INFORMATION TO USERS

This manuscript has been reproduced from the microfilm master. UMI films the text directly from the original or copy submitted. Thus, some thesis and dissertation copies are in typewriter face, while others may be from any type of computer printer.

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleedthrough, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send UMI a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

Oversize materials (e.g., maps, drawings, charts) are reproduced by sectioning the original, beginning at the upper left-hand corner and continuing from left to right in equal sections with small overlaps. Each original is also photographed in one exposure and is included in reduced form at the back of the book.

Photographs included in the original manuscript have been reproduced xerographically in this copy. Higher quality 6" x 9" black and white photographic prints are available for any photographs or illustrations appearing in this copy for an additional charge. Contact UMI directly to order.

UMI®

Bell & Howell Information and Learning
300 North Zeeb Road, Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
800-521-0600

NOTE TO USERS

This reproduction is the best copy available.

UMI

LA MOTORISATION OU "LA RANÇON DU PROGRES". TRAMWAYS, VÉHICULES-MOTEURS ET CIRCULATION (MONTRÉAL, 1900-1930)

DENIS VEILLEUX,
Departement d'histoire,
Université McGill, Montréal,
janvier 1998

Thèse soumise à la Faculté des études avancées et de la recherche
comme exigence partielle du doctorat

© Denis Veilleux 1998

National Library of Canada
Acquisitions and Bibliographic Services
395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Bibliothèque nationale du Canada
Acquisitions et services bibliographiques
395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file Votre référence

Our file Notre référence

The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.

The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

0-612-44618-2

Canada

ABSTRACT

The subject of this thesis is a technology, the motor vehicle, that greatly affected our society. Between 1900 and 1930, motorization progressed rapidly in the Montreal area as the motor vehicle became a dominant mode of urban transportation. But to reach such a status, the new technology needed more than an increasing number of people adopting it. Because the street was already occupied by different users, automobile drivers had to impose the motor car on it. Above all, it was with tramway promoters that they had to «negociate».

This negotiation related to both the space available in the street and the movement of vehicles. Concerning space, the omnipresence of tramways and their installations along with the parking of motor vehicles, particularly in the downtown area of Montreal, led to suggestions of wide boulevards and subway systems as possible solutions. The fact that tramways had priority in traffic and could not be passed by motor vehicles constituted major obstacles for motorists anxious to benefit from the motor car. By the end of the 1920s, conflicts were so intense that the notion of progress was used to promote both the motor vehicle and the tramway.

These conflicts over the sharing of streets had other implications. First, different sections of Montreal's elite favoured one technology over the other. On the one hand, motorists were well organized. At the same time, tramway concerns were determined to protect their monopoly. This animosity within the elite was

intensified by antimonopoly feelings and by dissatisfaction with tramway service. Finally, traffic problems multiplied with motorization: deaths, accidents, law suits and downtown congestion. Traffic became an important preoccupation leading to an increase in police forces and the establishment of numerous organizations dedicated to traffic management.

The popular classes of Montreal were not excluded from these conflicts among the elites. Generally speaking, the entire population was forced to take sides with one group of promoters or the other. Motorization then appears as a factor of division within social classes as well as a phenomenon transcending the barriers between them.

RESUME

L'objet de cette these est une technologie qui a profondément affecté notre société, le vehicule automobile. Entre 1900 et 1930, la motorisation progressa rapidement à Montréal et dans ses environs, et le véhicule-moteur y devint un mode de transport urbain dominant. Mais pour parvenir à ce statut, il ne suffisait pas qu'un nombre croissant de personnes adopte la nouvelle technologie. La voie publique étant déjà partagée par différents usagers au début de la motorisation, les automobilistes durent par conséquent y imposer le véhicule automobile. Et plus qu'avec tout autre usager de la voie publique, c'est avec les promoteurs du tramway qu'ils durent «négocier» son (re)partage.

La négociation concernait l'espace disponible dans la voie publique ainsi que le mouvement des véhicules. Sur le plan spatial, l'omniprésence des tramways et de leurs installations ainsi que le stationnement des véhicules devinrent problématiques, particulièrement dans le centre-ville de Montréal, à tel point que la construction de grands boulevards ou de métros furent des solutions rapidement envisagées. Sur le plan du mouvement des véhicules, la priorité des tramways sur la voie publique et l'interdiction de les dépasser constituaient pour les automobilistes des obstacles majeurs à la réalisation du plein potentiel du véhicule-moteur. A la fin des années vingt, les conflits sont tels que la notion de progrès est invoquée autant pour faire la promotion du véhicule automobile que pour faire celle du tramway.

Les conflits pour le partage de la voie publique furent d'autant plus sérieux qu'ils se développèrent dans un contexte leur étant propice. D'abord, différentes fractions de l'élite montréalaise favorisaient l'une ou l'autre des deux technologies protagonistes. D'un côté, les automobilistes étaient bien organisés et prêts à tout pour promouvoir la motorisation. De l'autre côté, les promoteurs du tramway ne reculaient devant rien pour protéger leur monopole. L'animosité au sein des classes aisées fut alimentée par le fait que le choix du véhicule-moteur s'effectua dans un contexte de sentiments antimonopolistes et d'insatisfactions à l'égard du service offert par les entreprises de tramway. Enfin, avec le développement de la motorisation, les problèmes de la circulation se multiplièrent: augmentation des décès et des accidents, poursuites judiciaires et congestion du centre-ville. La circulation

devint d'ailleurs une préoccupation assez importante pour que les forces policières affectées à la circulation augmentent et que de nombreux organismes voués à sa gestion soient créés.

Les classes populaires montréalaises n'ont pas été exclues des conflits présents au sein de l'élite. De manière générale, la population entière dut se ranger dans l'un ou l'autre camp de promoteurs. La motorisation apparaît alors à la fois comme un facteur de division au sein de chacune des classes sociales et comme un phénomène transcendant les barrières existant entre elles.

REMERCIEMENTS

De très nombreuses personnes m'ont assisté dans mes recherches. J'aimerais remercier toutes celles qui m'ont facilité la tâche dans le dédale que constituent les archives judiciaires aux Archives nationales du Québec. À la ville de Montréal, Mario Robert m'a orienté vers les fonds les plus prometteurs et Ginette Denis, Lucie Pelletier et Denis Allard m'ont comblé par leur patience à mettre à ma disposition les innombrables boîtes que j'ai fouillées. J'aimerais remercier tout spécialement Richard Juneau, de la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal, de m'avoir accordé un espace de travail pendant si longtemps et Chantal Labrèche pour la rapidité avec laquelle elle fit suite à mes demandes. Le CAA-Québec à Montréal obtient également ma reconnaissance pour avoir bien voulu me donner accès aux archives du Automobile Club of Canada.

Les commentaires de mon directeur, Brian Young, ont été inestimables.

Enfin, ce travail a bénéficié d'une bourse du Fonds FCAR.

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉS ii
REMERCIEMENTS vi
TABLE DES MATIERES vii
ABRÉVIATIONS ix
LISTE DES PHOTOGRAPHIES xi
LISTE DES TABLEAUX xiii
LISTE DES ILLUSTRATIONS xv
INTRODUCTION 1
Un conflit au sein de la bourgeoisie montréalaise 5
La voie publique, un enjeu 9
La place des classes populaires 11
Des contributions historiographiques plus générales 13
À propos de la forme donnée à la thèse 19
CHAPITRE 1 - **Les "chevaliers du volant"** 23
Une technologie à la portée de l'élite montréalaise 23
Une élite bien organisée et bien représentée 43
Un même combat 74
CHAPITRE 2 - **Un choix entre deux technologies** 86
Une alternative au monopole du tramway 86
Tramway contre autobus 102
Deux technologies omniprésentes dans la voie publique 118
CHAPITRE 3 - **Le choc de deux modes de transport urbain** 149
Décès, accidents et congestion 150
Le développement des forces policières 181
La circulation: une grande préoccupation 190
Conclusion: d'un concours de popularité à un conflit 210
CHAPITRE 4 - **Espace et conflits** 213
L'omniprésence des tramways contestée 213
Tramways, véhicules-moteurs et stationnement 232
Des boulevards ou des métros 257
CHAPITRE 5 - **Mouvement et conflits** 279
Pouvoir et vitesse 280
Échec à la priorité des tramways 294
Le dépassement des tramways, une interdiction bafouée 312
Au nom du progrès 327
Conclusion: espace et mouvement, les deux aspects de la lutte pour la suprématie sur la voie publique 342

CHAPITRE 6 - **Classes populaires et motorisation** 345
Camions, autobus, taxis 345
Emploi, chauffeurs et responsabilité 367
L'importance du transport commercial 381
Entre le tramway et le véhicule-moteur 386
CONCLUSION 409
APPENDICES 420
BIBLIOGRAPHIE 426

ABRÉVIATIONS

ACC	Automobile Club of Canada (devient le Royal Automobile Club of Canada (RACC) en 1923)
ANQ	Archives nationales du Québec
AOA/APA	Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles
ASTCUM	Archives de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
AVM	Archives de la ville de Montréal
CCAL	Compagnie canadienne des autobus limitée
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CPU	Commission provisoire d'urbanisme
CRMW	*Canadian Railway and Marine World*
CTM	Commission des tramways de Montréal
CTRCAP	Committee on traffic regulation, control, and accident prevention (LPC)
GOQ	*Gazette officielle de Québec*
GT	Grand Tronc
LP	*La Presse*
LPC	Ligue du progrès civique
LSQ	Ligue de sécurité du Québec
MAA	Montreal Automobile Association
MATA	Montreal Automobile Trade Association
MCBM/BM	*Municipal Bulletin of the City of Montreal/Bulletin*
CM	*municipal de la cité de Montréal*
MDAOA	Montreal District Autobus Owners Association
MGMM	*Municipal Gazette municipale de/of Montreal*
MML	Montreal Motorists League (auparavant la MAA)
MMTOA	Montreal Motor Truck Owners Association
MSCER	Montreal and Southern Counties Electric Railway
MSRC	Montreal Street Railway Company
MTC	Montreal Tramways Company
MVTA	Montreal Vehicular Traffic Association
NL	*The News-letter* (ACC)
PTC	Provincial Transport Company
QPML	Quebec Provincial Motor League
RMPQ	*La revue municipale de la province de Québec*
SSS	*Safety Signal de sécurité* (LSQ)
VM-1	Fonds du Conseil municipal
VM-17	Fonds du Bureau des commissaires

VM-18	Fonds de la Commission administrative
VM-43	Fonds de la Commission de police
VM-77	Fonds du service du contentieux
VTAM	Vehicular Traffic Association of Montreal

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

1.1 Élaine Casgrain, son automobile et son chauffeur, circa 1912 25
1.2 Ucal Henri Dandurand et son épouse en automobile, circa 1899 50
1.3 Ucal Henri Dandurand et son chauffeur en automobile, circa 1899 51
1.4 Intérieur de l'autobus de la famille Dandurand, circa 1911 52
1.5 Autobus de la famille Dandurand, circa 1911 52
1.6 Jean Baptiste Baillargeon 55
1.7 Camion de la J. B. Baillargeon Express Company, 1925 56
1.8 Camion de la J. B. Baillargeon Express Company, 1925 57
1.9 George A. McNamee, 1927 58
1.10 Thomas C. Kirby, 1915 65
1.11 Les automobilistes et les grands voyages 75
1.12 Les automobilistes et les routes 77

2.1 Autobus de la Montreal Tramways Company, 1919 111
2.2 Autobus de la Montreal Tramways Company, 1921 112
2.3 File de *jitneys* Montréal, 1915 116
2.4 Voies ferrées de tramways coin St-Laurent/Ste-Catherine, 1893 133
2.5 Voies ferrées de tramways rue Windsor, 1912 134
2.6 Présence des services publics dans la rue, entre 1920 et 1930 135
2.7 Tramways à la place d'Armes, 1918 136
2.8 Tramway en face de Morgan sur Ste-Catherine, 1930 137
2.9 File de tramways sur St-Jacques, circa 1910 139
2.10 Autobus de la Montreal Tramways Company, 1925 140

3.1 Marché sur le champ de Mars, circa 1910 168
3.2 Marché sur le champ de Mars, circa 1925 169
3.3 Marché sur la place Jacque-Cartier, 1913 170
3.4 Marché sur la place Jacque-Cartier, 1920 171
3.5 Marché sur la place Jacque-Cartier, 1932 172
3.6 Circulation rue Ste-Catherine 175
3.7 Circulation rue Ste-Catherine 176
3.8 Arrestation d'un automobiliste par un policier en bicyclette, 1913 183
3.9 Policiers en motocyclettes 184

4.1 État des rails de tramways rue Notre-Dame, 1932 217
4.2 Obstruction à la circulation rue Ste-Catherine, 1928 223
4.3 Circulation sur le pont Victoria, 1915 226
4.4 Espace de circulation rue Notre-Dame, 1928 234
4.5 Espace de circulation à la Place d'Armes, 1930 235
4.6 Espace de circulation rue Notre-Dame, 1906 237
4.7 Espace de circulation rue Ste-Catherine, circa 1920 238
4.8 Espace de circulation rue Ste-Catherine, 1915-1916 239
4.9 Espace de circulation rue Ste-Catherine, 1915-1916 240
4.10 Espace de circulation rue St-Jacques, 1920 241
4.11 Espace de circulation rue St-Jacques, 1915 242

5.1 Véhicules-moteurs sur les voies de tramways rue Ste-Catherine, circa 1923 298
5.2 Véhicules-moteurs sur les voies de tramways rue Ste-Catherine, circa 1930 299
5.3 Déneigeuse de la Montreal Tramways Company, 1912 307
5.4 Conditions de circulation après une chute de neige 310
5.5 Usagers du tramways au centre de la rue, rue St-Jacques, 1907 313

6.1 Camion de la J. J. Joubert Company, 1922 353
6.2 Camion du Canadien Pacifique, 1922 354
6.3 Camion de la J. A. Vaillancourt, 1914-20 356
6.4 Camion de la E. Benoit Fils, 1914-20 357
6.5 Camion de Laporte Martin, 1914-20 359
6.6 Autobus de *sightseeing* de la Canadian Transfer Company 361
6.7 Autobus de *sightseeing* de la McGarr 363
6.8 Autobus de *sightseeing* de la Yellow Cab Company 363
6.9 Camions et automobiles de Courchesne Larose Limitée, 1931 366
6.10 Motocyclette de la East End Garage, 1930 368
6.11 Chauffeurs d'autobus de la Montreal Tramways Company, circa 1927 375
6.12 Chauffeur privé, circa 1920 376
6.13 Randonnée organisée par les automobilistes pour les enfants, 1913 393
6.14 Randonnée organisée par les automobilistes pour les enfants, 1915 394

LISTE DES TABLEAUX

1.1 Taux de motorisation au Canada par provinces, 1911-31 28
1.2 Taux de motorisation dans quelques municipalités de l'île de Montréal, 1921-31 30
1.3 Occupation des propriétaires de véhicules-moteurs enregistrés dans les cités et villes de l'île de Montréal, 1925 32
1.4 Nombre de véhicules-moteurs selon le nombre de cylindres du bloc moteur, 1914-21 37
1.5 Sommes perçues pour l'enregistrement des véhicules-moteurs par l'entremise des clubs automobiles à Montréal, 1912-31 68

2.1 Nombre de véhicules-moteurs enregistrés dans les cités et villes du Québec, 1907-31 119
2.2 Nombre de véhicules-moteurs enregistrés à Montréal et sur l'île de Montréal 120
2.3 Nombre de véhicules-moteurs immatriculés aux États-Unis entrés au Québec par la frontière américano-québécoise, 1915-31 122
2.4 Lieu d'immatriculation des voitures de promenade selon des comptages faits à Ste-Rose-du-dégelé, Coteau-du-lac, Rigaud et Hull-sud, 1923-1929 124
2.5 Lieu d'immatriculation des voitures de promenade selon des comptages faits à Dorval et Laval-de-Montréal, 1905-30 125
2.6 Nombre de licences pour véhicules à chevaux, chevaux et commerçants de chevaux, 1905-1930 127
2.7 Nombre de tramways à la minute à certaines intersections, 1914, 25, 27 et 29 141
2.8 Nombre de véhicules selon le type à certaines intersections, 1925 144
2.9 Nombre de voyageurs selon le moyen de transport à certaines intersections, 1925 et 29 146

3.1 Nombre de personnes décédées par l'automobile, à Montréal et au Québec, 1914-31 151
3.2 Nombre par l'automobile à Montréal et Toronto selon le nombre de véhicules-moteurs enregistrés, 1926-31 153

3.3 Nombre de décès selon le moyen de transport, Montréal et Toronto, 1917-31 155
3.4 Nombre d'accidents des tramways sur l'île de Montréal, 1905, 1909-20 et 1925 159
3.5 Nombre de réclamations adressées aux sociétés de tramways suite à des accidents, 1903-25 163
3.6 Nombre de jugements de la Cour supérieure portant sur des accidents de la circulation, 1905-25 165
3.7 Nombre de membres des associations d'automobilistes, des entreprises de transport motorisé ou des entreprises de tramways par rapport au nombre de membres des organismes préoccupés par la circulation, 1923, 1928 et 1930 199

5.1 Règlements municipaux et lois provinciales concernant le dépassement des tramways, 1900-30 320

6.1 Nombre de véhicules-moteurs selon le type, Montréal 1907-31 347
6.2 Nombre de véhicules-moteurs selon le type, île de Montréal, 1907-31 348
6.3 Nombre de véhicules-moteurs selon le type au Québec, 1907-31 349
6.4 Nombre de camions enregistrés à Montréal et à Toronto au Québec et en Ontario, 1921 et 1931 351
6.5 Nombre de personnes selon certaines occupations dans le transport routier, Montréal et Toronto, 1921 et 1931 370

LISTE DES ILLUSTRATIONS

1.1 Annonce de Ford, 1917 42
1.2 Annonce de la Star, 1927 44
1.3 Annonce de la Nash, 1927 45
1.4 Annonce de la Packard, 1927 46
1.5 Entêtes de lettre des associations d'automobilistes 73
1.6 Annonce du Salon de l'auto de Montréal, 1915 78

2.1 Compagnies de tramway sur l'île de Montreal 88
2.2 Annonce des motocyclettes Indian, 1919 98
2.3 Réseau de la Provincial Transport Company, 1929 114
2.4 Réseau des tramways, 1892 130
2.5 Réseau des tramways, 1910 131
2.6 Réseau des tramways, 1932 132
2.7 Feuille de comptage de la circulation, 1925 143

4.1 Proposition pour le déplacement d'un arrêt de tramway, 1930 220
4.2 Grands boulevards proposés par l'AAPQ, 1909 259
4.3 Grands boulevards proposés par L. A. Lavallée, 1909 260
4.4 Grands boulevards proposés par Joseph Versailles, 1910 262
4.5 Plan d'aménagement de deux boulevards en diagonale appuyé par *La Presse*, 1913 264
4.6 Plan d'aménagement de James Ewing, 1913 265
4.7 Plan d'aménagement de Harold Lawson, 1924 268
4.8 Plan d'aménagement de A. J. Lavoie, 1925 269

5.1 Annonce des pilules pour les nerfs du docteur Chase, 1912 282
5.2 Annonce de Ford, 1919 284
5.3 Annonce de la Essex, 1927 285
5.4 Annonce de la Studebaker, 1927 286
5.5 Annonce de Ford, 1917 291
5.6 Annonce de la Overland, 1917 292
5.7 Annonce de la Essex, 1927 293
5.8 Obstruction aux tramways, caricature, 1927 333
5.9 Obstruction aux tramways, caricature, 1927 334
5.10 Obstruction aux tramways, caricature, 1927 335
5.11 Obstruction aux tramways, caricature, 1927 336
5.12 Annonce de la LSQ, 1928 339

6.1 Annonce de la Redpath Sugar Company, 1915 355
6.2 La rue et les dangers de l'automobile, dessin, 1913 397
6.3 La rue et les dangers de l'automobile, dessin, 1911 398
6.4 Publicité pour les tramways, 1927 401
6.5 Publicité pour les tramways, 1927 402
6.6 Publicité pour les tramways, 1927 403
6.7 Publicité pour les tramways, 1927 404

INTRODUCTION

Le passé revient nous hanter, pourrait-on dire à la lecture d'un article paru récemment dans le quotidien *La Presse*. Avec la détérioration du revêtement de la chaussée, raconte l'article, les rails de tramways refont surface dans certaines rues de Montréal - là où ils n'avaient été que recouverts- et endommagent les véhicules automobiles.[1] Mais ils ne font pas qu'incommoder la circulation. Fantômes d'une époque révolue, ils ressuscitent aussi l'histoire d'une difficile relation, celle entre tramways et véhicules-moteurs, relation qui s'est développée à partir des toutes premières années de la motorisation et qui a affecté l'ensemble des usagers de la voie publique mais qui, pourtant, a été ignorée par l'historiographie.

D'ailleurs, "despite its importance [...] scholars have ignored the motorization of Canadian society" écrivait encore hier, et avec raison, Kristopher Churchil. Donald F. Davis et Gerald T. Bloomfield, deux des plus importants chercheurs dans le domaine au Canada, ont souligné aussi cette lacune.[2] Au Québec, Mario Marchand faisait la même constatation dans son mémoire de maîtrise complété en 1988.[3] Cette pauvreté de l'historiographie explique sans doute que, pour le cas du Québec du moins, les récents ouvrages de synthèse s'en tiennent à des généralités comme la croissance du parc

---

[1] Antoine ROBITAILLE, "Une rue minée par les rails de tramways", *La Presse* (1 août 1997): A7.

[2] BLOOMFIELD, "Motorization on the New Frontier", 173; BLOOMFIELD, "I Can See a Car in That Crop", 9; Kristopher CHURCHIL, *Social History*, 27, no. 53 (mai 1994): 194-195; DAVIS, "Dependent Motorization",106-107.

[3] MARCHAND, "La publicité automobile au Québec", 14.

automobile ou les impacts de la motorisation -tel le développement et l'amélioration des voies publiques.[4]

Non seulement la difficile relation entre tramways et véhicules-moteurs a-t-elle été ignorée, mais la motorisation est trop souvent présentée comme le produit d'un simple choix effectué parmi différentes technologies de transport: l'automobile remplace la voiture à cheval, l'autobus gruge la clientèle des chemins de fer tout comme le camion, qui remplace aussi la voiture hippomobile. Si l'on parle de ces changements en termes de révolution ou d'évolution, ce n'est en fait que pour évoquer le remplacement plus ou moins rapide d'autres moyens de transport par le véhicule automobile. Le choix de ce dernier apparait alors comme le produit d'un simple concours de préférence ou, au mieux, l'indice d'une compétition loyale où la meilleure technologie, le véhicule-moteur, l'emporta presqu'inévitablement par ses qualités intrinsèques. Dans la présente thèse, la motorisation se révèle avoir été un phénomène social beaucoup plus conflictuel, même si le véhicule-moteur souleva effectivement un grand enthousiasme. Malgré que le véhicule automobile ait été choisi pour ses qualités indéniables, ses promoteurs et ses usagers durent imposer la technologie.

---

[4] DICKINSON et YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec* , 231-232; LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 293-296; LINTEAU, DUROCHER et ROBERT, *Histoire du Québec contemporain* , 455-457. Ni l'une ni l'autre de ces synthèses ne font référence à des ouvrages sur la motorisation au Québec ou à Montréal. Les synthèses d'histoire du Canada ne semblent pas s'écarter de ce modèle. Voir R. Douglas FRANCIS, Richard JONES et Donald B. SMITH, *Destinies: Canadian History Since Confederation* (Toronto: Holt, Rinehart and Winston of Canada Limited, 1988): 234. L'industrie de l'automobile a quant à elle reçue une attention plus soutenue. À ce propos, voir le chapitre 1.

Car les technologies ne sont pas uniquement des objets matériels -ou «immatériels»- avec des qualités physiques particulières. Elles représentent et incarnent aussi des désirs, des volontés, des projets, des façons de vivre, que leurs concepteurs et leurs promoteurs façonnent puis proposent et que leurs utilisateurs tentent ensuite de réaliser. Mais les promesses du véhicule-moteur, aussi séduisantes qu'elles puissent avoir été, ne convenaient pas nécessairement à tous. De plus, les autres moyens de transport représentaient d'autres désirs, projets, façons de vivre. Or c'est dans la voie publique que les promesses du véhicule automobile doivent se concrétiser. Par conséquent, dans un milieu aussi interactif où différentes technologies de transport ont à se côtoyer, les relations entre ses divers usagers ne sont pas forcément harmonieuses, bien au contraire.

Avant que la motorisation ne s'enclenche au début du siècle, la voie publique était déjà l'hôtesse d'un bon nombre d'usagers: piétons, véhicules hippomobiles, voitures à bras, tramways, bicyclettes et, dans une certaine mesure, chemins de fer -pensons au passages à niveaux. L'arrivée du véhicule automobile vient bousculer cette réalité.

Entre 1900 et 1930, la motorisation progresse somme toute rapidement à Montréal et dans ses environs au point où le véhicule-moteur devint un mode de transport urbain dominant. Mais pour que la nouvelle technologie parvienne à ce statut, il ne suffisait pas qu'un nombre toujours plus grand de citoyens l'adopte ou la choisisse. Il fallait que ceux-ci imposent la technologie privilégiée dans la voie publique en exigeant en quelque sorte son «repartage»,

d'autant plus difficile à réaliser que le véhicule-moteur entre effectivement en compétition avec ses prédécesseurs. Et plus qu'avec tout autre mode de locomotion, c'est avec le tramway, un autre moyen de transport urbain dominant, que le véhicule automobile dut «négocier» ce repartage.

La négociation est rendue difficile parce qu'elle s'effectue entre deux groupes de promoteurs qui n'entendent pas se laisser pour battus. Les automobilistes, bien organisés, sont prêts à tout pour que la motorisation progresse tandis que les promoteurs du tramway entendent défendre leurs acquis. La negociation est d'autant plus difficile que la motorisation s'inscrit dans un «mouvement» de rejet du monopole du tramway et constitue une alternative au service offert. Ainsi le contexte dans lequel la motorisation s'est effectuée a-t-il pu largement stimuler l'éclosion de conflits pour le partage de la voie publique, d'autant plus qu'avec cette progression de sérieux problèmes de circulation se développèrent, particulièrement entre tramways et véhicules-moteurs, et spécialement dans le centre-ville de Montréal.

L'espace disponible dans la voie publique ainsi que le mouvement des véhicules furent au centre des difficultés et des tensions entre les deux technologies et leurs promoteurs respectifs. Stationnement, priorité et dépassement figurent parmi les thèmes débattus ou litigieux. À la fin des années vingt, les tensions sont telles que chaque camp en appelle du progrès de Montréal pour justifier sa position et réclamer la primauté de sa technologie.

Les classes populaires n'ont pas été exclues des conflits présents au sein de l'élite montréalaise. Si une fraction des classes populaires a accès au véhicule automobile, une autre travaille pour les entreprises de tramway. De plus, l'appui de l'ensemble des classes populaires est sollicité par chacun des deux groupes de promoteurs qui utilisent à cette fin les attraits de leur technologie et les faiblesses de celle de leurs adversaires.

Cette interprétation de l'histoire des premières années de la motorisation non seulement comble un vide mais tranche avec l'historiographie disponible. Cependant, dans les quelques travaux réalisés, les sujets abordés sont soit très généraux soit trop différents les uns des autres pour en faire un bilan compréhensible et utile. De plus, plusieurs travaux sont purement descriptifs ou peu interprétatifs. Dans cette perspective, il est apparu préférable de faire un bilan en fonction des trois grandes parties de la thèse brièvement exposées plus haut. Cette façon de procéder a l'avantage de permettre de voir les points d'intersection entre la thèse et l'historiographie et de voir les contributions que la première apporte à la deuxième.

Un conflit au sein des classes aisées

La première partie de la thèse, constituée des trois premiers chapitres, porte sur les deux camps qui s'affrontent durant les premières années de la motorisation. C'est à ce propos que l'historiographie est la plus riche.

D'une part, celle-ci montre généralement que c'est d'abord la grande bourgeoisie qui adopte la nouvelle technologie à laquelle s'ajoutent en cours de route la moyenne et la petite.[5] Elle décrit ensuite les efforts consentis par les automobilistes afin de favoriser la motorisation et les organisations qu'ils ont mis sur pied à cet effet.[6]

D'autre part, plusieurs travaux ont révélé l'énergie avec laquelle les promoteurs du tramway ont défendu leurs monopoles, la lutte menée par les autorités municipales contre ces derniers à l'ère des réformes et l'insatisfaction de la population en général à l'égard du transport en commun.[7]

---

[5] BLOOMFIELD, "Motorization on the New Frontier", 173-174; BRISSON et COTE-GAUTHIER, *Montréal de vive mémoire 1900-1939*, 110; DOYLE, "The First Motor Cars in New Brunswick", 57; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, chapitres 2 et 3; KLASSEN, "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", 8, LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 293; MARCHAND, "La publicité automobile au Québec"; METHOT, "L'histoire du CAA au Québec", 7; TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, chapitres 4-7.

[6] ARCHER, "Pathfinders of the Trans-Canada Highway", 23-27; BLOOMFIELD, "Motorization on the New Frontier", 175; DOYLE, "The First Motor Cars in New Brunswick", 62; GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, chapitres 11 et 12; KLASSEN, "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", 7-8; MÉTHOT, "L'histoire du CAA au Québec", 7-9; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7-9; MARCHAND, "La publicité automobile au Québec", chapitre 1; TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, chapitre 8.

[7] ARMSTRONG et NELLES, "Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto, and Vancouver", 187-218; ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*; BLOOMFIELD, "No Parking Here to Corner", 150; BOONE, "The Politics of Transportation Services in Suburban Montreal"; BUSSIERES, "L'automobile et l'expansion des banlieues"; DAVIS, "Mass Transit and Private Ownership"; DAVIS, "Competition's Moment"; DAVIS, "Technological Momentum"; DOUCET, "Politics, Space, and Trolleys"; GLAZEBROOK, *A History of Transportation in Canada*, tome 2, 13, 244-245 et 254; LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 89-90; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 272-273 et 421-422; McNALLY, "Routes, rues et autoroutes", 54; SELWOOD, "Urban Development and the Streetcar"; VEILLEUX, "Buses, Tramways and Monopolies". Margaret Heap avait abordé le thème des conflits engendrés par la monopolisation dans l'industrie du transport urbain à Montréal à l'ère du cheval, ce qui indique l'importance de ce sujet, particulièrement à Montréal. Voir HEAP, "La grève des charretiers à Montréal, 1864".

Les deux premiers chapitres reprennent ces différents arguments mais d'une façon plus systématique et en tissant des liens étroits entre les deux avenues de recherches. Premièrement, un portrait plus concret et plus complet de l'élitisme des premiers automobilistes montréalais est dressé. Mais ce dernier n'en est pas la seule caractéristique. Les associations d'automobilistes trouvent leurs membres au sein des deux grandes communautés ethniques et regroupent les usagers de tous les types de véhicules-moteurs - automobile, taxi, camion, autobus. La mise en évidence des liens entre les diverses associations illustre clairement que, contrairement à ce qu'écrit Paul-André Linteau, le véhicule-moteur ne doit pas être uniquement vu comme un moyen de transport privé et individuel mais aussi un choix collectif à la lumière des efforts consentis pour promouvoir la motorisation.[8]

Deuxièmement, à l'instar de récents travaux sur le sujet aux États-Unis[9], le choix du véhicule-moteur est interprété comme le résultat d'un profond ressentiment à l'egard du monopole des tramways et d'une toute aussi profonde insatisfaction à l'égard du service de transport en commun. Les liens entre les automobilistes et les réformistes, champions de la lutte contre les monopoles, vient à l'appui. L'opposition des promoteurs du tramway à l'égard de l'autobus et du *jitney* illustre à quel point ils répliquèrent aux efforts des promoteurs de la motorisation.

Les tensions entre les deux camps furent d'autant plus vives que le contexte de la circulation dans la voie publique pouvait

---

[8] LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 89.
[9] FOSTER, *From Streetcar to Superhighway*; BOTTLES, *Los Angeles and the Automobile*.

porter à les exacerber. Ce contexte a fait l'objet de peu de recherches. Stephen Davies a identifié Montréal comme étant particulièrement touchée par les accidents de la circulation et Davis a proposé que l'étroitesse des rues, au centre-ville de Montréal, a pu nuire à la motorisation.[10] G. W. Taylor soutient que les tensions entre tramways et véhicules-moteurs à Vancouver "[were] reflected first of all in the increasing number of accidents between [them]."[11] Selon Linteau, la congestion au centre-ville affecte particulièrement les tramways.[12] Quelques auteurs ont relevé les préoccupations, particulièrement parmi les automobilistes, à l'égard des problèmes de la circulation et mis en évidence certaines interventions faites à ce propos tant sur le plan de la gestion de la circulation que sur celui de l'urbanisme.[13]

Le chapitre 3 reprend l'ensemble de ces éléments pour montrer à quel point les problèmes de circulation -décès, accidents et congestion- sont devenus importants dès le début du 20ième siècle et que les relations entre tramways et véhicules-moteurs étaient spécialement affectées. De plus, si les autorités gouvernementales sont intervenues sur plusieurs fronts, les relations entre les deux technologies dominantes ont fait l'objet d'une attention

---

10 DAVIES, "Reckless Walking Must Be Discouraged", 124-128; DAVIS, "Dependent Motorization", 124.

11 TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, 54-55.

12 LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 83 et 90.

13 BLOOMFIELD, "Reshaping the Urban Landscape?", 256-303; DAVIES, "Reckless Walking Must Be Discouraged", 127-128; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 22-23 et 55-59; GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, 163; KLASSEN, "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", 6 et 8; MARCHAND, "La publicité automobile au Québec", 33-34; McNALLY, "Routes, rues et autoroutes", 54; MÉTHOT, "L'histoire du CAA au Québec", 9; SINNOTT et TENNANT, "The Origins of Taxicab Limitation in Vancouver City",40-53.

particulière. Enfin, les promoteurs du tramway furent tout aussi préoccupés par les problèmes de circulation que les automobilistes et les deux camps se faisaient un devoir d'intervenir partout où ils le pouvaient.

En somme, les trois premiers chapitres examinent les bases sur lesquelles reposaient les tensions entre les promoteurs des deux technologies dominant la voie publique au début du siècle à Montréal. Les deux chapitres suivants expliquent comment les tensions se sont manifestées ou concrétisées dans la voie publique.

La voie publique, un enjeu

Dans un contexte où, premièrement, les automobilistes et les promoteurs du tramway font des pieds et des mains pour imposer leur choix technologique et où, deuxièmement, la voie publique est grandement sollicitée, celle-ci devient un terrain où l'avenir des deux grandes technologies de transport urbain se décidera. Espace et mouvement constituent les deux principaux aspects des conflits pour le partage de la voie publique à l'ère de la motorisation. Ces questions sont passées sous silence dans l'historiographie. Les chapitres quatre et cinq, formant la deuxième partie de la thèse, viennent combler cette lacune majeure.

Sur le plan spatial, seul Davis fait référence à un quelconque conflit "for road space".[14] D'autres en abordent, en passant, des aspects particuliers. Emmett Sinnott et Paul Tennant font référence

---

[14] DAVIS, "Technological Momentum", 10-11.

au stationnement des véhicules-moteurs comme une source de difficultés[15] et Klassen, pour le cas de Calgary, et Denis Méthot, pour celui de Québec, soulignent que les automobilistes ont été fort actifs en vue de solutionner les problèmes de stationnement.[16]

Le quatrième chapitre montrera l'ampleur des conflits pour le repartage de l'espace disponible dans la voie publique. On verra que l'omniprésence des tramways irrite les automobilistes et qu'elle est une source d'embarras dans plusieurs situations -le cas du pont Victoria constituera un exemple frappant. De plus, les difficultés de stationnement, et les solutions adoptées pour y remédier, apparaîtront comme le fruit des relations entre tramways et véhicules-moteurs tout comme les projets de grands boulevards et de metros, élaborés dans le but de libérer la voie publique.

L'historiographie est aussi pauvre en ce qui concerne les conflits autour du mouvement des véhicules qu'elle ne l'est dans le cas de l'espace disponible. Sur ce plan, les relations entre tramways et véhicules-moteurs sont complètement passées sous silence. Seules les difficultés rencontrées par les piétons, les cyclistes et les usagers de la voiture hippomobile ont été abordées.[17] Cependant, Durnford et Baechler ont souligné en passant que, l'hiver, les véhicules-moteurs empruntaient l'espace occupé par les rails de tramways pour circuler.[18]

---

15 SINNOTT et TENNANT, "The Origins of Taxicab Limitation in Vancouver City",40-53.
16 KLASSEN, "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", 6; MÉTHOT, "L'histoire du CAA au Québec", 9.
17 ARMSTRONG et NELLES, *The Revenge of the Methodist Bicycle Company*, chapitre 12; DAVIES, "Reckless Walking Must Be Discouraged", 133-134; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 22, 23 et 56.
18 DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 203.

Ici, le chapitre 5 apporte une contribution essentielle. On verra que la qualité primordiale du véhicule-moteur, sa vitesse, ne pouvait être réalisée qu'à l'encontre de la priorité des tramways et en défiant l'interdiction de les dépasser. L'espace occupé par les tramways devient une source de tensions sur le plan du mouvement des véhicules. Elles furent assez importantes pour que durant les annees vingt les automobilistes exigent l'élimination des tramways comme une condition essentielle au progrès. Pour les promoteurs du transport en commun, le tramway est une des sources du développement de la métropole. Pour eux, un plus grand respect de la priorité des tramways et de l'interdiction de les dépasser par les automobilistes est nécessaire -c'est la rançon du progrès- si l'on tient à ce que la ville continue à se développer.

La place des classes populaires

En général, les classes populaires sont peu présentes dans les travaux sur la motorisation au Canada et au Québec et, par conséquent, leur place dans les conflits entre tramways et véhicules-moteurs n'est pas documentée. Seul Davis en parle en termes très généraux. Il soutient que la concurrence entre les deux moyens de transport urbain concernait une grande partie de la population et que les employés de tramways en étaient fort préoccupés car elle menaçait leurs emplois.[19]

---

[19] DAVIS, "Competition's Moment", 110-111 et 114. Voir aussi pour le cas de Montréal, VEILLEUX, "Buses, Tramways and Monopolies",103-126.

Par ailleurs, plusieurs auteurs ont souligné l'importance du transport en commun dans la société du début du siècle: pour le travail, le magasinage, les loisirs et ainsi de suite.[20] Sharon P. Meen a d'ailleurs fait remarquer que la popularité du tramway était telle que Montréal a été une des premières villes canadiennes à permettre aux entreprises d'opérer le dimanche.[21]

Le dernier chapitre propose que tout comme l'élite montréalaise, les classes populaires étaient divisées face aux conflits entre les deux camps de promoteurs. D'abord, il montre que par le biais du camion, du taxi ou de l'autobus, notamment, les classes populaires ont participé à la motorisation. Ainsi, les chauffeurs de véhicules automobiles pencheront naturellement du côté des automobilistes et les travailleurs de tramways de l'autre.

Mais c'est toute la population qui est partagée. Par exemple, d'un côté, les quartiers populaires sont le théâtre d'une grande partie des décès et des accidents dûs aux véhicules automobiles mais, de l'autre côté, le service des tramways fait l'objet d'une insatisfaction généralisée. Le partage de l'ensemble des classes populaires, et même de la population en général, fut d'autant plus réel que chaque camp de promoteurs travailla à solliciter leur appui par tous les moyens possibles.

Mais la position des classes populaires dans les conflits différait de celle de l'élite. Leur grande majorité ne fait la promotion d'aucune technologie, et dans ce sens, les classes

---

20 DICKINSON et YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, 251; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 240-243.

21 MEEN, "Holy Day or Holiday?", 51.

populaires sont plutôt à la remorque de l'un ou l'autre camp de promoteurs. Si bien que pour elles, la motorisation, et les conflits que celle-ci a engendrés, apparaissent non seulement comme un facteur de division mais aussi un facteur d'embrouillement de leurs «intérêts» de classe.

Globalement, la présente thèse apporte beaucoup à l'histoire sociale du véhicule-moteur et des transports urbains à Montréal, au Québec et au Canada. Mais en abordant plusieurs thèmes, comme la question de l'urbanisme ou celle des conflits de classes, celle des transports en général, du mouvement réformiste, des relations ethniques, du rôle de l'État, des différences entre Toronto et Montréal, elle contribue aussi à l'histoire sociale tout court.

Des contributions historiographiques plus générales

De manière générale, l'histoire du véhicule-moteur fait très peu appel à la notion de conflits. En fait, l'historiographie présente la motorisation comme un phénomène ayant soulevé l'enthousiasme dans toute la population et où les oppositions à la technologie, qui sont venues essentiellement du monde rural, étaient déjà disparues en 1910. C'est du moins l'interprétation de Michael L. Berger pour le cas des États-Unis, interprétation qui s'est vue consacrée par la suite tant au sud de la frontière qu'au Canada.[22] Ici, une toute autre image se forme. Si les conflits se sont résorbés à la campagne, ils

---

22 BERGER, *The Devil Wagon in God's Country*. Pour le Canada, voir par exemple DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, chapitres 1 et 2.

se sont développés en milieu urbain, du moins pendant les premières décennies de ce siècle.

