accroissement des valeurs immobilières;
- f. économie pour l'industrie et le commerce, par la réduction du temps de livraison des marchandises par camions, et également par les facilités d'accès données à la clientèle et aux fournisseurs;
- g. décentralisation des zones d'habitation.

● TRACÉ DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

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

Principes de base pour le tracé des lignes

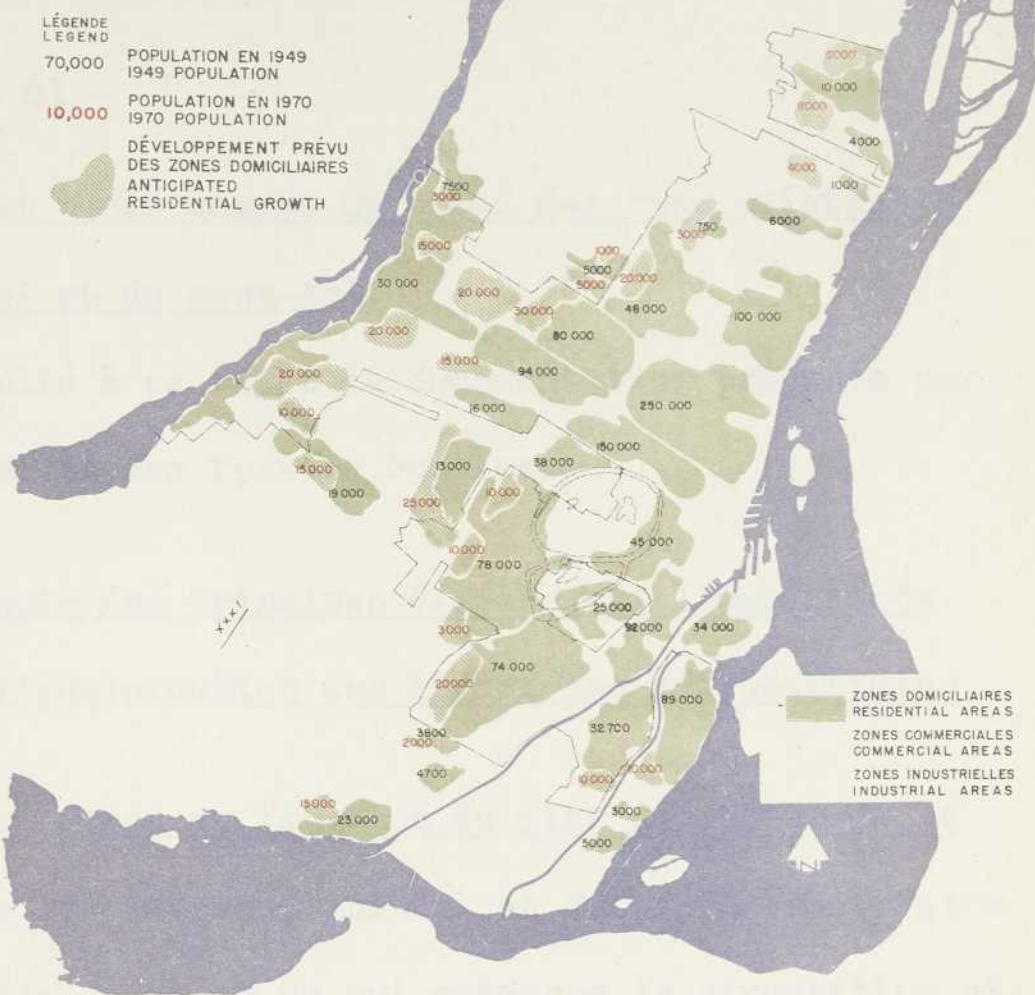
- a. Le tracé doit d'abord tenir compte des déplacements de la population résultant de la spécialisation des quartiers de la ville et de la banlieue.

La Commission a étudié à ce sujet les cartes de l'utilisation du sol, du zonage imposé dans les quartiers périphériques, de la densité

de population en 1949, et de celle prévue pour 1960, puis les volumes de circulation à travers le territoire métropolitain pour les années 1945 à 1948, et enfin la carte des charges transportées par les tramways et les autobus.