Donald F. Davis est celui qui a sans doute le plus contribué à la compréhension de l'évolution des transports urbains au Canada. Essentiellement, il soutient que l'affaiblissement du transport en commun en général, et la disparition des tramways en particulier, furent le produit de l'approche conservatrice des entreprises de tramways et des autorités gouvernementales, approche manifestée par le rejet du *jitney* ou de l'autobus comme alternative technologique. Ce refus aurait alors eu pour conséquence de laisser le champ libre au véhicule-moteur individuel, spécialement l'automobile, et de lui permettre de conquérir la suprématie sur la voie publique. La qualité du service du transport en commun en étant affectée, son affaiblissement fut d'autant plus inévitable.[23]

Mais en replaçant l'histoire du *jitney* ou celle de l'autobus dans le contexte plus large des conflits reliés au partage de la voie publique, l'affaiblissement du transport en commun apparaît autant le produit d'une lutte au sein des classes aisées que d'une approche conservatrice en matière de choix technologique, les deux facteurs se renforçant mutuellement.

Ainsi, la présente thèse complète-t-elle les travaux de Davis. Alors que ce dernier s'est plutôt attardé à faire l'histoire des transports urbains par le biais des choix technologiques, ici, c'est plutôt l'utilisation des moyens de transport, une fois les choix opérés, qui ont retenu l'attention. L'immense avantage de cette

---

[23] DAVIS, "Competition's Moment"; DAVIS, "Technological Momentum".

approche est de mettre en relation l'histoire des transports urbains avec celle de la vie quotidienne et de ses multiples facettes.

Stephen Davies est peut-être celui qui s'est le plus préoccupé de l'aspect quotidien de la motorisation par le biais de ses impacts. De manière générale, il constate que "the growing array of regulatory detail created one of the great paradoxes of the automobile: a vehicle ostensibly designed to increase freedom and personal mobility could become a means for the increased restriction of society."[24]

Malgré ses qualités, cette façon de voir est trop rigide ou unilatérale. La présente thèse montre en effet qu'au-delà des restrictions imposées, sur le plan du stationnement par exemple, les citoyens conservent toute leur capacité d'intervention ou, pour utiliser l'expression anglaise, toute leur *human agency*. Cette capacité est particulièrement évidente sur le plan du mouvement des véhicules. Malgré les restrictions imposées, les automobilistes contesteront avec plus ou moins de succès la priorité accordée aux tramways ou l'interdiction de leur dépassement. Dans cette perspective, l'importance des impacts de la motorisation sur la liberté des individus doit être relativisée.

De plus, l'approche adoptée par Davies technicise à l'excès l'histoire de la motorisation. Elle présente les mesures adoptées pour lui faire face, par exemple le développement des forces policières affectées à la circulation ou les règlements, comme des réponses strictement techniques à des problèmes strictement

---

[24] DAVIES, "Reckless Walking Must Be Discouraged", 123-124.

techniques. Or, les restrictions de stationnement au centre-ville, par exemple, répondent autant aux tensions entre les promoteurs du véhicule automobile et ceux du tramway qu'à la congestion, réelle, de la voie publique. D'ailleurs, l'inefficacité des mesures prises s'explique en partie par les conflits opposants les deux camps de promoteurs.

De plus, en faisant l'histoire des technologies par le biais de leurs impacts globaux, on passe trop souvent sous silence le fait que ces impacts ne sont pas exactement vécus de la même manière par tous les citoyens. Alors que les tensions entre automobilistes et promoteurs du tramway se développent au cours de la motorisation, les deux camps conservent l'initiative dans les conflits tandis que les classes populaires doivent progressivement se ranger derrière l'un ou l'autre groupe de promoteurs.

Par ailleurs, les contributions de la présente thèse ne se limitent pas à l'histoire de la motorisation ou à celle des transports urbains. À la croisée des chemins de plusieurs autres spécialités, comme l'histoire urbaine ou l'histoire politique, elle apporte des précisions sur de nombreux aspects de l'histoire de Montréal.

L'historiographie a complètement passé sous silence l'intérêt des urbanistes pour la circulation dans la voie publique. Avant 1930, l'urbanisme aurait surtout signifié zonage, normes de construction, salubrité, santé publique ou, plus généralement,

aménagement urbain.[25] La plupart des organismes chargés de planification urbaine mis sur pied avant 1930 vont intervenir sur la question de la circulation dans la mesure où ils pouvaient le faire. C'est un des éléments montrant l'importance de la question au debut du siècle.

L'historiographie a évidemment, et avec raison, associé les mouvements de planification urbaine du début du siècle avec les mouvements réformistes.[26] Les liens étroits entre les automobilistes, d'une part, et les urbanistes et les réformistes, d'autre part, viennent preciser deux choses. D'abord, ils expliquent pourquoi les urbanistes et les réformistes se sont intéressés à la motorisation et pourquoi ils en ont fait la promotion. Ensuite, ils fournissent une nouvelle explication quant à l'origine de l'animosité des urbanistes et des réformistes à l'égard des entreprises de tramway et de leur monopole sur le transport en commun.

La grande animosité entre les deux camps de promoteurs permet de mieux saisir ce qu'étaient les années folles, une période mal connue dans le cas de Montréal. Linteau évalue que généralement, les années vingt résultent en une amélioration des conditions de vie dont ne bénéficient pas seulement les riches.[27] Il serait peut être préférable de distinguer entre qualité de vie et conditions d'existence plutôt que de les confondre. Dans le cas des conditions d'existences -c'est-à-dire les moyens disponibles pour

---

25 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 206-208 et 364-372. Voir également KAPLAN, *Reform, Planning and City Politics: Montreal, Winnipeg, Toronto*. Pour Kaplan, la circulation deviendra un sujet d'intervention bien après 1930.

26 GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, chapitres 3 et 7

27 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 375.

survivre, il peut sembler évident qu'il y ait effectivement eu amélioration. Mais cela n'implique pas forcément que la qualité de vie -les conditions dans lesquelles la survie se passe- ait suivi le même parcours. Durant les années vingt, les conflits pour le partage de la voie publique ont atteint un tel niveau, particulièrement en ce qui concerne le centre-ville de Montréal, que la circulation devient une grande préoccupation. C'est là le signe d'une qualité de vie qui ne s'améliora pas. De plus, l'augmentation du rythme de vie dans la voie publique et les dangers de la circulation sont loin d'être des indices permettant de parler d'amélioration à ce sujet. Les déces, les accidents et la congestion du centre-ville, qui augmentent entre 1900 et 1930, donnent à l'expression «annees folles» une autre dimension.

Les relations entre les deux grands groupes ethniques montréalais sont également precisées. Linteau explique dans sa synthèse sur l'histoire de Montréal que leurs relations quotidiennes, au-delà du cloisonnement institutionnel qui caractérise l'histoire de Montréal, sont encore mal connues. "S'il faut reconnaître le poids considérable du cloisonnement, il importe aussi de tenir compte des échanges que permet la vie quotidienne."[28] La composition des associations d'automobilistes permet de faire un peu de lumière à ce sujet. En effet, les deux grandes communautés ethniques ne semblent pas s'être partagées dans des organisations mutuellement exclusives. Au contraire, leur *membership* se caractérise par la présence dans chaque cas, d'un minimum de francophones ou

---

28 *ibid.*, 165.

d'anglophones, quoique dans des proportions différentes pour chacune des organisations. De plus, leur composition semble varier bien plus en fonction de l'appartenance de classe que de l'appartenance à un groupe ethnique particulier. L'enthousiasme suscité par le véhicule-moteur est sans doute à l'origine de la coexistence et de la collaboration des deux communautés. À la lumière des conflits qui opposaient les automobilistes aux promoteurs du tramway, il était sans doute nécessaire d'unir les efforts afin de promouvoir la motorisation.

Que les francophones, ou les Canadiens-français, aient participé à cette promotion est une indication de plus qu'au début de siècle un nombre de plus en plus grand d'entre eux se tournaient vers le moderne. Toutefois ce qui est peut-être plus important de noter est à l'effet que les deux communautés se soient rangées soit du côté du véhicule automobile -et du progrès ou du modernisme qu'il était supposé représenter- soit du côté des promoteurs du tramway -que l'on identifiait déjà comme un frein à ce progrès et à cette modernité. Ceci tranche grandement avec l'interprétation selon laquelle les Canadiens-français étaient compris comme une nation rétrograde attachée aux valeurs traditionnelles et selon laquelle, implicitement, des deux communautés seuls les Canadiens-anglais se tournaient vers la modernité.

À propos de la forme donnée à la thèse

L'histoire de la motorisation présentée ici l'est d'une manière plus «photographique» que chronologique: chaque chapitre et chaque

section en abordant un aspect particulier. Une raison bien simple explique cette structure. Il serait fort embêtant de trouver une date ou un thème central dans l'histoire de la motorisation pouvant servir de pivot à une histoire purement chronologique. S'il avait fallu adopter une telle structure, la motorisation serait apparue bien plus comme un chaos incompréhensible qu'un phénomène fortement imprégné de conflits sociaux présents dans l'activité quotidienne des Montréalais du début de siècle. Ainsi, comme chaque chapitre et chaque section aborde un aspect particulier de la motorisation et des conflits qu'elle a engendrés, c'est leur organisation, l'un par rapport à l'autre, qui permet de compléter l'image globale.

Le choix de la période, 1900-1930, n'a rien d'arbitraire. La motorisation se définit comme le processus selon lequel le véhicule-moteur devient un mode de transport véritablement alternatif aux autres modes. Or, à Montréal, comme partout ailleurs, seule une poignée d'individus se tourne vers cette technologie avant 1900. À partir de 1904 débute à Montréal l'enregistrement obligatoire, consacrant la motorisation comme un processus désormais incontournable. Le choix de 1930 comme fin de période n'est pas arbitraire non plus. À cette dernière date, les conflits entre les promoteurs du tramway et ceux du véhicule-moteur sont arrivés à maturité. Le véhicule-moteur est devenu un moyen de transport dominant; les mécanismes administratifs pour faire face à la motorisation sont tous développés -forces policières affectées à la circulation, commissions d'urbanisme et de circulation, embauche d'experts de la circulation; finalement, le transport en

commun est entré dans l'ère de l'autobus une technologie qui, physiquement, diffère radicalement du tramway.

Le choix de Montréal comme lieu s'explique aussi. D'abord, les débuts de la motorisation au Québec sont d'abord et avant tout un phénomène urbain. Montréal étant le grand centre, son choix apparaît tout naturel. De plus, l'histoire des transports au Canada est très étroitement associée à celle de Montréal. Comme l'hypothèse de départ voulait que la motorisation ait engendré des conflits entre les différents moyens de transport, le choix de Montréal devenait, là aussi, une possibilité intéressante, et ce d'autant plus à la lumière de la pauvreté de l'historiographie. Malgre tout, la présente thèse ne prétend pas étudier Montréal dans toutes ses spécificités. L'historiographie canadienne étant ce qu'elle est en ce qui concerne le véhicule-moteur, il est apparu très difficile de faire des comparaisons exhaustives avec d'autres villes. La motorisation étant un phénomène commun à toutes les grandes villes nord-américaines, il faudrait peut-être parler, ici, de son histoire urbaine dans le cadre d'une grande ville comme Montréal.

L'utilisation du terme «conflit» mérite aussi quelques explications. Les conflits dont il est question n'ont aucune commune mesure avec les guerres ou les révolutions par exemple. Plutôt que des conflits ouverts et fortement antagonistes, ils sont ici ambiants, dans ce sens qu'ils font partie de la vie quotidienne. Ils représentent l'animosité prévalant entre les différents usagers de la voie publique présente dans une activité de tous les jours, la circulation. Pour illustrer le propos, disons que les accidents, par exemple, ne sont pas le produit de «duels de la circulation» mais

qu'ils sont les résultats d'un climat compétitif. Avec la motorisation, le partage de la voie publique devient de plus en plus problématique et les frustrations générées deviennent des conflits dans la mesure où elles sont partagées par l'ensemble des promoteurs des technologies en présence. Ainsi, les conflits dont il est question ici sont des attitudes, des comportements, des façons de voir et des façons d'aborder les solutions possibles.

CHAPITRE 1

Les "chevaliers du volant"

Cette expression, utilisée par A.-F. Herry en 1923[1], ne manque pas d'à propos, puisque l'image du chevalier, en tant que noble, illustre bien l'élitisme de l'ensemble des automobilistes des premières années de la motorisation. Cette élite s'organisa rapidement à partir du début du siècle. Mais c'est au terme de la première guerre mondiale que les associations d'automobilistes se multiplièrent. Elles regroupèrent les deux principaux groupes ethniques montréalais ainsi que les usagers de tous les types de véhicules-moteurs. Ces associations avaient comme objectif commun le développement de la motorisation et entretenaient des liens entre elles même si de légers différends pouvaient parfois les diviser.

Une technologie à la portée des classes aisées

Plusieurs ouvrages d'histoire portant sur Montréal ont souligné l'élitisme des premières années de la motorisation.[2] Donald MacKay nous en donne peut être l'illustration la plus frappante dans son étude du *Golden Square Mile*, la partie la plus

---

[1] HERRY, *L'automobilisme au Canada-français*, 505. En plus de publier ce traité sur l'automobile, le premier du genre en français au Québec, Herry fut nommé secrétaire de la Montreal Automobile Trade Association durant les années 1920 et était le "correspondant et chargé au Canada" des revues françaises *Le poids lourd* et *La revue de l'automobile*. Voir *RMPQ*, décembre 1927, 92; AVM, VM-17, dossiers, #19095.

[2] Voir, notamment BRISSON et COTÉ-GAUTHIER, *Montréal de vive mémoire*, 110; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 293.

riche de la ville de Montréal, en utilisant une photographie bien connue (voir photographie 1.1). Celle-ci nous montre une demoiselle Élaine Casgrain dans sa luxueuse Packard, en compagnie de son chauffeur, devant sa demeure de la rue Dorchester. Elle contient par conséquent tous les ingrédients nécessaires à l'association du véhicule automobile avec les classes aisées.

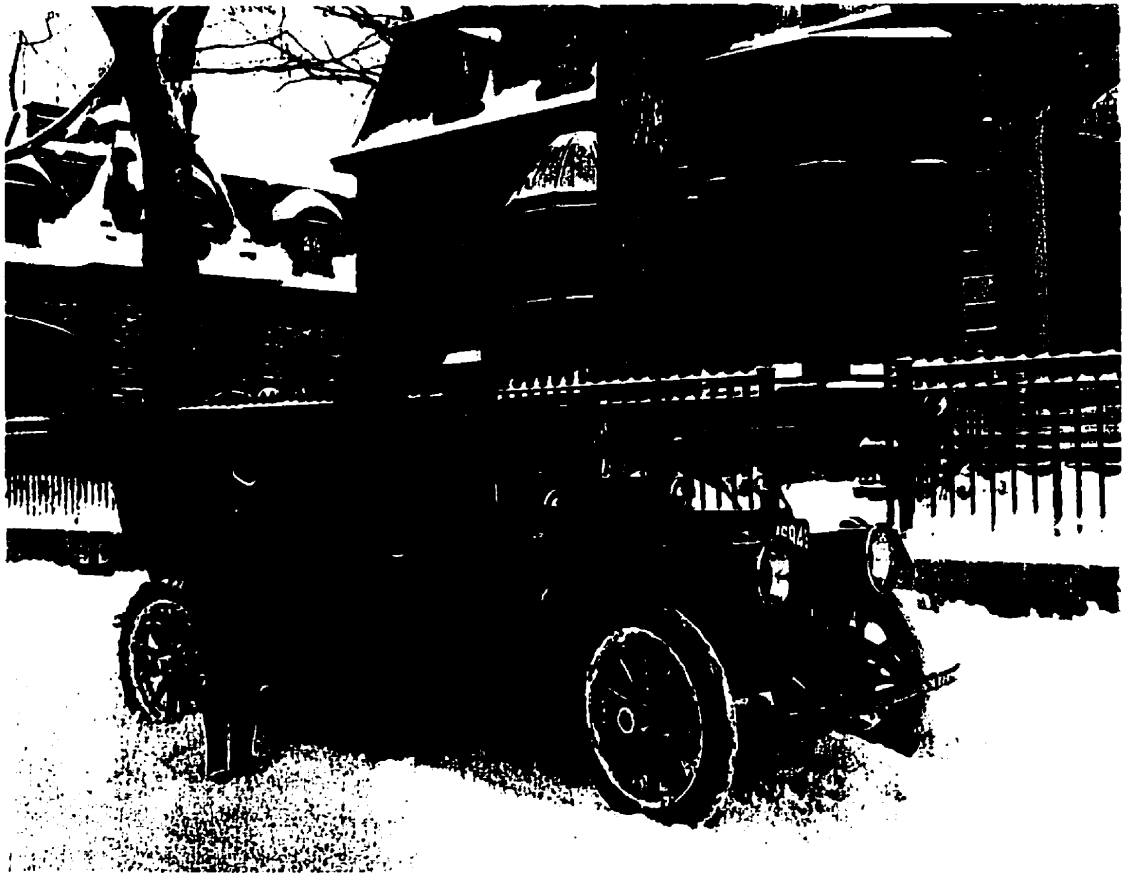
Quatre arguments montrent qu'effectivement, durant les premières années de la motorisation, "seuls les riches possèdent des autos", pour reprendre l'expression de Marcelle Brisson et Suzanne Côté-Gauthier. Pris isolément, ces arguments ne prouvent rien, mais ensemble, ils sont convaincants. Il s'agit des taux de motorisation, de l'occupation déclarée des propriétaires de véhicules-moteurs, des coûts reliés à leur achat et à leur utilisation ainsi que de la publicité automobile.

Le taux de motorisation est le rapport entre le nombre de véhicules-moteurs enregistrés et une population donnés. Un taux de 5 pour cent, par exemple, indique que la technologie est encore peu diffusée, permettant de supposer que son accessibilité est réduite.

Au Canada, l'Ontario fut la première province canadienne à promulguer l'enregistrement obligatoire, en 1903. Suivirent à une année d'intervalle, à partir de 1905, le Nouveau-Brunswick, puis le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta, ensuite la Colombie-Britannique, suivie par le Manitoba et, finalement, par la Nouvelle-Écosse en 1909. Quatre ans plus tard, l'Île-du-Prince-Édouard les rejoignait.[3]

---

[3] LEACY, *Historical Statistics of Canada*, série T147-162.



Photographie 1.1 **Élaine Casgrain et son chauffeur, rue Dorchester, circa 1912.**
SOURCE: Donald MACKAY, *The Square Mile: Merchant Princes of Montreal* (Toronto: Douglas & McIntyre, 1987): 173.

À Montréal, ce sont en fait les autorités municipales qui rendirent, dès 1904, l'enregistrement des véhicules-moteurs par leurs propriétaires obligatoire.[4] Mais deux ans plus tard, le gouvernement provincial décidait de se substituer à l'autorité municipale.[5] Ainsi, "toute personne qui fai[sai]t l'acquisition d'un véhicule-moteur" devait donner en plus de son nom et de son adresse "une description sommaire du véhicule-moteur [...], le nom du manufacturier, le numéro de fabrique, le genre de véhicule, le pouvoir du moteur et sa force" au bureau du trésorier de la province qui était chargé d'administrer le système.[6] Des mandataires sont désignés pour le représenter dans diverses municipalités dont, bien sûr, Montréal.

L'enregistrement des véhicules-moteurs progressa rapidement au Canada, leur nombre passant de 21,783 en 1911 à 464,805 dix ans plus tard puis à 1,200,668 en 1931.[7] Par contre, les taux de motorisation demeurent relativement bas tout au long des trente premières années du 20ième siècle.

---

[4] AVM, Règlements, #313, 18 avril 1904. Le gouvernement provincial avait accepté d'amender la charte de la ville de Montréal afin de lui donner ce pouvoir. 4 Ed. VII, c. 49, 31 mai 1904, art. 14; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1899.

[5] Déjà à cette époque, on anticipait une croissance rapide des recettes de l'enregistrement des véhicules-moteurs, ce qui explique en partie le rapatriement de cette responsabilité effectué par le gouvernement provincial. De plus, la motorisation était un phénomène généralisé et deux provinces canadiennes avaient déjà donné l'exemple. Les autorités montréalaises exprimeront, plus tard, leur mécontentement quant à la perte de revenus subie. Voir, par exemple, AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #1445 et 3212, 3ème série, #37795, VM-17, dossiers, #26136; Québec, *Débats de l'Assemblée législative*, 7 avril 1908, 326.

[6] Québec, 6 Ed. VII, c. 13, 9 mars 1906, art. 2, 3 et 4. La formulation de ces articles sera abrégée par la suite. Il stipuleront que les demandeurs devront donner les renseignements exigés par le bureau. Voir Québec, 12 Geo. V, c. 35, 21 mars 1922, art. 2, 14 Geo. V, c. 24, 15 mars 1924, art. 3.

[7] LEACY, *Historical Statistics of Canada*, série T147-162.

Le tableau 1.1 montre qu'en 1931 ce taux dépassait à peine les 15 pour cent, et encore, seulement en Ontario.[8] Cette dernière et les provinces de l'ouest enregistraient un taux plus élevé que les provinces maritimes et le Québec. La progression du taux de motorisation au Québec est à ce point lente par rapport aux autres provinces qu'il passe du septième rang parmi les neuf provinces en 1911, au huitième en 1921 puis au dernier en 1931. Cette année-là, le taux de motorisation ne s'élevait toujours qu'à 6.17 pour cent au Québec.

Ces faibles taux sont valables pour Montréal puisqu'ils s'établissaient à 0.25, 3.08 et 7.98 pour cent en 1911, 1921 et 1931 respectivement. À Toronto, les taux de motorisation sont plus de deux fois plus élevés et la progression y est plus rapide que dans sa vis-à-vis québécoise. En effet, la motorisation progresse de 4.9 pour cent à Montréal entre 1921 et 1931 tandis que pour Toronto l'augmentation est de 10.8 pour cent. Si avec un taux de 18.54 pour cent en 1931 on peut envisager un début de motorisation de masse dans la grande ville ontarienne, il en est tout autrement pour Montréal.

Par contre, le taux montréalais demeure plus élevé et sa progression est légèrement plus rapide que dans le reste de la province. De 1911 à 1921, il augmenta de 2.83 pour cent à Montréal et de 4.9 pour cent durant la décennie suivante, tandis que dans le

---

[8] Sur le plan mondial, seuls les États-Unis et la Nouvelle-Zélande peuvent prétendre avoir été le théâtre d'une motorisation de masse, ou du moins son début, à la fin des années 1920. Voir l'appendice A. Les données présentées dans cet appendice sont comparables à celles de Gerald T. BLOOMFIELD et de James J. FLINK. Voir BLOOMFIELD, "Motorisation on the New Frontier", 187, n. 2; FLINK, *The Car Culture* , 70.

TABLEAU 1.1

Taux de motorisation au Canada par provinces ainsi qu'à Montréal et Toronto, 1911, 1921 et 1931

	1911	1921	1931
Île-du-Prince-Édouard	0,00	1,97	8,30
Nouvelle-Écosse	0,05	2,68	6,53
Nouveau-Brunswick	0,14	3,47	6,24
Québec	0,09	2,32	6,17
Ontario	0,45	7,04	16,38
Manitoba	0,59	6,61	10,74
Saskatchewan	0,26	8,08	11,70
Alberta	0,44	6,77	12,94
Colombie-Britannique	0,57	6,27	14,11
T.-N.-O. et Yukon	0,00	0,67	1,65
Canada	0,30	5,29	11,57
Montréal	0,25	3,08	7,98
Toronto	n.d.	7,74	18,54

SOURCES: LEACY, *Historical Statistics of Canada*; Canada, *Recensement du Canada*, Québec, *Annuaire statistique*, Ontario, Dept. of Highways, *Annual Report*

reste du Québec les augmentations sont respectivement de 2.0 et 3.4 pour cent.[9] Malgré la progression plus rapide durant les années vingt par rapport aux dix années précédentes, nous sommes encore très loin d'une motorisation de masse avec un taux 7.98 pour cent à Montréal en 1931.

C'est le cas pour la plupart des municipalités de l'île de Montréal comme en fait foi le tableau 1.2. On remarque d'abord que même dans les municipalités où les classes aisées sont dominantes, comme Westmount, Mont-Royal ou Montréal-ouest, une petite proportion de la population possède un véhicule-moteur. On remarque ensuite que les municipalités les plus motorisées ne sont pas toujours celles où les classes aisées sont dominantes. Par exemple, Lasalle, une municipalité essentiellement ouvrière, a, en 1931, un taux de motorisation plus élevé qu'Outremont. Saint-Laurent et Saint-Léonard, des municipalités agricoles qui s'industrialisent au début du siècle, sont des cas similaires à celui de Lasalle.

Il n'est pas étonnant que de telles municipalités soient motorisées car elles ne sont pas dépourvues d'élites. Comme le souligne Paul-André Linteau, "la division sociale de l'espace se manifeste aussi à l'intérieur de chaque ville. Les municipalités ouvrières, par exemple, ont toutes une rue ou un square plus élégant, où s'installent les notables locaux."[10] Par conséquent, la motorisation de municipalités telles Lasalle n'infirme aucunement

---

[9] Canada, *Recensements du Canada*, 1911-1931; Québec, *Annuaire statistique*, 1915-1931. L'aspect urbain de la motorisation au Québec sera repris plus en détail dans le prochain chapitre.

[10] LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 193.

TABLEAU 1.2
Taux de motorisation dans quelques municipalités de l'île de Montréal, 1921 et 1931

	1921	1931
Baie-d'Urfee	1.74	5.69
Beaconsfield	3.81	6.24
Dorval	3.62	7.85
Lachine	2.56	6.83
Lasalle	2.48	10.92
Montréal	3.08	7.98
Montreal-Est	2.70	4.42
Montreal-Nord	3.01	3.94
Montreal-Ouest	5.90	11.38
Mont-Royal	4.38	9.06
Outremont	4.29	6.57
Pointe-aux-Trembles	2.44	4.95
Pointe-Claire	2.22	6.92
Saint-Laurent	5.32	10.92
St-Leonard	9.31	29.58
Saint-Michel	8.52	7.66
Saint-Pierre	1.58	4.99
Ste-Anne-de-Bellevue	2.94	10.55
Verdun	1.76	5.50
Westmount	6.13	11.50
Québec	2.32	6.17

SOURCES: Canada, *Recensements du Canada*; Québec, *Annuaire statistique*.

son aspect élitiste. De plus, si des municipalités comme Lasalle, Saint-Laurent et Saint-Léonard sont plus motorisées qu'Outremont, par exemple, c'est peut-être qu'elles sont plus éloignées du centre de Montréal et que leurs élites considèrent le véhicule-moteur comme le seul moyen de transport réellement adéquat pour faire la navette entre les banlieues et le centre de Montréal.[11]

Malgré tout, les taux de motorisation ne sont pas une preuve absolue de l'élitisme des premières années du véhicule-moteur. Même si la technologie est peu diffusée, elle n'est pas forcément adoptée par les seules classes aisées. Par contre, l'occupation déclarée par les personnes ayant enregistré les véhicules vient confirmer l'élitisme, même dans des cas comme Lasalle.

Le tableau 1.3 donne l'occupation des propriétaires de véhicules-moteurs pour 1925 selon les municipalités de l'île de Montréal. Les catégories d'occupations apparaissant au tableau comprennent essentiellement les classes aisées, de la grande à la petite bourgeoisie.[12] C'est le cas certainement des professionnels, des propriétaires d'établissements industriels et commerciaux ainsi que de leurs employés parmi lesquels il faut sans doute compter une bonne part d'administrateurs et de gestionnaires avant tout. À Montréal et à Westmount, ces trois catégories comptent pour près de la totalité des individus ayant déclaré une occupation. À Lasalle, ils comptent pour plus de 62 pour cent.

---

[11] Le chapitre suivant reprendra ce thème, notamment les critiques adressées au service de tramway entre le centre de Montréal et les banlieues.

[12] Ces catégories sont celles établies par les fonctionnaires du gouvernement et elles sont reprises ici sans avoir été transformées. Elles laissent bien peu de place aux classes populaires.

TABLEAU 1.3

Occupation des propriétaires de véhicules-moteurs enregistrés dans les cités et villes de l'île de Montréal, 1925.[1]

	Professionnels	Cultivateurs	Industrie et Commerce		TOTAL (100%)	Non-déclarée
			Propriétaires	Employés		
Baie d'Urfée	1 (25)	2 (50)	1 (25)	0	4	4
Beaconsfield	0	3 (15.8)	14 (73.7)	2 (10.5)	19	11
Dorval	4 (5.3)	24 (31.6)	26 (34.2)	22 (28.9)	76	39
Hampstead	1 (25)	0	3 (75)	0	4	4
Lachine	52 (10.3)	6 (1.2)	307 (61)	138 (27.4)	503	234
Lasalle	4 (7.5)	20 (37.7)	21 (39.6)	8 (15.1)	53	13
Montréal	1,841 (7.6)	191 (0.8)	15,985 (65.6)	6,367 (26.1)	24,384	11,838
Montréal-Est	1 (2.6)	4 (10.5)	22 (57.9)	11 (28.9)	38	35
Montréal-Nord	6 (6.6)	15 (16.5)	33 (36.3)	37 (40.7)	91	36
Montréal-Ouest	20 (16)	4 (3.2)	69 (55.2)	32 (25.6)	125	105
Mont-Royal	3 (8.3)	1 (2.8)	21 (58.3)	11 (30.6)	36	31
Outremont	76 (13.7)	1 (0.2)	388 (70.2)	88 (15.9)	553	358
Pointe-aux-trembles	7 (8.8)	8 (10)	49 (61.2)	16 (20)	80	39
Pointe-Claire	11 (11.1)	6 (6.1)	55 (55.6)	27 (27.3)	99	48
Saint-Laurent	8 (3)	92 (34.2)	113 (42)	56 (20.8)	269	96
Saint-Léonard	0	41 (71.9)	10 (17.5)	6 (10.5)	57	13
Saint-Michel	9 (45)	0	10 (50)	1 (5)	20	7
Saint-Pierre	3 (3.2)	0	65 (69.1)	26 (27.7)	94	35
Ste-Anne-de-Bellevue	17 (15.5)	7 (6.4)	63 (57.3)	23 (20.9)	110	52
Verdun	38 (5.3)	2 (0.3)	398 (55.1)	284 (39.3)	722	416
Westmount	153 (15.5)	2 (0.2)	687 (69.4)	148 (14.9)	990	679

[1] Les nombres entre parenthèses indiquent les pourcentages par rapport au total

SOURCE: Québec, *Annuaire statistique*.

Dans ce dernier cas, comme pour Saint-Léonard et Saint-Laurent, les cultivateurs comptent pour des proportions importantes. Mais elles comprennent probablement les plus riches d'entre eux puisque le nombre d'individus est petit dans presque tous les cas. À Lasalle par exemple, les cultivateurs ayant déclaré leur profession, même s'ils comptent pour presque 38 pour cent du total, ne sont que 20, c'est-à-dire autour de 1 pour cent de la population de la municipalité.[13] Malgré tout, le tableau 1.3 montre que de nombreux individus ne déclarèrent pas leur profession, laissant planer un doute quant à l'exclusion des classes populaires d'une participation active à la motorisation.

Mais cette exclusion apparaît fort plausible considérant les prix des véhicules-moteurs avant 1930.[14] Ils étaient assez élevés, particulièrement dans le cas des constructeurs canadiens, pour mettre la technologie hors de portée des budgets modestes, ce que confirment les taux de motorisation.[15]

La McLaughlin Motor Car Company, le plus important des constructeurs canadiens, produira, entre 1908 et 1922, des modèles variant entre un peu plus de mille dollars et quatre milles dollars, avec quelques brèves exceptions comme le modèle *runabout* offert à huit cent dollars mais qui ne fut disponible qu'en 1908. Quelques autres constructeurs canadiens offrirent des modèles sous la barre

---

[13] La population de Lasalle, pour 1925, utilisé dans ce calcul est une estimation faite à partir des recensements de 1921 et 1931.

[14] Il ne s'agit pas ici de faire l'histoire de l'industrie en question. Par conséquent, seuls quelques arguments généraux ont été retenus.

[15] Pour une définition de l'expression «constructeurs canadiens», se référer à l'introduction de DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*.

symbolique des mille dollars, mais seulement certaines années comme Tudhope en 1909 ou Gray-Dort en 1916.[16]

Donald F. Davis a expliqué que les constructeurs canadiens ont plutôt eu tendance à orienter leur production vers les voitures luxueuses.

> "Hence, while Ford of Canada churned out, in American fashion, cars with loose bolts and hose clamps (there being insufficient time on the moving line to tighten them), the average Canadian auto company worked to the exacting standards of the master craftsman. Sam McLaughlin was typical: he took a car, the Buick, that had been designed for the American mass market, ranking a solid second in sales between 1907 and 1910, and transformed it into a luxury car by importing "black material from England for the top, East African mahogany for the instruments panels, fine wood for the bodies, [...] beautiful wood upholstery from England and leather and cords. Always the best.""[17]

Cette tendance se poursuivra même après que ces constructeurs furent absorbés par leurs compétiteurs américains - ce qui est plus ou moins complété à partir des années 1920.

> "Even after McLaughlin-Buick became a GM division it continued, as Sam McLaughlin later recalled, to "try to design and finish" its cars "just a little better than those across the [border] line." McLaughlin was far from exceptional in this

---

16 *ibid.*, 338-352.

17 DAVIS, "Dependent Motorization", 115-116.

> respect: most Canadian cars, for example the Gray-Dort, the Galt and the Tudhope -even the relatively shoddy Canadian Ford- were more elaborate versions of the American originals.[18]

La plupart des manufacturiers ou des concessionnaires établis au Canada, qu'ils soient canadiens ou américains, auraient eu tendance à profiter des tarifs douaniers élevés sur l'importation de véhicules-moteurs ou de pièces en provenance des États-Unis.[19] Ils cherchaient ainsi à augmenter leurs profits plutôt que de développer la production et d'abaisser les prix de manière à élargir leurs marchés.

> "Ford of Canada was, for example, every bit as lucrative to its stockholders as the parent firm in the United States. But it was less willing than American Ford, as Henry Ford himself remarked in 1926, to pursue a policy of driving down prices in order to tap into new levels of demand. Through the 1920s its Canadian management was allowed considerable entrepreuneurial freedom by the American stockholders, as Henry Ford rarely even attended board meetings across the river."[20]

Il est vrai que malgré tout les prix connaîtront une baisse continuelle durant les trente premières années du siècle, les

---

18 *ibid.*, 116.

19 La question des taxes et des tarifs douaniers au Canada est très complexe. D'une manière générale, les tarifs douaniers à l'importation d'un véhicule-moteur au Canada s'établissaient à 35 pour cent avant 1926. Voir AIKMAN, *The Automobile Industry of Canada*, chapitres 4, 5 et 6.

20 DAVIS, "Dependent Motorization", 119.

constructeurs américains y ayant largement contribué, notamment Ford et General Motors. D'ailleurs, comme le souligne Donald F. Davis, n'eut été d'eux, la motorisation au Canada se serait développée plus lentement qu'elle ne le fit.[21]

Parmi les constructeurs américains seuls Ford, Chevrolet et Overland offraient des modèles sous la barre symbolique des $1,000 au Canada avant 1926, le prix du célèbre modèle T de Ford ayant descendu aussi bas que $525.[22] Par la suite, d'autres constructeurs américains suivirent le pas, notamment Chrysler et Plymouth.

Cependant, malgré que les marques de voitures les moins dispendieuses aient été fort populaires au Canada en général, elles n'ont pas conquis le marché en entier. En fait, Ford et Chevrolet, qui offraient les véhicules les moins coûteux, se sont accaparés d'environ 50 pour cent des marchés canadiens au cours des trente premières années du 20ième siècle. C'est dire que les autres voitures achetées -l'autre 50 pour cent- étaient plus ou moins dispendieuses et dont les prix pouvaient monter bien au-delà des $1,000. De plus, les prix de plusieurs modèles vendus par Ford ou Chevrolet dépassaient cette marque.

Le prix des véhicules variait notamment en fonction du nombre de cylindres du bloc moteur. Généralement parlant, plus ce nombre était grand, plus le véhicule coûtait cher. Le tableau 1.4 répartit les véhicules-moteurs enregistrés dans la région de Montréal et au Québec selon le nombre de cylindres pour les voitures à moteur à

---

21 *ibid.*, 120.

22 DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 353-370. Le prix des modèles bon marché de Ford descendirent encore plus bas après 1926.

TABLEAU 1-4

Nombre de véhicules automobiles à moteur à combustion interne enregistrés dans la région de Montréal et au Québec selon le nombre de cylindres, 1914-21

	MONTRÉAL [1]				PROVINCE DE QUÉBEC			
	4 cylindres et moins		Plus de 4 cylindres		4 cylindres et moins		Plus de 4 cylindres	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
1914	4,577	97.8	101	2.2	7,128	97.0	224	3.0
1915	5,335	98.7	70	1.3	9,746	96.6	345	3.4
1916	7,004	94.7	393	5.3	14,367	92.1	1,238	7.9
1917	8,109	83.6	1,594	16.4	18,217	86.1	2,944	13.9
1918	9,052	78.0	2,547	22.0	22,438	83.5	4,445	16.5
1919	10,242	75.1	3,392	24.9	27,239	81.3	6,268	18.7
1920	12,460	78.1	3,486	21.9	34,616	83.3	6,919	16.7
1921	18,838	84.6	3,440	15.4	46,443	85.0	8,196	15.0
1922	19,147	74.0	6,727	26.0	48,568	79.7	12,348	20.3

[1] Division d'enregistrement de Montréal pour 1914 à 1918 et pour 1919 à 1922, cités et villes de Montréal (Lachine, Montréal, Outremont, Verdun et Westmount, Baie d'Urfée, Beaconsfield, Dorval, Hampstead, LaSalle, Laval-de-Montréal, Montréal-Nord, Montréal-Ouest, Pointe-aux-Trembles, Pointe-Claire, Ste-Anne-de-Bellevue, St-Laurent, St-Léonard, St-Michel et St-Pierre).

SOURCE: Québec, *Annuaire statistique*.

explosion. On voit qu'entre 1914 et 1922 seulement, le nombre des grosses cylindrées augmente beaucoup, passant de 2 à 26 pour cent. Bien sûr que la baisse des prix des voitures au cours de cette période est valable pour les grosses cylindrées, mais ces prix ne sont pas descendus sous le plancher des $1,500 environ. L'engouement pour la technologie et pour la vitesse, la multiplication des usages du véhicule-moteur, peuvent expliquer dans une certaine mesure la croissance du nombre de grosses cylindrées. Le tableau I 4 montre également une inclination des Montréalais envers les grosses cylindrées légèrement plus grande que pour l'ensemble du Québec, une autre indication de l'élitisme des automobilistes montréalais. Finalement, même si la proportion de petites cylindrées demeurent très grande, elle ne comprend pas nécessairement que des voitures bon marché.

Évidemment, les voitures usagées pouvaient peut-être être à la portée des budgets modestes, particulièrement après le début des années 1920, au moment où il y eut une chute des prix.[23] Mais les faibles taux de motorisation indiquent par contre que même après 1920, le véhicule-moteur demeurera généralement un «produit de luxe» que seuls les portefeuilles bien garnis rendaient accessible.

D'autant plus qu'il faut tenir compte des coûts d'enregistrement, d'utilisation et d'entretien -dans les deux derniers cas encore plus pour les véhicules usagés que pour les véhicules neufs d'ailleurs. Les coûts de l'enregistrement augmentèrent constamment entre 1922 et 1931 et n'étaient

---

[23] PRENDERGRAST, "The Automotive Industry of Canada", 320-321; HERRY, *L'automobilisme au Canada-français*, 508-510.

certainement pas négligeables. En moyenne par véhicule par année, les revenus provinciaux soutirés passèrent de près de 32 dollars à plus de 55 dollars par véhicule-moteur.[24]

Il est difficile d'évaluer les coûts d'utilisation et d'entretien de cette époque. De manière générale, il faut voir que la technologie était encore jeune -elle se perfectionna sans cesse en cours de période, que les services se développaient petit à petit et que l'industrie automobile était totalement absente à Montréal, entraînant des frais de transport supplémentaires -pour les pièces de rechange par exemple.

Les frais d'entretien et de réparation étaient certainement importants. Les crevaisons, par exemple, n'étaient pas choses rares, bien au contraire. Certaines pièces cédaient fréquemment à l'effort, notamment les engrenages et les courroies de transmission. "La Crestmobile, achetée par le montréalais Ucal Henri Dandurand [...] est montée sur des chaînes de bicyclette, dont une au moins se désarticule à chaque sortie", rappelle Robert Rumilly.[25] De plus, les conditions de la voie publique étaient mauvaises, ce qui rendait les risques d'accident ou de bris mécanique très élevés. Lorsque la ville de Montréal voulut imposer le taximètre en 1919, l'industrie du taxi se plaignit du coût additionnel en invoquant que:

> "it must not be forgotten that Montreal is probably one of the most expensive cities on the continent in

---

[24] Québec, *Annuaire statistique*, 1923-1932; Québec, Ministère du Trésor, États des comptes publics de la province de Québec, 1923-1932.

[25] Voir RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 3, 355; Regroupement des véhicules anciens du Québec, "Les choses du passé que la science conserve", *Le Phare*, 2, no. 1 (1975): 6; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 52-55.