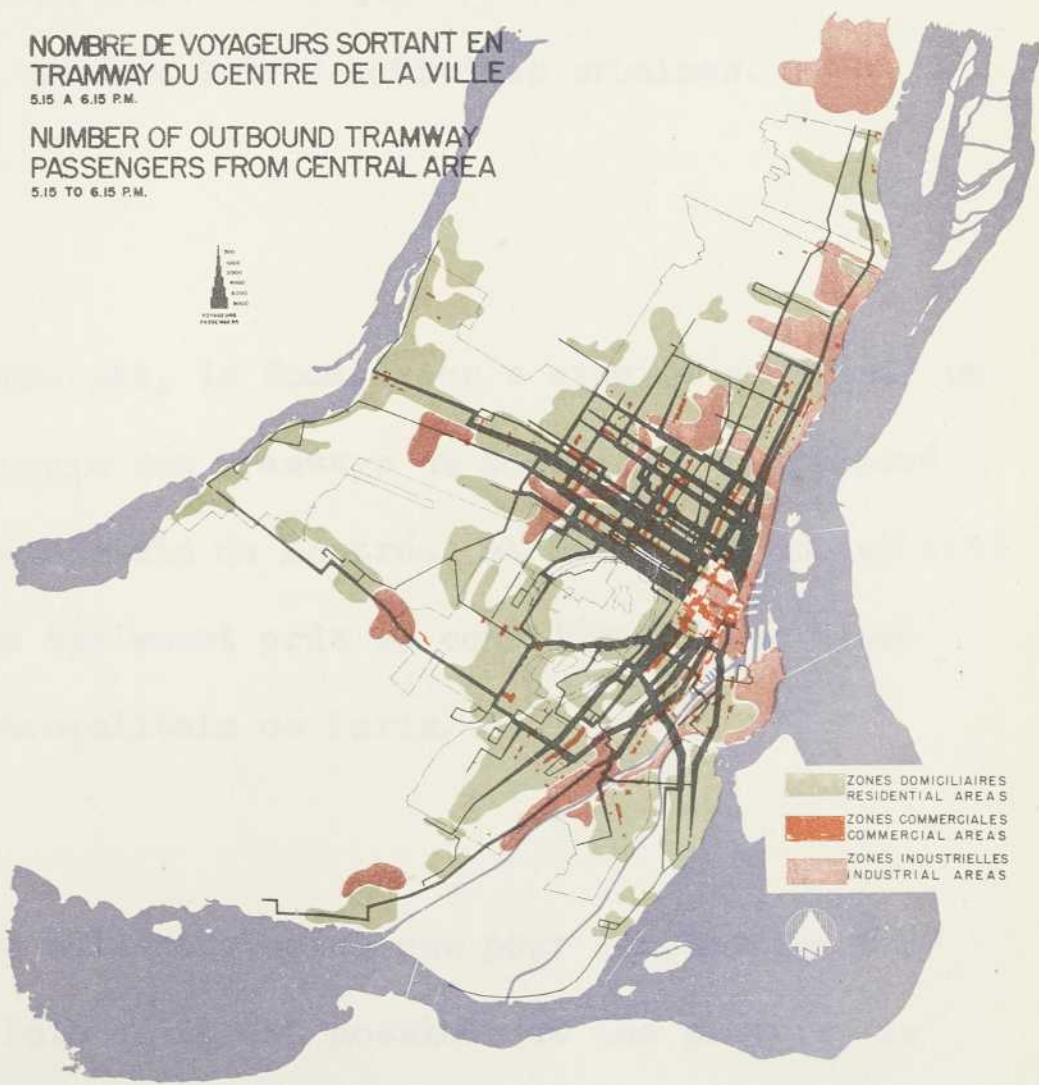
La Commission, dans ce domaine, a tenu à prendre en considération non seulement l'état actuel, mais également les tendances du développement future de la région métropolitaine. En effet, le coût de construction des métropolitains étant relativement élevé et leur vie utile très longue, il est indispensable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

POPULATION PRÉVUE POUR 1970
ESTIMATED 1970 POPULATION



NOMBRE DE VOYAGEURS SORTANT EN
TRAMWAY DU CENTRE DE LA VILLE
5.15 A 6.15 P.M.

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



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

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

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

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

Tracé des lignes

A la lumière de ces principes, la Commission a examiné en détail un tracé déjà préparé par la Compagnie des Tramways de Montréal, et approuvé par le Conseil Économique Métropolitain de Montréal et le Comité consultatif du Service d'Urbanisme. Elle a également pris en considération un tracé suggéré par la Compagnie du Métropolitain de Paris.

a. Plan d'ensemble

Le Comité en est venu à la conclusion que pour les besoins présents et futurs, aussi loin qu'il est possible de les prévoir, le réseau métropolitain doit essentiellement comporter:

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

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

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

i. Ligne nord-sud - Rue Saint-Denis

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

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

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

Saint-Denis	328,534
Saint-Laurent	272,027

De plus, il est probable que les dépenses entraînées par la construction d'un métropolitain seront plus élevées sous les boulevard Saint-Laurent que sous la rue Saint-Denis, à cause de la présence de plusieurs parcs publics le long de cette dernière rue.

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

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

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

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

Les avantages militant en faveur de la rue Sainte-Catherine ont été établies comme suit: elle situe le métro en plein coeur du développement commercial le plus intense de la Ville et lui donne un regain d'activité; elle requiert un minimum d'expropriation; elle rapproche le centre de gravité du trafic du centre de l'activité commerciale;

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

iii. Ligne de ceinture du centre

Il n'est pas nécessaire de justifier longuement la nécessité de la ligne ceinturant le bas de la ville, en utilisant la rue Sainte-Denis, entre les rues Sainte-Catherine et Craig, puis cette dernière, entre les rues Saint-Denis et Peel, et, enfin, la rue Peel jusqu'à la rue Sainte-Catherine. Elle desservirait les nombreux voyageurs fréquentant les districts financier, judiciaire et administratif, la zone du canal et du port. Suivant l'expérience de l'étranger, cette ligne, non seulement maintiendra et probablement rehaussera les valeurs immobilières de cette zone, mais elle provoquera également la rénovation de ses secteurs vétustes.

iv. Future ligne nord-sud

Le choix de la rue Saint-Denis pour l'emplacement de la ligne initiale nord-sud a constitué un facteur important pour la recommandation de la Commission quant à la localisation d'une deuxième ligne nord-sud. En outre, la considération de l'utilisation future du sol dans la région concernée indique la rue d'Iberville comme l'emplacement possible de ce prolongement éventuel du réseau initial. En effet, les carrières situées à l'est de la rue d'Iberville sont presque remplies et seront donc sans doute bientôt transformées en parcs ou en terrains de jeux. Une partie cependant pourra servir à la construction de maisons d'habitation. Le déplacement des abattoirs établies en bordure de cette même rue est également à prévoir. Dans ces conditions, il est donc probable que cette voie traversera dans l'avenir un territoire résidentiel fortement peuplé et exigeant des moyens accrus de transport en commun.

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

v. Future ligne encerclant la montagne

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

vi. Autres lignes suggérées

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

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

transport en commun de surface répondront adéquatement aux besoins de cette partie de la région métropolitaine.

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

b. Réseau initial

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

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

● CONSTRUCTION ET EXPLOITATION DU MÉTROPOLITAIN

Avec les informations et les données techniques, dont elle dispose présentement, la Commission a développé l'étude du projet de métropolitain, aussi loin qu'il lui était possible de le faire. L'emplacement exact des lignes, la localisation des stations et leur aménagement, le mode de construction et les autres problèmes techniques constituent autant de questions dont la solution exigera des relevés d'arpentage et diverses études techniques spécialisées. Ces études sont déjà considérablement avancées. Une fois complétées, elles faciliteront le parachèvement des plans de construction et la revision des coûts estimés déjà établis.

En attendant, la Commission a pris connaissance des travaux entrepris par le Service des Travaux Publics, quant à la préparation des plans et profils préliminaires, aux sondages et à l'analyse des sols, et aux relevés d'arpentage.

Les tracés considérés par ce Service couvrent une longueur de 80,470 pieds ou 15 milles et quart. Des plans de référence montrent, en plan et en profil, pour chaque ligne du métropolitain, les égouts et les conduites d'eau, les conduites de gaz et de téléphone, ainsi que toutes les autres conduites électriques souterraines. Ces renseignements ont été extraits de plus de mille plans divers, et des plans index en indiquent la source de même que l'état actuel des travaux d'arpentage, requis pour cette entreprise d'envergure, seront complétés sous peu.

Les sondages, commencés le 18 août 1949, sont presque terminés. Soixante-six sondages auront été exécutés dont la profondeur varie de 25 à 60 pieds et représente une longueur totale de 2600 pieds linéaires. Des analyses de laboratoire ont été faites sur des échantillons de sol et de roc prélevés lors de chacun des sondages. On prévoit 155 autres sondages, variant de 30 à 80 pieds de profondeur, et représentant une longueur totale de 7700 pieds linéaires, dont 1800 probablement dans le roc. Ces sondages et ces analyses des sols permettront de déterminer les méthodes de construction les plus appropriées et les structures nécessaires pour le métropolitain. Ces travaux préliminaires permettront également d'estimer jusqu'à quel point les fondations des bâtiments riverains seront affectées par les travaux d'excavation du métropolitain.