> which to run a car. In the first place, the original cost of the car is very much higher than in any American city, then the cost of supplies such as tires, accessories, gasolene [sic], oil, etc., is very much higher in Montreal than in any American city. There is also another fact that we submit for your consideration and that it is that the streets in Montreal are not always in the best state of repair and in consequence more damage is caused to cars in Montreal than in other cities of similar size. There is [sic] climatic conditions that should be taken into account, and as you know, with our severe winters and heavy snowfalls, it is extremely difficult as well as expensive to keep a car in proper state of repair during this season."[26]

Conjugué aux faibles taux de motorisation et à l'occupation déclarée, le contexte de prix et de coûts élevés confirme l'élitisme des premières années du véhicule-moteur.[27] Et, dans ce contexte, il n'y a rien d'étonnant à ce que la publicité automobile se soit adressée essentiellement aux classes aisées, comme le fait ressortir le mémoire de maîtrise de Mario Marchand.[28]

Marchand souligne l'insistance avec laquelle les premières publicités, qui sont présentées par la compagnie Ford durant les années 1910, montrent "l'importance que l'on attribue à la réussite

---

[26] AVM, VM-18, dossiers, #286.

[27] Même si on considère que les coûts sont encore élevés aujourd'hui, les taux de motorisation montrent que le véhicule-moteur est un objet de consommation de masse. La situation était différente au début du siècle.

[28] Sa principale source est constitué des publicités automobiles parues dans *La Presse* et *La Revue moderne* entre 1905 et 1930. MARCHAND, "La publicité automobile au Québec".

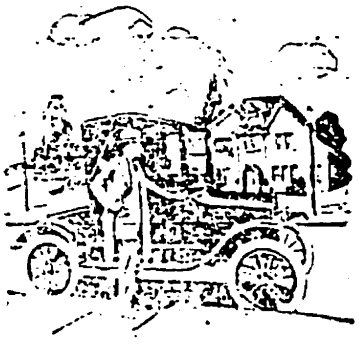
et au prestige de l'entreprise."[29] Une annonce de Ford placée dans le quotidien *La Presse* , en 1917, intitulée "L'auto et l'homme d'affaires", illustre parfaitement bien les prétentions de l'entreprise (voir planche I.1). Lorsque le marché des camions prendra son envol définitif après la première guerre mondiale, ces derniers "sont toujours présentés comme un moyen de rentabiliser une entreprise ou un commerce."[30] Clairement ici, la publicité s'adresse aux classes aisées.

À partir des années vingt, de nouveaux concepts de publicité apparaissent. Parmi ceux-là, le cadre familial sera de plus en plus utilisé. "Cette mise en scène comme d'autres d'ailleurs, est très révélatrice de la clientèle-cible. Il s'agit assurément de citadins nantis dont la manière de vivre tranche avec celle des classes laborieuses".[31] De plus, la "présence féminine est insérée dans une stratégie publicitaire qui vise généralement les riches. Dans les réclames où l'argumentation gravite autour d'elle [la femme], c'est en réalité la "classe" bourgeoise que l'on courtise."[32]

En plus de s'adresser à l'élite, la publicité véhiculait l'idéologie libérale en mettant de l'avant "le développement économique par l'entreprise privée et l'effort individuel", écrit Marchand. Henry Ford est alors utilisé comme personnage représentatif. Or, on sait que le libéralisme était l'idéologie par excellence des industriels et des marchands.[33]

---

29 *ibid.*, 39.
30 *ibid.*, 51.
31 *ibid.*, 59.
32 *ibid.*, 62.
33 À ce sujet voir BLISS, *A Living Profit* ; ROY, *Progrès, Harmonie, Liberté*.



L'Auto de l'Homme d'Affaires

LE FORD est l'auto idéal pour l'homme d'affaires et l'homme de profession en ville. Il répond parfaitement à tous leurs besoins et joue un rôle important dans la transaction rapide des affaires.

Beaucoup de gens mettent maintenant de côté leurs lourdes limousines qui sont dispendieuses et coûtent cher d'entretien, pour les remplacer par des Fords légers, commodes, efficaces, économiques.

L'emploi des autos Ford contribuera à réduire le coût élevé de la vie et fera faire une grande économie à la nation durant la guerre.

Songez-y — pour le service actif— achetez un Ford.

Plus de 700 Stations de Service

Ford

au Canada

Runabout	$475
Auto de tourisme	495
Coupelet	695
Auto de ville	780
Sedan	890

F. A. B. Ford, Ont.

AGENTS A MONTRFAL ET AUX ENVIRONS

JUST MOTORS, LIMITED,
5 avenue du Parc.

JARRY BROS. MOTOR CO.
2828 boulevard St-Laurent.

LAURIN & COMPAGNIE
Ste-Dorothée, Qué. et St-Martin, Qué.

W. E. RANGER, LIMITEE,
Lachine, P. Q.

G. M. PRIMM,
1280 rue Ste-Catherine Ouest.

CLERMONT MOTOR SALES REG.
994 St-Denis.

JOS. BONHOMME, LIMITEE,
200 rue Guy.

GENEREUX MOTOR CO. LIMITED
37 rue Ste-Catherine Ouest.

Planche 1.1 **Annonce de Ford, 1917**
SOURCE: *La Presse*, 16 juin 1917, 22.

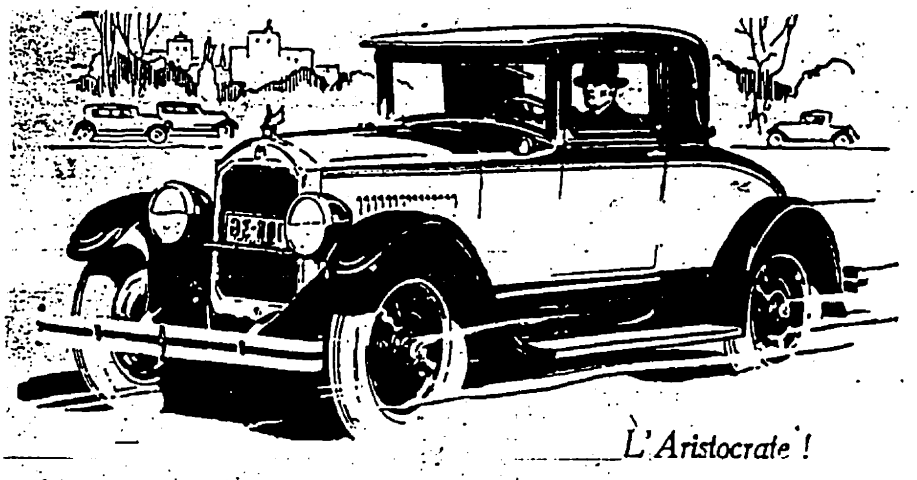
En somme, la publicité véhiculait une image élitiste de la motorisation. Encore en 1927, alors que la motorisation progresse, la Star est toujours annoncée comme "l'auto de l'homme de profession et de l'homme d'affaires" et est qualifiée «d'aristocrate» (planche 1.2). De la même manière, l'élégance et le luxe caractérisent la Nash, "un [sic] auto d'un modèle encore plus distingué", dit la publicité correspondante, où l'on voit les propriétaires de la voiture identifiés au golf, un sport réservé aux plus nantis s'il en est un (planche 1.3). La publicité de la Packard, la même année, montre une voiture luxueuse, un produit "encore loin de la production de masse" - un signe d'exclusivité, et conduite par un chauffeur de métier, un employé qu'il faut payer -un autre signe de richesse (planche 1.4).

Une élite bien organisée et bien représentée

Évidemment, les fondateurs, directeurs et membres des associations d'automobilistes appartenaient eux aussi à l'élite montréalaise, de la grande à la petite bourgeoisie. Ils étaient actifs dans les milieux industriels, commerciaux et politiques. Mais ils représentaient également les deux grands groupes ethniques montréalais.[34] De plus, au fur et à mesure que la motorisation progresse, les associations se multiplient rejoignant l'ensemble

---

[34] Comme le souligne Paul-André Linteau, "le vocabulaire nouveau de l'automobile, même s'il se développe au même moment en France avec une terminologie bien française, est assimilé par les Canadiens-français de Montréal dans ses appellations américaines: *tire, flat, windshield, choke* , etc." Cela peut expliquer en partie que l'anglais ait été utilisé pour nommer la plupart des associations d'automobilistes, comme on verra dans la suite de la section. LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 324.



L'Aristocrate !

L'Auto de l'homme de profession et de l'homme d'affaires!

LES FRAIS d'entretien minimes, le joli dessin et le service impeccable sont les causes principales de la popularité du nouvel auto Star parmi les hommes de profession et les hommes d'affaires.

Le service impeccable est garanti par l'emploi de matériaux de toute première qualité.

Les frais de main d'oeuvre sont réduits au minimum parce que toutes les parties mobiles sont d'une facilité d'accès absolument unique.

Par son dessin et ses accessoires, le nouvel auto Star s'attire l'approbation et l'admiration instantanées, tandis que les milliers de possesseurs — d'un océan à l'autre — savent que le service du Star est incomparable.

Caractéristiques du Nouvel Auto Star

Moteur Continental Red Seal type en L
Graissage par pression complète
Commande silencieuse par chaîne, système Morse
Refroidissement thermostatique
Freins du type intérieur
Ventilateur Pullman
Châssis rivetté à froid
Service par tout le continent
Et nombre d'autres avantages précieux.

Durant Motors of Canada, Limited Toronto, Canada

Le ★ NOUVEL ★ AUTO ★ STAR

QUATRE — SIX

L'Aristocrate des autos à prix modique

CHAS. H. PETTIT & CO. Limited
3448 RUE ST-DENIS

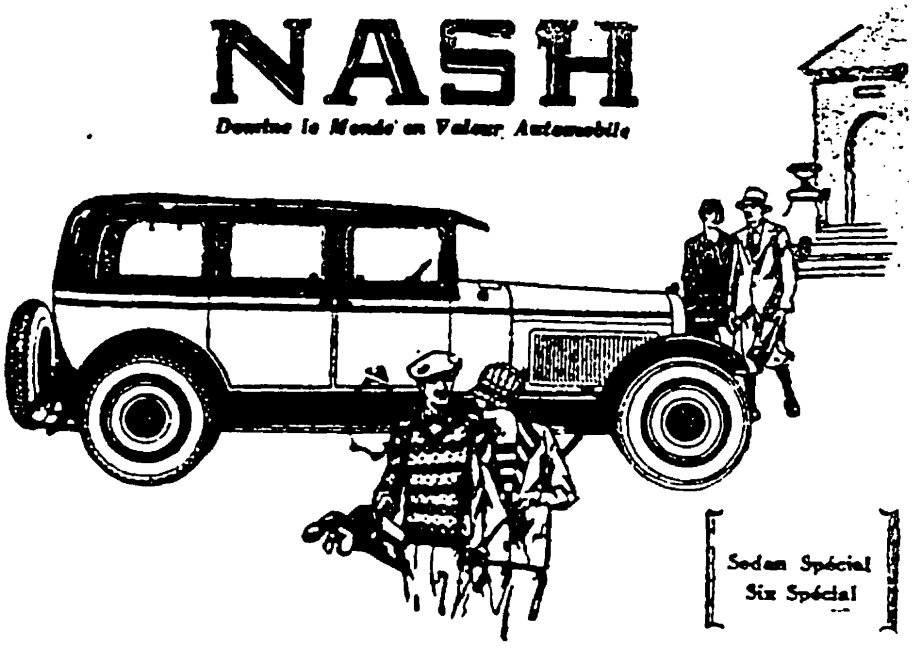
GARAGE LEONARD
2240 Boul. St-Laurent

ROBIN BROS
1488 Ave du Parc

Planche 1.2 **Annonce de la Star, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 16 avril 1927, 65.

NASH

Donne le Monde en Valeur Automobile



Sedan Spécial
Six Spécial

Un auto d'un modèle encore plus distingué —*fabriqué par Nash*

Pour ceux qui veulent que leur auto soit ce qu'il y a de mieux au point de vue élégance et luxe, Nash a créé ce charmant sedan *spécial* sur le châssis Six Spécial.

Son profil gracieux rappelle le dessin de l'auto fait sur commande que l'on voit sur les boulevards de Paris. C'est l'effet de profil français à basse suspension si désirable aujourd'hui.

Chaque détail de l'intérieur est d'un grand luxe. Le capitonnage est d'un riche et exquis velours mohair. Les moulures des châssis, les panneaux des portes et le tableau aux instruments sont finis noyer. Et le volant de direction est en noyer.

Et la performance de cet auto est tout au moins égale à son brillant extérieur. Il a le fameux moteur Nash à 7 paliers — comme tous les modèles Nash — qui lui donne le roulement le plus doux à toutes les vitesses.

Il a le châssis Nash à tirants tubulaires qui lui donne une force extraordinaire qui garde la carrosserie contre toute tension excessive.

Et il a la puissance ! Les Nash de tous les modèles ont un surplus de puissance pour une rapide accélération dans les côtes comme dans le trafic.

Comparez cet auto aux autres qui se vendent à ces étonnant bas prix et vous ne prendrez pas de temps à prendre une décision en ce sens qu'il vous faut un Nash.

LEGARE-NASH-MOTORS

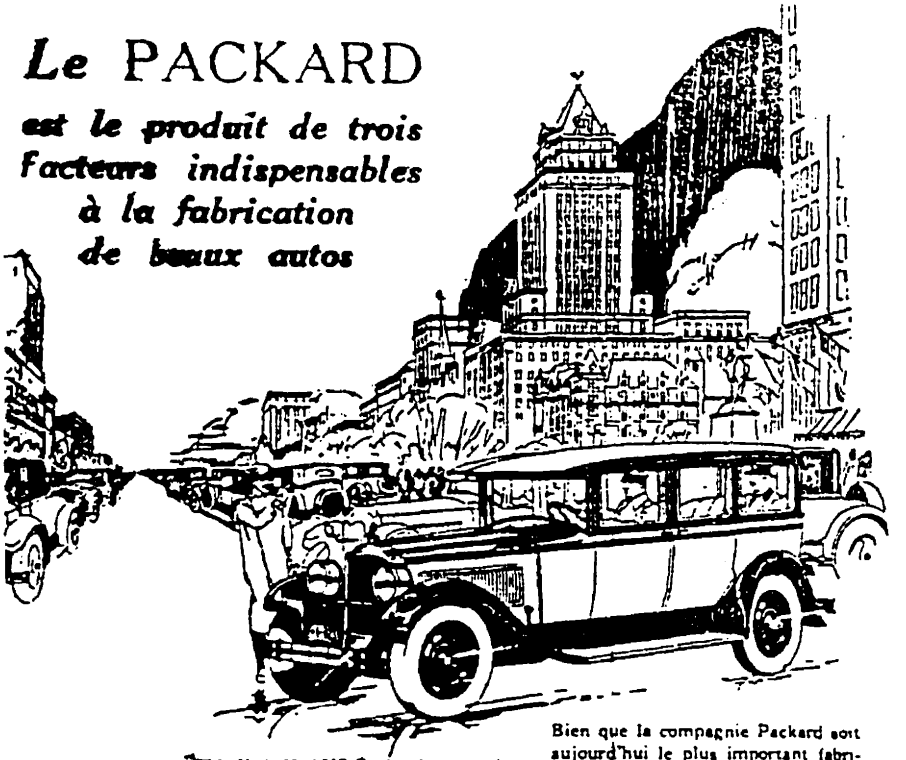
3416-18 Avenue du Parc (près Sherbrooke), Montréal.

L'ETEAU AUTOMOBILE LIMITED — VERDUN MOTOR SALES — PROVINCIAL MOTOR SALES
GARAGE ROYER — GARAGE ROSEMONT — GARAGE LANIEL — LUCIEN KORPAN CORPORATION
GARAGE WESTMOUNT.

Planche 1.2 **Annonce de la Nash, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 16 avril 1927, 65.

Le PACKARD

est le produit de trois facteurs indispensables à la fabrication de beaux autos



IL Y A 27 ANS Packard entreprit de fabriquer le meilleur auto possible. C'était la résolution bien arrêtée de la Compagnie. Elle laissait à d'autres la gloire problématique de construire le plus grand nombre d'autos, n'ambitionnant que de construire le meilleur.

Cette intention de dominer par la qualité n'a jamais varié. Les fabricants du Packard ont eu dès le début la bonne fortune de bénéficier des plus grandes facilités pour poursuivre leur recherches et employer les méthodes les plus précises.

Ils ont obtenu dès le début la place qu'ils ambitionnaient dans la nouvelle industrie et ils l'ont conservée pendant des années qui leur ont acquis une expérience et une compétence reconnues par le monde entier.

Bien que la compagnie Packard soit aujourd'hui le plus important fabricant de beaux autos, elle est encore loin de la production en masse. Le fait qu'elle construise autant de voitures témoigne du goût et du jugement de l'automobiliste moderne, car elle n'a augmenté sa production qu'au fur et à mesure de la demande. La qualité et la quantité reste la règle des fabricants du Packard.

Le Packard est aujourd'hui le produit de trois facteurs indispensables à la fabrication de bons autos par excellence: facilités complètes et perfectionnées, expérience et compétence de premier ordre et surtout *l'intention* de construire le plus bel automobile possible.

Est-il étonnant alors que le Packard Huit soit universellement proclamé "le meilleur auto au monde"—le plus remarquable pour le rendement, le confort, la beauté et la distinction?

LE PACKARD HUIT

Packard-Montreal Motor Co. Limited

295-307, rue Université, MONTREAL, Can.

PACKARD

PARLEZ-EN A CELUI QUI EN A UN

Planche 1.4 **Annonce de la Packard, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 2 avril 1927, 52.

des usagers des différents types de véhicules-moteurs. De manière générale, ceux de l'automobile privée se retrouvent dans les clubs et ceux du camion, du taxi et de l'autobus dans les associations de transporteurs.

Au début de 1904, non seulement les autorités municipales déclaraient-elles l'enregistrement des véhicules-moteurs obligatoire mais elles entreprenaient, comme le gouvernement provincial, de réglementer leur usage.[35] Cela explique que les automobilistes aient décidé de s'organiser.

La plus vieille association montréalaise, et le club automobile plus connu, est l'Automobile Club of Canada (ACC).[36] Ayant demandé son incorporation auprès des autorités municipales de Montréal justement au cours de l'été 1904, il est officiellement organisé le 25 juillet.[37] Essentiellement, la mission du club consista à "encourager et développer l'automobilisme dans ce pays."[38]

Les fondateurs du ACC sont Frank H. Anson, Henri Beaugrand, Arthur Berthiaume, Bill Carruthers, Ucal Henri Dandurand, Andrew J. Dawes, Aimé Geoffrion, Duncan MacDonald, Clarence F. Smith et

---

[35] D'ailleurs la première loi sur les véhicules-moteurs est adoptée en mai 1904. Québec, 4 Ed. VII, c. 30, 31 mai 1904; AVM, VM-1, Règlements, #313, 18 avril 1904, Procès-verbaux, 29 juin 1903, 30 novembre 1903, 16 mai 1904, 30 mai 1904, 13 juin 1904, 14 juin 1904, VM-43, Procès-verbaux, 27 avril 1904, 11 mai 1904.

[36] Le ACC devient le Royal Automobile Club of Canada en 1923. Tout au long de la thèse, seul le sigle ACC sera utilisé. Le ACC est l'ancêtre de l'actuel CAA-Québec où le sigle CAA désigne la Canadian Automobile Association. Au début des années 1910, le nom du club semble avoir été changé pour une courte période par Automobile and Aero Club of Canada. Voir *ibid.*, VM-17, dossiers, #5737.

[37] *ibid.*, VM-1, Procès-Verbaux, 11-7-1904; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 6; ACC, *Constitution et règlements*. Le ACC est incorporé en vertu de l'article 5487 des Statuts révisés du Québec, article qui déterminait la procédure à suivre pour l'incorporation des clubs de récréation auprès des autorités municipales.

[38] *ibid.*, 5.

Eugène Tarte.[39] Fils de Trefflé Berthiaume, qui dirigea le journal *La Presse* à partir de 1889, Arthur Berthiaume travaille à l'entreprise en 1904 et en deviendra deux ans plus tard le directeur général puis, à la mort de son père en 1915, le président. Il fut également directeur de la Chambre de Commerce de Montréal au cours des années 1910.[40] Andrew J. Dawes, un des propriétaires de la brasserie Dawes de Lachine et président de la National Breweries, fut directeur de la Banque des Marchands.[41] Accepté au Barreau en 1894, Aimé Geoffrion oeuvra dans des litiges marquants, par exemple celui concernant les frontières de l'Alaska. De 1905 à 1920, il enseigne le droit civil à l'université McGill. Il siégea à la Commission des écoles catholiques de Montréal.[42] Ingénieur, Duncan MacDonald travailla à la construction de plusieurs réseaux de tramways, notamment en France, avant son arrivée à Montréal. En 1904, il occupe le poste de gérant général de la Montreal Street Railway Company qu'il conservera jusqu'en 1913 avant d'être élu membre du Bureau des commissaires de la ville de Montréal. Son nom apparait sur la liste des administrateurs de quelques entreprises montréalaises,[43] tout comme celui de Clarence F. Smith apparait sur celles, notamment, de la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal, de la Home Bank of Canada et de Goodwin's

---

39 RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 3, 349; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7.

40 *idem.* ; LINTEAU, *Histoire de Montréal*,172; *Who's Who and Why 1915-1916*, 39.

41 *ibid.* , 1084; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal",7; ATHERTON, *Montreal*, 192-194.

42 *Who's Who and Why 1915-1916* , 1207; *Who's Who in Canada 1930-31* , 647-648.

43 VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7; *Who's Who and Why 1914* , 563; *LP* , 1 juillet 1915, 1; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #513; ATHERTON , *Montreal*, 613.

Limited. Smith devint également membre du Montreal Board of Trade et de sa contrepartie francophone, la Chambre de Commerce du district de Montréal, et siégea au bureau des gouverneurs de plusieurs hôpitaux montréalais.[44] Eugène Tarte est le fils de Joseph-Israël, le propriétaire du journal *La Patrie* , qui fut également Ministre des Travaux Publics au gouvernement fédéral.[45]

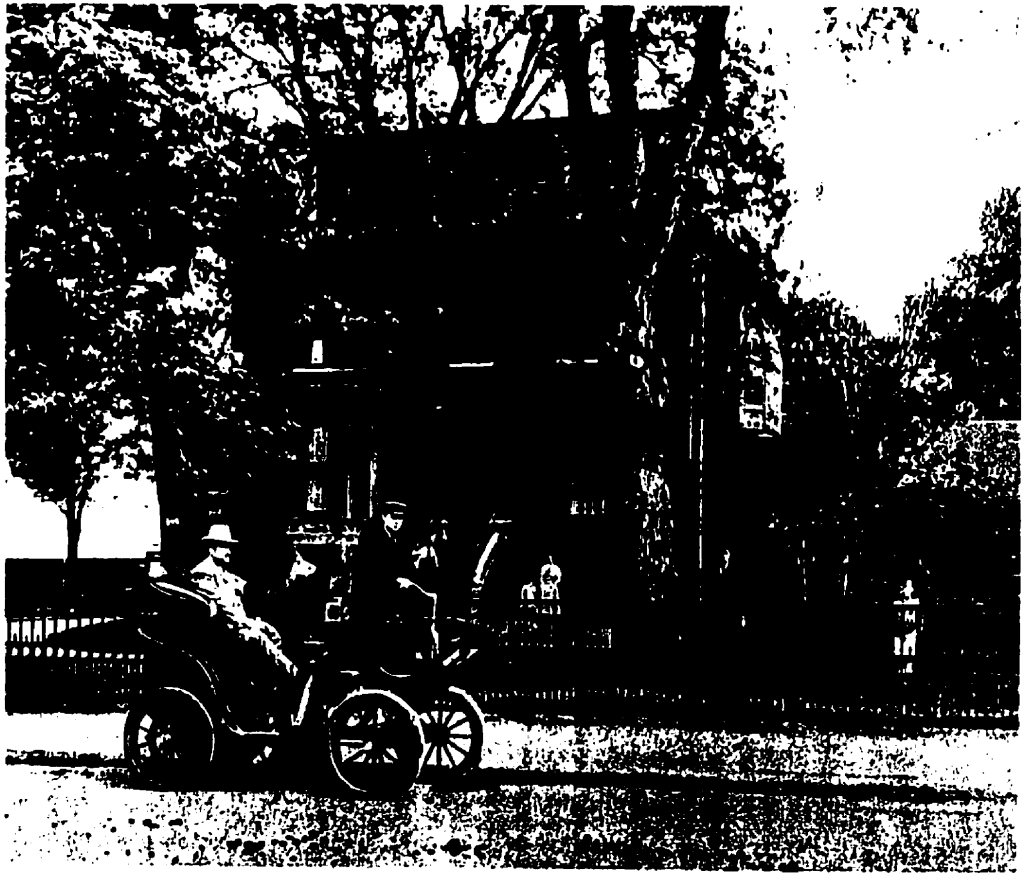
Des fondateurs du ACC, Ucal Henri Dandurand, surnommé «Ucal Hisopompe» pour sa grande consommation d'essence, compte parmi les plus enthousiastes automobilistes du début du siècle. Il invite le maire Raymond Préfontaine à faire l'essai de sa première voiture en novembre 1899, une Waltham à vapeur (voir photographie 1.2). Sa troisième voiture est une luxueuse DeDion-Bouton, importée de France, qui attire "les badauds [...] devant sa spacieuse maison de la rue Sherbrooke, à l'angle de la rue Sainte-Famille". En 1915, il se payait un chauffeur (voir photographie 1.3). En 1911, les Dandurand se feront même construire un autobus personnel pesant 6 tonnes, surnommé le «Pulman de la route», afin de faire des excursions sur l'île de Montréal. "The monster was 26 feet, 3 inches long, and 6 feet, 6 inches wide. It could hold 25 people and sleep 11, including two servants who used a berth in the driver's compartment" (voir les photographies 1.4 et 1.5). En 1904, Dandurand, promoteur immobilier excentrique et prospère, se présente à la mairie de Montréal. Battu, il sera néanmoins élu échevin par la suite. Dandurand siégea au conseil d'administration de plusieurs

---

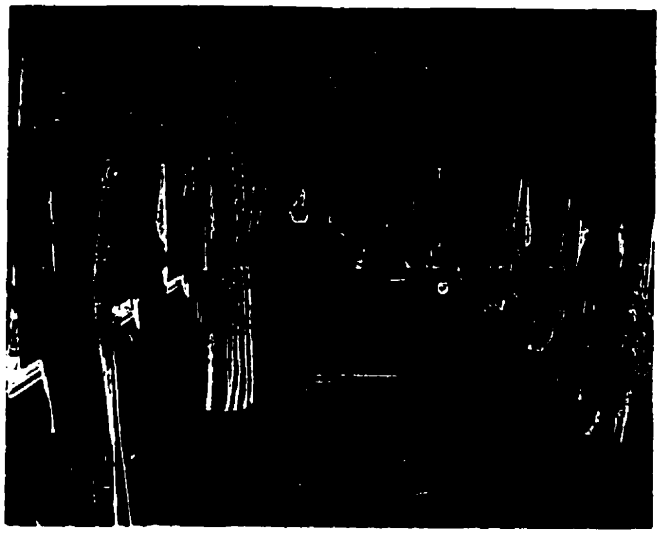
[44] *Who's Who and Why 1921* , 1111-1112; *Who's Who in Canada 1923-24* , 393-394.

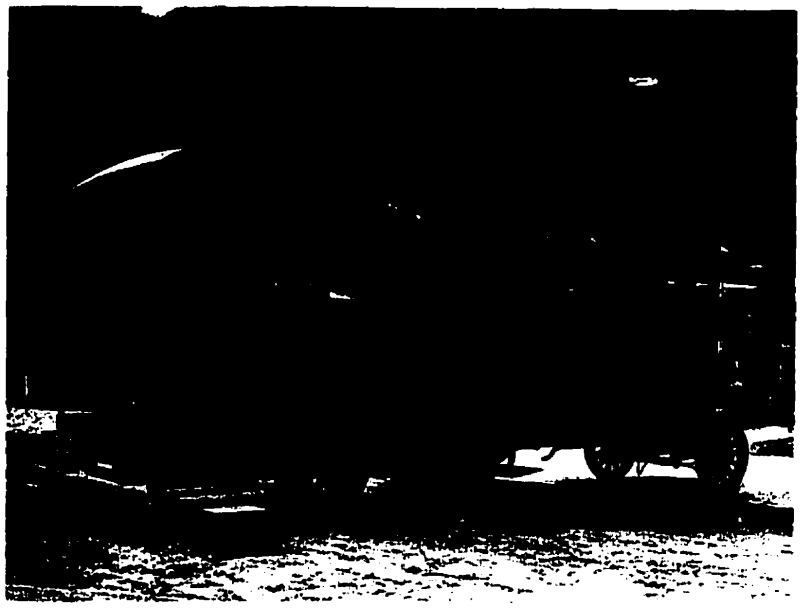
[45] Michèle BRASSARD et Jean HAMELIN, "Tarte, Joseph-Israël", *Dictionary of Canadian Biography* , tome 13, 1018; LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 147.

Photographie 1.2 **Ucal Henri Dandurand et son épouse en automobile, circa 1899**
GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, 144.



Photographie 1.3 **U. H. Dandurand et son chauffeur en automobile, 1915**
SOURCE: MOREAU, *Montréal perdu*, 95.





Photographies 1.4 et 1.5 **Autobus de la famille Dandurand, circa 1911**
SOURCE: GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, 152-153.

entreprises, parmi lesquelles la Comet Motor Company et la Compagnie canadienne des autobus limitée (CCAL) et incorpora la Eastern Automobile Company en 1904. Membre du National Board of Trade et de la Chambre de commerce du district de Montréal, il sera aussi actif au sein de l'Association canadienne des bonnes routes (ACBR). En 1908, Dandurand est vice-président du ACC et demeurera membre du bureau de direction pendant plusieurs années.[46]

Entre 1924 et 1930, 25 personnes siégeront sur le comité de direction du ACC.[47] À l'instar des fondateurs, plusieurs de ces individus furent propriétaires, gestionnaires ou cadres d'entreprises parfois fort importantes, comme le Canadien Pacifique (CP), ou actifs dans les regroupements d'hommes d'affaires, tel les chambres de commerce ou la Canadian Manufacturers Association. Certains occupèrent des fonctions politiques ou des postes cadres dans l'administration ou les

---

[46] *ibid.* , 154; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec", 7; RUMILLY, *Histoire de Montréal* , tome 3, 300 et 347; GUILLET, *The Story of Canadian Roads* , 144 et 152; Regroupement des voitures anciennes du Québec, "Les choses du passé que la science conserve", *Le Phare* , 2, no. 1 (1975): 6; Ludger BEAUREGARD, "L'automobile et son impact à Montréal", *Montréal - Guide d'excursions* (Montréal: Presses de l'université de Montréal, 1972): 170; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada* , 50-52; André J. DELISLE, "Du nouveau dans les rues de Montréal", *Cap-aux-Diamants* , 45 (septembre 1996): 15; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1899, 2ème série, #634, 635 et 2873, 3ème série, #2305, VM-17, dossiers, #25553, 18610 et 34633.2; *Who's Who and Why 1914* , 251; *CRMW* , juin 1915, 230; *LP* , 3 mai 1915, 6, 8 mai 1915, 22, 13 juin 1912, 1, 5 juillet 1912, 1, 13 juillet 1915, 15, 13 décembre 1915, 15; Québec, *GOQ* , 12 mars 1904, 527. La première citation est tirée de RUMILLY et la deuxième de DURNFORD et BAECHLER.

[47] Il s'agit, en ordre alphabétique, de Jean-Baptiste Baillargeon, Henry G. Birks jr., Charles M. Black, Joseph Félix Boulais, Armand Chaput, A. R. Chipman, Kenneth T. Dawes, J. R. Douglas, Jules Alexandre Duchastel de Montrouge, Armand Dupuis, David E. Galloway, Grant Hall, Paul R. Hanson, Frank P. Jones, Paul Ernest Joubert, George A. McNamee, John J. Meagher, Walter Molson, Theodore G. Morgan, Edouard de Bellefeuille Panet, Howard W. Pillow, Arthur B. Purvis, Donat Raymond, J. A. Sicotte et Henry H. Vaughan. Voir ACC, *NL* , 1924-1931; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1921 et 1922, 3ème série, #20576, 21960 et 32244.

services publics. Par exemple, Donat Raymond fut nommé sénateur en 1926.[48]

Jean Baptiste Baillargeon, directeur du ACC à partir du début des années 1920 environ jusqu'à au moins 1930, est un exemple semblable à celui d'Ucal Henri Dandurand (voir photographie 1.6). Il était propriétaire de la Baillargeon Express Company, une entreprise de transport commercial fort connue qui s'est motorisé dès le début des années 1910. En 1912, on retrouve Baillargeon parmi les directeurs de la Compagnie canadienne des autobus limitée qui voulut introduire des circuits d'autobus dans le réseau de transport commun à Montréal. L'année suivante, c'est son entreprise qui fournira à la ville de Montréal un véhicule-moteur spécialement conçu pour transporter les prisonniers. En 1914, la J. B. Baillargeon Express était vraisemblablement distributrice officielle des camions britanniques de marque Commer. Innovatrice, l'entreprise utilisera un camion fort avant-gardiste en 1925 comme une comparaison entre deux camions de l'entreprise permet de le constater (voir les photographies 1.7 et 1.8).[49]

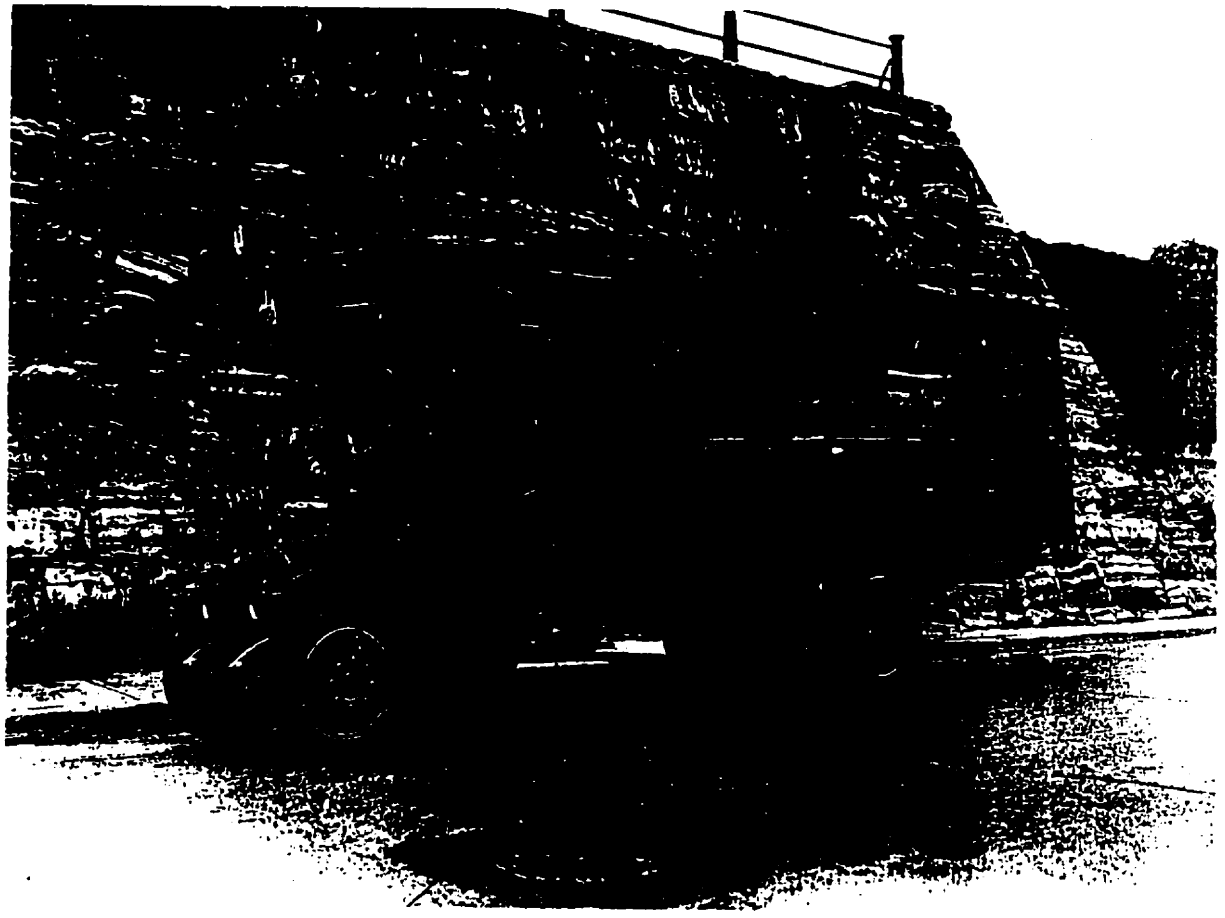
Le plus actif des directeurs du ACC est cependant George A. McNamee, le secrétaire-trésorier du club depuis sa fondation (voir photographie 1.9). Il occupa cette fonction pendant plusieurs années.

---

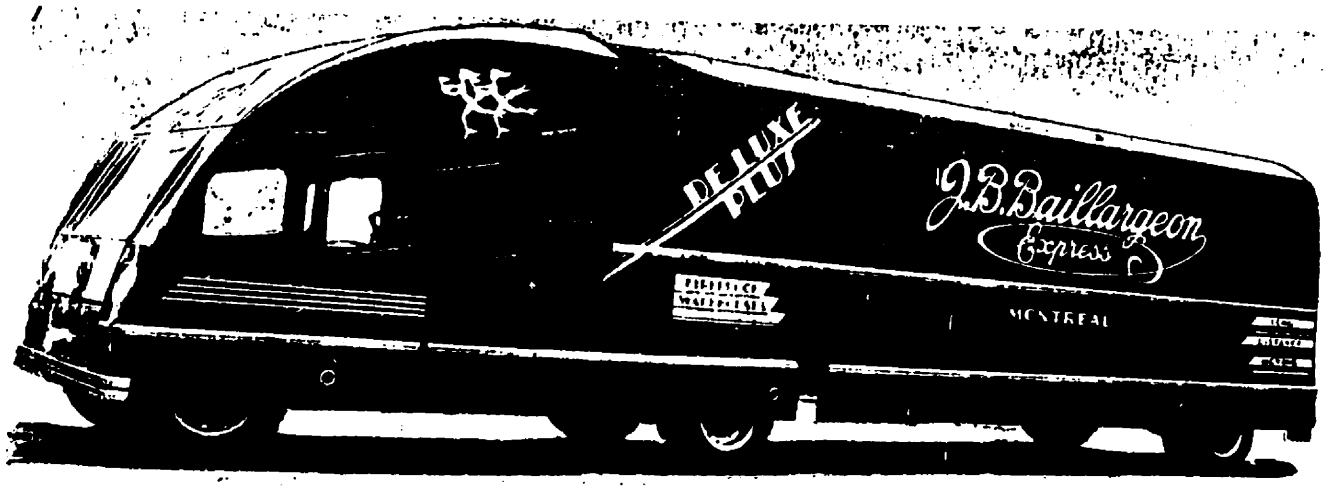
[48] VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec", 9; *Who's Who and Why 1914*, 411, 663 et 930-931; *Who's Who and Why 1915-1916*, 49, 147, 665 et 1167; *Who's Who in Canada 1928-1929*, 1207 et 2038; *Who's Who in Canada 1930-1931*, 176, 178, 555, 564, 863-864, 1108, 1331, 1366, 1586, 1766, 1852, 2035 et 2051; *The Canadian Who's Who 1912*, 117; *The Canadian Who's Who 1936-1937*, 1179; ATHERTON, *Montreal*, 609-610.

[49] ACC, *NL*, 1921-1931; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1921 et 1922, 2ème série, #2873 et 3359, 3ème série, #14457, 18785, 20576, 21960, 31620, 37244 et 38758, VM-17, dossiers, #14936 et 18091; *Lovell's Montreal Directory for 1914-1915* (Montréal: s. n., 1914): 865.

Photographie 1.6 **Jean Baptiste Baillargeon**
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection E. Z. Massicotte, #327.



Photographie 17 **Camion de la J. B. Baillargeon, 1925**
SOURCE: Musée McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(12)



Photographie 18 Camion de la J. B. Baillargeon, 1925
SOURCE *Historique du camionnage. Biographie des pionniers*, 27.

Photographie 1.9 **George A. McNamee, secrétaire-trésorier du Automobile Club of Canada, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 5 mars 1927, 29.

À partir de 1912, McNamee abandonne d'ailleurs son poste de commis aux transactions boursières à la Montreal Tramways Company pour s'occuper des affaires du club à temps plein. Entre 1900 et 1930, il occupa plusieurs postes de direction à l'Association canadienne des bonnes routes et participa pendant plusieurs années à l'organisation du Congrès canadien (et international) des bonnes routes. En 1927, il participe même au comité du transport mis sur pied lors de la fête organisée pour le jubilé de la reine d'Angleterre.[50]

Le bénéfice de la notoriété échut non seulement aux fondateurs et directeurs du club mais également à une grande partie de son *membership*. Selon la liste des membres publiée en 1927, sur les quelques 1,789 membres individuels, 306 d'entre eux sont inscrits dans l'édition de 1929 du *Who's Who in Canada*, soit 17 pour cent du *membership* du club.[51] Compte tenu du caractère de la publication, cette proportion est considérable et d'autant plus que certains membres du ACC dont le nom n'apparait pas dans l'édition du *Who's Who* font clairement partie de familles riches et connues, comme Ward C. Pitfield par exemple. D'autres noms, dans la liste des membres de 1927, appartiennent aussi à des grandes familles montréalaises: Molson, Allan, Holt, Shaughnessy, Angus, Meredith.[52] De manière générale, les membres du Automobile Club of Canada

---

[50] VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7 et 9; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #2305 et 26156, VM-17, dossiers, #25553; *CRMW*, décembre 1928, 747; *LP*, 30 janvier 1915, 22, 13 février 1915, 15, 8 mai 1915, 22, 22 août 1915, 3, 26 janvier 1917, 1, 5 mars 1927, 29, 12 mai 1927, 2; Union des municipalités du Canada, *Le journal municipal canadien* (mai 1916): 280.

[51] *Who's Who in Canada 1928-1929* ; ACC, *List of Members*.

[52] *idem*.

constituent une infime fraction de la population montréalaise puisque leur nombre s'élève à 347 en 1916 et à 2,594 en 1930.[1]

De plus, comme on peut le constater dans les *Who's Who*, plusieurs membres du Automobile Club of Canada sont également membre du club de chasse à courre Montreal Hunt (MH), une autre organisation élitiste. Le lien entre les deux clubs est d'autant plus étroit que plusieurs membres soit du ACC soit du MH sont aussi membres du Forest and Stream Club, là où le club automobile montréalais fut fondé et où les membres du Montreal Hunt se réunissaient régulièrement au début du 20ième siècle. Le lien est tel que, vers 1906, après une tournée d'inspection des rues de Montréal et des routes environnantes en compagnie de quelques échevins et journalistes, les directeurs du ACC reçoivent leurs invités au *clubhouse* du Montreal Hunt, chemin de la Côte Sainte-Catherine.[2]

Les affiliations entretenues par le ACC avec d'autres clubs automobiles dans le monde sont également révélatrices. Par exemple, l'affiliation au Club automobile de France qui recrutait ses membres parmi les classes les plus aisées et qui exerçait son contrôle sur le "national automobile movement" français[3] ou l'affiliation au Royal Automobile Club de Londres en Angleterre, "a gentlemen's club with royal patronage".[4] Mais c'est en se tournant vers les États-Unis que l'on trouve l'affiliation la plus

---

[1] VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 9.

[2] RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 3, 349; COOPER, *The History of the Montreal Hunt*, 46 et 83-85. Le Forest and Stream Club était un centre équestre où l'on organisait entre autres choses des courses. Auparavant appelé Bel-Air, c'est là que "the crowd came, not only to see but better still, to be seen. In this, it was aided by the press, which carefully listed all those present and what they wore." Voir *ibid.*, 84.

[3] FLINK, *America Adopts the Automobile*, 162.

[4] EMSLEY, "Mother, What Did Policemen Do", 371.

significative. En 1911, et peut-être avant, le ACC avait établi des liens avec l'Automobile Club of America (ACA), dont le siège social se situait à New York.[57] Or, comme le souligne James J. Flink, le ACA, né en 1899, "was said to have more millionaire members than any social club in the world." Le ACA faisait partie de l'American Automobile Association (AAA), une fédération nationale créée en 1902 qui regroupait la plupart des clubs automobiles américains. La différence entre le club new-yorkais et la fédération nationale, tant sur le plan du *membership* que des orientations et des priorités, est assez grande pour que le leadership de l'Automobile Club of America au sein de la fédération soit remis en question. À tel point qu'en 1909, le club new-yorkais s'en retire. Pour Flink, "the withdrawal of the ACA [...] clearly drew the issue of whether the AAA was to reflect the interests of the New-York City upper-class automobilists or the interests of the great majority of middle-class motorists."[58] L'affiliation du Automobile Club of Canada avec le club new-yorkais, qui subsistait en 1930, montre par conséquent les tendances du ACC à vouloir s'identifier avec la crème de l'élite sociale.

Un deuxième club automobile, la Montreal Automobile Association (MAA), fut probablement créé une quinzaine d'années après le ACC, soit vers 1918.[59] La MAA est, semble-t-il, issue de la Montreal Automobile Trade Association (MATA), qui regroupait les

---

57 AVM, VM-17, dossiers, #5737.

58 FLINK, *America Adopts the Automobile*, 145-150 et 155-163. La citation est tirée de la page 160.

59 Vers la fin des années 1920, la Montreal Automobile Association devint la Montreal Motorists League (MML).

concessionnaires automobiles. Le lien de parenté entre les deux se vérifie par le fait que le gérant de la MATA deviendra celui de la MAA à la création de celle-ci.[60]

À partir de 1915, la MATA commença à s'intéresser à l'automobilisme en général. "Les nouveaux directeurs [...] n'ont rien épargné dans le but de rendre les plus grands services possibles aux automobilistes [...] du district de Montréal en particulier." Ils créèrent, en premier lieu, la catégorie «membres associés», qui n'existait pas auparavant, permettant ainsi à n'importe quel individu d'adhérer à l'association. Deuxièmement, ils firent parvenir une lettre "à tous les propriétaires de voitures, soit commerciales ou de plaisance", leur demandant d'émettre leur opinion sur une foule de questions -la vitesse limite permise pour les camions, la circulation des véhicules-moteurs dans le parc Mont-Royal, etc.[61] Que la MATA se soit intéressée à de telles questions permet de croire qu'elle fut à l'origine de la MAA.

Les biographies de quelques directeurs de la MAA ressemblent à celles du Automobile Club of Canada. Peter Bercovitch, avocat de la MAA et de la MATA durant plusieurs années, a été un des fondateurs de la Rochon Express Company Limited et du West End Garage Limited, respectivement en 1915 et 1917. Il siégea comme

---

60 Il s'agit de Thomas C. Kirby, dont il sera question un peu plus loin. Voir *Lovell's Montreal Directory 1918-1919* ; *Lovell's Montreal Directory 1919-1920* . En 1918, la MATA avait comme adresse l'appartement 11 à l'Hôtel Windsor qui devint l'année suivante celle de la MAA. La MATA avait déménagé au 294 Ste-Catherine est, app. 64.

61 *LP*, 15 mai 1915, 23.

député à l'Assemblée nationale du Québec, à partir de 1916.[62] William Jennings, directeur de la MAA depuis ses débuts, était un des propriétaires de la A. Jennings & Company, un concessionnaire automobile.[63] Également homme d'affaires, J. C. Asch devint membre du Montreal Board of Trade en 1929.[64] John Davidson était gérant de l'Hôtel Windsor et membre du Montreal Board of Trade au moment où il occupait son poste de directeur de la MAA.[65] L'ingénieur William F. Fletcher ainsi que Malcolm Lemieux occupèrent aussi des fonctions de direction au sein de plusieurs entreprises.[66] Enfin, le docteur Gaston Maillet se fit connaître partout au Canada par sa pratique de la médecine. Plusieurs hôpitaux montréalais en firent un de leurs gouverneurs.[67] Comme dans le cas du Automobile Club of Canada, les noms des directeurs de la MAA apparaissent dans les *Who's Who*. Entre 1918 et 1930, le nom de 9 des 29 directeurs connus de la MAA y apparait, soit presque le tiers, ce qui est une proportion considérable.[68]

Le cas de Thomas C. Kirby, gérant de la MATA puis de la MAA, est aussi un exemple typique du promoteur de la motorisation

---

62 *ibid.*, 22 mai 1915, 22, 7 janvier 1927, 2; Québec, *GRQ*, 13 novembre 1915, 2677, 1 décembre 1917, 2635; *The Canadian Who's Who 1936-1937*, 81; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661, VM-18, dossiers, #7761 et 327a.

63 *idem.*

64 *idem.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661; *Who's Who in Canada 1930-31*, 1763-1764.

65 *Who's Who and Why 1921*, 1404; AVM, VM-18, dossiers, #327a, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661.

66 *idem.*; *Who's Who in Canada 1930-1931*, 1559; *Who's Who and Why 1921*, 1411.

67 *ibid.*, 281; AVM, VM-18, dossiers, #327a, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661.

68 *idem.* et #13454, 1ère série, #1923, VM-17, dossiers, #327a et 7761; *CRMW*, juillet 1930, 460; *LP*, 10 février 1927, 15, 3 mars 1927, 3; *Who's Who*, diverses années.

(photographie 1.10). En 1915, il incorpora la Canadian Speedway Limited, une entreprise organisant des courses et des expositions automobiles. La même année, il est secrétaire-trésorier de l'Emergency Service Limited, une entreprise de dépannage. En tant que gérant de la Montreal Automobile Trade Association, il organisa pour elle pendant plusieurs années le Salon de l'auto de Montréal dont la première édition eut lieu en 1906. Il la représenta également à la National Dealers Association. Comme George A. McNamee, il participe au comité du transport dans l'organisation de la fête du jubilé de la reine Elizabeth.[69]

Le troisième club automobile en importance au début du siècle, l'Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles (AOA/APA), incorporée en octobre 1919, est encore moins bien connue que la Montreal Automobile Association. Les fondateurs sont J.-A. Legault, Adrien Lafontaine, George Beauregard, Charles-Édouard Guérin et Jeanne Marsan. Les trois premiers sont notaires, le quatrième est avocat et Marsan est sténographe.[70] Guérin fonda la Girouard Taxi-Service Limited en 1920 et la J. E. Smith Motors Limited en 1928. Avec Joseph Charles Émile Trudeau, gérant le l'AOA/APA en 1930, il mis sur pied, en 1920, le Garage St-Denis Limité.[71]

---

[69] DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada* , 63-64; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #13454 et 26156, VM-17, dossiers, #38750; *LP* , 2 janvier 1915, 12, 14 août 1915, 17, 23 octobre 1915, 13; Québec, *GOQ* , 20 novembre 1915, 2743-2745.

[70] *ibid.* , 15 novembre 1919, 2679-2680.

[71] *ibid.* , 30 octobre 1920, 2341-2342, 14 août 1920, 1790, 21 juillet 1928, 2454-2455; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #39557; *The Canadian Who's Who 1936-1937* , 453.

Photographie 1.10 **Thomas C. Kirby, secrétaire de la Montreal Automobile Association, 1915**
SOURCE: *La Presse*, 20 octobre 1915, 13.

D'une manière générale, l'AOA/APA et la Montreal Automobile Association étaient peut-être des organisations plus près de la moyenne et de la petite bourgeoisies que ne le fut le Automobile Club of Canada. Premièrement, il ne semble pas y avoir eu de Molson, de Holt ou de Shaughnessy, par exemple, à l'AOA/APA ou à la MAA comme ce fut le cas pour le ACC. Deuxièmement, à l'encontre de ce dernier, la MAA était affiliée directement à l'American Automobile Association, plutôt qu'à un club américain particulier. Or, comme le soutient James J. Flink, la AAA représente plutôt la petite et la moyenne bourgeoisie tandis que des clubs tel le Automobile Club of America, auquel était affilié le ACC, représentait plutôt la grande bourgeoisie.[72] Troisièmement, une comparaison des bureaux des trois associations montréalaises laisse supposer des moyens financiers de grandeurs différentes. Alors que le ACC occupe un étage complet du luxueux édifice Birks, au coin de Union et Sainte-Catherine en face du carré Phillips, les bureaux de la MAA se situent dans une chambre de l'Hôtel Windsor et ceux de l'AOA/APA dans ses garages, l'un dans l'ouest de la ville sur Sherbrooke et l'autre dans l'est sur St-Denis. Mais plus important encore, il semble que la MAA et l'AOA/APA aient eu un plus grand rayonnement que le ACC durant les années vingt, au moment où la progression de la motorisation s'accélère et, donc, au moment où la moyenne et la petite bourgeoisie sont le plus susceptibles d'être entrées en masse dans l'ère du véhicule-moteur. Ce rayonnement plus grand est perceptible par le biais des sommes perçues par les

---

[72] FLINK, *America Adopts the Automobile*, 155-163.

clubs automobiles pour l'enregistrement des véhicules-moteurs.[73] À partir de 1920, selon le tableau 1.5, la MAA perçoit plus d'argent que le ACC. C'est encore plus vrai pour l'AOA/APA, entre 1924 et 1927 du moins.

Deux autres clubs automobiles seront créés avant 1930, mais peu d'informations sont disponibles à leur sujet. Il s'agit de l'Automobile Owners Association of Quebec Limited (AOAQL), incorporée en 1914, et dont les bureaux devaient être situés à Montréal[74], et de l'Automobile Protective Association/Association protectrice des automobiles (APA/APA), incorporée en décembre 1927 et dont le siège social est aussi situé à Montréal.[75]

Les entreprises oeuvrant dans le domaine des transports tendaient à se regrouper dans des organisations qui leur etaient propres même si le Automobile Club of Canada, par exemple, acceptait des membres corporatifs dans ses rangs. Il semble que plusieurs associations du genre aient existé plus ou moins brièvement au début du 20ième siècle. Les biographies de leurs fondateurs ou directeurs montrent encore une fois l'élitisme de ces derniers.

En 1915, comme partout ailleurs dans les grandes villes canadiennes et américaines, les *jitneys* sont apparus dans les

---

[73] Les clubs automobiles purent, vers le début des années 1910, servir d'intermédiaire entre les automobilistes et le bureau du trésorier de la province pour l'enregistrement des véhicules.

[74] Québec, *GOQ*, 22 février 1914, 374-376.

[75] Ses fondateurs sont Edgar-H. Desmarais, J.-Emile Guy et Paul-E. Tremblay, tous trois Montréalais, les deux premiers inspecteurs d'assurances et le troisième comptable. Encore ici, la petite bourgeoisie semble très présente. *ibid.*, 7 janvier 1928, 4-7.

TABLEAU I.5

Sommes perçues pour l'enregistrement des véhicules-moteurs par l'entremise des clubs automobiles à Montréal, 1912-1931 (en dollars)[1]

	Montreal Automobile Association Thomas C. Kirby	Automobile Club of Canada George A. McNamee	Automobile Owners' Association Thomas Girard	Bureaux d'enregistrement gouvernementaux	TOTAL (100%)
1917-18	-	18,162 (5,7)	-	298,088 (94,2)	316,250
1918-19	5,853 (1,4)	27,051 (6,6)	-	374,818	407,722
1919-20	30,494 (5,7)	42,204 (7,9)	n. d.	464,904	537,602
1920-21	47,373 (7,5)	37,968 (6,0)	n. d.	546,597	631,938
1921-21	84,817 (8,9)	64,399 (6,7)	n. d.	806,660	955,876
1922-23	88,099 (7,7)	78,024 (6,8)	n. d.	974,040	1,140,163
1923-24	95,333 (8,5)	73,033 (6,7)	n. d.	924,641	1,093,007
1924-25	131,447 (9,2)	93,072 (6,5)	162,220 (11,4)	1,034,842 (72,8)	1,421,581
1925-26	136,661 (8,3)	106,261 (6,5)	251,600 (15,3)	1,145,234 (69,8)	1,639,756
1926-27	165,567 (8,9)	119,506 (6,4)	289,828 (15,5)	1,289,170 (69,2)	1,864,071
1927-28	231,814 (12,4)	134,710 (7,2)	n. d.	1,497,749	1,864,273
1928-29	260,589 (11,4)	136,011 (6,0)	n. d.	1,888,081	2,284,461
1929-30	289,248 (11,4)	151,109 (6,0)	n. d.	2,097,844	2,538,201
1930-31	277,189 (10,7)	132,756 (5,1)	n. d.	2,174,709	2,584,654

[1] Les nombres entre parenthèses indiquent les pourcentages par rapport au total des sommes perçues à Montréal.

SOURCE: Québec, Ministère du Trésor, Etat des comptes publics, 1912-1931

principales rues de Montréal.[76] Les quelques personnes qui y ont tenté l'expérience au cours de l'été 1915 se sont regroupées dans la Jitney Association of Montreal (JAM).[77] Les promoteurs de l'autobus se regroupèrent au sein de la Montreal District Autobus Owners Association (MDAOA) au milieu des années 1920.[78] À partir de 1910 environ, un grand nombre d'entreprises de taxi virent le jour à Montréal et ses environs.[79] Cela explique l'existence de la Montreal Automobile For Hire Protective Association (MAFHPA) en 1918.[80] Les entreprises de camionnage formerent eux aussi leurs propres associations. On sait que vers juin 1922, la Montreal Motor Truck Owners Association (MMTOA) existait et que l'on nommait peut-être régulièrement la Motor Truck Owners Association (MTOA-1).[81] Puis, en 1930, naquit la Montreal Truck Owners Association (MTOA-2).[82]

---

[76] Le prochain chapitre reviendra sur le phénomène des *jitneys* à Montréal.

[77] *LP*, 10 avril 1915, 9, 17 avril 1915, 27. Deux directeurs de la JAM, A. E. Gadbois et Joseph O. Linteau, avaient fondé la Légaré-Gadbois Limitée en 1911, un concessionnaire automobile. Voir Québec, *GOQ*, 6 décembre 1911, 2139-2140.

[78] *CRMW*, décembre 1927, 730. En 1927, G. Hervieux, vice-président de la National Autobus Company, dirige la MMTOA. Possédant des lignes d'autobus reliant Montréal à St-Jérôme et Pont-Viau, Hector Hamel comblait le poste de vice-président. Le trésorier est Elphège Tremblay, associé dans la compagnie d'autobus Tremblay. Hervieux était également président de l'Association des propriétaires d'autobus de la Province de Québec (APAPQ) en mars 1927 dont les bureaux sont situés sur la rue Craig à Montréal. Antoine Chauvin occupe le poste de secrétaire pour les deux associations. Voir AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, # 17514, 26312 et 23668.

[79] Il suffit de parcourir la *Gazette officielle de Québec* pour s'en rendre compte.

[80] AVM, VM-18, dossiers, # 286. En plus de la MAFHPA, la Union of Taxicab Owners of the Province of Quebec Incorporated (UTOPQI) était créée en 1927. Ses bureaux principaux furent localisés à Montréal et les fondateurs, Camille Veters, Andrea Pagotto et Rodolphe Bernard, respectivement éditeur de journal, tailleur et avocat, en étaient tous résidents. Voir Québec, *GOQ*, 4 juin 1927, 1825-1827

[81] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #21960; *CRMW*, juin 1922, 312.

[82] Ses directeurs sont J. Little, E. Ryan, E. Barbeau, E. Gauthier, J. H. Coley et John Robert. *ibid.*, juillet 1930, 460. Les noms des directeurs connus de la MTOA-2 ne correspondent pas avec ceux de la MTOA-1 ni de la MMTOA. Il est par conséquent impossible de dire s'il s'agissait en fait de la même organisation.

Finalement, deux autres organisations de transporteurs, même si elles n'ont pas regroupé nécessairement et uniquement des automobilistes, doivent être également mentionnées. Il s'agit de la Vehicular Traffic Association of Montreal (VTAM)[83] et de la Montreal Vehicular Traffic Association (MVTA)[84], deux organisations qui s'intéressèrent à la circulation sur la voie publique. La MVTA avait été créée pour, entre autres choses, "suggérer et proposer toutes mesures, lois municipales et autres législations nécessaires pour la protection des voitures et du trafic

---

[83] La VTAM s'appelait auparavant la Montreal Team Owners Association. Le changement de nom indique sans doute la volonté de l'association de rejoindre une clientèle plus large que les seuls utilisateurs du cheval et de la voiture hippomobile. La VTAM regroupait des entreprises oeuvrant dans le transport des marchandises. En 1928, les directeurs F. K. Brydges et R. A. Gentles, étaient liés, dans le premier cas, à la Brydges Transportation Limited et, dans le deuxième, à la Meldrum Brothers. LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15; AVM, VM-1, dossier, 3ème série, #31620. Plusieurs personnalités politiques connues patronnaient la VTAM en 1928. Parmi elles figurent Athanase David, Alfred Leduc, le docteur J. J. Guérin, Camilien Houde et Joseph H. Dillon. Les deux premiers sont élus députés provinciaux à partir de 1916 et 1927 respectivement. David fut, de plus, nommé secrétaire provincial à partir de 1919 et, à ce titre, avait sa place au cabinet. Leduc, avant son élection comme député, avait été échevin de Montréal et député à la Chambre des Communes. Camilien Houde fut maire de Montréal pour plusieurs mandats à partir de 1928 et Joseph H. Dillon, avocat, député provincial à partir de 1924 et ministre sans portefeuille en 1927, avait incorporé la Handy Taxi Company Limited en 1923 avec quelques associés. Auparavant, Dillon avait été durant plusieurs années secrétaire du département de la voirie de la ville de Montréal. Voir AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #31620; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15; *Who's Who in Canada 1934-35*, 783; *Who's Who in Canada 1930-31*, 1990 et 2105; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 409; Québec, *GOQ*, 23 juin 1923, 1944-1945.

[84] Fondée en 1911, il est possible que la Montreal Vehicular Traffic Association ait été l'ancêtre de la VTAM car un de ses fondateurs, John Cunningham, se trouvait président honoraire de cette dernière en 1928. Les autres fondateurs et directeurs de la MVTA furent George R. Starke, William A. Clarke, William Walker, Kenneth Robertson, Edward F. Schmidt et Edward E. Belcourt respectivement secrétaire de la Dominion Transport Company Limited, agent général de la Dominion Express Company, maître charretier, marchand de charbon, agent d'assurances et gérant de la Shedden Forwarding Company Limited. Le secrétaire de la MVTA entre 1911 et 1913, J. R. Innes, fut président de la Société pour la Prévention contre la Cruauté envers les Animaux. Voir *ibid.*, 23 septembre 1911, 1713-1715; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #31620, VM-17, dossiers, #9219, 17681 et 18378.

en général, aussi bien que pour la protection des propriétaires de chevaux, voitures et automobiles privées."[85]

Les deux grands groupes ethniques montréalais se côtoyaient dans la plupart, sinon la totalité, des associations mais leur proportion n'étaient pas le même pour chacun des cas. Les Canadiens-français sont relativement peu nombreux au Automobile Club of Canada. Si, comme on a vu précédemment, 5 des dix fondateurs sont Canadiens-français, un peu moins du tiers des officiers du club le sont entre 1924 et 1930.[86] Et en 1927, 275 des 1,789 noms sur la liste des membres sont de consonance française. Ainsi, le membership du club, aurait été composé de Canadiens-français à environ 15 pour cent.[87]

Ces derniers avaient peut-être tendance à adherer à la Montreal Automobile Association et, surtout, l'Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles, regroupant la moyenne et la petite bourgeoisie. "Les francophones", écrit Linteau, "sont plus nombreux parmi la moyenne bourgeoisie, un groupe aux effectifs plus considérables".[88] En ce qui concerne la MAA, des 29 directeurs connus, entre 1918 et 1930, 11 sont Canadiens-français soit 38 pour cent.[89] On a vu que les cinq fondateurs de l'AOA/APA sont de cette nationalité. Cependant il faut faire remarquer que l'incorporation de l'AOA/APA s'est faite

---

85 Québec, *GOQ*, 23 septembre 1911, 1713-1715.

86 Voir ACC, *The News-letter*.

87 ACC, *List of Members*.

88 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 171.

89 AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1923, 3ème série, #7661 et 13454, VM-17, dossiers, #327a et 7761; *CRMW*, juillet 1930, 460; *LP*, 10 février 1927, 15, 3 mars 1927, 3; *Who's Who*, diverses années.

sous un nom bilingue. Le bulletin qu'elle commence à faire paraître durant les années vingt, *Auto-Sport*, l'est également. L'Automobile Protective Association/Association protectrice des automobiles aussi est incorporée sous un nom bilingue mais ses fondateurs sont tous francophones.

Malgré que les associations de transporteurs aient pour la plupart des noms anglais, la présence des Canadiens-français parmi leurs fondateurs et leurs directeurs est tout aussi significative. Par exemple, comme nous avons vu précédemment, la Montreal District Autobus Owners Association est créée uniquement par des Canadiens-français comme le sont deux des six directeurs de la Montreal Truck Owners Association en 1930.[90]

En somme, comme l'avait fait la section précédente pour l'ensemble des automobilistes, la biographie des promoteurs de la motorisation nous donne une image élitiste. Elle nous montre aussi que les usagers du véhicule-moteur étaient bien organisés et les deux principaux groupes ethniques montréalais bien représentés sans nécessairement s'être retranchés dans des organisations mutuellement exclusives.

Les associations n'hésitaient nullement à exhiber ces qualités. Les entêtes de lettres de plusieurs associations font état de titres comme «honorable», «docteur», «conseil du roi» (KC), «MPP». Elles mentionnent aussi le nom de personnalités bien en vue les appuyant. Enfin, on voit que les noms à consonance française et anglaise s'y côtoient (voir planche 1.5).

---

[90] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #17514, 26312 et 23668; *CRMW*, décembre 1927, 730, juillet 1930, 460.

MONTREAL AUTOMOBILE ASSOCIATION

AFFILIATED WITH THE
AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION
AND THE
TOURING CLUB OF AMERICA

M. J. STACK, *President*
J. D. CHESNEY, *Vice-President*
W. JENNINGS, *Treasurer*
T. C. KIRBY, *Secretary*
HON. ALBERT SEVIGNY, K.C.
J. STRACHAN
HON. J. L. PERRON, K.C.
J. C. ASCH
LESLIE S. MICTHELL
J. DAVIDSON
DR. GASTON MAILLET
ALPH. E. DECARIE
Directors
PETER BERCOVITCH, K.C., M.P.P.
Legal Advisor

TELEPHONE: UPTOWN 7175
SECRETARY'S RESIDENCE: ST. LOUIS 5031

HEADQUARTERS AND TOURISTS INFORMATION BUREAU

WINDSOR HOTEL

J. R. DOUGLAS, PRESIDENT — J. A. DUCHASTEL DE MONTROUGE, VICE-PRESIDENT — GEO. A. McNAMEE, SECRETARY-TREASURER

AUTOMOBILE CLUB OF CANADA

BOARD OF DIRECTORS

J. B. BAILLARGEON
A. L. CARON
A. J. DAWES
DR. E. M. DESAULNIERS, M.L.A. ✓
J. R. DOUGLAS
CHAS. K. P. HENRY, M.D.
J. J. MEAGHER, K.C.
THEO. G. MORGAN
T. A. MORRISON ✓
HOWARD W. PILLOW
LT.-COL. COLIN K. RUSSELL, M.D.
E. F. SISE ✓
H. H. VAUGHAN
ALPHONSE VERVILLE, M.P. ✓

J. A. DUCHASTEL DE MONTROUGE

ROOM NO. 909 NEW BIRKS BUILDING
TELEPHONE: UPTOWN 2671

AFFILIATIONS:
THE ROYAL AUTOMOBILE CLUB, LONDON, ENGLAND
THE AUTOMOBILE CLUB OF AMERICA, NEW YORK CITY
NIPPON AUTOMOBILE CLUB, TOKYO, JAPAN
THE AUTOMOBILE CLUB OF VICTORIA, MELBOURNE, AUSTRALIA
CANADIAN AUTOMOBILE ASSOCIATION
QUEBEC PROVINCIAL MOTOR LEAGUE

HON. PRES., JOHN CUNNINGHAM — PRESIDENT, J. R. BAILLARGEON — 1ST VICE-PRES., WM. J. WELLS, 2ND VICE-PRES., ED. QUINN

VEHICULAR TRAFFIC ASSOCIATION OF MONTREAL

FORMERLY MONTREAL TEAM OWNERS' ASSOCIATION

HONORARY PATRONS:
CAMILIEN HOUDE, MAYOR
HON. DR. J. J. GUERIN, M.P.
HON. J. L. PERRON, K.C.
HON. ATHANASE DAVID, K.C.
HON. J. H. DILLON, K.C.
HON. A. LEDUC

T. E. MOORE, SEC.-TREAS.
ROOM 510, 11 PLACE D'ARMES — PHONE MAIN 1248

DIRECTORS:
F. K. BEDDOES
J. H. TAYLOR
A. GENTLES
L. CANGUINET
D. K. DONNELLY

Planche 15 Entêtes de lettre d'associations d'automobilistes

SOURCES: AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1921, 3ème série, #10120, VII-18, dossiers, #327a

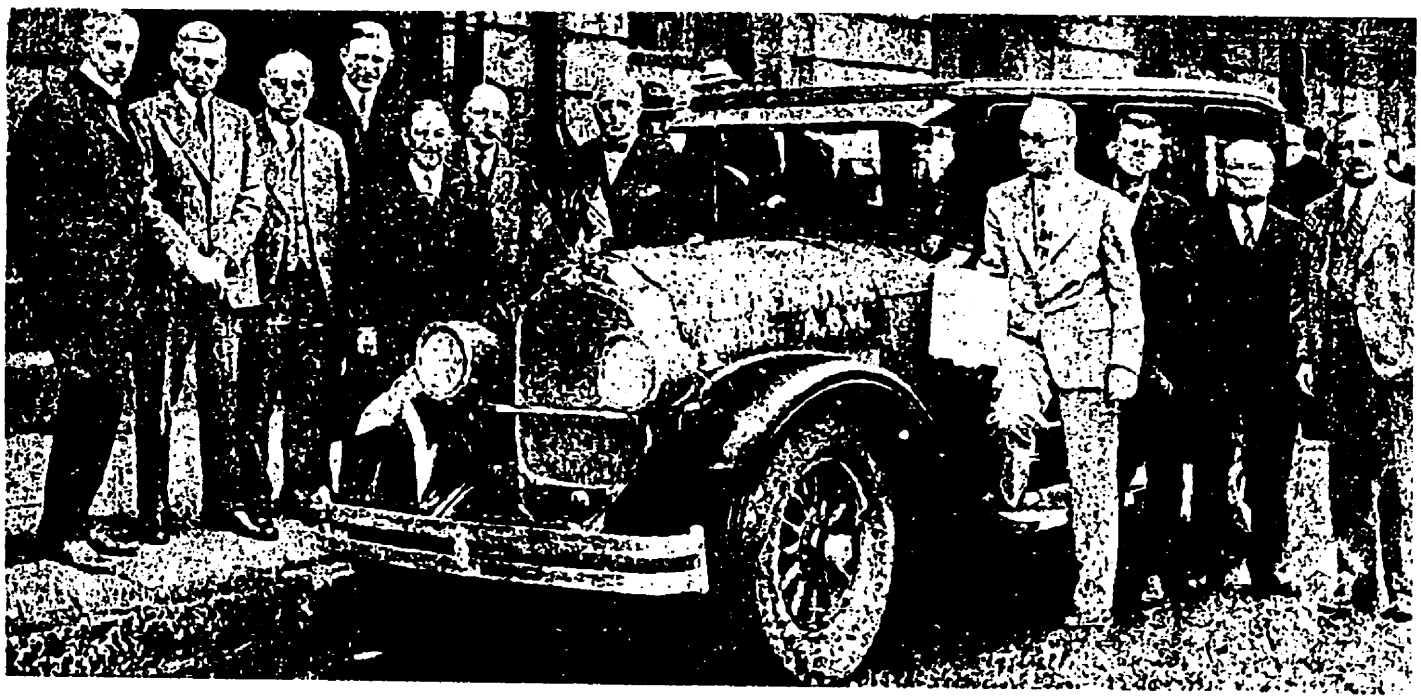
Un même combat

Toutes ces organisations avaient à coeur, bien entendu, le développement de la motorisation. L'historiographie a bien décrit les grands exploits des premiers automobilistes, notamment les voyages effectués sur de grandes distances voire transcontinentaux.[91] Les promoteurs n'hésitaient pas à faire connaître de tels exploits. La photographie 1.11, tirée du quotidien *La Presse* montre des automobilistes canadiens et américains réunis devant l'hôtel Windsor en 1927 -où la Montréal Automobile Association avait ses bureaux- alors qu'ils préparaient un voyage ayant pour point de départ la Floride et la Louisiane et Montréal comme destination finale. Sur la photo, on voir George A. McNamee, secrétaire du Automobile Club of Canada (troisième à partir de la gauche) et J. Davidson (sixième à partir de la gauche). Ce dernier était vraisemblablement John Davidson, le directeur de la Montreal Automobile Association dont il a été question précédemment.[92] On voit également les secrétaires de la Chambre de commerce (premier à partir de la gauche) et du Montreal Board of Trade (deuxième à partir de la gauche).

L'historiographie a également très bien montré que dès le début du 20ième siècle, les automobilistes oeuvrèrent particulièrement à l'amélioration du réseau routier.[93] Dès 1906, l'Automobile Club of Canada entreprenait une campagne

---

[91] Voir par exemple DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, chapitre 1; GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, chapitre 11.
[92] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661, VM-18, dossiers, #327a.
[93] GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, chapitres 11 et 12



Photographie 1.11 Les automobilistes et les grands voyages
SOURCE *La Presse*, 12 mai 1927, 3

d'amélioration sur l'île de Montréal.[94] Dans les archives de la ville de Montréal on peut trouver de très nombreux dossiers dans lesquels les automobilistes exigent l'amélioration des rues de Montréal. Encore ici, les automobilistes n'hésitaient pas à faire connaître leurs actions. Dans la photographie 1.12, on voit des membres du Automobile Club of Canada poser fièrement à l'endroit où ils initièrent des travaux de réfection en 1915. Trois ans auparavant, le ACC en collaboration avec *La Presse* avait entrepris une campagne pour l'amélioration de la route Édouard VII, reliant la rive-sud de Montreal aux frontières américaines.[95]

Le Salon de l'auto de Montréal, qui commence à être organisé en 1906, était sans doute l'occasion idéale pour vanter les mérites du véhicule-moteur. Les constructeurs et les concessionnaires profitaient de l'occasion pour faire de la publicité dans les journaux. De plus, le salon était l'occasion rêvée pour développer la clientèle. En 1915, l'annonce du salon dans *La Presse* occupait la première page au complet et s'adressait particulièrement aux femmes (voir planche 16).

Les journaux couvraient régulièrement les courses automobiles, des événements fort courus. En 1912, *La Presse* annonçait les courses prévues au stade Delorimier au mois de juillet.[96] En 1915, les exploits de Jack Laviolette, ancien gérant du club de hockey des Canadiens de Montréal, font la manchette.[97]

---

94 VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7.

95 Voir, par exemple, *LP*, 8 juillet 1912, 1, 16 juillet 1912, 1, 18 juillet 1912, 1, 31 juillet 1912, 1.

96 *ibid.*, 6 juillet 1912, 12.

97 *ibid.*, 1 juillet 1915, 8, 3 août 1915, 9, 20 août 1915, 9; RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 3, 399.

Photographie 1.12 Les automobilistes et les routes
SOURCE *La Presse*, 27 avril 1915, 7

Planche 1.6 **Annonce du Salon de l'auto de Montréal, 1915**
SOURCE: *La Presse*, 23 janvier 1915, 1.

Cette année-là des courses sont organisées sur le Mont-Royal.[98] Les courses aux records de vitesse soulevaient l'intérêt et l'admiration et constituaient un autre occasion de promouvoir la technologie en montrant ses qualités. Quelques clubs furent mis sur pied dans le but d'organiser des courses sur l'île de Montréal en plus de la Canadian Speedway fondé par Thomas Kirby et ses associés. Dès 1909, Alfred Richard, Napoléon Duquette, Victor Lemay, Edson G. Stevens et David Richard fondèrent la Montreal Driving Club Company Limited qui devait operer au stade Delorimier.[99] En 1915, c'est au tour de Napoléon et Joseph Morin, Narcisse Sauvageau, Eustache Bissonnette et Joseph Bérard de créeer la Maisonneuve Driving Club Limited.[100]

Le chapitre 6 fera état d'autres méthodes de promotion utilisees par les automobilistes, notamment les excursions organisées par les clubs entre 1914 et 1918 pour les enfants de soldats parti à la guerre.

En plus de travailler à promouvoir le véhicule-moteur et l'amélioration de la voie publique, les associations d'automobilistes ajoutèrent plusieurs autres tâches à leur agenda au fil des années, comme l'adoption de lois et de règlements, en matière de conduite automobile ou de sécurité routière, l'aide juridique, la mise en place de services de dépannage, la production de guides de voyage, la diffusion des connaissances mécaniques, la signalisation

---

98 *LP*, 5 octobre 191, 4.
99 AVM, VM-17, dossiers #3932 et 13629; Québec, *GOQ*, 17 mars 1909, 722.
100 *ibid.*, 15 mai 1915, 1270-1271.

routière, etc.[101] Les prochains chapitres montreront que les associations d'automobilistes prenaient position publiquement sur certains de ces dossiers afin de présenter une image responsable.

Cependant, malgré les points communs, il pouvait exister certaines tensions entre les associations, notamment parmi les clubs automobiles. Chacun d'entre eux prétendait représenter l'ensemble des automobilistes. La constitution de l'Automobile Club of Canada prévoyait que le but premier de l'organisation était de

> "protéger les intérêts des propriétaires et de tout autre personne se servant d'automobiles, contre des lois injustes et déraisonnables [et de] défendre les droits légitimes des propriétaires et de toute autre personne se servant d'automobile, partout et toujours, chaque fois que de tels droits seront menacés."[102]

La Montreal Automobile Association, quant à elle, affirmait être "the mouthpiece of motorists" en ajoutant que "the more members there are, the more service and benefits become available".[103]

Il y avait également des tensions entre les usagers des différents types de véhicules-moteurs, ce qui explique en partie la

---

[101] Voir, par exemple, VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 6-9; MÉTHOT, "L'Histoire du CAA au Québec", 6-9; DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, chapitres 1 et 2; COLLINS, *A Great Way to Go* ; GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, chapitre 11 et 12; *Cap-aux-Diamants* (printemps 96); *Historique du camionnage. Biographie des pionniers*. Voir aussi MAA, *Montreal Motorists League Official Central Service Station* ; ACC, *The Royal Automobile Club of Canada* ; ACC, *Constitution et règlements* ; FLINK, *America Adopts the Automobile*, 144; RAE, *The Road and the Car in American Life*.

[102] ACC, *Constitution et règlements*, 5.

[103] MAA, *Montreal Motorists League Official Central Service Station*, 14-15.

création des différentes associations selon le type de véhicule-moteur. Par exemple, l'Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles, qui regroupe surtout des usagers de l'automobile, vit d'un mauvais oeil l'augmentation des limites de vitesse des autobus en 1926. Quelques années plus tard, l'Automobile Club of Canada demandera aux autorités municipales de mieux faire respecter les limites de vitesse imposées aux autobus.[104]

Si l'ensemble des promoteurs de la motorisation était favorable à l'amélioration du réseau routier, de sévères critiques étaient régulièrement adressées aux véhicules automobiles lourds - camions et autobus, pour les dommages qu'ils auraient causé aux revêtements de la chaussée.[105]

Ainsi, au début de 1922, alors que le gouvernement provincial "was open to suggestions regarding amended legislation for the regulation of motor trucks and passenger busses, so that the interests of all concerned shall be served with justice while preserving the province's highways from undue damage and deterioration", l'Automobile Club of Canada organise une rencontre des divers usagers de la voie publique.[106] Le ACC chercha à préparer les négociations avec le gouvernement. Les directeurs du ACC:

---

[104] AOA/APA, *Auto-sport*, juillet 1926, 6; *CRMW*, avril 1930, 245.

[105] Dès 1916, le gouvernement provincial légiférait sur le poids total permis pour les véhicules-moteurs lourds. Québec, 7 Geo. V, c. 21, 22 décembre 1916, art. 5. Plusieurs autres lois, plus restrictives, furent adoptées par la suite. Voir, notamment, Québec, 11 Geo. V, c. 30, 19 mars 1921, art. 7, 12 Geo. V, c. 35, 21 mars 1922, art. 1, 3, 8 et 10, 13 Geo. V, c. 30, 29 décembre 1922, art. 3 et 8, 15 Geo. V, c. 26, 3 avril 1925, art. 2, 19 Geo. V, c. 21, 4 avril 1929, art. 3. Ces lois prévoyaient que les cités pouvaient adopter des règlements en la matière. Montréal s'est prévalu de ce droit (voir le chapitre 6).

[106] ACC, *NL* , 30 janvier 1922, 3, 16 février 1922, 4.

> "are calling for February 6th a meeting of owners of motor truck fleets, who after discussing the subject will be asked to appoint a committee to confer on the following day, February 7th, with representatives of the Club, the Montreal Automobile Trade Association and other interests involved. [...] The problem is complicated by the many angles which it presents and the apparently opposing interests represented on the one side by the truck owners who wish to get the maximum service from their investment and the dealers who desire to increase the use of trucks, and on the other side by the Government, which wishes to preserve its roads, and the general public which uses the roads. There is also the large question of keeping the development of road transportation abreast of the progress in this line all over the American continent, and the great public service which is thus rendered. [...] It is the hope of the club officials to keep a due balance between all the diverse interests concerned in this complex question."[107]

Quelques jours après ces rencontres, le bulletin du Automobile Club of Canada soulignait qu'un consensus avait été atteint entre le gouvernement et les entreprises de camionnage.[108] Ainsi, les divergences entre les différents usagers du véhicule-moteur n'étaient pas irréconciliables.

Les tensions pouvant exister entre les associations étaient d'autant plus réduites que leur *membership* représentait une petite proportion de l'ensemble des automobilistes. En ce qui concerne les clubs par exemple, les membres du Automobile Club of Canada ne

---

107 *ibid.*, 30 janvier 1922, 3.
108 *ibid.*, 16 février 1922, 4.

comptaient que pour un peu plus de 3 pour cent de cet ensemble, en 1927.[109] Le tableau 1.5 a montré que les trois principaux clubs automobiles n'enregistrèrent d'une petite proportion des véhicules-moteurs à Montréal. Il restait donc beaucoup d'automobilistes dont l'adhésion pouvait être sollicitée avant de penser à faire du maraudage auprès des membres des autres clubs.