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

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

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

Sur ces données préliminaires, le Service des Travaux Publics a établi le coût de construction de l'ensemble du réseau initial du métropolitain, et également le coût d'acquisition du matériel roulant et de l'équipement fixe. Sur cette base, le coût de construction du réseau initial du métropolitain, d'une longueur totale de 14,268 milles, s'élèverait à environ \$140,000,000, et le coût d'acquisition du matériel roulant et l'équipement fixe à \$40,000,000. Le réseau sera réalisé par sections, et les coûts de chaque section ajoutés les uns aux autres constituent le coût total de \$180,000,000, soit le montant requis pour compléter l'ensemble du réseau initial.

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

1. Étant donné les charges transportées sur la rue Sainte-Catherine et leur augmentation probable dans l'avenir, l'exploitation de tout le réseau initial et futur, y compris la ligne est-ouest, devra se faire à l'aide

des rames utilisées couramment dans les métropolitains, et non de tramways ordinaires.

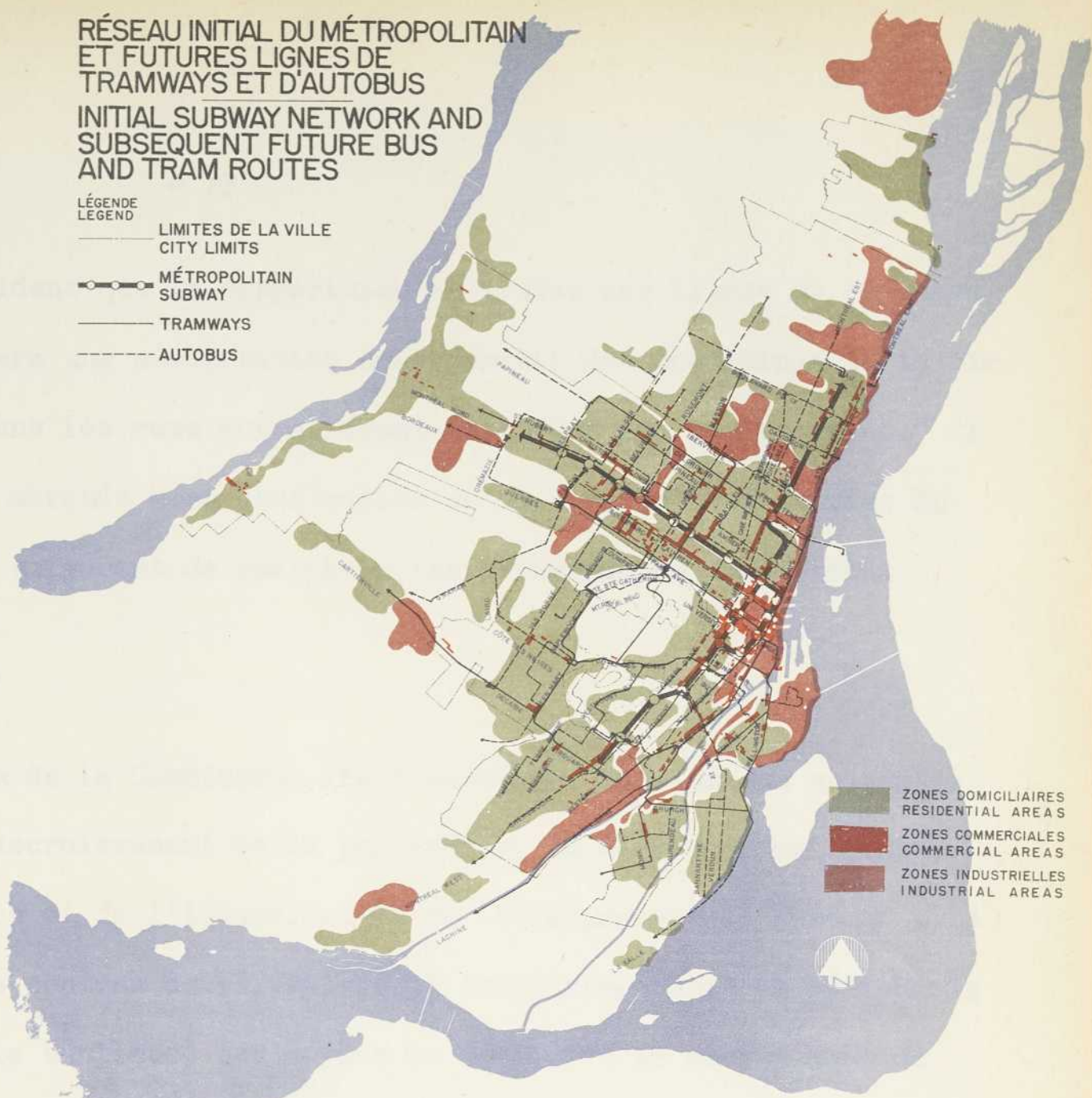
2. Au point de vue de l'efficacité, il est absolument indispensable que l'exploitation du réseau métropolitain soit intégrée à celle du réseau des moyens de transport de surface. Ce principe exige que le tracé des lignes de surface soit modifié et agencé de façon à ce que ces lignes agissent comme organes de diffusion ou de rabattement pour le métropolitain. L'emplacement des lignes de surface en fonction du métropolitain est un facteur important à considérer dans la localisation définitive des stations du métropolitain.