Enfin, de manière générale, des liens étroits existaient entre les diverses associations. Cela est particulièrement évident entre la Vehicular Traffic Association of Montreal et l'Automobile Club of Canada. Par exemple, entre 1921 et 1930, Jean Baptiste Baillargeon fut président de la VTAM et de son ancêtre, la Montreal Team Owners Association alors qu'il était directeur du ACC.[110] Les cas de D. K. Donnelly et d'Athanase David, par exemple, étaient semblables.[111] On a vu précédemment que la Montreal Automobile Association est issue de la Montreal Automobile Trade Association. Quelques directeurs de la Jitney Association of Montreal furent également directeurs de la MATA: J. E. Doane, J. R. Marlow et Joseph O. Linteau, qui fut son secrétaire.[112] Peter Bercovitch était lié tant à la Montreal Automobile Association et à la MATA qu'à la Montreal Automobile for Hire Protective Association.[113] Thomas Kirby, de la

---

109 Cette année-là, 54,815 véhicules-moteurs sont enregistrés sur l'île de Montréal alors que les membres individuels du ACC sont au nombre de 1,789. Québec, *Annuaire statistique* ; ACC, *List of Members*. Ce nombre de véhicules-moteurs inclue les cités, les villes et les comtés d'Hochelaga et de Jacque-Cartier.

110 *idem.* ; ACC, *NL* , 30 novembre 1921, 2-3; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1921, 3ème série, #31620, 37244 et 38758.

111 *ibid.* , #31620; ACC, *List of Members*.

112 *LP* , 17 avril 1917, 27; AVM, VM-17, dossiers, #38750.

113 *ibid.* , VM-1, dossiers, 3ème série, #7661, VM-18, dossiers, #286, 327a et 7761; *LP* , 22 mai 1915, 22, 7 janvier 1927, 2.

MAA, participa à la mise sur pied de la Montreal Truck Owners Association en 1930.[114]

Les liens directs entre les différentes associations d'automobilistes sont particulièrement mis en lumière par leur intervention commune au sein des organismes, municipaux ou autres, mis sur pied pour contrôler la circulation sur la voie publique (voir le chapitre 3). Finalement, dans chacun des prochains chapitres, on verra qu'une certaine animosité existait entre eux et le tramway et ses promoteurs. Cette animosité commune exigeait des automobilistes qu'ils serrent les rangs.

Au début du siècle, l'Automobile Club of Canada est la seule organisation d'automobilistes à Montréal. Il le restera pendant une dizaine d'années. Avec la progression de la motorisation, la multiplication des usages du véhicule automobile et sa diffusion parmi la moyenne et la petite bourgeoisie, particulièrement après la première guerre mondiale, de nombreuses autres organisations d'automobilistes voient le jour, notamment chez les usagers de l'autobus, du camion ou du taxi.

La création de ces nombreuses associations témoigne de l'enthousiasme pour la nouvelle technologie. Les objectifs qu'elles se fixent sont multiples et témoignent de l'agressivité avec laquelle elles entendaient promouvoir la motorisation. D'ailleurs, plusieurs automobilistes étaient doublement motivés: d'abord en tant qu'automobilistes puis en tant que marchands. En effet,

---

114 *CRMW*, juillet 1930, 460.

plusieurs membres influents des associations d'automobilistes étaient concessionnaires d'automobiles ou propriétaires de garages. Certains promoteurs, comme Dandurand, Baillargeon et Kirby, ne manquèrent aucune occasion d'exprimer l'intérêt qu'ils portaient au véhicule-moteur ou de montrer les qualités de la nouvelle technologie. Ils furent à quelques occasions des pionniers de la motorisation et firent même preuve d'audace, d'originalité et d'esprit novateur. Les automobilistes et leurs associations sont à l'offensive et prennent tous les moyens à leur disposition pour favoriser l'adoption et la diffusion de la nouvelle technologie et lui donner une belle image dans la population. Faisant partie de l'élite sociale, ils pouvaient exercer une influence favorable au développement de la motorisation, tant dans les milieux économiques que politiques.

Malgré la diversité des associations, on ne peut manquer de remarquer une certaine tendance à la collaboration. La coexistence des deux grands groupes ethniques et des différentes couches de la bourgeoisie et de la petite bourgeoisie montréalaises est là pour en témoigner.[115] Cela pouvait apparaître d'autant plus nécessaire qu'ils faisaient face à de redoutables adversaires, les promoteurs du tramway -c'est l'objet du prochain chapitre, et que la motorisation engendra de sérieux problèmes dans la voie publique, comme il sera vu au troisième chapitre.

---

115 Cela est aussi remarquable chez les fondateurs de concessions ou de garages automobiles. Rarement peut on noter l'absence d'un francophone ou d'un anglophone pour telle ou telle concession ou tel ou tel garage. Voir Québec, *GOO*, 1900-1930.

CHAPITRE 2

Un choix entre deux technologies

Au début du 20ième siècle, le monopole du tramway règne en roi et maître sur le transport urbain. L'arrivée du véhicule-moteur procurait une alternative à ceux qui pouvaient se permettre la technologie dans la mesure où le tramway était l'objet d'un sentiment antimonopoliste stimulé par une profonde insatisfaction à l'égard du service offert par les entreprises de transport en commun. Le refus des promoteurs du tramway, pendant plusieurs années, de s'engager résolument dans l'ère de l'autobus n'a fait que stimuler l'adoption et la diffusion de l'automobile. Si bien qu'à la fin des années vingt, véhicules-moteurs et tramways sont les deux moyens de transport urbain dominants.

Une alternative au monopole du tramway

Au début du 20ième siècle, trois entreprises de tramways desservent l'île de Montréal: la Montreal Street Railway Company (MSRC), la Montreal Park and Island Railway Company (MPIRC) et la Montreal Terminal Railway Company (MTRC). La MSRC offre son service principalement à Montréal et dans les municipalités adjacentes -comme Maisonneuve à l'est, Saint-Henri à l'ouest et Westmount au nord-ouest- parmi lesquelles plusieurs seront annexées. La MPIRC possède des lignes qui partent des limites de Montréal ou de ses banlieues adjacentes et vont jusqu'à Lachine,

Cartierville et Sault-au-Récollet. La MTRC, quant à elle, relie la limite est de Montréal au Bout-de-l'île ou Pointe-aux-trembles.

Au cours de la première décennie, une première étape de monopolisation dans l'industrie est complétée (voir la planche 2.1). En 1901, la MSRC fait de la MPIRC une filiale. Lorsque la MTRC obtient le feu vert pour prolonger ses lignes jusqu'au centre de Montréal en 1903 et ainsi offrir une concurrence à la MSRC, celle-ci entreprend d'en faire aussitôt, à son tour, une filiale, ce à quoi elle parvient en 1907. Une quatrième compagnie, la Suburban Tramway and Power Company (STPC), est une filiale de la MSRC dès sa création en 1904. Durant cette période, la MSRC sera présidée par Louis-Joseph Forget, figure bien connue dans les milieux financiers montréalais. Un autre des directeurs de l'entreprise en 1908 est nul autre que H. Montagu Allan, lui aussi un grand nom de la finance à Montréal.[1]

Mais en 1910, Edmund Arthur Robert, "fils d'un huguenot français et d'une mère écossaise", financier et promoteur de services publics, prend le contrôle de la Montreal Street Railway Company et Forget en perd la présidence.[2] Robert parvenait ainsi à la tête d'un monopole absolu puisqu'une seule autre entreprise opère des tramways sur l'île. Il s'agit de la Montreal & Southern Counties Electric Railway (MSCER), mais ses voies ferrées font la navette entre la rive-sud de Montréal et son centre-ville en passant par le

---

[1] Québec, 8 Ed. VII, c. 110, 25 avril 1908; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 152, 168-169, 269 et 274.

[2] *ibid.*, 271-276; ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 204-205; PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé*, 192-193; *Who's Who and Why 1915-1916*, 1144.

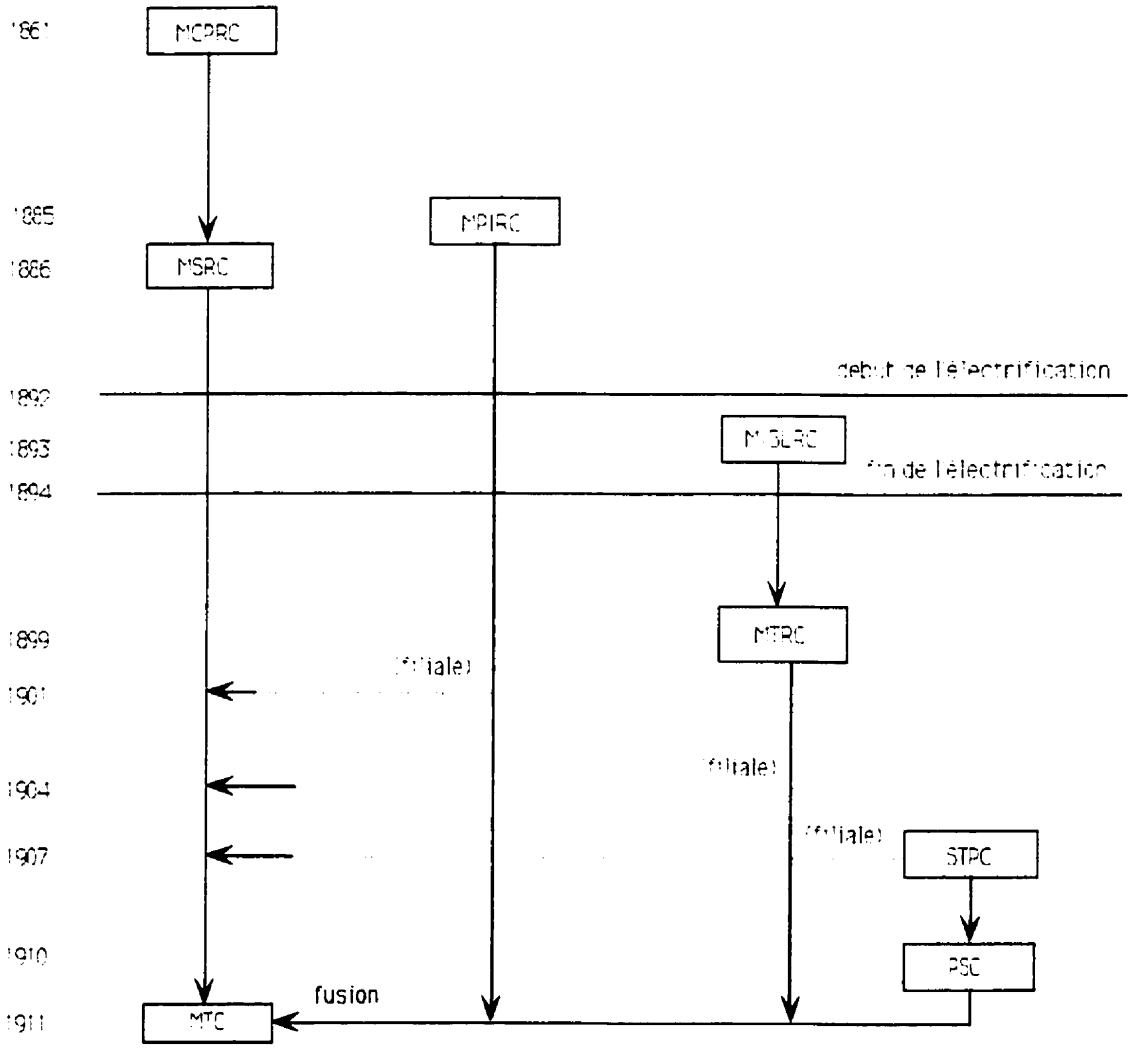


Planche 2.1 **Compagnies de tramways sur l'île de Montréal, 1861-1930**
SOURCES: Commission de transport de Montréal, *Le transport urbain à Montréal 1861-1961* ; PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé* ; LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal* ; LINTEAU, *Histoire de Montréal*.

pont Victoria. La MSCER n'est donc pas en compétition directe avec l'entreprise montréalaise. En 1911, Robert réussit à fusionner la MSRC et ses filiales en une seule entreprise, la Montreal Tramways Company (MTC) et consolidait ainsi le monopole.[3]

La lutte pour le contrôle des entreprises de tramways sur l'île de Montréal était fortement liée à celle des entreprises de production et de distribution de l'électricité. Cela est compréhensible puisqu'en 1894, l'électrification du réseau de tramways montréalais était complété.[4] De plus, les promoteurs du tramway et ceux de l'électricité étaient souvent les mêmes individus.

En effet car, en 1912, Robert était à la tête de la Montreal Public Service Corporation, le résultat de la fusion de la Saraguay Electric Light and Power, la St. Paul Electric Light and Power et la Dominion Light and Power, toutes des entreprises de distribution d'électricité sur le pourtour de l'île de Montréal.[5] La Montreal Public Service Corporation était en compétition directe avec la Montreal Light, Heat and Power Company (MLHPC), un grand monopole de l'électricité au centre de l'île. La MLHPC, formée au début du siècle avait à sa tête Herbert S. Holt, l'étoile montante de la finance montréalaise. Le conseil d'administration de la célèbre entreprise était composé de plusieurs autres financiers dont, justement, Louis-Joseph Forget qui avait mené la bataille pour l'électrification

---

[3] Québec, 1 Geo. V (2ème session), c. 77, 24 mars 1911; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 271-273.

[4] Commission de transport de Montréal, *Transport urbain à Montréal 1861-1961*, 5.

[5] La même année, Robert prenait également contrôle de la Nova Scotia Power and Pulp Company, qui elle aussi distribuait de l'électricité. ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 197-98; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 276.

du réseau de tramway à la fin du 19ième siècle et qui avait perdu le contrôle du monopole des tramways aux mains de E. A. Robert en 1910.[6]

Au cours des années vingt, le contrôle de ces entreprises prend une nouvelle tangente. Le groupe de Holt et de Forget réussit à absorber l'entreprise de distribution d'électricité mis sur pied par Robert et, en 1924, la MLHPC achète la Montreal Tramways Company. Robert disparait donc de la scène et les tramways faisaient alors désormais partie d'un très grand monopole de services publics s'étendant sur tout le territoire de l'île de Montréal.[7]

Le monopole des entreprises de tramway sur le transport en commun se consolida entre 1900 et 1930. Paul-André Linteau faisait remarquer que "la seule concurrence [faite au tramway] lui vient des compagnies de chemins de fer qui exploitent un service suburbain de passagers. Mais c'est une concurrence somme toute assez peu importante"[8] et qui le deviendra de moins en moins car, en 1919, par exemple, le Grand Tronc "supprime le service de 12 trains par jour entre l'ancienne ville Côte St-Paul et la gare Bonaventure."[9]

Si le thème de la monopolisation traverse de part en part l'histoire du tramway en particulier comme celle du transport en commun en général, il traverse aussi bien toute l'histoire sociale en début de siècle.

---

6 *ibid.*, 132, 168 et 274-276.
7 *idem.* ; ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 297.
8 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 273.
9 *LP*, 8 novembre 1919, 13. Voir aussi AVM, VM-18, dossiers, #2919.

En effet, à Montréal, comme presque partout ailleurs en Amérique du nord, les premières décennies du 20ième siècle sont le théâtre, d'une part, d'un tendance à la concentration dans le monde des affaires et, d'autre part, d'un courant anti-monopoliste, particulièrement à l'égard des entreprises offrant les services publics: gaz, électricité, transport et eau. Plusieurs reproches sont formulés à leur endroit, notamment leur trop grande influence sur la politique -municipale surtout mais aussi provinciale-ainsi que l'insuffisance et les coûts des services offerts.[10]

Au Québec, le gouvernement provincial tenta de répondre favorablement à ce courant anti-monopoliste en créant la Commission des services d'utilité publique de Québec (CSUPQ) en 1909. Cette commission devait servir à réglementer les entreprises offrant des services publics mais elle n'obtiendra que peu de résultats, car "mindful of the great influence on the Quebec government these companies seemed to enjoy, the regulators were hardly likely to take any bold action."[11] La création de la CSUPQ en 1909 faisait suite aux pressions des réformistes, notamment ceux de Montréal, mais ils affrontaient le monopole du transport en commun depuis quelques années déjà. Par exemple, en 1903, la première vague de réformistes, sous la direction de Herbert B. Ames et d'Hormidas Laporte, avait forcé l'administration montréalaise à

---

[10] GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal* , chap. 3; LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 211-213 et chap. 10; KAPLAN, *Reform, Planning, and City Politics* , 325-335, DAGENAIS, "Une bureaucratie en voie de formation"; GAUVIN, "The Reformer and the Machine".

[11] ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment* , 203-206; LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 270 et 419. Son nom est changé pour Commission des services publics de Québec en 1925.

refuser l'octroi d'une extension de la franchise de la Montreal Street Railway Company.[12]

La création de la Montreal Tramways Company en 1911 avait été la source de profonds désagréments alors que les réformistes jouissaient du pouvoir à l'hôtel de ville. E. A. Robert et ses associés avaient été incapables de s'entendre avec eux à ce propos, mais ils avaient obtenu satisfaction auprès du gouvernement provincial. La ville de Montréal avait été outragée par cette manoeuvre qui faisait fi de ses pouvoirs. Les réformistes avaient alors engagé des procédures devant la CSUPQ afin que les contrats de tramways soient respectés, la ville soutenant que cela n'était pas le cas, que le service était déficient. La MTC contre-attaqua en contestant la juridiction de la CSUPQ en la matière ce qui empêcha celle-ci de faire quoi que ce soit pour Montréal.[13]

Les réformistes représentaient une section de la bourgeoisie montréalaise. En effet, la Chambre de Commerce du district de Montréal et le Montreal Board of Trade avaient été tous les deux très actifs au sein du mouvement de réforme. Ils avaient été impliqués dans sa victoire aux élections de 1910 et dans la création du Bureau des commissaires, en 1909, qui eut pour mandat, notamment, de mettre fin à l'influence des monopoles sur l'administration publique et de combattre la corruption et l'inefficacité dans les services municipaux.[14] Selon Paul-André

---

[12] *ibid.*, 271.

[13] ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 250.

[14] LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 212-213 et 254-262; DAGENAIS, "Une bureaucratie en voie de formation", 181-189; GAUVIN, "The Reformer and the Machine", 20-23.

Linteau, "la plupart des hommes d'affaires se rend[aient] compte [...] que les contrats existant avec la ville, ainsi que le monopole dont jouissait les compagnies de services publics, forcent les Montréalais à payer des tarifs très élevés."[15] Le Montreal Board of Trade avait aussi appuyé les réformistes en refusant la fusion des entreprises de tramways en 1911.[16] Ainsi, le mouvement réformiste est l'expression de tensions au sein des classes aisées montréalaises.

La Ligue du progrès civique, née en 1909 sous l'initiative des chambres de commerce notamment, était le fer de lance du mouvement réformiste montréalais. Comme lui, la Ligue était composée de "prominent citizens of various creed and racial origins", écrit William H. Atherton, historien de la Ligue. Certains de ses membres, qui se sont faits connaître par leur lutte acharnée contre les monopoles de services publics, occupaient effectivement des positions importantes. Par exemple, W. D. Lightall, qui engagea une lutte sans merci contre les monopoles dès le début du 20ième siècle, fut maire de Westmount. Comme remède à la monopolisation, il prêcha la municipalisation des services publics. Il était vice-président de la Ligue en 1926.[17]

Les automobilistes, ou du moins un certain nombre d'entre eux, peuvent être associés à ce courant réformiste au sein de l'élite montréalaise. Faisant partie de l'élite eux-mêmes, les

---

15 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 258; GAUVIN, "The Reformer and the Machine", 19-20.

16 AVM, VM-17, dossiers, #9009.

17 ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 142-150; *RMPQ*, décembre 1927, 30-32.

automobilistes furent très présents au sein de la LPC. En 1927, 3 des 7 directeurs de la Ligue sont inscrits sur la liste des membres du Automobile Club of Canada. De plus, Ucal Henri Dandurand, un ancien directeur du club qui n'en est plus membre est aussi vice-président. Au Conseil de la présidence, des 78 membres 1 peut représenter la Montreal Automobile Association et 42 le ACC.[18] Les automobilistes partageaient aussi avec la LPC certaines préoccupations en matière d'urbanisme et de circulation sur la voie publique.[19] Enfin, le chapitre précédent a montré que plusieurs promoteurs du véhicule-moteur furent actifs au sein des chambres de commerce qui appuyèrent les réformistes et la Ligue du progrès civique. Par conséquent, les automobilistes, par leurs liens avec les réformistes, peuvent être compris dans les rangs de ceux qui combattaient le monopole du transport en commun.

Mais en plus de ces relations étroites, l'adoption et la diffusion du véhicule-moteur s'inscrivait, entre autres choses, dans un mouvement d'insatisfaction à l'égard du service offert par le monopole du transport en commun. C'est d'ailleurs l'interprétation que Scott L. Bottles a récemment apporté pour le cas de Los Angeles.[20]

L'insatisfaction à l'égard du transport en commun se traduisit concrètement de deux façons: l'insatisfaction à l'égard du service offert et celle à l'égard du refus des entreprises de tramways d'améliorer et d'étendre le réseau de tramways particulièrement

---

18 *RMPQ*, décembre 1927; ACC, *List of Members*; *LP*, 10 février 1927, 15.

19 Voir le prochain chapitre.

20 BOTTLES, *Los Angeles and the Automobile*. Voir aussi FOSTER, *From Streetcar to Superhighway*.

dans les nouvelles banlieues. Ces deux éléments permettent d'interpréter la motorisation comme une solution alternative aux tramways en matière de transport urbain.

L'insatisfaction à l'égard du service de tramway était profonde au début du siècle et elle s'est exprimée tout au long de la période étudiée ici. Paul-André Linteau écrit qu'avant 1914, les entreprises de tramways ont résisté "aux pressions exercées par la clientèle et l'opinion publique et [ont réussi] à faire fonctionner [leur] réseau à [leurs] propres conditions en faisant primer [leurs] impératifs financiers sur les besoins de la population." Il précise qu'effectivement la qualité et la régularité du service étaient critiquées.[21] À ce propos, la ville avait d'ailleurs créé, en 1910, un service d'inspecteur des tramways pour veiller à ce que les termes des contrats soient respectés.[22] Le Conseil municipal, le Bureau des commissaires et la Commission administrative reçurent de nombreuses lettres de protestations à cet effet.

L'insatisfaction de la clientèle, de l'opinion publique et de l'administration montréalaise à l'égard du service de tramway s'est poursuivi bien après 1914. Par exemple en 1918, une poursuite fut intentée contre la Montreal Tramways Company et le nouveau contrat signé avec la ville de Montréal cette année-là. Le mauvais service est la raison invoquée par la poursuite comme l'indique le jugement de la Cour supérieure dans la cause Dubois v. MTC:

---

21 Voir LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 273.

22 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #116; AVM, Bureau des commissaires, *Premier rapport annuel [...] 1910*, 23.

> "La [Montreal Tramways Company] diminua le nombre de tramways en circulation à travers les rues de Montréal, pendant les années 1915 et 1916 et transporta plus de passagers avec un nombre moindre de tramways que les années précédentes; le but était de mécontenter les contribuables et les citoyens pour conclure avec la Cité de Montréal une nouvelle entente et à octroyer une nouvelle franchise. La défenderesse donna ainsi un mauvais service de tramways jusqu'à ce que l'opinion publique fût soulevée et prête à réclamer de nouveaux arrangements avec la défenderesse."[23]

L'année précédente, une poursuite semblable avait été intentée.[24]

En 1921, l'administration municipale fit une enquête sur les causes des fréquents retards au travail de ses employés le matin. La raison invoquée par un cadre de la ville explique que "la grande majorité des employés sont [sic] à la merci de la compagnie de tramways dont le service n'a jamais été aussi mauvais que cette année." Il poursuivait en disant que les véhicules étaient si bondés qu'il était pratiquement impossible d'y monter à partir de l'avenue Mont-Royal jusqu'à la rue Ontario durant l'heure de pointe matinale expliquant par là les retards fréquents des employés municipaux.[25]

L'insatisfaction était telle que les constructeurs et les concessionnaires automobiles misaient sur elle afin d'attirer de nouveaux clients. Une annonce des célèbres motocyclettes Indian, en 1917, assure que ses véhicules valent "mieux que le tramway pour

---

[23] AVM, VM-18, dossiers, #1085.
[24] *ibid.*, VM-17, dossiers, #35900.
[25] *ibid.*, VM-18, dossiers, #5620.

se rendre au travail [...] Pas besoin de courir pour prendre le tramway quand il passe à son heure, et pas besoin de l'attendre non plus quand il est en retard [...] Vous voyagerez avec confort et plus vite qu'en tramways [...]" (voir planche 2.2).

En plus du service jugé inadéquat, les nombreuses demandes de nouvelles lignes, pour desservir les nouveaux quartiers ou les banlieues qui se développaient, n'étaient pas toujours satisfaites. Or, la question du développement du réseau de transport en commun est cruciale dans une période de développement urbain comme celle vécue dans la région de Montréal. Le réseau avait profondément affecté Montréal, comme ce fut le cas, du reste, dans toutes les villes nord-américaines. Paul-André Linteau résume ainsi ces changements:

> "Le tramway électrique joue un rôle très important comme support technologique de la réorganisation de l'espace urbain. Il favorise l'étalement considérable de la banlieue, dont les résidants peuvent maintenant se permettre d'habiter plus loin de leur lieu de travail. Par ailleurs, le tramway vient appuyer la transformation du centre-ville en permettant le transport quotidien de milliers d'employés de bureau qui travaillent dans les nouveaux édifices en hauteur. Le tramway permet donc à la fois l'étalement de la population et la concentration de l'activité économique."[26]

---

26 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 270.

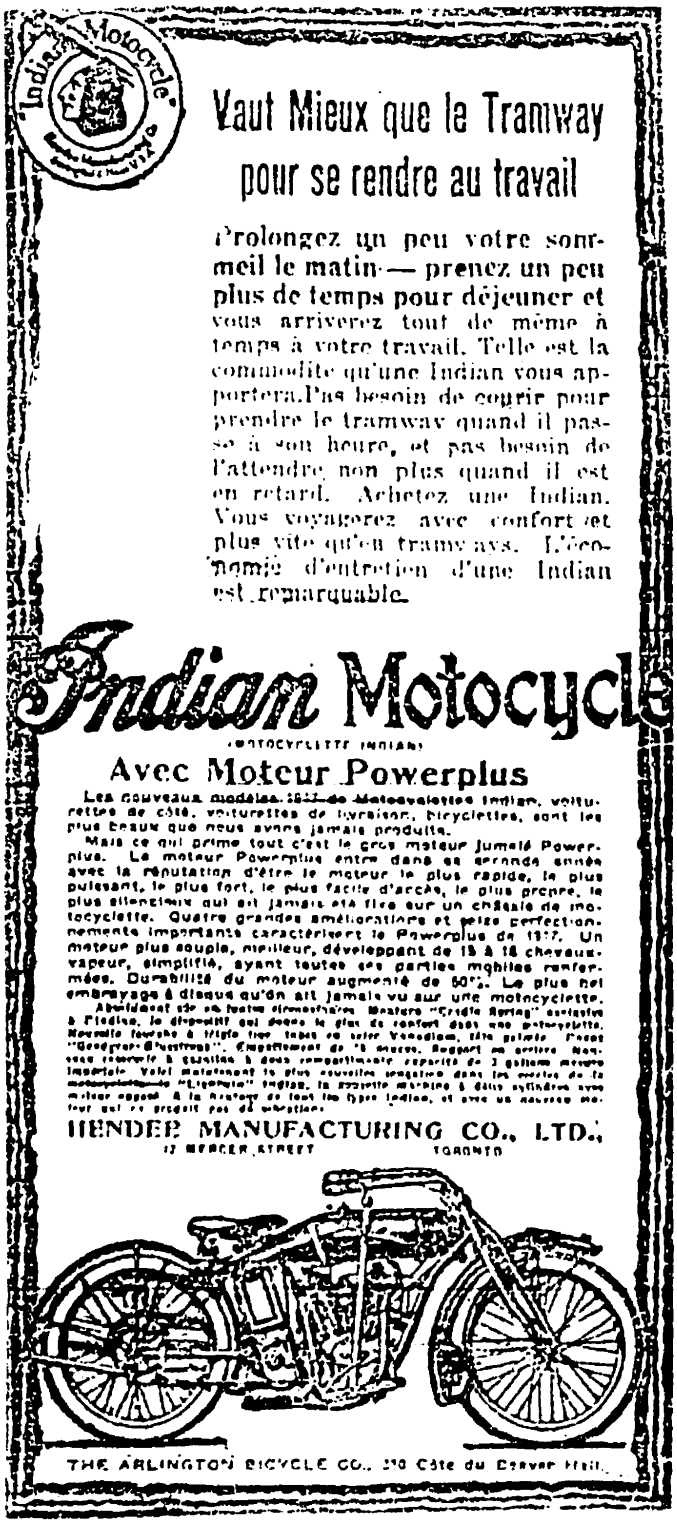


Planche 2.2 **Annonce des motocyclettes Indian, 1917**
SOURCE: *La Presse*, 9 juin 1917, 26.

Le tramway, en suscitant l'étalement urbain avait permis aux classes aisées de réaliser un idéal, c'est-à-dire vivre dans une banlieue pour "fuir la ville et ses problèmes d'entassement et de pollution pour vivre dans un environnement plus sain, alliant les charmes de la campagne aux aménités de la ville moderne. [...] Mais seule une minorité est en mesure de réaliser cet idéal."[27] À titre d'exemple, que l'on pense à la création des villes Mont-Royal, Westmount et Outremont.

Or ces villes ne seront jamais aussi bien desservies par le service de transport en commun que le centre de Montréal. Avec l'étalement urbain qui s'amplifie, plusieurs banlieusards crurent n'avoir d'autres choix que de recourir au véhicule-moteur. Le jugement dans la cause Dubois v. MTC fait également état des insatisfactions de la population à ce propos:

> "La défenderesse refusa, pendant plusieurs années, de mettre en exploitation de nouvelles voies dans les quartiers excentriques, nouvellement annexés à la Cité de Montréal, malgré les demandes réitérées de la Cité de Montréal, des contribuables et des citoyens; et surtout depuis l'année 1914."[28]

À Maisonneuve aussi les autorités municipales eurent maille à partir avec les promoteurs du tramway lorsqu'il s'agira d'ajouter de nouvelles lignes durant les premières décennies du 20ième siècle.[29]

---

[27] *ibid.*, 193.
[28] AVM, VM-18, dossiers, #1085.
[29] LINTEAU, *Maisonneuve*, 128-136.

Outremont aussi eut de tel problèmes.[30] Ainsi, même dans les banlieues où le réseau de tramway est malgré tout implanté, comme Maisonneuve, les classes aisées, tout aussi insatisfaites du service de transport en commun, ont pu elles aussi voir dans le véhicule-moteur une alternative valable au fur et à mesure du développement de la technologie et de sa popularité croissante.

Cette interprétation des causes de la motorisation est d'autant plus plausible que sa progression "affecte la clientèle des tramways", malgré que, pour reprendre les mots de Linteau, "il ne soit pas possible d'en faire une mesure précise."[31] Yves Bussières a également établi un lien entre la croissance de la banlieue, l'étalement urbain, le développement de la motorisation et le déclin de la fréquentation du transport en commun.[32]

La clientèle des tramways a crû rapidement, du moins jusqu'en 1920. Le nombre de passagers transportés passe de plus de 43 millions en 1900 à près de 110 millions en 1910 et de 200 millions en 1920. Mais entre 1920 et 1930, au moment où le taux de motorisation augmente plus qu'il ne l'avait fait auparavant, la progression de la clientèle des tramways s'est faite moins rapide. Le nombre de passagers des tramways en 1930 s'établit à un peu plus de 227 millions.[33] La croissance décennale de la clientèle des tramways a donc constamment ralenti puisque qu'elle fut de 155, 82 et 13 pour cent à partir de 1900. Or la population de Montréal et

---

30 *LP*, 27 septembre 1912, 17, 10 octobre 1912, 1.

31 LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 89.

32 Voir BUSSIERES, "L'automobile et l'expansion des banlieues", 159-165.

33 Ne comprend que les chiffres pour la MSRC avant 1911. Voir MTC, *Rapports annuels*, 1911-1931.

de ses principales banlieues -Lachine, Lasalle, Mont-Royal, Outremont, Verdun et Westmount- a crû de 54, 30 et 38 durant ces trois décennies. Ainsi, à partir de 1920, la population de ces municipalités augmente plus rapidement que la clientèle des tramways.

Si l'on suppose que tous les véhicules-moteurs enregistrés en 1930 sont utilisés pour un seul aller-retour, en lieu et place du tramway, et par une seule personne, chaque jour de l'année, on obtient 48 millions de voyageurs. Le même calcul donne des chiffres de 10 millions de voyageurs en 1920 et de 360,000 10 ans auparavant.[34] La progression décennale est donc de 2,677 et de 380 pour cent et, pour l'ensemble de la période, de 13,233 pour cent. Dans le cas des tramways, nous avons vu que la progression décennale du nombre de voyageurs transporté pour la même période fut de 82 et 13 pour cent, et elle fut de 106 pour cent pour l'ensemble de la période 1900-1930. Malgré qu'approximatifs, ces calculs sont assez raisonnables, et conservateurs, pour admettre que le véhicule moteur ait effectivement grugé une proportion de plus en plus importante de la clientèle des tramways entre 1910 et 1930 mais surtout après 1920.

Si jusqu'ici les relations entre automobilistes et promoteurs du tramway apparaissent malgré tout plutôt cordiales, l'histoire de l'introduction de l'autobus dans le réseau de transport en commun illustre leur côté hostile.

---

[34] Pour le nombre de véhicules-moteurs enregistrés à Montréal, voir la dernière section de ce chapitre.

Tramways contre autobus[35]

C'est dans le contexte monopolistique décrit précédemment qu'au début d'avril 1912, la Compagnie canadienne des autobus limitée propose aux autorités de Montréal un plan pour la mise en opération de lignes d'autobus sur les principales artères de la ville.[36] La CCAL avait été incorporée selon la loi fédérale des compagnies. Parmi ses fondateurs, on retrouve Jean-Baptiste Baillargeon, fervent promoteur de la motorisation, et Howard D. Strachan, George Tétreau, Jean Monier, Ovila Pierre de Montmigny, Charles Romulus La Salle, et Paul Demers. Strachan demeurait à Westmount, Baillargeon à Outremont, et les autres à Montreal. Tétreau, Monier, de Montmigny et La Salle étaient respectivement agent immobilier, journaliste et marchands; Strachan et Demers étaient manufacturiers.[37] Baillargeon fut élu vice-président. Strachan hérita de la présidence tandis que Lasalle officia comme secrétaire-trésorier de l'entreprise.[38]

La proposition de la CCAL est accueillie favorablement par les autorités municipales. Le Conseil municipal et le Bureau des commissaires, alors dirigés par les réformistes James John Edmund Guerin (1910-1912) et Louis-Arsène Lavallée (1912-1914), sont à couteaux tirés avec les monopoles comme celui des tramways.[39]

---

[35] Cette section est basée sur un article publiée dans *Michigan Historical Review*. Voir VEILLEUX, "Buses, Tramways and Monopolies".
[36] AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873.
[37] *idem.* ; Canada, *The Canada Gazette*, 6 avril 1912, 3712-3713.
[38] AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873.
[39] LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 263.

Il n'est pas possible de dire si les promoteurs de la CCAL étaient liés ou non au mouvement réformiste. Par contre, un rapport du comité des affaires municipales de la Chambre de Commerce et adopté par son conseil affirmait qu'un service d'autobus serait d'une grande utilité pour le transport des personnes. Le Board of Trade adopta, lui, une résolution en mai 1912 à l'effet qu'un service d'autobus serait un complément utile au réseau de tramways et approuva les intentions de la CCAL.[40] Ainsi, par le biais de ces deux organisations qui appuyaient à la fois les réformistes et le projet de la CCAL, il est clair que le projet de la CCAL s'inscrivait dans les conflits opposant les réformistes au monopole du tramway.[41]

Car le projet de la Compagnie canadienne des autobus fera face à l'opposition. Mais pour comprendre cette opposition, il faut d'abord voir qu'au moment où la CCAL présente son projet en 1912, E. A. Robert et ses associés sont en pleine négociation avec l'administration réformiste. Après avoir fusionné les différentes entreprises pour former la Montreal Tramways Company, ils tiennent à obtenir une nouvelle franchise, particulièrement avec la ville de Montréal.[42] La nécessité d'une nouvelle entente s'explique par différents facteurs. Premièrement, les entreprises d'avant la fusion avaient signé des ententes indépendantes les unes des autres

---

[40] AVM, VM-17, dossiers, #10724a, *MGMM*, 20 mai 1912, 407; *LP*, 2 mai 1912, 18 et 23.

[41] Le lien entre les réformistes et le projet de la CCAL apparait d'autant plus plausible que le Conseil des métiers et du travail de Montréal, contrairement aux chambres de commerce, avait adopté une résolution contre l'octroi d'une franchise d'autobus dès avril 1912. Voir AVM, VM-17, dossiers, #10193a et 10630a, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873.

[42] Québec, 1 Geo. V (2ème session), 24 mars 1911, c. 77; ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 249-50.

avec presque toutes les municipalités situées sur l'île de Montréal. Deuxièmement, depuis la fin du 19ième siècle, la ville de Montréal avait annexé une bonne partie des municipalités avoisinantes, mais les contrats de tramways étaient demeurés, naturellement, en vigueur.[43] Le grand nombre de contrats, chacun avec des clauses propres, particulièrement en ce qui concerne les dates d'expiration, pouvait créer des problèmes administratifs pour la MTC et les municipalités. Mais la troisième raison fut certainement la plus importante. La loi provinciale qui avait sanctionné la fusion des entreprises de tramways stipulait que la franchise accordée par le gouvernement provincial était valable pour 42 ans mais sujette à être approuvée par un contrat à être signé entre la compagnie et la ville de Montréal, contrat qui devait déterminer la durée véritable de la franchise ainsi que "the condition which the said company shall be held to comply with as to the operation, maintenance, equipment, establishment and extensions of routes in the different streets and thoroughfares of the city." Aucun délai n'était spécifié à l'intérieur duquel une entente entre les deux parties devait être scellée.[44]

Pour l'administration des réformistes, le projet de la CCAL ne pouvait pas mieux tomber. Il lui donnait une arme dans les négociations à propos d'une nouvelle franchise des tramways. La menace d'une concurrence par l'autobus aidant, la ville de Montréal espérait pouvoir obtenir l'amélioration du service, en prolongeant

---

[43] *ibid.*, 204 et 249-50. Pour les annexions voir la carte 2 dans Linteau, *Histoire de Montréal*, 207.

[44] Québec, 1 Geo. V (2ème session), 24 mars 1911, c. 77, art. 14. Le contrat encore en vigueur venait à échéance en 1922.

certaines voies, en en construisant de nouvelles dans les zones de la ville récemment développées et en mettant en circulation plus de voitures.[45] La ville de Montréal était d'ailleurs à ce point insatisfaite du service qu'elle avait envisagé sa municipalisation au début de 1911.[46]

Si les réformistes de l'administration municipale n'avaient pas été en mesure de reconnaître l'importance de la proposition de la CCAL, les journaux se plurent à la leur signaler. À la fin de mai 1912, un mois après que la CCAL eut présenté sa proposition, *La Presse* affirmait que "le conseil reçoit tant de plaintes chaque jour à propos de l'encombrement des tramways qu'il ne peut pas retarder l'opportunité que lui offre la Compagnie Canadienne des Autobus de doter la ville de ce nouveau service."[47]

Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que les autorités gouvernementales aient prêté une oreille attentive au projet de la CCAL. Peu de temps après que cette dernière eut présenté son projet, la charte de la ville de Montréal fut amendée de façon à ce qu'elle puisse adopter un règlement.[48] Un règlement est effectivement adopté et, enfin, un contrat signé avec la CCAL en juin 1912, quelques mois à peine après la présentation du projet.[49]

Le règlement et le contrat seront contestés rapidement. Il faut voir que les journaux mettaient aisément et audacieusement en relation la question des autobus avec celle des tramways.

---

[45] ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 249-50.
[46] Voir par exemple AVM, VM-17, dossiers, #5973 et 6094.
[47] *LP*, 31 mai 1912, 18.
[48] Québec, 2 Geo. V, 3 avril 1912, c. 56, art. 12. L'amendement à la charte est adopté le même jour que la CCAL est incorporée. Voir AVM, VM-1, 2ème série, #2873.
[49] *idem.*, Règlements, #453, 10 juin 1912; *LP*, 15 août 1912, 1-2.

Quelques uns de ces articles jetèrent assez de l'huile sur le feu pour embraser les relations entre l'administration municipale et la MTC. Un de ces articles alla jusqu'à affirmer "qu'il peut arriver que dans dix ans, avec le perfectionnement constant des voitures et des moteurs, la cité trouve plus avantageux de supprimer les tramways et de s'en tenir aux autobus qu'elle établirait sur tout son territoire."[50] Un mois plus tard le quotidien titrait un de ses articles "Guerre à mort contre la compagnie des tramways" où on lit qu'il "faut entreprendre une guerre à mort contre la compagnie [...] afin de prévenir l'encombrement dans les tramways, qui augmente tout le temps."[51] D'autres articles affirmèrent que les promoteurs du tramway avaient des plans pour empêcher la CCAL de mettre ses projets à exécution.[52]

Trois injonctions seront déposées devant la Cour supérieure expliquant que tel était leur but, l'une d'elles par Donald Robertson, le secrétaire du président de la MTC. Si les deux autres poursuites judiciaires n'avaient apparemment pas de lien avec la MTC, les arguments étaient essentiellement les mêmes pour les trois demandes.[53] *La Presse* rapporta que les échevins étaient indignés et qu'ils considéraient les trois poursuites comme une seule, toutes

---

50 *ibid.* , 19 juin 1912, 14.

51 *ibid.* , 19 juillet 1912, 16.

52 *La Presse* nota que seule la CCAL avait manifesté un intérêt pour un contrat d'autobus. Voir *ibid.* , 11 juin 1912, 1 et 4.

53 AVM, *MGMM* , 14 octobre 1912, 928 et 945; ANQ, Cour supérieure, dossiers #672, 1912-1913; Shepherd v. City of Montreal and CAC, *Rapports judiciaires de Québec, Cour supérieure* , 52 (1917): 16-20. Robertson avait reçu des parts de la MTC "to give him the appearance of an interest" dans la poursuite. Ce n'était pas la première fois que Robertson servait ainsi la MTC. Il avait déjà entrepris une poursuite judiciaire en Cour supérieure contre le règlement #461 qui avait accordé plus de privilèges à la Montreal and Southern Counties Electric Railway. Voir AVM, VM-17, dossiers, #18646.

trois des manoeuvres de la MTC.[54] Les trois injonctions furent refusées mais deux des demandeurs allèrent en appel dont Robertson. Le premier de ces deux cas alla devant la Cour du banc du roi, puis devant la Cour suprême du Canada avant de se voir refuser la porte du Conseil privé, à Londres. Le deuxième appel se fit devant la Cour de révision de la Cour supérieure. Le jugement en Cour de révision fut le dernier jugement des causes en appel et fut prononcé le 9 février 1917.[55]

Or en 1917, la MTC a obtenu ce qu'elle voulait: d'une part la CCAL n'a pas mis d'autobus en opération, ce qui inquiéta le conseil municipal[56], et, d'autre part, les négociations avec les autorités municipales autour d'un nouveau contrat avaient finalement débouché. Mais le processus fut long et pénible à ce propos. Même Médéric Martin, le maire à partir de 1914, lui qui n'était pas réformiste et qui avait relancé les négociations, n'avait pu en arriver à une entente avec la MTC, malgré qu'il ait affirmé que rien ne l'empêcherait "de pousser de l'avant mon projet d'expansion de la franchise des tramways."[57]

Pendant que Martin relançait les négociations avec la MTC, celle-ci, forte des poursuites judiciaires intentées contre le projet de la CCAL, exerce de nouvelles pressions sur l'administration

---

54 *LP*, 17 août 1912, 18.

55 ANQ, Cour supérieure, dossier #672, 1912-1913; Robertson v. Cité de Montréal et al., *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 23 (1914): 338-346; Robertson v. City of Montreal and CAC, *Canada Supreme Court Reports*, 52 (1916): 30-77; Shepherd v. City of Montreal and CAC, *Rapports judiciaires de Québec, Cour superieure*, 52 (1917): 16-20; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1914 et 1916, 2ème série, #2873, 3ème série, #2311.

56 *ibid.*, 2ème série, #2873.

57 *LP*, 3 mai 1915, 6 et 7. À propos de Martin voir MORLEY, "The Political Career of Mederic Martin", 63-82; GAUVIN, "The Reformer and the Machine", 16-26.

municipale en réduisant le service et en omettant de donner à la ville sa part des recettes d'opération des tramways.[58] Le but poursuivi était toujours l'octroi d'une nouvelle franchise.

En 1916, les négociations sont si mal en point que le gouvernement provincial est invité à intervenir. Il créé une Commission temporaire ayant pour but de conclure une entente sur un nouveau contrat des tramways.[59] Avec cette Commission, ni la ville ni la MTC n'ont de raison de poursuivre les querelles autour du projet de la CCAL et du contrat signé entre cette dernière et la ville de Montréal. Si bien que le contrat est déclaré nul puisqu'aucun autobus n'a été mis en opération.[60]

Deux ans après sa création, la Commission temporaire complète sa mission. Une nouvelle franchise est accordée à la MTC pour un terme de 35 ans le 28 janvier 1918. La Commission temporaire devient permanente et prend le nom de Commission des tramways de Montréal (CTM). L'ex-juge de la Cour des sessions de la paix, Jean-François Saint-Cyr, est élu président et représente la ville de Montréal. Les deux autres membres sont Louis-A. Herdt, un ingénieur de l'université McGill, et John S. Archibald, un architecte montréalais. Ils représentaient respectivement le gouvernement

---

58 AVM, *MBCM/BMCM* , 23 janvier 1915, 101-102. Voir aussi AVM, VM-17, dossiers #23901 et 23924.

59 Québec, 7 Geo. V, 22 décembre 1916, c. 60, art. 28. La Commission temporaire était composée de deux sénateurs canadiens, J.-P.-B. Casgrain et Charles Beaubien, d'Alphonse Verville, un représentant des travailleurs à la Chambre des Communes, de Charles Laurendeau, avocat en chef de la ville de Montréal, et de Francis J. Cockburn, un gérant de banque. Ils étaient tous de Montréal et représentaient la variété des groupes intéressés par la situation du transport à Montréal ou par le projet de la CCAL en particulier.

60 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873, *MBCM/BMCM*, 9 juin 1917 , 880-82, 28 juin 1917, 996-97; *LP*, 6 juin 1917, 7.

provincial et la MTC.[61] Elle aura pour tâche de veiller à l'application du contrat signé par les deux parties.[62] La CTM aura aussi pour mandat "[d']étudier les modalités et la faisabilité de la mise en place d'un service d'autobus."[63]

La MTC n'a jamais véritablement été opposée aux autobus comme tel mais plutôt à la menace que le projet de la CCAL faisait planer sur son monopole sur les transports en commun et sur sa position dans les négociations à propos d'un nouveau contrat. Si bien qu'après avoir obtenu sa nouvelle franchise, elle passe aux actes, d'autant plus aisément que certains individus pouvaient l'influencer dans ce sens. En effet, en 1915, il se pourrait que la MTC ait pris le contrôle de la CCAL même si les poursuites judiciaires étaient encore en pleine force.[64] La direction de la CCAL cette année-là est complètement différente de celle de 1912.[65] Un des nouveaux directeurs est le fervent enthousiaste de la motorisation Ucal Henri Dandurand, dont il a été question au premier chapitre. Ainsi, dans la mesure où la MTC a fait l'acquisition de la CCAL, Dandurand a-t-il pu faire la promotion de la nouvelle technologie auprès de la direction de la MTC.[66]

---

61 Québec, 8 Geo. V, c. 84, 9 février 1918, art. 75; Québec, *GOQ*, 27 avril 1918, 897.

62 *ibid.*, 27 avril 1918, 897; Québec, 8 Geo. V, c. 84, 9 février 1918, art. 75. Voir aussi ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment*, 249-54; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 272-73.

63 PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé*, 199-200.

64 La MTC continua les poursuites judiciaires car elle désirait obtenir un jugement sur lequel elle pourrait s'appuyer au cas où d'autres promoteurs présentaient un projet du genre de celui de la CCAL.

65 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873.

66 Ucal Henri Dandurand avait reçu l'appui de la compagnie des tramways lorsqu'il se présenta à la mairie en 1904. Mais *La Presse* "en appell[a] «au peuple» contre le «candidat des trusts». Voir RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 3, 348.

Quoiqu'il en soit, la MTC mettra en place une première ligne d'autobus en novembre 1919, sur la rue du Pont entre Wellington et Victoria. Mais elle fut en retard sur l'échéance promise ce qui avait soulevé la colère.[67] Une deuxième ligne d'autobus fut inaugurée en août 1921, sur la rue Berri entre Craig et le quai Victoria dans le port, mais qui sera elle aussi critiquée parce que les véhicules "sont des chars à bancs d'été ouverts, dans lesquels, en plus de se faire secouer, les voyageurs sont exposés à toutes les rigueurs de la température!" De plus, c'est la Commission des tramways de Montréal qui força la MTC à mettre cette nouvelle ligne en service.[68] Les photographies 2.1 et 2.2 montrent que les véhicules mis en circulation pour ses deux premières lignes sont bien modestes et, à ce titre, peuvent représenter le peu d'inclination de la MTC à entrer dans l'ère de l'autobus.[69]

Même après la mise en place de ces deux lignes d'autobus, les pressions de l'administration municipale et de la population se poursuivirent. Par exemple, en 1923, un rapport d'un comité spécial du Conseil municipal "attest[ed] that the present electric service is inadequate for the requirements, that there are too many car stops, [and] that an autobus service will relieve the situation."[70]

Ce n'est que sous les critiques répétées *ad nauseam* que la MTC entra véritablement dans l'ère de l'autobus. À partir de 1925, une section indépendante de la section tramways est finalement

---

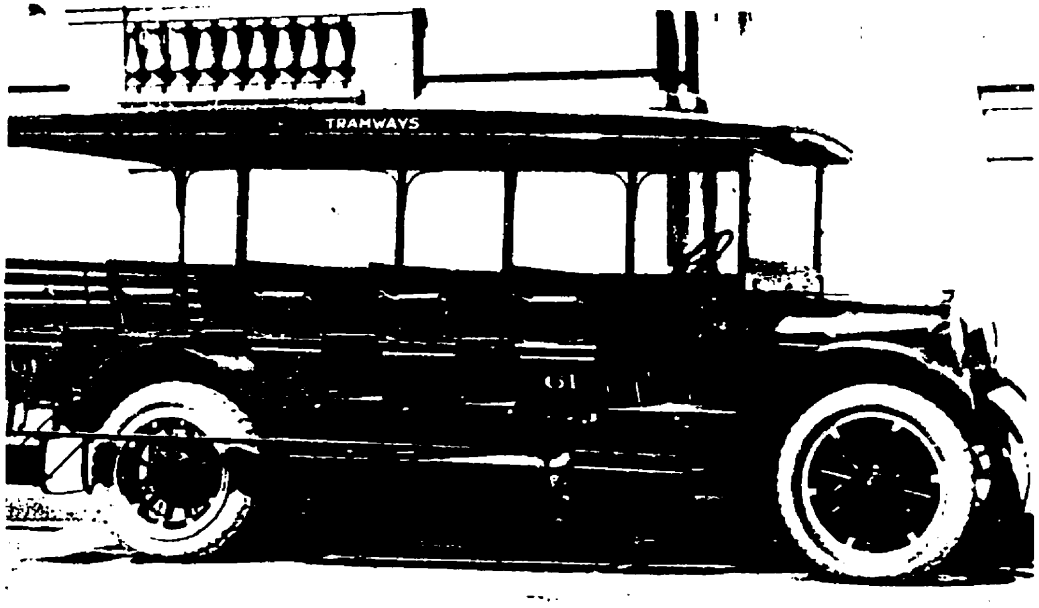
67 CTM, *Annual Report 1919-1920*, 6; *LP*, 18 novembre 1919, 11; LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal*, 49-50.

68 *idem.*; AVM, VM-18, dossiers, #7709, VM-1, dossiers, 2ème série, #651.

69 Comparer avec les photographies de tramways et d'autobus de la section suivante.

70 *CRMW*, juin 1923, 292.

Photographie 2.1 Autobus de la Montreal Tramways Company, 1919
SOURCE: LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal*, 60



Photographie 2.2 **Autobus de la Montreal Tramways Company, 1921**
SOURCE: LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal*, 64

créée. De nouvelles lignes seront ajoutées, comme le circuit de la rue Sherbrooke, circuit qui avait été exigé à de nombreuses reprises auparavant.[71] Puis, en 1927, la MTC acquiert de nombreuses compagnies régionales de transport par autobus pour former la Provincial Transport Company (PTC).[72] La planche 2.3 montre l'important réseau mis sur pied par la PTC. Ainsi, la monopolisation dans le transport en commun était toujours un aspect fondamental de l'industrie.[73]

Si la MTC introduisit l'autobus dans son réseau de transport en commun à contrecoeur, du moins avant 1925, des raisons financières peuvent expliquer cette position. La compagnie avait investi de grandes sommes dans les infrastructures de tramways et l'amortissement n'était pas encore complété. De plus, la mise au rancart des tramways au profit des autobus aurait ajouté au fardeau financier de la MTC puisqu'elle aurait nécessité de coûteux travaux d'enlèvement des infrastructures (rails, aiguillages, fils, poteaux, etc.). Les entreprises de tramways prétendaient aussi que "buses could be used as auxiliaries and as feeders. Conditions in Montreal are against autobuses. In summer on asphalt roads they are all right, but in the winter they would be severely handicapped."[74] Finalement, un tramway pouvait transporter beaucoup plus de

---

71 LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal*, 50-52.

72 *CRMW*, juin 1929, 389-390, janvier 1930, 50, mars 1930, 276, avril 1930, 245, mai 1930, 319, juin 1930, 382, juillet 1930, 460, septembre 1930, 598, octobre 1930, 664.

73 Au sujet de l'importance de la monopolisation dans cette industrie, voir, par exemple BOONE, "The Politics of Transportation Services in Suburban Montreal"; ARMSTRONG et NELLES, *Monopoly's Moment* ; ARMSTRONG et NELLES, "Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver".

74 *CRMW*, avril 1923, 171.

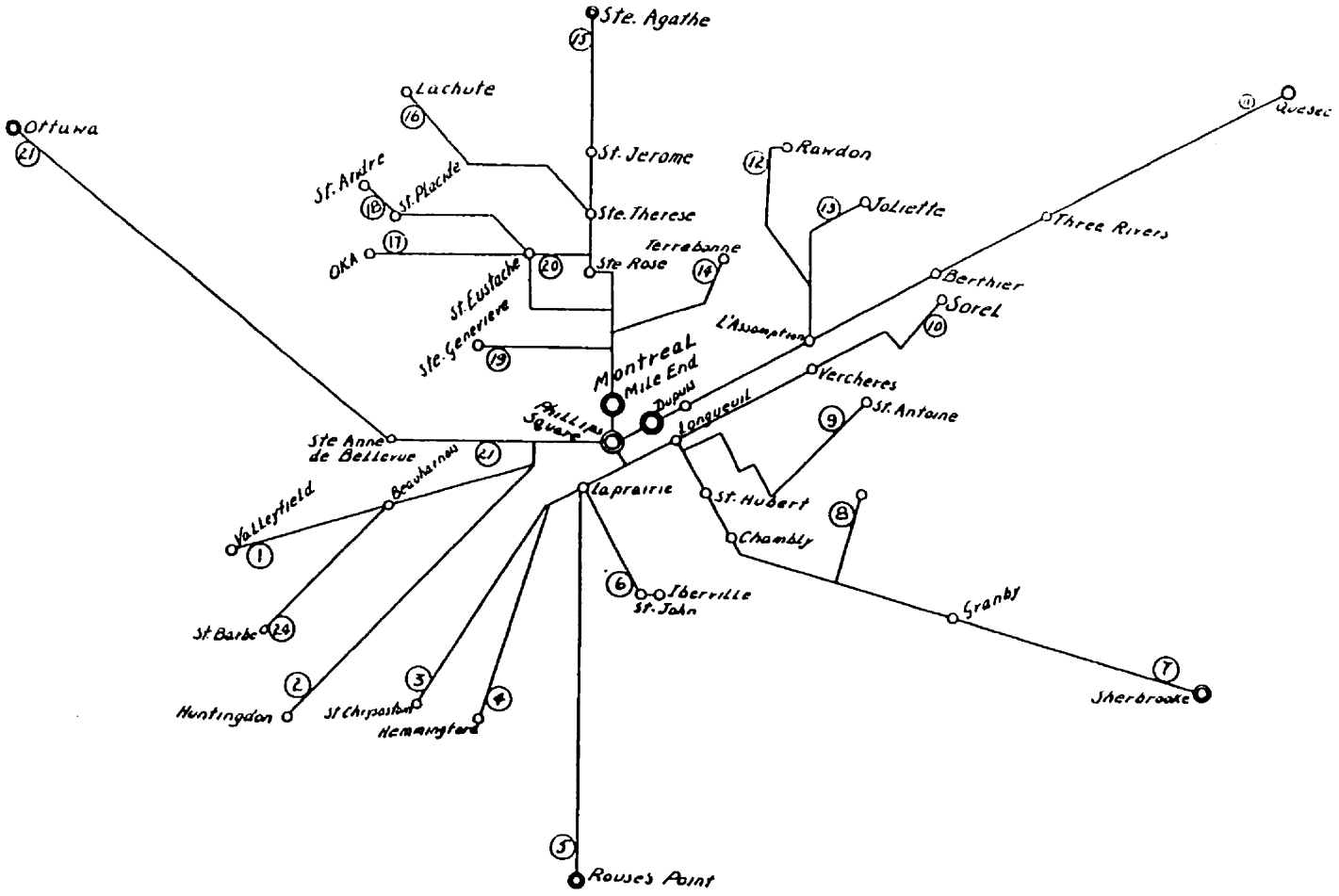


Planche 23 Réseau de circuits d'autobus de la Provincial Transport Company, 1929

SOURCE : CAMM, juin 1929, 589

voyageurs qu'un autobus. Paul Seurot, ingénieur de la Commission des tramways de Montréal, estimait en 1929 que "at the maximum hour 196 [street] cars pass St.Catherine across University Street. It would [...] require 588 autobus to handle the same number of passengers."[75]

L'opposition de la MTC à toute forme de véhicule-moteur qui pouvait mettre en cause son monopole se manifesta également à l'égard des jitneys qui firent une brève apparition dans les rues de Montréal en 1915. Quelques véhicules furent mis en circulation l'été de cette année-là, sur les principales artères de Montréal, notamment sur l'avenue du Parc (voir photographie 2.3).[76] Ils entraient directement en compétition avec les tramways car une de leurs méthodes d'opération consistait à parcourir les circuits de tramways et d'y ramasser leurs clients.[77] La compétition était féroce. Donald F. Davis explique que toutes les tactiques étaient bonnes pour les entreprises de tramways afin d'empêcher les jitneys de connaître du succès: "muddy roads deterred [the jitneys] while a blizzard could keep them off the streets for two or more days since street railway typically did the only ploughing. They understandably took the opportunity to blocade their competitor with snow."[78]

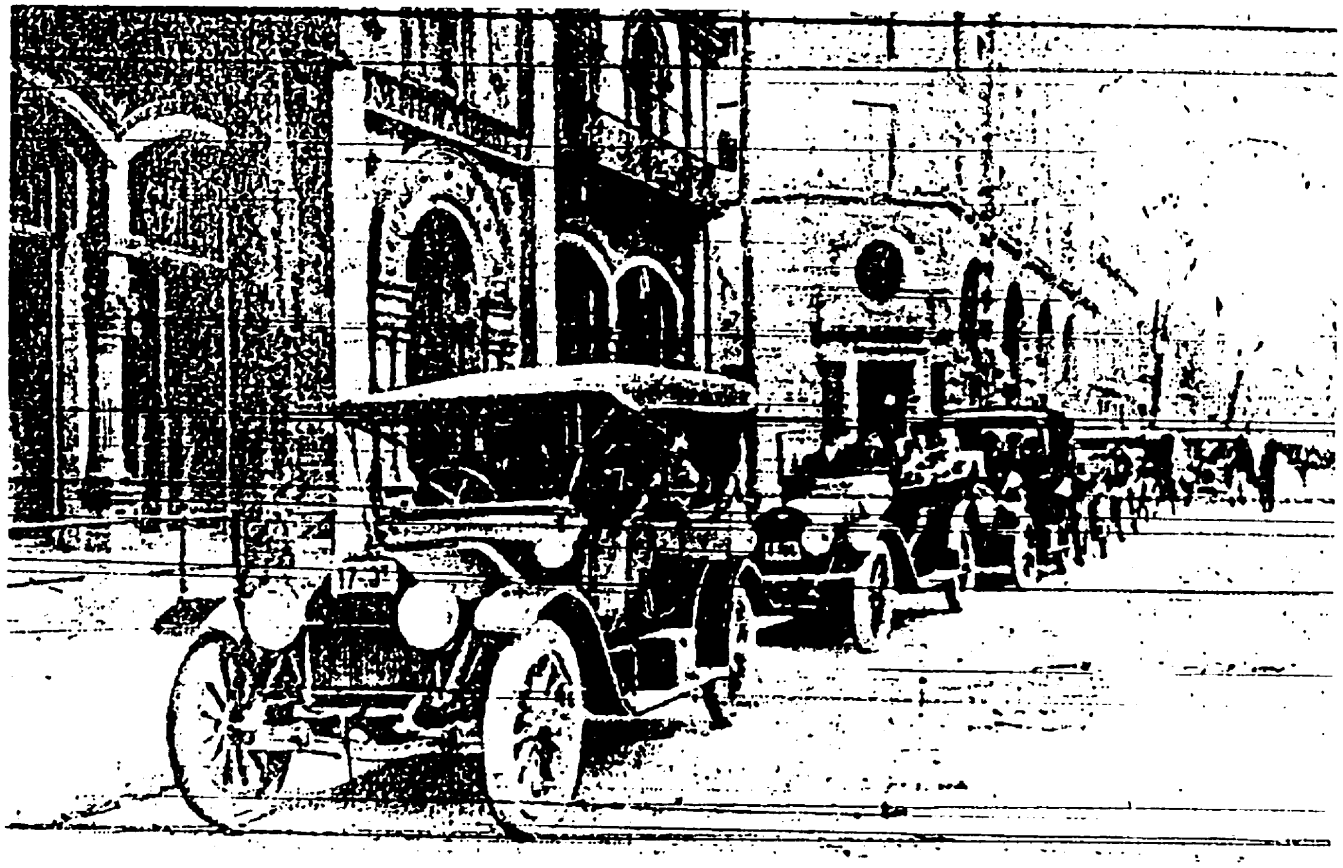
---

[75] Dans la prochaine section et le prochain chapitre, nous verrons que cette solution pouvait apparaître utopique étant donné la croissance du nombre de véhicules en circulation et les problèmes de congestion. C'est précisément l'argument de Seurot. AVM, SEUROT, *Traffic Problems in Montreal*, 11.

[76] *LP*, 12 avril 1915, 5, 14 avril 1915, 4, 17 avril 1915, 27, 26 avril 1915, 5.

[77] Voir DAVIS, "Competition's Moment".

[78] Voir DAVIS, "Technological Momentum", 9.



Photographie 2.3 File de *jitneys*, rue Cathcart, 1915
SOURCE : *La Presse*, 12 avril 1915, 5

Les «jitneyistes» avaient formé la JAM, présentée au chapitre précédent. Mais c'est une association lâche, formée de chauffeurs et de propriétaires de taxis en grande partie, qui n'ont pas nécessairement envie d'entrer en guerre avec les tramways. Cela explique qu'en fait, à Montréal, l'expérience des jitneys fut brève. D'autant plus qu'en décembre 1915, la ville de Montréal modifie un règlement faisant en sorte de les interdire.[79] Il est impossible de dire si la MTC a eu son mot à dire dans l'adoption de ce règlement. Cependant, en 1915, au moment où la MTC aurait pris le contrôle de la CCAL, cette dernière réalise un essai d'autobus dans les rues de Montréal.[80] Peut-être la possibilité que des autobus circulent à ce moment a-t-elle décidé la ville à adopter le règlement interdisant les jitneys, en guise d'échanges de faveurs. Car en 1915, c'est Médéric Martin qui est maire de la ville. Comme il espérait en venir à une entente avec la MTC à propos d'un contrat de tramways, peut-être a-t-il voulu montrer sa bonne volonté à son interlocutrice.

Quoiqu'il en soit, la réplique des promoteurs du tramway au projet de la CCAL ainsi que la brève épisode du *jitney*, montrent que la motorisation a pu engendrer des tensions très vives au sein des classes aisées montréalaises, et d'autant plus que le refus des promoteurs du tramway d'intégrer l'autobus dans le réseau de transport en commun alimenta le ressentiment de la population à l'égard de leur monopole. Plusieurs croyaient que seul l'autobus

---

[79] AVM, Règlements, #584, 13 décembre 1915, art. 4.
[80] *LP*, 30 avril 1915, 9, 3 mai 1915, 6-7; *CRMW*, juin 1915, 230.

pouvait permettre une amélioration du service de transport en commun.[81]

Sans autobus ou *jitneys* comme alternatives au tramway, le véhicule-moteur individuel demeurait le seul choix de transport moderne qui s'offrait aux insatisfaits. Avec un nombre de plus en plus grand de personnes qui optèrent pour la nouvelle technologie, véhicules-moteurs et tramways étaient les deux moyens de transport urbain dominants.

Deux technologies omniprésentes dans la voie publique

La motorisation au Québec est essentiellement urbaine, au moins jusqu'en 1931, comme le montre le tableau 2.1. Les véhicules-moteurs enregistrés dans les cités et les villes de la province comptent pour les deux tiers environ du parc automobile québécois tout au long de la période avec un maximum de 76 pour cent en 1915.

À Montréal, on enregistrait 64 pour cent des véhicules-moteurs de la province en 1907 mais cette proportion se stabilisait autour du 37 pour cent vers le milieu des années 1920. Le parc automobile de l'ensemble des cités et villes de l'île de Montréal haussait cette proportion jusqu'à entre 40 et 45 pour cent.

Dans le cadre de l'île de Montréal, Montréal voyait s'y enregistrer plus du trois quarts des véhicules-moteurs (tableau 2.2) avec une pointe de 89 pour cent en 1924 et 1925. Une légère

---

[81] *ibid.*, juillet 1913, 342, mars 1914, 138; AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #560 et 2873, VM-18, dossiers, 10689a et 16866

TABLEAU 2.1

Nombre de véhicules-moteurs enregistrés dans les cités et villes du Québec, 1907-1931[1]

	Montréal	Autres cités et villes de l'île de Mtl	Total cités et villes de l'île de Mtl	Autres cités et villes du Québec	Total des cités et villes du Québec	Total du Québec
1907	162					254
1908	210					396
1909	306					485
1910	489					786
1911	1,234					1,878
1912	2,260					3,535
1913	3,328					5,452
1914	3,931			1,175[2]	5,106	7,413
1915	4,035	1,074	5,109	2,593	7,702	10,112
1916	5,491	1,462	6,953	3,903	10,856	15,348
1917	6,859	2,412	9,271	5,441	14,712	21,213
1918	9,167	1,986	11,153	6,533	17,686	26,931
1919*	11,254	2,413	13,667	9,145	22,812	33,525
1920	13,550	2,422	15,972	9,986	25,958	41,562
1921*	19,032	3,271	22,303	13,207	35,510	54,660
1922*	21,761	4,132	25,893	14,676	40,569	60,907
1923*	25,991	3,598[3]	29,589	7,634[3]	37,223	71,299
1924*	31,734	3,951[3]	35,685	8,953[3]	44,638	84,935
1925	36,222	4,455[3]	40,677	13,926[3]	54,603	97,418
1926	40,280	6,120	46,400	24,819	71,219	107,994
1927	47,140	7,242	54,382	27,683	82,065	128,104
1928	55,347	8,089	63,436	33,398	96,834	148,090
1929	62,627	10,816	73,443	40,527	113,970	169,105
1930	65,667	11,537	77,204	42,276	119,480	178,548
1931	65,321	12,355	77,676	42,792	120,468	177,485

[1] Comprend quelques tracteurs agricoles inclus soit dans les automobiles soit dans les camions. Un astérisque indique que ces tracteurs ont pu être éliminés.

[2] Liste partielle.

[3] Ne comprend que les autres cités de l'île de Montréal.

SOURCE : Québec, *Annuaire statistique*.

TABLEAU 2.2
Nombre de véhicules-moteurs enregistrés à Montréal et sur l'île de Montréal, 1907-1931[1]

	Montréal	Ile de Montréal[2] (100 %)
1907	162	-
1908	210	-
1909	306	-
1910	489	-
1911	1,234	-
1912	2,260	-
1913	3,328	-
1914	3,931	-
1915	4,035 (79)	5,109
1916	5,491 (79)	6,953
1917	6,859 (74)	9,271
1918	9,167 (82)	11,153
1919	*11,254 (82)	*13,667
1920	13,550 (85)	15,972
1921	*19,032 (85)	*22,303
1922	*21,761 (84)	*25,893
1923	*25,991 (88)	*29,589
1924	*31,734 (89)	*35,685
1925	36,222 (89)	40,677
1926	40,280 (86)	46,812
1927	47,140 (86)	54,815
1928	55,347 (87)	63,940
1929	62,627 (85)	74,075
1930	65,667 (84)	77,875
1931	65,321 (83)	78,484

[1] Les nombres entre parenthèses indiquent le pourcentage par rapport à l'ensemble de l'île de Montréal. Comprend quelques tracteurs agricoles. Un astérisque indique lorsqu'il a été possible de les éliminer.

[2] Comprend seulement les cités pour 1923, 1924 et 1925, les cités et les villes de 1915 à 1922 et les cités, villes et comtés pour 1926 à 1931. Ainsi, à partir de 1926, les nombres sont différents de ceux du tableau précédent.

SOURCE: Québec, *Annuaire statistique*.

diminution s'en suivit mais, encore en 1931, 83 pour cent des véhicules enregistrés sur l'île l'avaient été par des Montréalais.

Par ailleurs, le nombre ou le pourcentage de véhicules-moteurs enregistrés ne donnent pas une image parfaite de la motorisation parce qu'ils laissent de côté le tourisme automobile, qui commença à faire sentir sa présence dès la première décennie du 20ième siècle. Il est difficile d'évaluer l'importance du tourisme automobile à Montréal, mais quelques données permettent d'en faire une évaluation grossière.

Le tableau 2.3 donne le nombre de véhicules-moteurs immatriculés aux États-Unis entrés au Québec par les postes de douanes à la frontière internationale à partir de 1915. Sur une période de 17 ans, on constate que le nombre de voitures de touristes s'est multiplié par 187. Cependant, entre 1926 et 1931, environ 60 pour cent de ces touristes avaient obtenu un permis de 24 heures ou plus, ce qui leur permettaient de voyager partout au Canada et, donc, de pouvoir venir à Montréal.[82] Ainsi en 1930, près de 400,000 voitures immatriculées aux États-Unis ont pu voyager au Québec, c'est-à-dire plus du double de voitures que cinq ans auparavant.

À cela, il faut ajouter le tourisme automobile entrant au Québec par les frontières interprovinciales canadiennes. Des comptages d'été effectués par le ministère de la Voirie entre 1923 et 1929, notamment à Ste-Rose-du-dégelé, à la frontière du Québec et du Nouveau-Brunswick, et à Coteau-du-lac, Rigaud et Hull-sud, à

---

[82] Les autres, ayant obtenu un permis d'au plus 24 heures, devaient demeurer dans les limites territoriales sous la juridiction des postes de douane franchis.

TABLEAU 2.3

Nombre de véhicules-moteurs immatriculés aux États-Unis entrés au Québec par les postes douaniers à la frontière américano-québécoise, 1915-1931[1]

	Nombre total de véhicules[2]	Permis pour plus de 24 heures	Tourisme du Québec vers les E-U
1915	3,433	n.d.	
1916	7,581	n.d.	
1917	7,427	n.d.	
1918	9,177	n.d.	
1919	18,105	n.d.	
1920	31,918	n.d.	
1921	41,957	n.d.	
1922	95,163	n.d.	
1923	130,099	n.d.	32,035
1924	194,008	n.d.	36,401
1925	238,129	n.d.	49,330
1926	240,210	164,423	n.d.
1927	382,354	190,916	105,370*
1928	465,773	271,962	98,534*
1929	323,825	320,157	145,713
1930	649,970	381,432	140,684
1931	645,935	401,165	132,576

[1] Des postes de douanes se rajoutèrent en cours de période mais il ne furent pas nécessairement immédiatement intégrés dans les totaux des comptages. Les sources commencent avec une dizaine de postes de douanes en 1915 et finissent avec une trentaine en 1931. Les nombres peuvent donc être inférieurs à la réalité. Un astérisque indique que le nombre est probablement un estimé.

[2] Comprend les voitures qui ont un permis de 24 heures ou moins et qui devaient demeurer sur le territoire sous juridiction du poste de douane franchi. Les permis de 24 heures et plus donnaient le droit de voyager partout au Canada.

SOURCES: ACC. NZ, 30 novembre 1921, 3, 13 novembre 1922, 4, 15 janvier 1924, 4, 28 janvier 1926, 3, Canada, Dominion Bureau of Statistics, *The Tourist Trade Canada* (Ottawa: 1931 et 1932), *Canada's International Tourist Trade 1926-1942* (Ottawa: 1944), *Statement Showing the Number of Foreign Automobiles imported into Canada for Touring Purposes ( ) During the Calendar Year 1931* (Ottawa: s. d.), *Preliminary Report on Motor Vehicle Registration* (Ottawa: 1929-31), *The Highway and the Motor Vehicle in Canada 1932* (Ottawa: 1933), Ministère du Revenu National, *Rapport annuel* (Ottawa: 1930-32), Débats de la Chambre des Communes, 3 mai 1926, 3013-3014, Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel*.

la frontière de l'Ontario et du Québec, montrent que les voitures immatriculées hors du Québec comptent pour des proportions variant entre 27 et 79 pour cent. Dans chacun des quatre cas, cette proportion augmente entre 1925 et 1929: de 11 pour cent à Ste-Rose-du-dégelé, de 25 pour cent à Coteau-du-lac, de 9 pour cent à Rigaud et de 4 pour cent à Hull-sud (voir tableau 2.4).

Il est bien sûr que toutes les voitures de touristes ne passaient pas nécessairement par Montréal. À la frontière américano-québécoise ou à Hull-sud, par exemple, il devait y avoir plusieurs déplacements purement locaux.

De manière générale, on évaluait qu'entre 60 et 75 pour cent des voitures immatriculées aux États-Unis ayant franchi la frontière internationale passaient par Montréal soit entre 310,000 et 395,000 voitures en 1929 ou presque mille voitures différentes par jour[83] En tenant compte des voitures ayant franchi les frontières interprovinciales, ces nombres seraient encore plus grands. Par rapport au nombre de véhicules-moteurs enregistrés par des Montréalais, ce nombre n'est certainement pas négligeable.

Plus près de Montréal, les voitures immatriculées hors du Québec prennent effectivement de plus en plus de place dans la circulation à Dorval et à Laval-de-Montréal[84]. Dans le premier cas, le plus près de la métropole, les voitures de touristes passent de 8 à 28 pour cent de la circulation totale entre 1923 et 1929 (tableau 2.5).

---

[83] SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation*, 6; ACC, *NL*, 8 février 1924, 3

[84] Annexé à Pointe-aux-trembles en 1925.

TABLEAU 2.4

Lieu d'immatriculation des voitures de promenade entrées au Québec selon des comptages faits à Ste-Rose-du-dégelé, Coteau-du-lac, Rigaud et Hull-sud, 1923-1929[1]

	Québec	Autres provinces	E.-U.	Total (100%)
	STE-ROSE-DU-DEGELE			
1-7 août 1925	1,031 (62)	342 (21)	283 (17)	1,656
1-7 août 1926	1,636 (66)	383 (16)	446 (18)	2,465
1-7 août 1927	1,445 (60)	488 (20)	485 (20)	2,418
1-7 août 1928	1,240 (41)	966 (32)	812 (27)	3,018
1-7 août 1929	1,748 (51)	926 (27)	774 (22)	3,448
	COTEAU-DU-LAC			
1-7 août 1925	2,929 (57)	944 (18)	1,246 (24)	5,119
1-7 août 1926	3,012 (51)	1,116 (19)	1,749 (30)	5,877
1-7 août 1927	3,760 (42)	1,651 (19)	3,458 (39)	8,869
1-7 août 1928	3,344 (33)	2,147 (21)	4,788 (46)	10,279
1-7 août 1929	4,020 (32)	2,872 (23)	5,521 (44)	12,413
	RIGAUD			
1-7 août 1925	5,069 (73)	1,353 (19)	563 (8)	6,985
1-7 août 1926	5,672 (70)	1,512 (19)	884 (11)	8,068
1-7 août 1927	5,576 (71)	1,422 (18)	857 (11)	7,855
1-7 août 1928	6,295 (63)	2,554 (25)	1,172 (12)	10,021
1-7 août 1929	7,705 (63)	3,047 (25)	1,384 (11)	12,136
	HULL-SUD			
1-7 août 1925	4,410 (31)	9,191 (64)	754 (5)	14,355
1-7 août 1926	3,532 (21)	11,759 (72)	1,094 (7)	16,385
1-7 août 1927	3,929 (25)	11,329 (70)	757 (5)	16,015
1-7 août 1928	5,101 (28)	12,106 (68)	722 (4)	17,929
1-7 août 1929	5,046 (27)	13,165 (69)	806 (4)	19,017

[1] Ne comprend que les automobiles. Les nombres entre parenthèses indiquent le pourcentage par rapport au total.

SOURCE: Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport Annuel*.

TABLEAU 2.5

Lieu d'immatriculation des voitures de promenade selon des comptages effectués à Dorval et Laval-de-Montréal, 1923-1929[1]

	Québec	Autres provinces	E.-U.	Total (100%)
	DORVAL			
1-7 sept. 1923	14,517 (92)	581 (4)	566 (4)	15,664
1-7 sept. 1924	20,131 (87)	1,580 (7)	1,401 (6)	23,112
1-7 août 1925	31,612 (88)	3,304 (9)	1,178 (3)	36,094
1-7 août 1926	27,532 (81)	3,230 (9)	3,436 (10)	34,198
1-7 août 1927	39,697 (74)	5,834 (11)	8,269 (15)	53,800
1-7 août 1928	28,042 (72)	4,794 (12)	6,374 (16)	39,210
1-7 août 1929	32,227 (72)	5,766 (13)	7,002 (15)	44,995
	LAVAL-DE-MONTRÉAL			
1-7 sept. 1923	7,817 (84)	55 (1)	1,446 (15)	9,318
1-7 sept. 1924	7,850 (82)	66 (1)	1,677 (17)	9,593
1-7 août 1925	12,112 (77)	239 (2)	3,399 (22)	15,750
1-7 août 1926	13,048 (76)	489 (3)	3,703 (24)	17,240
1-7 août 1927	16,094 (73)	512 (2)	5,433 (25)	22,039
1-7 août 1928	17,057 (73)	785 (3)	5,653 (24)	23,495
1-7 août 1929	15,209 (60)	1,709 (7)	8,570 (33)	25,488

[1] Ne comprend que les automobiles. Laval-de-Montréal est annexé à Pointe-aux-Trembles en 1925. Les nombres entre parenthèses indiquent le pourcentage par rapport au total.

SOURCE: Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport Annuel*.

Par ailleurs, les Montréalais faisaient eux aussi du tourisme. Ici aussi, les chiffres ne sont qu'indicateurs: on voit au tableau 2.3 que les nombres sont beaucoup moins élevés que le tourisme inverse. Il fallait s'y attendre puisque le nombre de véhicules-moteurs est beaucoup moins grand au Québec qu'aux États-Unis. Ainsi, globalement, le tourisme augmentait considérablement le nombre de véhicules-moteurs circulant à Montréal.[85]

La croissance vertigineuse du nombre de véhicules-moteurs à Montréal s'est accompagnée d'une décroissance de celui des véhicules à cheval, comme on pouvait s'y attendre. Dès 1911, l'administration municipale remarquait la baisse du nombre de "voitures de promenade lesquelles disparaissent graduellement devant l'envahissement de l'automobile."[86]

Mais la préférence des Montréalais envers le véhicule-moteur s'est exprimée surtout à partir de 1915. Le tableau 2.6 montre que le nombre de licences accordées pour les voitures à chevaux est en croissance jusqu'en 1915 et que c'est par la suite qu'il emprunte la tendance inverse. En 1920, les Montréalais avaient enregistrés un nombre égal de chevaux ou voitures à cheval et de véhicules motorisés, soit 13,537 dans le premier cas et 13,550 dans le deuxième (tableaux 2.2 et 2.6). Les années subséquentes verront une diminution en flèche du nombre de voitures hippomobiles: en 1930 on en comptait à peine plus de la moitié par rapport à 1915 et moins qu'en 1905. La disparition du véhicule à cheval est donc très

---

85 À partir de l'hiver 1927, lorsque le gouvernement provincial entreprendra un programme de déneigement des routes provinciales, l'importance du tourisme hivernal grandira.

86 AVM, Département des licences, *Rapport annuel [...] pour l'année 1911*, 9.

TABLEAU 2.6

Nombre de licences pour véhicules à chevaux, de chevaux et de commerçants de chevaux à Montréal, 1905-1930

	1905	1910	1915	1920	1925	1930
carosses, voitures, diables, wagons, charettes, cabrouets, tombereaux, bogheis	10,126	15,088	15,452	12,812	11,502	7,676
omnibus	12	11	6	4	3	2
corbillards	28	34	41	39	34	3
chevaux de travail de réserve	-	-	369	595	422	456
chevaux de promenade de réserve	-	-	121	87	108	216
TOTAL	10,166	15,133	15,989	13,537	12,069	8,353
commerçants de chevaux	27	30	26	37	14	14

SOURCE: AVM1, Département du trésorier, contrôleur et auditeur, *Rapport annuel*.

rapide une fois que le processus est enclenché, durant la guerre. Sur le plan de la circulation, la diminution est encore plus rapide puisque l'on doit tenir compte du tourisme automobile.