A ce sujet, la Commission a préparé une carte montrant les modifications que l'on pourra probablement apporter au réseau actuel de surface, à la suite de la construction du métropolitain. Cette carte, basée sur une étude préliminaire qui devra être complétée par la suite, permet de se rendre compte de l'élimination possible de certaines lignes de tramways, des rabattements de voyageurs à effectuer sur les lignes du métropolitain par l'intermédiaire de tramways ou d'autobus. Elle montre également les lignes de surface qui demeureront nécessaires pour desservir les besoins locaux dans les zones trop éloignées du réseau métropolitain. Cette carte complète donc le plan directeur du transport en commun dans la région montréalaise.

Il est intéressant de noter que ce plan prévoit l'élimination de 110 milles de voies existantes de tramways, uniquement par suite de la construction du métropolitain. Seulement 136 milles des voies de tramways existantes resteront en exploitation, soit 55 pour 100 du réseau actuel. De plus, on prévoit que d'autres lignes de tramways pourront être éliminées pour des raisons autres que la construction du métropolitain.

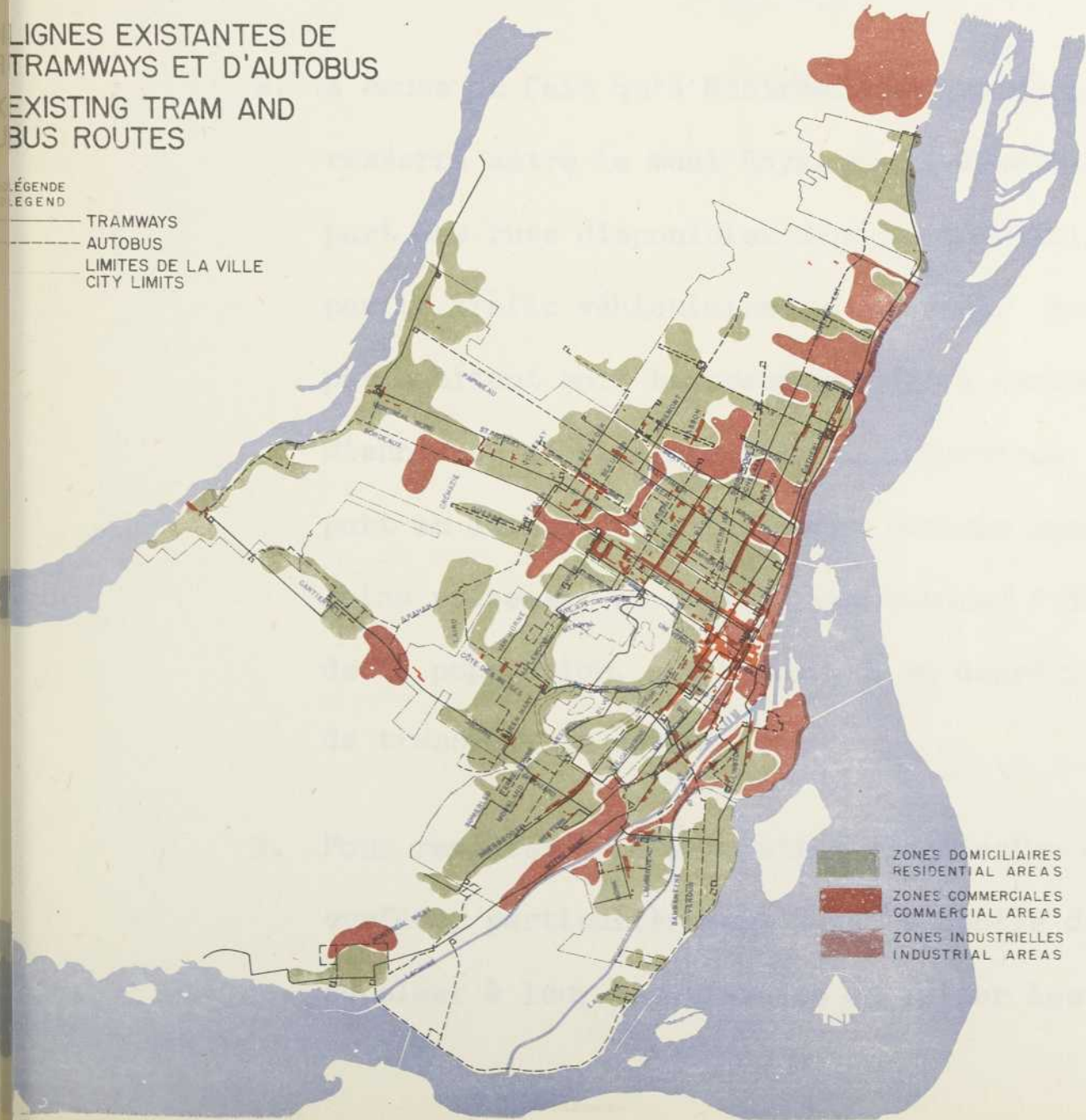
RÉSEAU INITIAL DU MÉTROPOLITAIN
ET FUTURES LIGNES DE
TRAMWAYS ET D'AUTOBUS
INITIAL SUBWAY NETWORK AND
SUBSEQUENT FUTURE BUS
AND TRAM ROUTES