La baisse du nombre de licences accordées pour des voitures à cheval est suivie dans le temps, ce qui est compréhensible, par celle du nombre de commerçants de chevaux. Entre 1920 et 1925, une baisse de 50 pour cent se produit, le nombre de commerçants passant de 37 (un sommet pour la période 1900-1930) à 14. L'âge d'or du véhicule hippomobile était dorénavant révolu. Une autre confirmation vient du fait que, comme il a été indique au chapitre précédent, la Montreal Team Owners Association est devenue au cours des années 1920 la Vehicular Traffic Association of Montreal (VTAM), un nom plus neutre reflétant sans doute le passage du véhicule hippomobile au véhicule-moteur opéré par les membres de l'association.

Malgré tout, le cheval a survécu jusqu'en 1930, comme bien d'autres types de véhicules, notamment les voitures à bras. Dans ce cas, il est étonnant de constater leur augmentation constante durant les trente premières années du 20ième siècle. Leur nombre est passé, entre 1905 et 1931, de 361 à plus de 1,400.[87] Cependant, cela est relativement insignifiant par rapport à la croissance du nombre de véhicules-moteurs enregistrés et du tourisme à Montréal.

Sur le plan de la circulation, un autre moyen de transport continua à s'imposer: le tramway. Entre 1892 et 1932, le réseau de

---

[87] AVM, Département du trésorier, contrôleur et auditeur, *Rapport annuel [...] pour l'exercice expiré le 31 décembre 1905*, 100, *Rapport [...] pour l'exercice expirant le 31 décembre 1930*, 190. Voir la photographie au bas de la page 382 dans LINTEAU, *Histoire de Montréal*.

tramways se développa grandement, particulièrement à Montréal et surtout dans sa partie centrale, comme le montrent les planches 2.4 à 2.6. Entre 1910 et 1926, le nombre de milles de voies ferrées est passé de 210 à 284, une augmentation de 35 pour cent.[88]

Les infrastructures de tramways occupaient une énorme superficie de la rue. Aux intersections les plus importantes, les rails prenaient beaucoup de place, comme le montrent la photographie 2.4, prise à l'intersection des rues Saint-Laurent et Sainte-Catherine en 1893 et la photographie 2.5 de la rue Windsor en 1912. De manière générale, les services publics, particulièrement le tramway, la distribution d'électricité, le téléphone, prenaient beaucoup de place dans la rue (voir photographie 2.6).[89]

Le nombre de tramways est très petit comparé aux autres véhicules. En 1910, la Montreal Street Railway Company possédait quelques 600 véhicules et la Montreal Tramway Company 929 en 1939.[90] Malgré tout, la présence physique des tramways dans la voie publique est appréciable.

Les tramways ont eu tendance à devenir de plus en plus imposants en terme absolu et relativement aux voitures automobiles. Les photographies 2.7 et 2.8, prises à la place d'Armes et au carré Phillips, montrent bien la différence de taille entre les

---

88 SAINT-CYR, *The Montreal Tramways*, 15. À partir de 1929, le nombre de milles de voies ferrées en exploitation diminue. L'autobus commençait à être intégrée au réseau de transport en commun. Voir les rapports annuels de la Commission des tramways de Montréal.

89 Ce qui d'ailleurs sera un autre source de critiques à l'endroit des monopoles de service public.

90 Commission de transport de Montréal, *Transport urbain à Montréal 1861-1961*, 8 et 10.

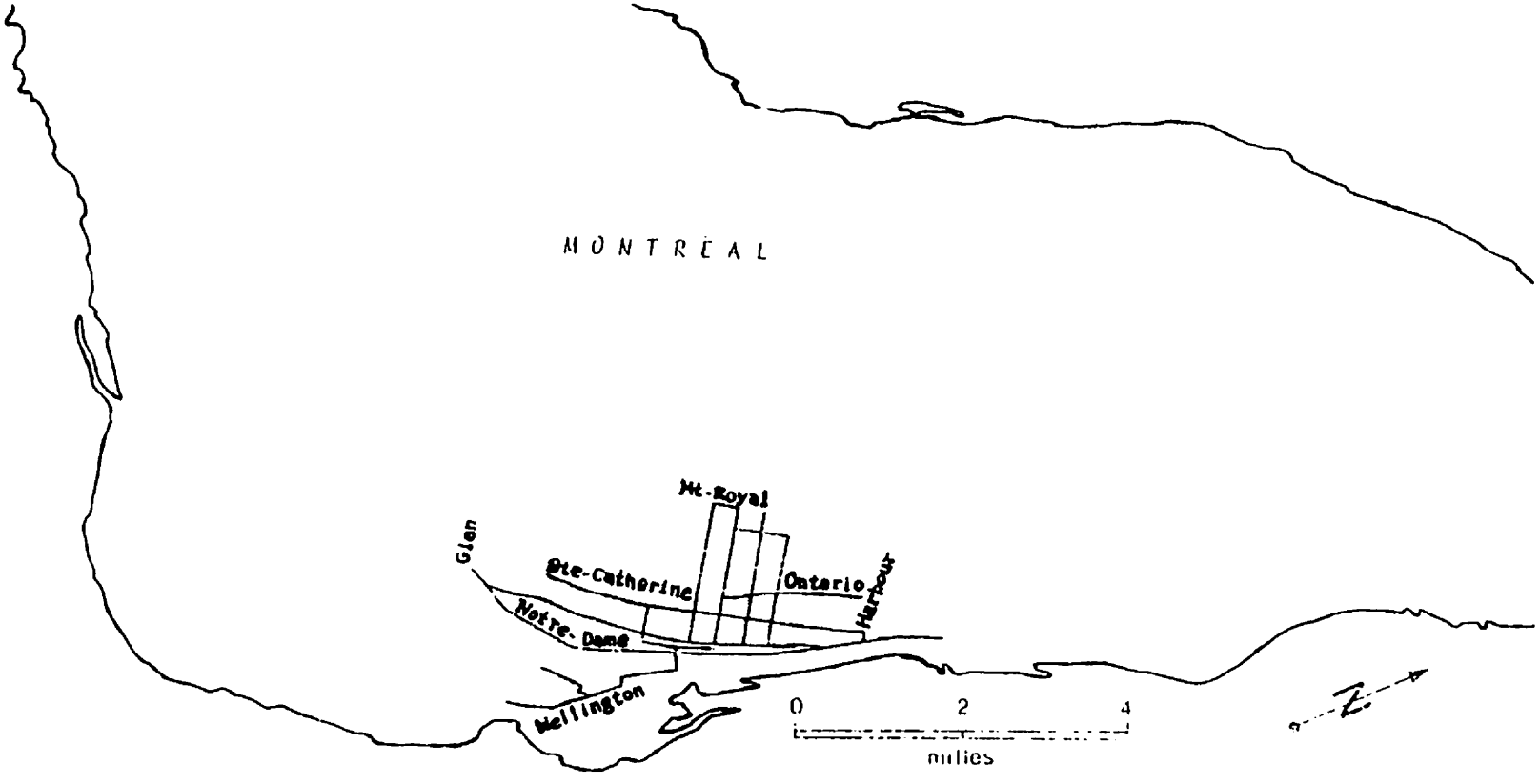


Planche 2-4 Réseau de tramways, 1892

SOURCE GERMAIN, *Les mouvements de rationalisation urbaine à Montréal*, 395

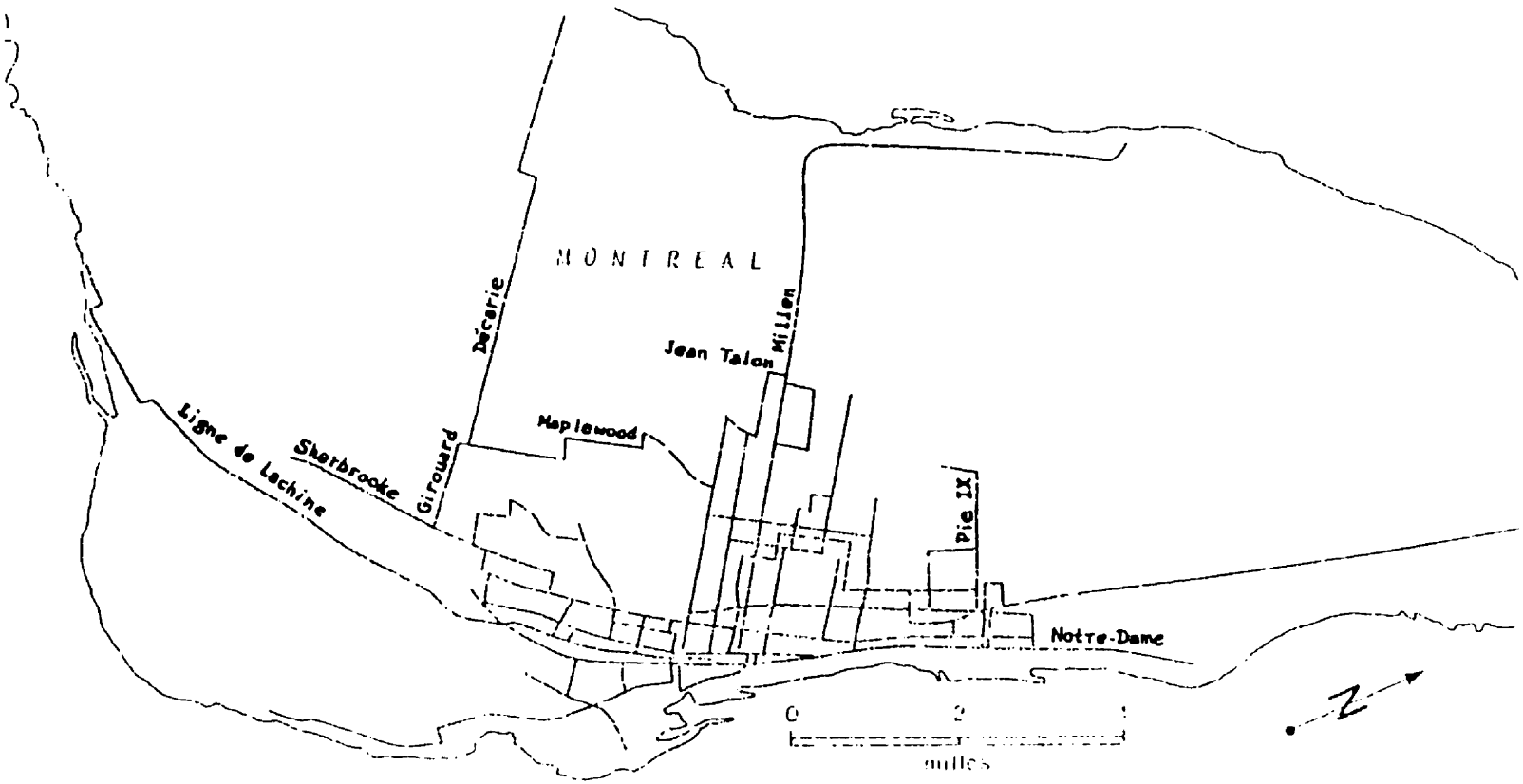


Planche 25 Réseau de tramways, 1910
SOURCE: GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, 396.

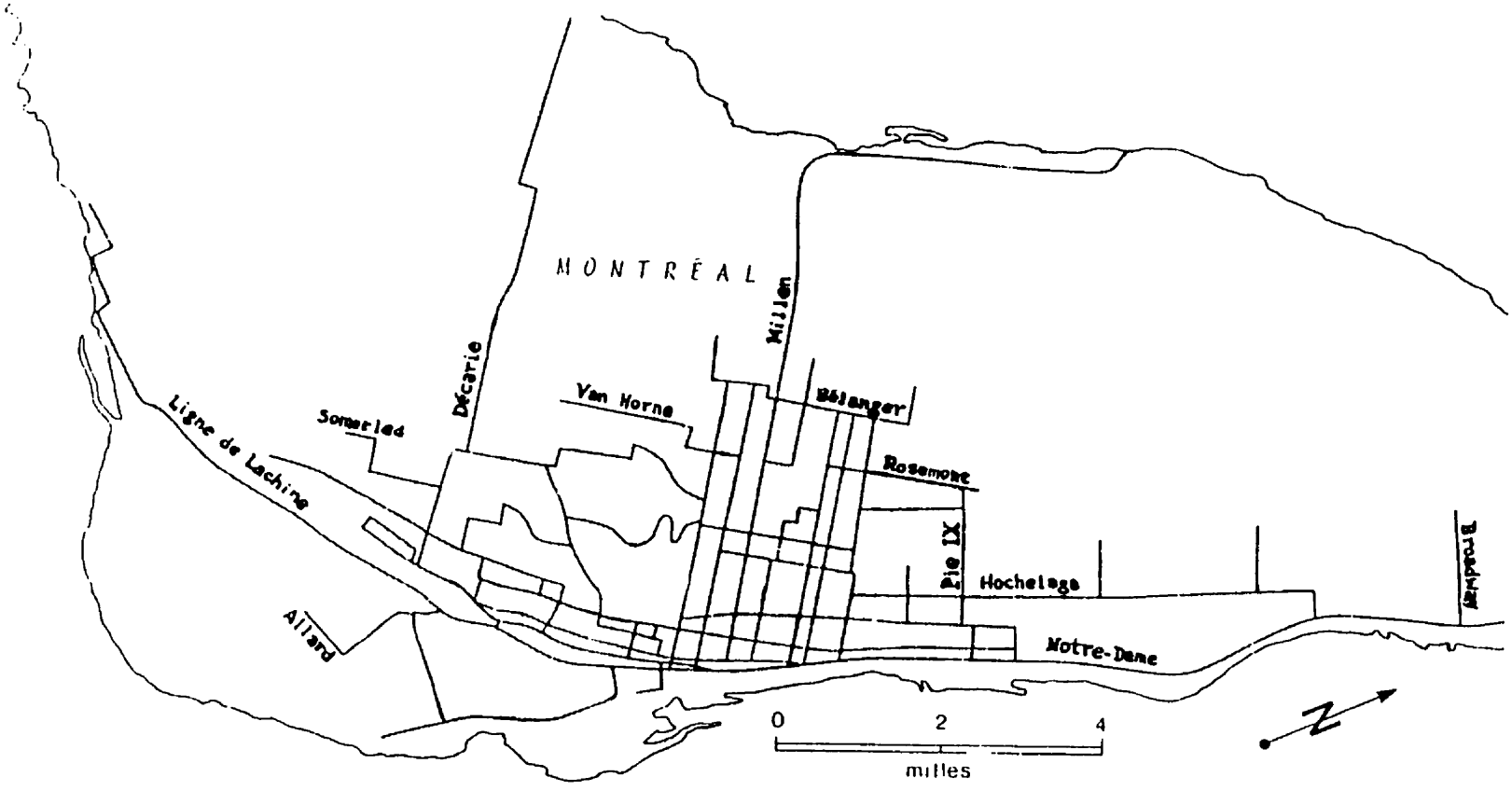
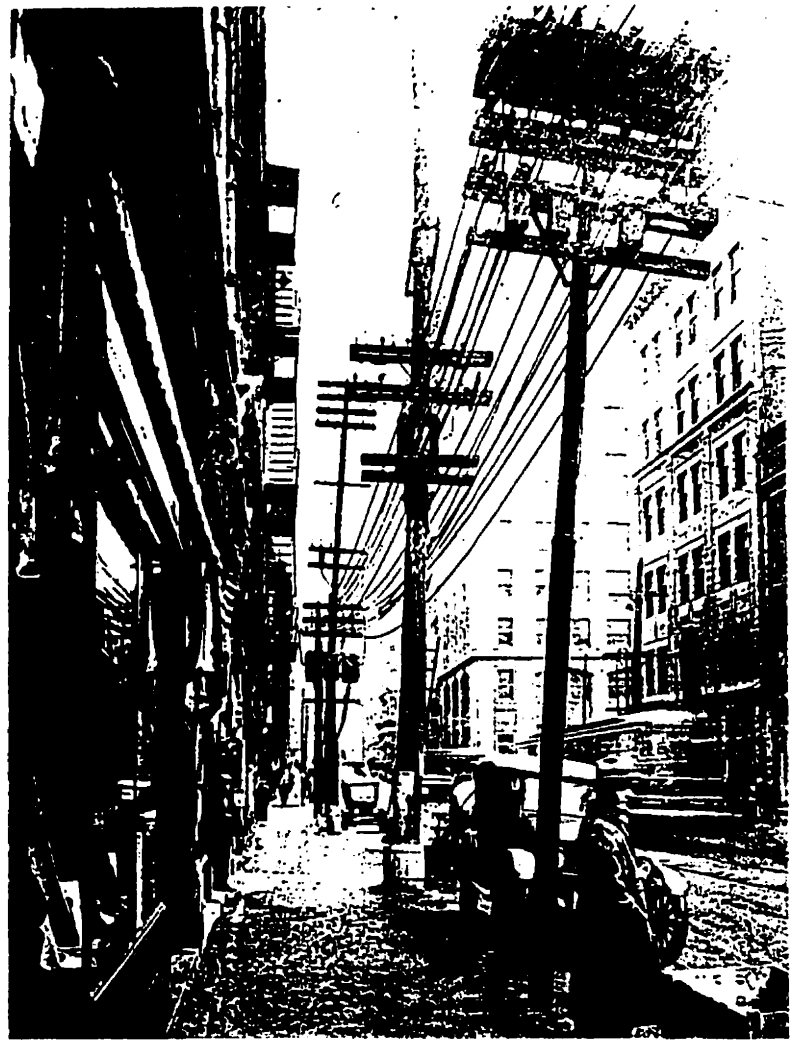


Planche 2.6 Réseau de tramways, 1932

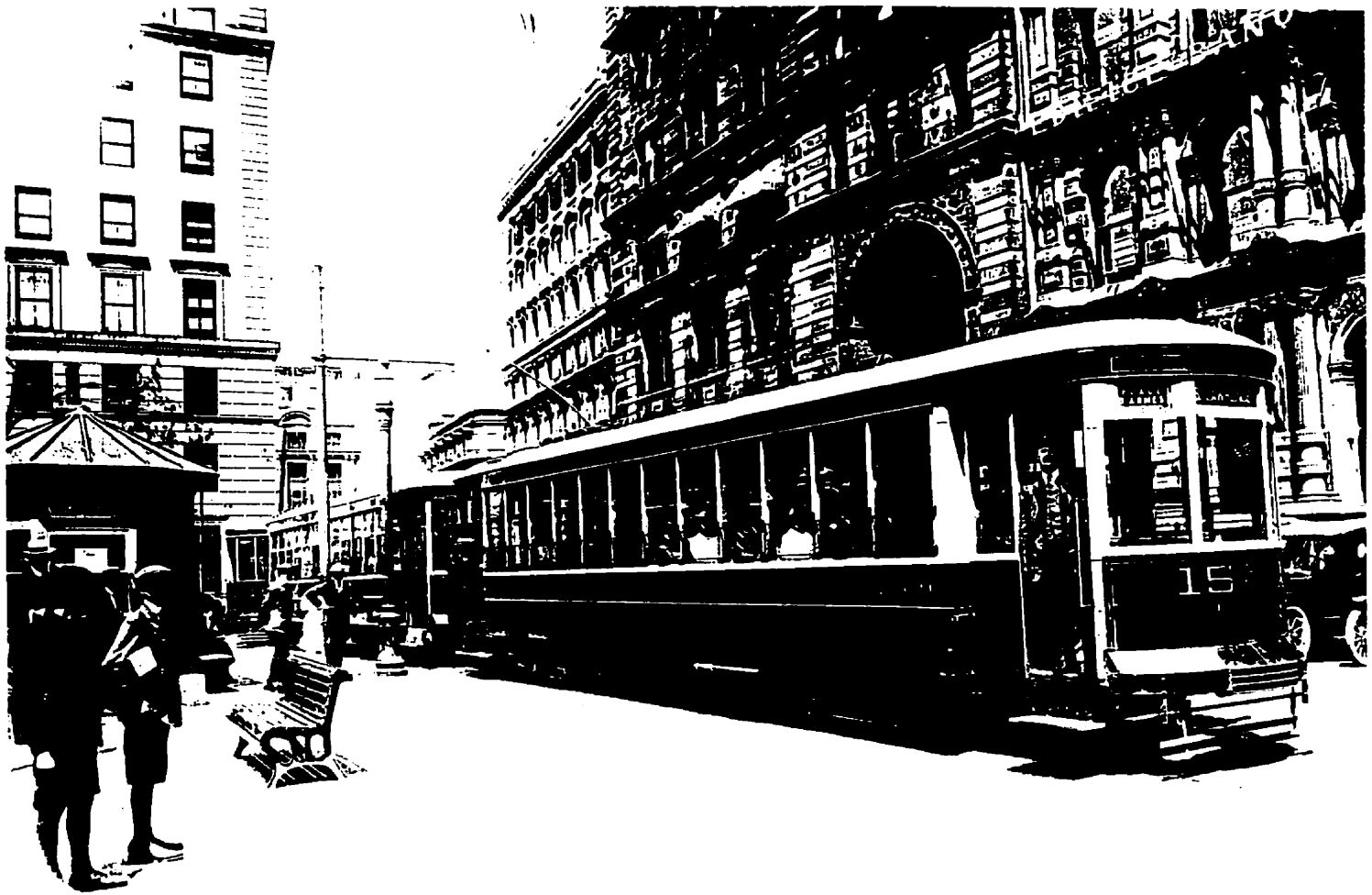
SOURCE: GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, 597

Photographie 2-4 **Voies ferrées de tramways coin St-Laurent et Ste-Catherine, 1893**
SOURCE: Musée McCord, Collection Notman, #102,021 II.

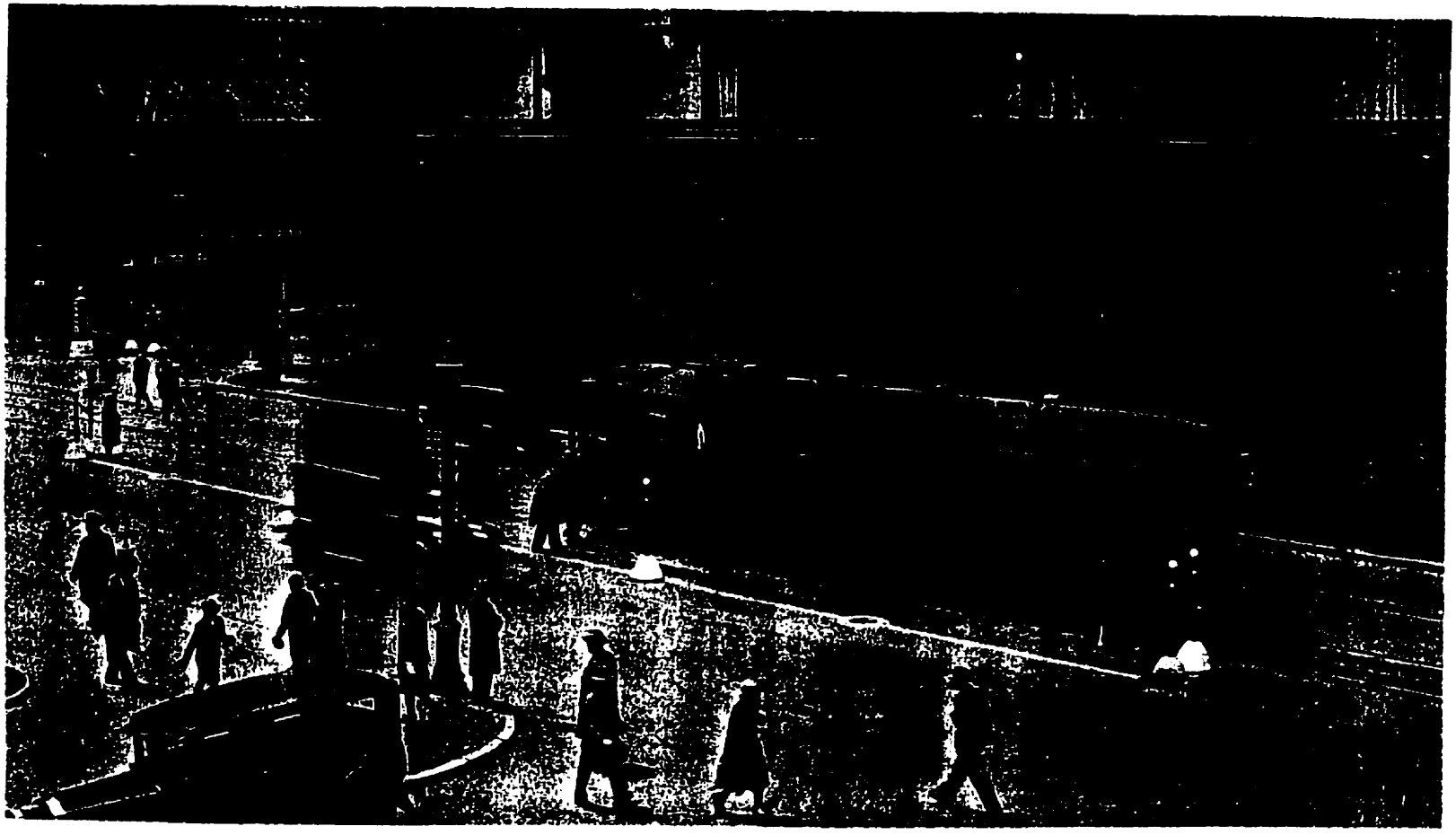
Photographie 2.5 Voies ferrées de tramways rue Windsor, 1912
SOURCE BINNS, *Montreal's Electric Streetcars*, 51



Photographie 2.6 **Occupation de l'espace par les services publics**
SOURCE: AVM, Photographies, #Z-1453.



Photographie 27 **Tramways à la place d'Armes, 1918**
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection MacLean, #3137



Photographie 2.8 **Tramways au carré Phillips, 1930**
SOURCE BINNS, *Montreal's Electric Streetcars*, 64

deux technologies, respectivement en 1918 et 1930. La photographie 2.9 montre l'espace occupé par une procession de tramways sur la rue St-Jacques en 1910. On remarque la différence de taille entre les modèles de l'époque et ceux de 1918 et 1930. Lorsque la Montreal Tramways Company entre définitivement dans l'ère de l'autobus en 1925, elle aura tendance à utiliser là aussi d'énorme véhicules. La photographie 2.10 fait voir un véhicule beaucoup plus imposant que les premiers autobus utilisés en 1919 et 1921 (photographies 2.1 et 2.2).

De plus, les installations supportèrent une circulation sans cesse croissante de tramways. Si le nombre de milles de voies ferrées a augmenté de 35 pour cent entre 1910 et 1926, le nombre de voitures-milles, lui, est passé de 16 millions à 25 millions, une augmentation de 56 pour cent.[91] Par conséquent, la fréquence des tramways s'est considérablement élevée non seulement en termes absolus mais aussi relativement à l'expansion du réseau de voies ferrées.

La fréquence des tramways pouvait être parfois ahurissante particulièrement à l'heure de pointe. Malgré le petit nombre de voitures opérées par les compagnies de tramways, cette fréquence évoque un autre aspect de l'importance physique du moyen de transport (voir la photographie 2.9). Plusieurs comptages ont été faits à ce propos et le tableau 2.7 en rend compte. Par exemple, en 1927, il passait en moyenne près de 7 tramways à la minute à l'intersection des rues Bleury et Ste-Catherine entre 17 et 18

---

[91] SAINT-CYR, *The Montreal Tramways*, 15.

Photographie 2.9 **Tramways sur la rue St-Jacques, circa 1910**
SOURCE: Musée McCord, Collections diverses, #MP207/78 (1).

Photographie 2.10 **Autobus de la Montreal Tramways Company, 1927**
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection MacLéan, #3135.

TABLEAU 2.7

Nombre de tramways à la minute entre 17 et 18 heures à quelques intersections de Montréal, 1914, 1925, 1927 et 1929

	1914	1925	1927	1929
Place d'Armes est			2.1	2.2
Place d'armes ouest			2.3	2.3
Gare Terminus est			1.9	2.1
Gare Terminus ouest			1.8	1.9
Bleury et Craig	3.9		5.6	5.7
Notre-Dame et McGill			3.6	3.7
McGill et St-Jacques			3	3.1
Bleury et Ste-Catherine		5.2	6.8	6.9
St-Laurent et Ste-Catherine			3.2	4.2
St-Denis et Ste-Catherine			4.3	4.5
St-Denis et Craig			5.6	5.2
Notre-Dame et Gosford			4.2	4.4
Notre-Dame et Inspecteur		2.9		
Ste-Catherine et McGill College		2.3		
Bleury et Sherbrooke		2.8		
Peel et Ste-Catherine		3.4		

SOURCES: SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation*, 8, *The Montreal Tramways*, 17 et 19, *RMPC*, decembre 1927, 58, AVM, VM-1, dossiers, 2eme série, #560, Lettre de George R. MacLeod à George Janin, 7 février 1914, 7

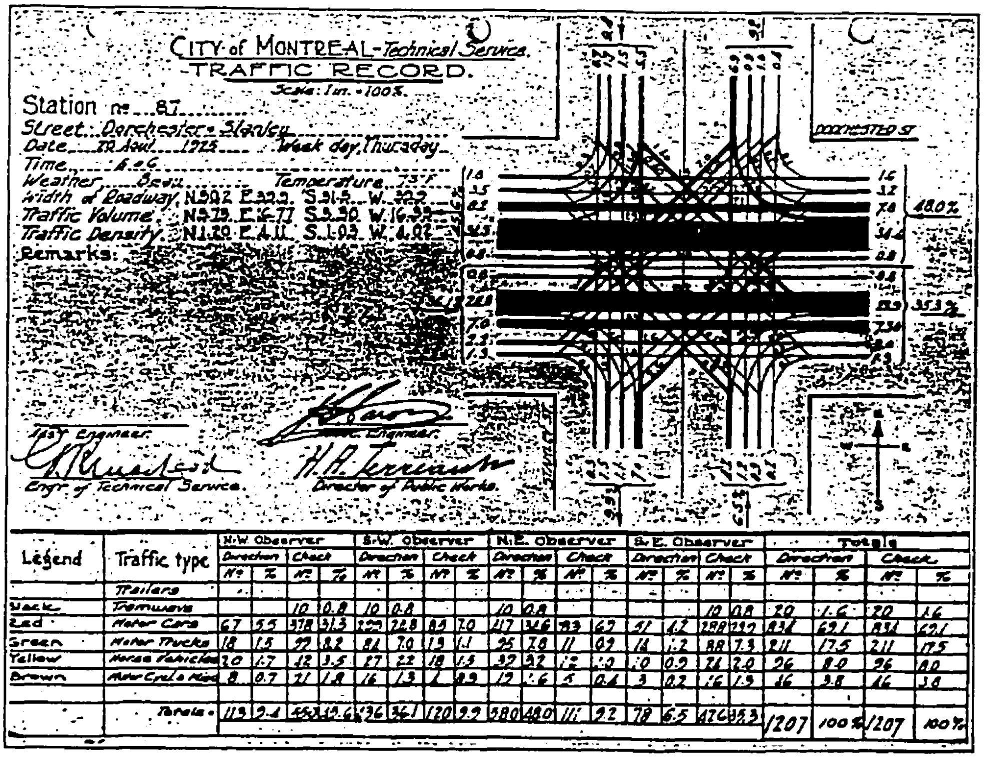
heures. Les divers comptages effectués ne permettent pas de faire des comparaisons sur une relativement longue période. Seule l'intersection Bleury et Craig a fait l'objet de comptages étalés sur une période assez longue, soit 15 ans, entre 1914 et 1929. Le nombre de tramways à la minute serait passé de 4 en 1914 à près de 6 en 1929, c'est-à-dire un véhicule à toutes les 10 secondes dans le dernier cas. Sur les douze intersections où des comptages ont été faits, onze ont vu la fréquence des tramways augmenter durant la courte période de 1927 à 1929.

La progression de la motorisation à Montréal et la présence physique sans cesse croissante des tramways ont fait en sorte que, sur le plan de la circulation de l'ensemble des véhicules, les deux moyens de transport dominèrent la voie publique. Différents comptages de la circulation effectués au cours des années 1920 confirment cette évaluation. Certains ont été faits par la Montreal Tramways Company elle-même indiquant qu'elle était préoccupée par les transformations opérées par l'adoption du véhicule automobile.[92]

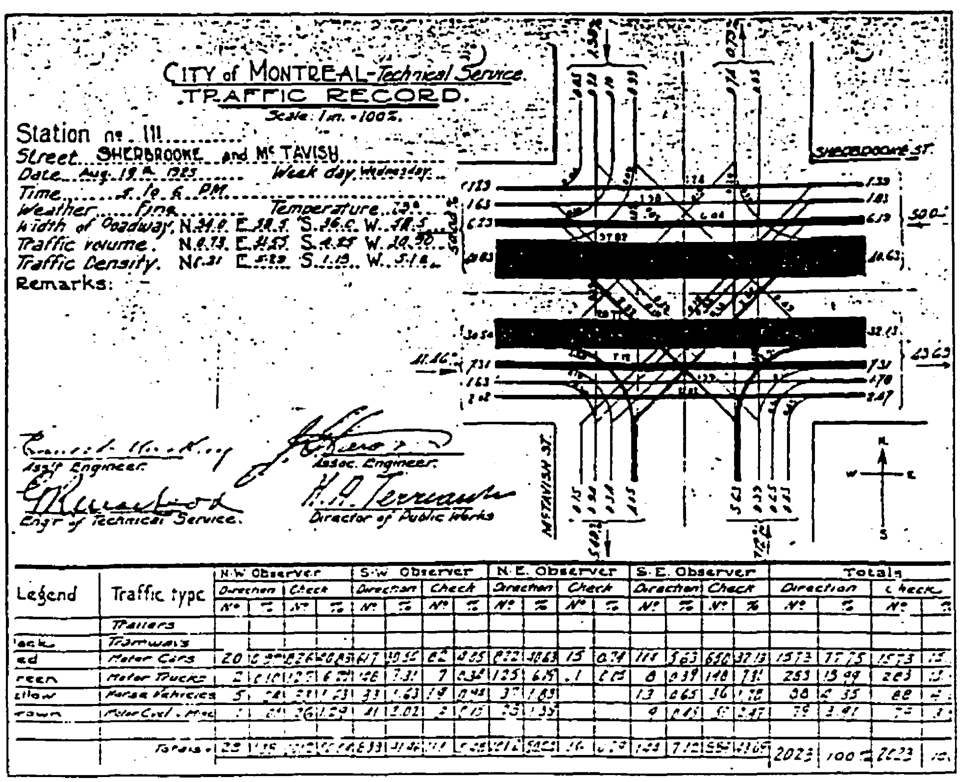
En 1925, les premiers comptages systématiques sont effectués (voir planche 2.7). Il nous permettent de voir la proportion de chaque type de véhicule empruntant certaines intersections nous donnant par là un aperçu général de la circulation dans le centre-ville aux heures d'affluence. Le tableau 2.8 est construit à partir des résultats obtenus. Seul le comptage fait à l'intersection Notre-Dame-St-Maurice-Inspecteur montre un

---

92 MTC, *Annual Report of the Montreal Tramways Company for the Fiscal Year Ended December 31st, 1927*, 7.



Legend	Traffic type	N.W. Observer Direction N°	%	Check N°	%	S.W. Observer Direction N°	%	Check N°	%	N.E. Observer Direction N°	%	Check N°	%	S.E. Observer Direction N°	%	Check N°	%	Totals Direction N°	%	Check N°	%
	Trailers																				
Black	Tramways			10	0.8	10	0.8			10	0.8					10	0.8	20	1.6	20	1.6
Red	Motor Cars	67	5.5	378	31.3	299	24.8	85	7.0	417	34.6	83	6.9	51	4.2	288	23.9	836	69.1	836	69.1
Green	Motor Trucks	18	1.5	97	8.2	84	7.0	13	1.1	95	7.8	11	0.9	14	1.2	88	7.3	211	17.5	211	17.5
Yellow	Horse Vehicles	20	1.7	42	3.5	27	2.2	18	1.5	39	3.2	12	1.0	10	0.9	24	2.0	96	8.0	96	8.0
Brown	Motor Cycle & Misc.	8	0.7	21	1.8	16	1.3	1	0.9	19	1.6	5	0.4	3	0.2	16	1.3	46	3.8	46	3.8
	Totals =	113	9.4	553	45.6	436	36.1	120	9.9	580	48.0	111	9.2	78	6.5	426	35.3	1207	100%	1207	100%



Legend	Traffic type	N.W. Observer Direction N°	%	Check N°	%	S.W. Observer Direction N°	%	Check N°	%	N.E. Observer Direction N°	%	Check N°	%	S.E. Observer Direction N°	%	Check N°	%	Totals Direction N°	%	Check N°	%
	Trailers																				
Black	Tramways																				
Red	Motor Cars	20	[illegible]	826	40.83	617	30.55	82	4.05	872	38.63	15	0.74	114	5.63	650	32.13	1573	77.75	1573	[illegible]
Green	Motor Trucks	2	0.10	127	6.28	148	7.31	7	0.34	125	6.18	1	0.05	8	0.39	148	7.31	283	13.99	283	[illegible]
Yellow	Horse Vehicles	5	[illegible]	28	[illegible]	33	1.63	19	0.94	37	1.83			13	0.65	36	1.78	88	4.35	88	[illegible]
Brown	Motor Cycl. & Misc.	[illegible]	[illegible]	36	1.79	41	2.02	2	0.10	23	1.35			9	0.45	[illegible]	2.47	79	3.91	79	[illegible]
	Totals =	28	1.38	[illegible]	[illegible]	839	41.46	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	16	[illegible]	144	7.12	[illegible]	[illegible]	2023	100%	2023	[illegible]

Planche 2.7 **Feuilles de comptage de la circulation, Commission provisoire d'urbanisme, 1925**
SOURCE: *RMPQ*, décembre 1927, 59.

TABLEAU 2.8

Nombre de véhicules selon le type ayant emprunté certaines intersections du centre-ville de Montréal entre 5 et 6 heures p. m., 1925[1]

	Ste-Catherine McGill College	Dorchester Stanley	Sherbrooke McTavish	Notre-Dame St-Maurice Inspecteur
Tramways	138 (16.3)	20 (1 6)	-	175 (29)
Automobiles et camions	622 (73.3)	1,045 (86.6)	1,856 (91,7)	296 (49)
Véhicules à chevaux	57 (6.7)	96 (8)	88 (4,4)	130 (21,5)
Motocyclettes, trailers et divers	31 (3 7)	46 (3 8)	79 (3,9)	3 (0,5)

[1] Les nombres entre parenthèses indiquent le pourcentage sur le total pour chaque intersection. Le comptage à l'intersection Notre-Dame/St-Maurice/Inspecteur à été fait en février 1925 tandis que les autres l'ont été en août de la même année.

SOURCE: *RMPQ*, décembre 1927, 58-59.

grand nombre de véhicules hippomobiles. Si c'est le cas, c'est que le comptage eut lieu en hiver et que la proportion de véhicules-moteurs est faible.[93] Les trois autres intersections montrent une nette domination du véhicule-moteur au mois d'août. Ces comptages laissent supposer que la relation entre les tramways et les véhicules-moteurs était devenue prépondérante en 1925 puisqu'à deux intersections sur les trois où passent des tramways, ces derniers et les véhicules-moteurs sont en plus grand nombre.

Cela est d'autant plus apparant si l'on regarde du côté du nombre de personnes transportées par les deux technologies. La proportion de personnes transportées par chacune d'elles est pratiquement l'inverse de celui du nombre de véhicules dans la circulation. Des comptages ont été faits à ce propos en 1925 et 1929 (tableau 2.9). On remarque immédiatement la relation inverse: pour un petit nombre de tramways, le transport en commun transporte la grande majorité des voyageurs tandis que pour les autres véhicules le contraire est vrai.

Grâce aux deux derniers tableaux, on peut obtenir une image, pour 1925 et 1929, de la densité de la circulation à certaines intersections du centre-ville au moment les plus critiques de la journée.

En 1925, au coin de Sherbrooke et McTavish, il passait environ 1 véhicule à toutes les deux secondes, et il n'y avait pas de tramways à cette intersection. Aux coins de Ste-Catherine et McGill College, Dorchester et Stanley et à l'intersection Notre-

---

93 *RMPQ*, décembre 1927, 58.

TABLEAU 2.9

Nombre de voyageurs selon le moyen de transport à certaines intersections de Montréal, janvier et février 1925 et mars 1929, entre 17 et 18 heures.

		automobiles		tramway [1]		autres véhicules	
		nbre	%	nbre	%	nbre	%
Peel Ste-Catherine 18 février 1925	nombre de véhicules			201	29,6	477	70,4
	nombre de voyageurs			10,984	93,3	793	6,7
Bleury Sherbrooke 17 février 1925	nombre de véhicules			169	13,3	1,099	86,7
	nombre de voyageurs			9,162	81,2	2,130	18,8
Bleury Ste-Catherine 27 janvier 1925	nombre de véhicules			410	51,5	394	48,7
	nombre de voyageurs			19,153	97,6	458	2,4
Avenue du Parc Ave Mont-Royal 18 mars 1929	nombre de véhicules	1,142	82,5	243	17,5		
	nombre de voyageurs	2,129	13,1	14,252	86,9		
Avenue du Parc Avenue des Pins 19 mars 1929	nombre de véhicules	1,492	87,8	189 (210)	11,0 (12,2)		
	nombre de voyageurs	2,584	20,8	10,621 (10,129)	74,9 (71,5)		

[1] Les nombres entre parenthèses concernent les autobus.