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



LIGNES EXISTANTES DE
TRAMWAYS ET D'AUTOBUS
EXISTING TRAM AND
BUS ROUTES

- LÉGENDE
LEGEND
- TRAMWAYS
 - AUTOBUS
 - LIMITES DE LA VILLE
CITY LIMITS



Il est évident que la disparition de toutes ces lignes de tramways de surface constituera une amélioration considérable des conditions de la circulation, surtout dans les rues actuellement utilisées par les tramways. Il y aura amélioration marquée même dans celles de ces rues où les besoins du transport en commun exigeront de remplacer les tramways par des autobus.

● CONCLUSIONS

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

1. Par suite de l'accroissement de la population, du développement considérable du commerce et de l'industrie, et de l'éloignement de plus en plus considérable des centres domiciliaires et industriels vers la périphérie de la ville et la banlieue, les moyens de transport en commun sont de plus en plus utilisés à travers la région métropolitaine.
2. A cause du fait qu'à Montréal une grande partie du terrain bâti se trouve resserré entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent, et que la plupart des rues disponibles dans ce territoire sont étroites et encombrées par le trafic véhiculaire - et ceci, malgré que le nombre d'automobiles par habitant soit beaucoup moindre à Montréal que dans les villes canadiennes ou américaines d'égale importance - les moyens actuels de transport en commun de surface sont devenus insuffisants pour répondre aux besoins présents, et surtout aux besoins futurs, de la plus grande partie de la population, qui dépend, à un degré inusité ailleurs, des moyens de transport en commun.
3. Pour remédier à la saturation progressive des moyens de transport de surface, particulièrement dans le centre de la ville, et, surtout, pour suppléer à leur insuffisance et relier les divers quartiers de la ville

avec plus d'efficacité et de rapidité, la seule solution possible est la construction d'un réseau supplémentaire pour le transport en commun.

4. Étant donné les conditions climatériques et topographiques particulières à Montréal qui réduisent l'efficacité de l'exploitation des moyens de transport en commun de surface, le seul moyen d'obvier aux inconvénients de la situation actuelle et d'aménager un réseau de chemins de fer indépendants des chaussées existantes, est de construire des artères souterraines pour les véhicules de transport en commun, c'est-à-dire un réseau de métropolitain.
5. Il est essentiel que l'exploitation du réseau entier se fasse à l'aide de trains standards de métropolitains. L'exploitation de ce réseau devra cependant s'intégrer à celle des transports de surface qui seront modifiées en conséquence, de façon à compléter le réseau du métropolitain et à lui servir d'organes de rabattement.
6. Étant donné que les transports en commun desservent quotidiennement plus de 1,500,000 usagers, soit environ 80 pour 100 de toutes les personnes se déplaçant chaque jour à travers la ville, et étant donné que, par suite du nombre peu élevé d'automobiles par habitant, les moyens de transport en commun continueront pour longtemps encore, d'être le seul mode de transport utilisé par la plus grande partie de la population, on doit considérer la construction du métropolitain comme l'une des solutions des plus nécessaires et des plus urgentes à apporter à l'ensemble du problème du transport urbain à Montréal.

A cause des nombreux avantages qu'il présente, non seulement pour les usagers des moyens de transport de surface, mais également pour tous les automobiles, la construction du métropolitain s'impose comme l'une des principales mesures pour remédier efficacement à l'encombrement de la circulation.

Bien qu'elle reconnaisse que d'autres améliorations projetées soient indispensables au progrès économique de la ville, la Commission croit cependant que le métropolitain - qui procurera à un plus grand nombre de personnes des facilités de transport meilleures et des plus urgentes - devrait occuper une place prépondérante parmi les améliorations majeures proposées.

7. A cause de l'acuité grandissante du problème du transport en commun, la construction du réseau initial du métropolitain devient de plus en plus nécessaire et urgente. Il convient donc de mettre à exécution le plus tôt possible le projet de réseau initial et, à cette fin, d'entreprendre au plus tôt les relevés d'arpentage et les études techniques requises pour compléter les plans préliminaires, et ensuite de préparer les plans de détail nécessaires à la construction même dudit réseau.

En conséquence, la Commission recommande la construction du réseau initial du métropolitain. Elle désire témoigner aux Autorités municipales son appréciation de l'initiative qu'elles ont déjà prise en faisant commencer certaines études essentielles à la réalisation du projet de métropolitain. Elle demande enfin auxdites autorités également de prendre, sans délai, toutes les mesures jugées nécessaires à la mise en oeuvre de cet important projet.

La Commission a apporté une solution de principe aux problèmes dont l'étude lui a été confiée. Il ne reste plus, dans ce domaine, qu'à parachever les plans et études techniques nécessaires en vue d'assurer la mise en oeuvre des recommandations de la Commission.

VOIES ET MOYENS

POUVOIR D'EMPRUNT DE LA VILLE

● VOIES ET MOYENS

La Commission d'Étude des Problèmes de la Circulation et du Transport a été chargée d'indiquer de quelle façon l'exécution des travaux qu'elle recommande pourra être financée et mise en oeuvre.

● POUVOIR D'EMPRUNT DE LA VILLE

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

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

* Modifiant le règlement No 1840

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

A la suite d'un examen approfondi de la situation, la Commission en est arrivée aux conclusions suivantes. Les revenus actuels de la Ville,

de même que ceux qu'elle peut anticiper dans un très proche avenir, sont suffisants pour lui permettre de faire face au service de la dette existante et des emprunts requis pour exécuter les travaux publics déjà engagés. Cependant, il est improbable que la Ville puisse entreprendre tout autre programme d'améliorations majeures à même ses revenus ordinaires, à moins d'une augmentation considérable de ces revenus. Et présentement, une telle augmentation n'est pas prévue.

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

D'une façon générale, le financement de tout programme d'envergure concernant la circulation et le transport en commun ne pourra se réaliser, exception faite des projets rentables, que par une augmentation des revenus municipaux ou par l'aide financière des Gouvernements fédéral et provincial ou de l'un d'eux.

A ce sujet, la Commission tient à signaler que la Ville ne retire en compensation des dépenses qu'elle doit faire pour améliorer ses rues aucun revenu direct.

Cependant, ces travaux profitent non seulement aux propriétaires d'automobiles de la ville mais aussi à ceux de l'extérieur. En outre, nombre de citoyens et de corporations publiques n'utilisent jamais leurs véhicules en dehors de la région de Montréal. Pour ces motifs, la Ville semble bien justifiée de s'attendre à ce que le Gouvernement provincial lui cède une partie des sommes prélevées sur les véhicules automobiles de la province de Québec sous forme de permis ou de taxes.

● **CONTRAT DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL**

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

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

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

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

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

● VOIES ET MOYENS

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

a) Métropolitain et réseau de surface des transports en commun.

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

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

b) Améliorations de circulation produisant des revenus

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

c) Commission de Transport proposée

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

d) Législation requise

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

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

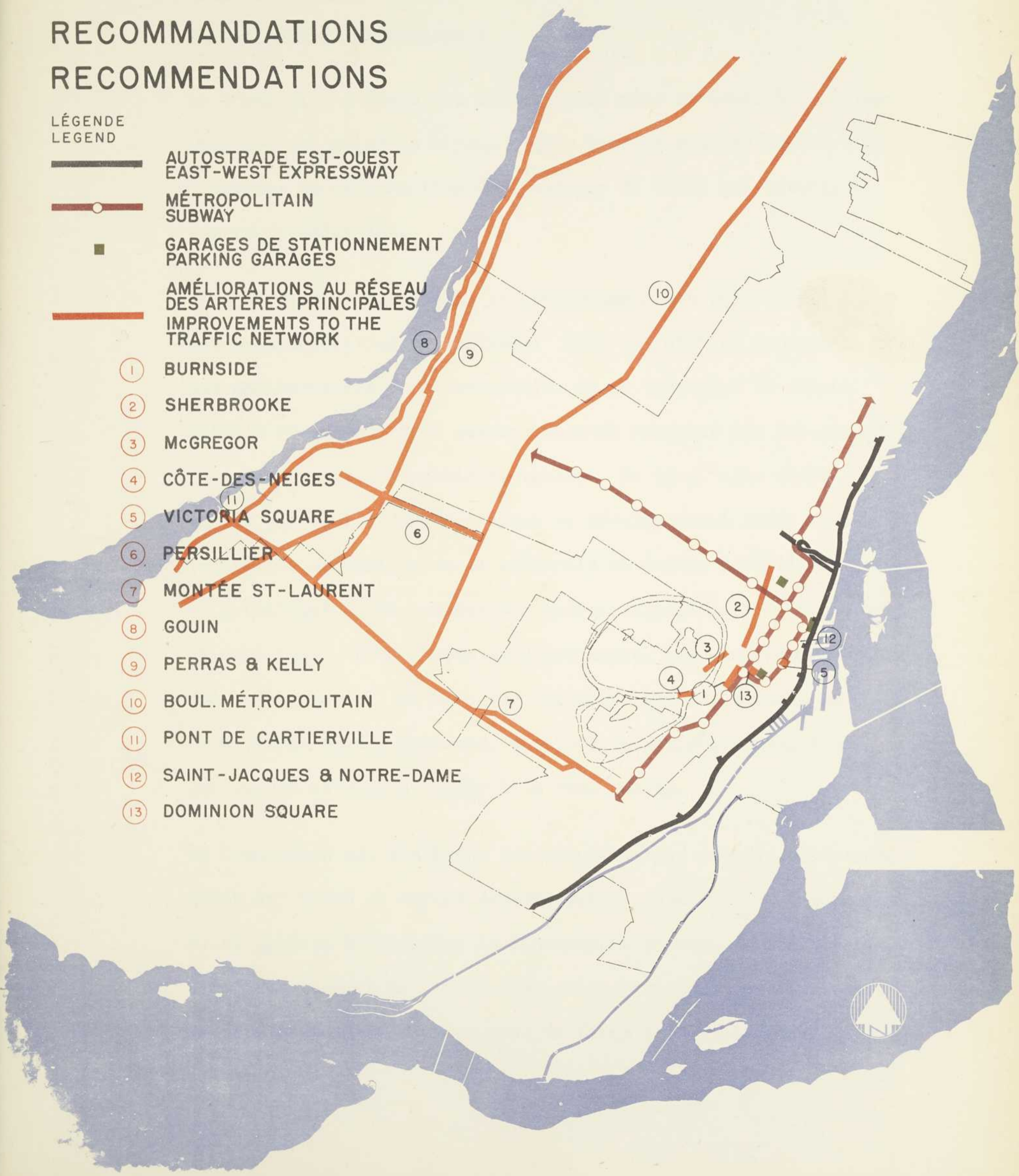
1. La Ville sera autorisée à créer une commission de transport ayant le privilège exclusif pour acquérir, posséder, construire, entretenir et exploiter un système de transport unifié dans Montréal et dans la région métropolitaine.
2. Cette commission de transport sera totalement indépendante dans son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

RECOMMANDATIONS RECOMMENDATIONS

LÉGENDE
LEGEND

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

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



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

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

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

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

APPROBATION

Ce rapport de la Commission d'étude des problèmes de la circulation et du transport en commun a été approuvé à une séance tenue le 17 novembre 1949, et les membres de la Commission l'ont signé comme suit:

J. O. Asselin
J.-O. Asselin

Gordon MacL. Pitts
Gordon MacL. Pitts

Rene Gravel
Rene Gravel

Walter C. Hyde
Walter C. Hyde

R. Moore
Rodrigue Moore

Jules Archambault
Jules Archambault

Ignace Brouillet
Ignace Brouillet
Raymond Dupuis
Raymond Dupuis

J.-E. Gibault
J.-E. Gibault
Henry W. Morgan
Henry W. Morgan

Aime Cousineau
Aime Cousineau

C.-E. Campeau
C.-E. Campeau

Camillien Houde
Camillien Houde

Emile Gauthier
Emile Gauthier

J. Cecil McDougall
J. Cecil McDougall

John P. Rowat
John P. Rowat

John E. Armstrong
John E. Armstrong

Ernest Cormier
Ernest Cormier

Roy H. Foss
Roy H. Foss

Huet Massue
Huet Massue

Louis A. Lapointe
Louis A. Lapointe

Henri Gibeau
Henri Gibeau

George S. Mooney
George S. Mooney