SOURCES: SAINT-CYR, *The Montreal Tramways*, 15-17; *Les tramways et la circulation*, 1

Dame-St-Maurice-Inspecteur, les véhicules se suivent respectivement au rythme de 1 à toutes les 5 secondes, 1 à toutes les 3 secondes et 1 à toutes les 7 secondes (tableau 2.8). En hiver, il ne semblait pas y avoir de différence notable puisqu'aux intersections de Ste-Catherine et Peel, de Bleury et Ste-Catherine et de Bleury et Sherbrooke, le rythme était de 1 véhicule aux 7 secondes dans les deux premiers cas et de 1 aux 3 dans le troisième (tableau 2.9). En 1929, la densité est presque aussi infernale à certaines intersections plus au nord du centre-ville: 1 aux 3 secondes à l'angle de l'avenue du Parc et de l'avenue Mont-Royal et de 1 aux 2 secondes à l'angle de l'avenue des Pins et de l'avenue du Parc (tableau 2.9). Comme le soulignait Robert Rumilly, "Quelle congestion! Quelle activité!"[94]

Plusieurs raisons peuvent expliquer la progression de la motorisation. L'attrait du véhicule-moteur, en tant que nouveauté technique symbole de «progrès», sa grande mobilité, le *standing* qu'il pouvait procurer, sont les raisons les plus fréquemment évoquées pour expliquer que ceux qui pouvaient s'approprier la nouvelle technologie le faisaient.

Dans ce chapitre, une motivation supplémentaire est ajoutée. La motorisation est présentée aussi comme le produit de tensions au sein des classes aisées montréalaises. De plus en plus insatisfaite du service du transport en commun et du peu d'enthousiasme de ses promoteurs à développer le réseau, une

---

[94] RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 4, 105-106.

partie de l'élite s'est tournée vers le véhicule automobile. Si l'introduction de l'autobus et l'épisode des *jitneys* laissent croire que ces tensions pouvaient parfois prendre des allures de batailles rangées, elles ne dépassent pas, jusqu'ici, le stade de la compétition entre groupes de promoteurs.

Au début du siècle, la voie publique est l'hôtesse de plusieurs types de véhicules: hippomobiles, automobiles, voitures à bras et bicyclettes. Malgré tout, le tramway demeure le moyen de transport par excellence. Avec le développement technique du véhicule-moteur et la progression de la motorisation, la variété des moyens de transport dans la voie publique s'estompe progressivement. Chacun faisant son choix, le nombre de véhicules-moteurs progresse au point où deux moyens de transport dominent le paysage de la circulation: le véhicule automobile et le tramway. La voie publique est de plus en plus sollicitée: son occupation se densifie et la circulation s'alourdit. À la fin des années vingt, le centre-ville de Montréal est le théatre d'une circulation particulièrement lourde aux heures de pointe. La concurrence entre les deux groupes de promoteurs va laisser sa marque dans la voie publique.

CHAPITRE 3

Le choc de deux moyens de transport urbain

Si, comme on a vu au premier chapitre, les automobilistes sont enthousiastes et qu'ils font des pieds et des mains pour favoriser l'essor de la motorisation, ils font face aux promoteurs du tramways qui, eux, faisaient preuve d'un grand désir de conserver leur suprématie sur le transport urbain. Le précédent chapitre a montré toute la ferveur avec laquelle ils pouvaient défendre leur monopole.

Ces attitudes de conquérant sont difficilement conciliables surtout dans un contexte où l'occupation de la voie publique est de plus en plus dense et où se développent les problèmes de la circulation parmi lesquels les décès, les accidents et la congestion. Tramways et véhicules-moteurs étaient particulièrement impliqués sur ce plan. De nombreux intervenants, dont les autorités municipales, s'en préoccupèrent de plus en plus.

D'abord, les forces policières affectées au contrôle de la circulation augmentèrent et se modernisèrent, développement accompagné d'une pléiade d'autres interventions comme la signalisation routière et une réglementation sans cesse croissante.

De plus, divers organismes furent mis sur pied par Montréal ou par des groupes de citoyens, dont les réformistes. Les associations d'automobilistes et les promoteurs du tramways s'y impliquèrent, montrant à la fois leur propre préoccupation en matière de circulation et l'importance accordée à celle-ci par l'ensemble de la société montréalaise.

Décès, accidents et congestion

En 1927, le Ministre de la Voirie résumait les nombreux commentaires formulés au cours des années précédentes au sujet des décès dûs à la circulation. Il témoignait ainsi de l'intérêt et de l'inquiétude soulevés par le phénomène:

> "Au Canada, particulièrement dans la province de Québec, nous n'en sommes heureusement pas rendus à compter les morts par milliers [comme aux États-Unis]. Mais la circulation progresse à grands pas, les accidents se multiplient de façon inquiétante, et le problème de la sécurité doit d'autant plus attirer notre attention qu'il est peut-être encore temps d'enrayer le mal.
>
> Malgré leur nombre relativement peu élevé - surtout par comparaison avec les États-Unis- les accidents d'automobiles sont l'aliment quotidien des journaux de la province durant la saison d'été."[1]

Effectivement, le nombre de décès[2] par l'automobile, dans le district judiciaire de Montréal ou à Montréal même, ne cesse de croître entre 1914 et 1931, comme indiqué au tableau 3.1.[3] Montréal s'accaparait la majorité des décès survenus dans le

---

[1] Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de 1927*, 44.

[2] Il est difficile de dire exactement comment on attribuait les décès à tel ou tel moyen de transport, mais il est fort probable que le critère principal était de déterminer dans quel type de véhicule, la personne décédée se trouvait au moment de sa mort.

[3] En 1943, le nombre de décès par l'automobile pour les municipalités de l'île de Montréal est de 57, une diminution appréciable par rapport à 1931. Cela semble indiquer que durant la période qui nous préoccupe ici, les dangers de la circulation étaient plus graves que subséquemment malgré que la motorisation ait continué à progresser. Voir Québec, Bureau provincial des statistiques, *Statistiques des accidents d'automobiles 1942-1943* (Québec: 1945): 9.

TABLEAU 3.1

Nombre de personnes décédées par l'automobile à Montréal et au Québec, 1914-1931[1]

	Cité de Montréal[2]	District judiciaire de Montréal[3]	Québec
1912	13		
1913	13		
1914	23		
1915	18		
1916	19		
1917	23	29	47
1918	27*	35	54
1919	30*	31	55
1920	44*	51	78
1921	35*	51	83
1922	49	78	117
1923	62	73	117
1924	61	93	140
1925	66	90	131
1926	76	97	162
1927	79	117	190
1928	67	114	218
1929	87	159†	290
1930	119*	143†	318
1931	128*	144†	

[1] Ces statistiques proviennent de sources qui n'utilisent pas nécessairement les mêmes critères pour classifier les décès. En ce qui concerne Montréal: pour 1912 et 1913, les données sont celles des statistiques de la morgue, de 1914 à 1921, le service de santé classifie les "morts accidentelles d'après les certificats fournis par le coroner", par après, le service semble utiliser la nomenclature internationale des causes des décès. En ce qui concerne le district judiciaire de Montréal, l'*Annuaire statistique* classifie les morts accidentelles "d'après les recherches du coroner ou le verdict du jury".

[2] Les années accompagnées d'un astérisque comprennent les automobiles et les motocyclettes. Pour les autres années, les rapports annuels du service de santé de Montréal ne parlent que d'automobiles.

[3] Les années accompagnées d'une croix ne comprennent pas les décès enregistrés par le coroner de St-Clet dans le même district. L'*Annuaire statistique* n'indique pas si seules les automobiles sont comprises ou non.

SOURCES: Québec, *Annuaire statistique* ; AVM, Service de santé, *Rapport annuel* , 1915-1932, VM-17, dossiers, #18000.

district. Cependant, par rapport à l'ensemble de la province, la proportion diminua entre 1917 et 1930, passant de 49 pour cent à 37 pour cent.

Par rapport à l'ensemble des décès survenus dans le district judiciaire, le nombre de personnes décédées par l'automobile, passe de 2.2 pour cent en 1918 à 6.9 pour cent en 1929, c'est-à-dire qu'il triple dans une intervalle de 11 ans.[4] Le véhicule-moteur est par conséquent une source de plus en plus grande d'accidents mortels avec la progression de la motorisation. En 1927, *La Presse* expliquait que l'augmentation du nombre de décès à Montréal était causé "en majeure partie [par] l'augmentation des accidents d'autos."[5]

Par contre, selon le tableau 3.1, la situation à Montréal par rapport au Québec semble s'être améliorée ou stabilisée si l'on compare le nombre de décès par l'automobile avec le nombre de véhicules-moteurs enregistrés (voir le tableau 2.1, page 119). En 1917, 50 pour cent des décès dûs à l'automobile au Québec étaient survenus à Montréal alors que 32 pour cent des véhicules-moteurs y étaient enregistrés. Quatorze ans plus tard, Montréal comptait pour 37 pour cent dans les deux cas.

Montréal était particulièrement dangereux si on la compare avec Toronto. On voit au tableau 3.2 qu'il y eut entre 1926 et 1931 entre deux et trois fois plus de décès dans le premier cas que dans le deuxième par rapport au nombre de véhicules-moteurs qu'on y avait enregistrés. Si l'on tenait compte du tourisme, l'écart serait

---

[4] Québec, *Statistiques judiciaires* .
[5] *LP*, 4 janvier 1927, 16.

TABLEAU 3.2

Nombre de décès par l'automobile à Montréal et Toronto, selon le nombre de véhicules-moteurs enregistrés, 1926-1931[1]

	Montréal			Toronto		
	A décès	B nombre de v-m enregistrés	A/B (%)	C décès	D nombre de v-m enregistrés	C/D (%)
1926	81	40,280	0.20	45	75,185	0.06
1927	126	47,140	0.27	87	86,867	0.10
1928	109	55,347	0.20	81	93,663	0.09
1929	151	62,627	0.24	107	96,588	0.12
1930	136	65,667	0.21	67	113,850	0.06
1931	143	65,321	0.22	111	116,998	0.09

[1] Toutes les sources utilisées ici sont basées sur la nomenclature internationale des causes des décès, contrairement aux sources du tableau précédent. Par conséquent, en ce qui concerne Montréal, les données sont différentes de ce précédent tableau.

SOURCES: Canada, *Vital Statistics*, Québec, Ministère de la santé, *Rapport annuel*, Ontario, *Report Relating to the Registration of the Births, Marriages and Deaths*.

encore plus prononcé puisque le tourisme était beaucoup plus considérable en Ontario qu'au Québec ou à Toronto qu'à Montréal.

En réalité, ce sont tous les moyens de transport qui semblaient causer un plus grand nombre de décès à Montréal qu'à Toronto. Le tableau 3.3 le montre bien. On y voit que la première devance la deuxième dans les accidents de chemin de fer et les accidents d'automobile entre 1926 et 1931. Par contre, le nombre de décès concernant les tramways est semblable. De manière générale, Montréal comptait plus de décès par écrasements dans les accidents de la circulation entre 1922 et 1931. De plus, à Montréal comme à Toronto, les dangers du véhicule motorisé sont bien plus élevés que ceux des autres moyens de transport urbain. C'était le cas depuis au moins 1917 à Toronto et il en était sans doute ainsi à Montréal. En 1912, on compta à la morgue de Montréal 13 morts dûes à l'automobile comparativement à 28 pour le tramway et 62 pour les autres véhicules et, en 1913, les chiffres sont respectivement de 13, 44 et 90.[6] Ainsi, à Montréal, comme à Toronto, c'est au tournant des années dix que le véhicule-moteur devint la cause principale de mortalité parmi l'ensemble des moyens de transport.

En 1923, le président du ACC soulignait l'importance des décès de la circulation à Montréal. Selon lui, des statistiques compilées par le secrétaire, "comparing cities with a population approximating that of Montreal, and in all cases with a [higher] number of [motor] cars, the percentage of fatalities in this district shows up exceedingly high."[7] Sept ans plus tard, le bulletin du club

---

[6] AVM, VM-17, dossiers, #18000.
[7] ACC, *NL*, 24 février 1923, 4.

TABLEAU 3.3

Nombre de décès selon le moyen de transport à Montréal et Toronto, 1917-1931

	Montréal				Toronto			
	chemin de fer	tram-way	automo-bile	Total	chemin de fer	tram-way	automo-bile	Total
1917					19	21	24	64
1918					16	10	31	57
1919					15	16	52	83
1920					18	14	69	101
1921					8	4	25	37
1922				96[1]	12	5	37	54
1923				94[1]	6	10	50	66
1924				108[1]	14	5	56	75
1925				93[1]	9	7	50	66
1926	24	14	81	119	11	14	45	70
1927	18	10	126	154	9	9	87	105
1928	17	16	109	142	8	12	81	101
1929	25	9	151	185	9	16	107	132
1930	14	10	136	160	12	9	67	88
1931	8	6	143	157	10	5	111	126

[1] Comprend les écrasements suite à des éboulements en plus de ceux dûs à des accidents de la circulation.

SOURCES Canada, *Vital Statistics* ; Ontario, *Report Relating to the Registration of the Births, Marriages and Deaths* ; Québec, Ministère de la santé, *Rapport annuel*.

montréalais soulignait que "never in the experience of the club offices have there been so many reports and complaints dealing with road dangers as during the present summer."[8]

En complétant les statistiques sur les décès, le nombre des accidents de la circulation vient confirmer la gravité de la situation à Montréal. Comme dans le cas des décès, les accidents de véhicules-moteurs se multiplieront avec le développement de la motorisation.

C'est dans les milieux urbains que la situation était jugée la plus grave. Le rapport du Ministre de la Voirie de 1930 souligne que les routes sous l'autorité provinciale, qu'elles soient en milieu urbain ou en milieu rural, sont sécuritaires et que la voie publique sous autorité municipale est le théâtre de la très grande majorité des accidents.[9] Les accidents survenus dans les cités et villes de la province en 1929 et 1930 comptaient effectivement pour 91 et 90 cent de l'ensemble des accidents d'automobiles survenus au Québec. Montréal enregistrait 6,789 accidents de véhicules-moteurs en 1929 et 6,533 l'année suivante c'est-à-dire 63 pour cent des accidents survenus au Québec soit une proportion beaucoup plus grande que celle des voitures automobiles enregistrés. De plus, ils comptaient pour 93 et 94 pour cent des accidents de véhicules automobiles survenus dans l'ensemble des cités et villes de l'île de Montréal.[10]

---

[8] *ibid.*, 25 août 1930, 1.

[9] Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de 1930*, 58.

[10] Québec, *Annuaire statistique*, 1930 et 1931; Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel*, 1930 et 1931.

Un témoignage recueilli par Marcelle Brisson et Suzanne Côté-Gauthier affirme que durant les années trente "dans les rues de Montréal, ça circulait bien mais des accidents, il y en avait tant qu'on voulait [...] c'était des klaxons étourdissants de différents côtés et souvent des accrochages."[11]

Les statistiques sur les décès et les accidents permettent de comprendre que les dangers de la circulation crûrent avec la progression de la motorisation. Mais elles donnent une image floue de la place relative de chacun des principaux moyens de transport face à cette situation et ne permettent pas de comprendre la place des interactions entre les différents moyens de transport dans la voie publique.

Malheureusement, il n'y a pas de statistiques sur les accidents comprenant tous les usagers de la voie publique pour la période 1900-1930 et il est par conséquent difficile d'évaluer la part de chaque moyen de transport dans l'ensemble ou de déterminer exactement entre quels moyens de transport il y avait des difficultés particulières. D'ailleurs, ce n'est qu'en 1928 que le gouvernement provincial oblige la déclaration de tout accident impliquant un véhicule-moteur. À partir de 1924, seuls quelques cas particuliers devaient faire l'objet de déclarations.[12]

Cependant, s'il n'y a pas de statistiques officielles et détaillées sur l'ensemble des accidents de la route, les entreprises de tramways montréalaises en tiendront une comptabilité pour ce

---

[11] BRISSON et COTÉ-GAUTHIER, *Montréal de vive mémoire*, 113.

[12] Québec, 14 Geo. V, c. 24, 15 mars 1924, art. 65, 66 et 67, 18 Geo. V, c. 21, 22 mars 1928, art. 65.

qui concerne leurs voitures. Qu'elles se soient donné la peine de tenir des registres à cet effet est certainement symptomatique de leur importance ou du moins quant à celle de la circulation des tramways. Pour la Montreal Tramways Company, la fréquence des accidents est assez grave qu'elle créé un comité de prévention en 1929.[13]

Le tableau 3.4 permet de constater qu'en 1925, les véhicules-moteurs ont été impliqués dans des accidents avec des tramways beaucoup plus souvent que ne l'avaient jamais été les véhicules hippomobiles.[14] C'est en juillet 1914 que pour la première fois les accidents tramways/véhicules-moteurs sont plus nombreux que ceux impliquant les tramways et les véhicules à chevaux. Mais ce n'est qu'entre 1920 et 1925 qu'ils deviendront plus nombreux à chacun des mois de l'année, c'est-à-dire au moment où les Montréalais optent de plus en plus pour le véhicule automobile et délaissent pour de bon le cheval. Le changement s'opérera d'abord durant les mois d'été, puis ceux d'automne et enfin ceux du printemps et d'hiver. Il faut ajouter que ce tableau 3.4 ne comptabilise pas les nombreux accidents subis par les usagers du tramway alors qu'ils montaient ou descendaient de ceux-ci et qui furent frappés par des véhicules, la plupart du temps des véhicules motorisés.

Les accidents entre tramways et véhicules-moteurs se sont surtout produits dans le centre de la ville, c'est-à-dire dans le

---

13 *CRMW*, février 1929, 95.

14 La MTC comptabilisait également les incidents ayant affecté l'opération des tramways. Par incident, on entendait, par exemple, un véhicule tombé en panne sur les voies ferrées.

TABLEAU 3.4

Nombre d'accidents des tramways sur l'île de Montréal, 1905, 1909-1920 et 1925.

	Piétons		Véhicules-moteurs[1]		(Véhicules à) chevaux		Tramways		Bicyclettes		Autobus[2]		TOTAL
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre
1905[3]	150	9.6	11	0,7	1,171	75.2	218	14.0	8	0.5	0	0	1,558
1909	267	12.2	84	3.8	1,439	65.8	391	17.9	6	0.3	0	0	2,187
1910	360	13.2	161	5.9	1,684	61.8	511	18.7	10	0.4	0	0	2,726
1911	284	12.4	316	13.8	1,426	62.4	248	10.8	11	0.5	0	0	2,285
1912	381	14.8	521	20.2	1,569	60.9	98	3.8	8	0.3	0	0	2,577
1913	447	15.5	777	26.9	1,544	53.5	108	3.7	10	0.3	0	0	2,886
1914	328	17.3	568	30.0	951	50.3	38	2.0	7	0.4	0	0	1,892
1915	286	16.7	586	34.2	802	46.8	21	1.2	20	1.2	0	0	1,715
1916	324	14.6	840	37.7	996	44.8	32	1.4	33	1.5	0	0	2,225
1917	364	14.1	1,138	44.0	1,010	39.0	49	1.9	28	1.0	0	0	2,589
1918	328	13.6	1,161	48.1	865	36.8	37	1.5	24	1.0	0	0	2,415
1919	327	11.6	1,564	55.3	873	30.9	32	1.1	31	1.1	0	0	2,827
1920	258	9.8	1,608	60.8	737	27.9	27	1.0	13	0.5	0	0	2,643
1925	196	4.8	3,221	78.0	558	13.5	117	2.8	24	0.6	13	0.3	4,129

[1] Comprend les automobiles, les motocyclettes et les camions.

[2] Autobus des compagnies de tramways.

[3] À partir du 18 avril 1905.

SOURCES: ASTCUM. Register of Accident Reports #6A 11 à 19 incl. 2ème série 1 à 15 incl. et 23-24

quadrilatère délimité par le fleuve St-Laurent et les rues Sherbrooke, Atwater et St-Denis. En 1910, près de 62 pour cent de ces accidents survinrent dans le quadrilatère et en 1925 près de 50 pour cent.[15]

Dès 1911, les autorités municipales de Montréal s'inquiétèrent du nombre d'accidents dans lesquels étaient impliqués les tramways:

> "Le Bureau des Commissaires s'est ému des accidents répétés des tramways. Il a fait faire des enquêtes à ce sujet et a établi un service spécial d'inspecteurs des tramways chargés de prendre note de leur vitesse, de leur état, de voir à ce que la Compagnie des Tramways se conforme aux prescriptions du règlement; ces inspecteurs doivent faire rapport à l'Inspecteur de la Cité du résultat de leur enquête et de chaque infraction au règlement commise par les employés de la dite Compagnie."[16]

La situation ne semble guère avoir été différente dans d'autres villes canadiennes. Par exemple, à Winnipeg en 1916, la Winnipeg Electric Railway exprimait au Conseil municipal les mêmes inquiétudes. En effet, alors que les collisions avec les piétons et les autres véhicules étaient à la baisse, celles avec les véhicules motorisés avaient augmenté entre 1914 et 1915 de 38

---

[15] ASTCUM, Register of Accident Reports, #12, 13 et 14, deuxième série, #23 et 24.
[16] AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #116, *Premier rapport annuel du Bureau des Commissaires*, 23.

pour cent. La Winnipeg Electric Railway anticipait de plus une aggravation de la situation:

> "if some exceptional steps are not taken by the Council to control the operation of automobiles in the city. We are doing everything in our power to reduce the number of accidents occurring in connection with the street cars and have almost entirely eliminated accidents to passengers. We feel, however, that collisions with automobiles are beyond our control under present conditions."[17]

Les préoccupations étaient tout aussi présentes à Toronto. Le Municipal Bureau of Research publia plusieurs brochures pour souligner la gravité de la situation.[18] Cependant, si l'on compare Montréal et Toronto, on constate que les tramways montréalais furent impliqués plus souvent dans des accidents avec des véhicules-moteurs. En 1925, les tramways montréalais eurent 3,195 accidents avec des automobiles et des camions, 50 avec motocyclettes et bicyclettes et 558 avec des voitures hippomobiles. Pour Toronto, les nombres furent respectivement de 2,899, 53 et 122.[19] Si l'on tenait compte du nombre de véhicules-moteurs enregistrés et du tourisme (dans ce que l'on pourrait appeler le taux d'accidents), la gravité de la situation montréalaise

---

[17] *CRMW*, mars 1916, 111.

[18] Toronto, Bureau of Municipal Research, *White Paper No. 42* (19 novembre 1920), *White Paper No. 144* (30 septembre 1929), *White Paper No. 146* (13 novembre 1929), *White Paper No. 148* (19 décembre 1929).

[19] ASTCUM, Registers of Accident Reports, deuxième série, #23 et 24; Ontario, Ontario Railway and Municipal Board, *Twentieth Annual Report of the Ontario Railway and Municipal Board to December 31st., 1925*.

dépasserait largement celle de Toronto. En effet, Toronto avait enregistré un peu plus de 65,000 véhicules-moteurs en 1925 tandis qu'à Montréal ce nombre dépassait légèrement 36,000. Ainsi, près de 9 pour cent des véhicules motorisés enregistrés à Montréal eurent un accident avec un tramway tandis qu'à Toronto le pourcentage était de moitié.[20]

A la lumière de ces statistiques, on pourrait dire, à l'instar de G. W. Taylor que les accidents entre tramways et véhicules automobiles reflètent, sur le plan de la circulation, la grande concurrence qui les animait, particulièrement à Montréal.[21] Mais sans statistiques permettant de faire une comparaison avec les autres types d'accidents, ceux impliquant par exemple uniquement des véhicules-moteurs ou ces derniers et les véhicules hippomobiles, il est difficile de dire si les relations entre les deux modes de transports urbains dominants, tramways et véhicules-moteurs, étaient particulièrement difficiles. Par contre les réclamations et les poursuites judiciaires suite à des accidents peuvent nous fournir quelques éléments de réponse.

Le tableau 3.5 montre que le nombre de réclamations faites auprès des entreprises de tramways suite à des accidents entre ces derniers et soit des véhicules-moteurs soit des véhicules hippomobiles. On remarque immédiatement l'évolution inverse indiquant que les automobilistes, encore une fois, on pris la place des usagers du cheval. C'est l'indice qu'une animosité particulière

---

[20] Pour le nombre de véhicules enregistrés, voir Ontario, Department of Highways, *Annual Report 1923, 1924, 1925* ; Québec, *Annuaire statistique* , 1926.
[21] TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia* , 54-55.

TABLEAU 3.5

Nombre de réclamations adressées aux entreprises de tramways[1] pour des accidents impliquant des véhicules-moteurs et des véhicules à chevaux, 1903-1925

	Accidents de tramways avec	
	Véhicules-moteurs	Véhicules à chevaux
1903	2	
1904	5	
1905	2	354
1906	10	
1907	16	
1908	14	
1909	27	
1910	46	491
1911	95	
1912	142	
1913	241	
1914	168	
1915	138	218
1916	234	
1917	301	
1918	335	
1919	378	
1920	337	165
1925	484	80

[1] Comprend la Montreal Park & Island Railway Company, la Montreal Terminal Railway Company et la Montreal Street Railway Company avant 1911.

SOURCE: ASTCUM, Claims Record Books, volumes 1-3.

entre tramways et véhicules-moteurs s'est développée. Les poursuites judiciaires nous donnent un deuxième indice, plus révélateur.

Le tableau 3.6 montre le nombre de jugements de la Cour supérieure du district de Montréal portant sur des accidents de la circulation entre 1905 et 1925 selon les types de véhicules impliqués.[22] Cette fois les principales combinaisons possibles entre les différents moyens de transport sont présentes. On voit que les accidents impliquant uniquement des véhicules-moteurs ont donné lieu au plus grand nombre de poursuites judiciaires, ce qui est parfaitement compréhensible. Cependant, il faut tenir compte du nombre de véhicules de chaque type en circulation. Ce faisant le pourcentage de jugements sur des accidents impliquant un véhicule-moteur et un tramway est tout de même révélateur. En 1915, 22 pour cent des jugements portèrent sur de tels cas, ce qui est énorme. Dix ans plus tard, le pourcentage chutait à 12 pour cent mais il était encore important puisque les tramways comptaient pour beaucoup moins de 12 pour cent des véhicules en circulation. De plus, en 1925, la proportion de jugements sur des accidents entre des véhicules à cheval et des véhicules automobiles est aussi de 12 pour cent alors qu'il y a plus de véhicules hippomobiles en circulation que de tramways. Nous avons là les traces d'une animosité particulière entre les deux technologies dominantes. D'ailleurs, l'Automobile Club of Canada affirmait que la Montreal Tramways Company n'hésitait pas à avoir recours aux tribunaux

---

[22] Malheureusement, il est difficile de reconstituer plus globalement cet aspect légal. Les archives des autres cours sont manquantes (Cour du recorder, Cour de circuit).

TABLEAU 3.6

Nombre de jugements de la Cour supérieure du district de Montréal portant sur des accidents de la circulation, selon les types de véhicules impliqués, 1905-1925

année du jugement	véhicule-moteur / véhicule-moteur	véhicule-moteur / tramway	véhicule-moteur / train	véhicule-moteur / véhicule à cheval	véhicule à cheval / train	véhicule à cheval / tramway	véhicule à cheval / véhicule à cheval	piétons / véhicules divers	autres et inconnus
1905	1	3	0	0	3	6	2	9	2
1910	0	0	0	0	0	11	4	11	0
1915	5	13	1	5	1	9	0	19	5
1920	38	23	1	18	1	9	3	48	7
1925	101	28	1	27	1	5	3	49	16

SOURCE: ANQ, Registres des jugements de la Cour supérieur du district de Montréal, 1905, 1910, 1915, 1920 et 1925.

pour faire confirmer ses droits quant à l'usage de la voie publique.[23] Les registres des jugements de la Cour supérieure du district de Montréal indiquent que les automobilistes n'hésitaient pas eux non plus à faire appel aux tribunaux.

En plus des décès et des accidents, la motorisation est associée, dès le début du 20ième siècle, à la congestion du centre-ville, qui deviendra avec les années un problème central. Ici, la relation entre les deux technologies dominant la voie publique est centrale.

Une des illustrations les plus frappantes de la congestion nous est donnée à travers l'activité fébrile des jours de marché dans la vieille section de Montréal. Au marché Bonsecours par exemple, les rues étaient littéralement envahies par les véhicules de toutes sortes. La Dominion Transport Company se plaignait, en 1920, qu'il était impossible pour ses véhicules de passer sur la rue des Commissaires à cause des voitures de fermiers qui en prenaient entièrement possession.[24] Le surintendant des marchés rapporta, à la suite d'une enquête, son étonnement devant la gravité de la situation. Le rapport est sans équivoque.

> "Au Marché Bonsecours, il y a place pour environ 500 voitures. Or, il en vient 1,000 à 1,200 les jours de marché. Les commis du marché donnent quand même des permis pour ces voitures supplémentaires qui se placent sur les rues St-Paul et des Commissaires. Si l'on ajoute à ces voitures celles des marchands qui viennent acheter des

---

[23] ACC, *NL*, 20 août 1930, 1.
[24] AVM, VM-18, dossiers, #658.

> produits de la ferme et qui se chiffrent à plusieurs centaines, l'on se rend compte facilement que ces deux rues sont entièrement encombrées et que la circulation est tout-à-fait impossible."[25]

Les voitures de cultivateurs sont tellement nombreuses, souligne le surintendant, que certaines sont stationnées jusque sur la rue Notre-Dame en face du château Ramsay. Il se voit donc obligé de demander que d'autres endroits soient attribués aux marchands et suggère que l'on déplace les maraîchers vers le Champ-de-Mars pour diluer quelque peu la densité de la circulation et dégager les rues obstruées.[26]

En fait, cette mesure avait été prise quelques années plus tôt. La photographie 3.1, datant de 1910 environ, montre l'intense activité du marché Bonsecours temporairement déplacé vers le Champs de Mars. Parmi les véhicules, on voit qu'un bon nombre, déjà à cette époque, étaient des véhicules-moteurs. Le déplacement d'une partie du marché Bonsecours vers le Champs-de-Mars ne devait être que temporaire, mais la photographie 3.2 nous montre que l'activité y était tout aussi intense en 1925. On remarque aussi l'augmentation du nombre de véhicules-moteurs.

Les trois prochaines photographies, prises à la Place Jacque-Cartier nous montrent une activité tout aussi fébrile. Sur la première (photographie 3.3), datant de 1913, on ne voit que des voitures hippomobiles venues au marché. En 1920, les véhicules-moteurs apparaissent (photographie 3.4) et en 1932 ils forment

---

25 *idem.*
26 *idem.*

Photographie 3.1 Marché sur le Champ de Mars, 1900-1910
SOURCE: AVM, Photographies, #Z-1884

Photographie 32 **Marché sur le Champ de Mars, 1925**
SOURCE: Musée McCord, Collection Preston, #II P 105/84 (30).

Photographie 3.3 **Marché sur la place Jacque-Cartier, 1913**
SOURCE: Musée McCord, Collection Notman, #5026

Photographie 3.4 **Circulation à la Place Jacque-Cartier et sur la rue de la Commune, 1920**
SOURCE: LESSARD, *Montréal, métropole du Québec*, # 55

Photographie 35 Marché sur la place Jacque-Cartier, 1932
SOURCE: AVM, photographies, #Z-1559

pratiquement la totalité des véhicules (photographie 3.5). Ces cinq photographies complètent les comptages présentés au chapitre précédent qui ont illustré la forte densité de la circulation au centre-ville.

Très tôt au 20ième siècle, le Bureau des commissaires reçut des nombreuses lettres de protestation à l'égard de la congestion. Celle de la Dominion Transport Company, datée de novembre 1911, montre la place des tramways et des véhicules-moteurs dans la situation et décrit les problèmes de la circulation:

> "The necessity of relieving the dangerous congestion on some of our streets in the very near future is apparent to all and in this respect your petitioners take the liberty of calling your earnest attention to the condition now existing between Victoria square, at the north-west corner of St. James Street, and at the corner of McGill and Notre-Dame Streets.
>
> Not only at the rush hours of the day, but at all times, this portion of the city has been the witness of many accidents to the discredit of the city, a list of casualties occurring at this point, if made, would be appalling.
>
> [Tramway] cars from Beaver Hall Hill, Wellington, Craig and Center, Windsor and St.Lawrence, Notre-Dame, Riverside, Outremont, Lachine, City Hall avenue lines, all cross that particular spot --and this at the dictation of the city-- and this corner is moreover the only exit, between Inspector and Berri Streets, going to or coming from the wharf for an immense amount of heavy traffic and cartage, railway companies,

> wholesale houses, warehouses, express companies, railway companies, without mentioning the numerous automobiles taking businessmen to and from their offices, and other vehicles generally."[27]

Les photographies 3.6 et 3.7 peuvent représenter des exemples d'embouteillages sur la rue Sainte-Catherine durant les années 1930. La congestion croissante, particulièrement au centre-ville, devait nécessairement affecter tous les moyens de transport mais ces deux photographies mettent en évidence les véhicules-moteurs et les tramways puisqu'ils étaient les deux moyens de transport dominants.

Les tramways étaient particulièrement touchés par la congestion et les problèmes de la circulation car le développement du réseau et l'amélioration du service -des demandes constamment réitérées par le public et les autorités municipales (voir le chapitre précédent), étaient intimement liées à la situation.

Le transport en commun avait à affronter deux types de congestion: "par congestion du trafic l'on doit entendre non-seulement l'encombrement dans les voitures de la compagnie aux heures d'affluence, mais aussi le trafic des automobiles et autres véhicules qui nuisent considérablement au mouvement des voitures de la Compagnie."[28]

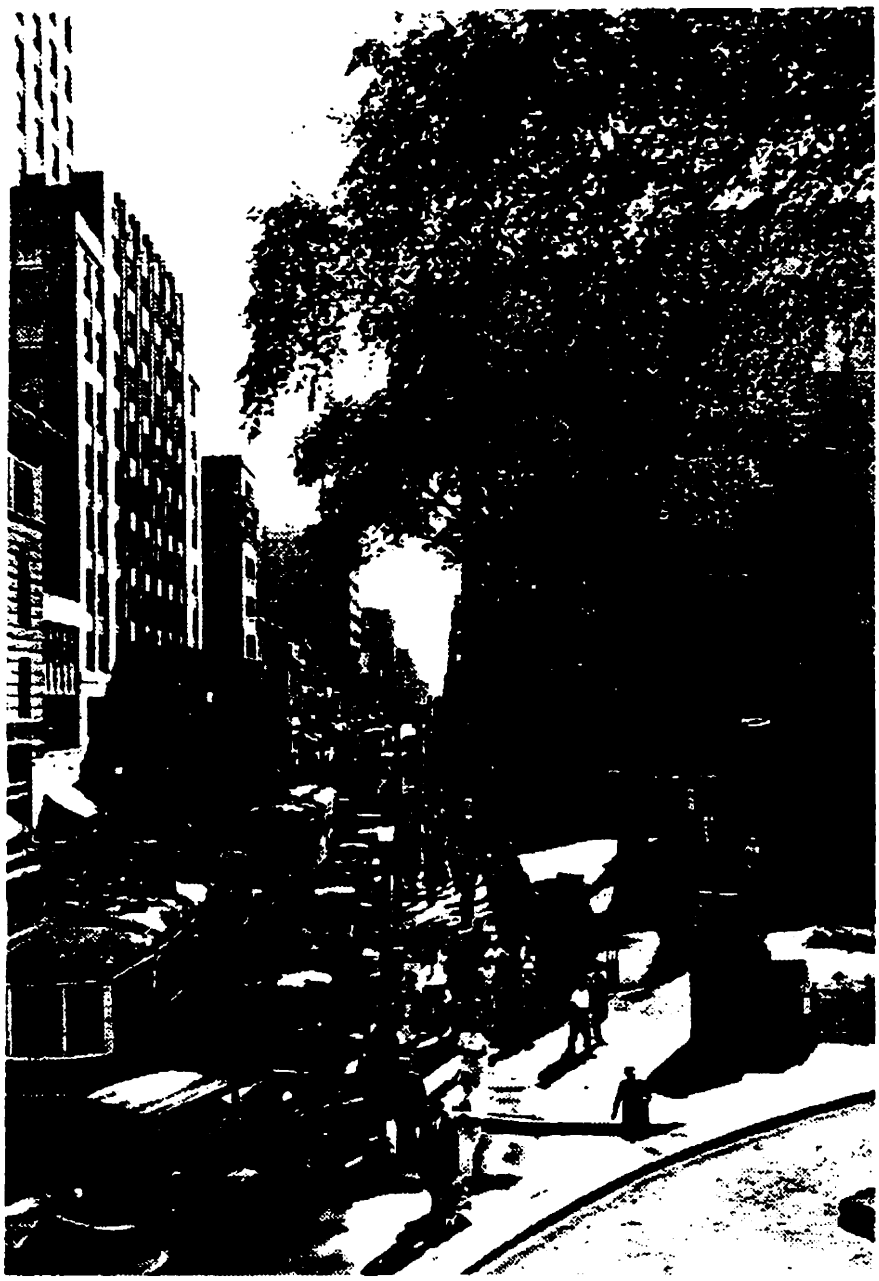
Les solutions pouvant répondre à l'encombrement des tramways pouvait être inappropriées compte tenu de la congestion

---

[27] AVM, VM-17, dossiers, #5423.

[28] CTM, *Rapport de la Commission des Tramways sur le contrat passé le 28 janvier 1918*, 9.

Photographie 3.6 **Congestion de la circulation sur la rue Sainte-Catherine, circa 1930**
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection de la bibliothèque.



Photographie 3.7 **Congestion de la circulation sur la rue Sainte-Catherine durant les années 1930**
SOURCE: PERCIVAL, W. P., *The Lure of Montreal*, 84.

des rues. En effet, une des façons d'améliorer le service de transport en commun consistait à ajouter de nouvelles voies. Dès 1910, la Montreal Street Railway Company liait clairement cette option aux conditions de la circulation et particulièrement à la congestion dans les rues, spécialement dans le centre-ville.[29] Si en 1910, la MSRC se disait prête à procéder à l'installation de nouvelles voies en certains endroits, E. A. Robert, deux ans plus tard, doutait de la faisabilité de la chose. Pour Robert, "it was useless to consider all the demands of the city for the new lines in the outlying territory, until better facilities were secured in the down town areas. The new lines would only make the present congestion worse."[30] À mesure que la motorisation progresse, l'ajout de nouvelles voies de tramways devint de plus en plus irréaliste, d'autant plus que certains projets proposés par les entreprises de transport en commun provoquèrent l'opposition.[31]

Une autre solution à l'encombrement des tramways consistait à en augmenter le nombre. Mais ici aussi la congestion des rues rendait l'adoption de la mesure impraticable, aux dires de la Montreal Tramways Company, particulièrement à partir des années 1920:

> "At two points the limit of density has practically been reached, so that it would not be possible to add additional cars during the rush hour. These points are Bleury Street and St. James Street from

---

29 MSRC, *Report of the President and Directors for the Year Ended 30th September, 1910*, 6-7.

30 *CRMW*, décembre 1913, 590.

31 Voir le prochain chapitre.

> Place d'Armes to McGill Street [...] The effort to carry the people by putting more cars in operation causes density of traffic. Take for instance, the corner of Bleury and St. Catherine Streets, where a car moves in each direction every 15 seconds. In addition to that, there is considerable vehicular traffic, and motors get in between cars, further adding to the rush hour congestion. I think it would be a good plan to direct the vehicular traffic through other channels during the rush hour period. If this were done, it would greatly facilitate the movement of trams across this intersection."[32]

La photographie 2.9 (page 139) du chapitre précédent et les photographies 3.6 et 3.7 illustrent parfaitement bien les propos de la MTC. Jean-François Saint-Cyr, de la Commission des tramways de Montréal, abondait dans le même sens en 1929: "en [...] ajoutant [des tramways sur les rues les plus achalandées, on] ne ferait qu'intensifier la congestion de la rue."[33] La situation était si grave pour les tramways, écrit le *Canadian Railway and Marine World*, que le moindre incident pouvait prendre des proportions monstres:

> "We have reached the stage in Montreal when we can hardly add any more cars on the surface. At our rush hours such streets as Craig and Bleury practically approach the saturation point, when a slight delay will cause complete congestion. It is not uncommon to see long lines of trams in both streets, and there are occasions when a delay at St. Catherine Street during the evening rush will cause

---

[32] *CRMW*, avril 1923, 171.
[33] SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation*, 8.

> a line of cars to extend from that intersection down to Craig. Recently a sleigh stuck on the rails at the corner of Craig and Bleury in such a manner as to block all tracks, and it required nearly 10 minutes of work before it was moved off to allow the cars to move again."[34]

À l'augmentation du nombre de véhicules en circulation comme source de congestion, un phénomène commun à toutes les grandes villes nord-américaines, Paul Seurot, un ingenieur spécialisé dans le transport en commun, énumérait en 1929 deux facteurs particuliers à la région montréalaise, facteurs qu'il appelait les obstructions naturelles.

> "The natural obstructions, while they may be corrected, cannot be altogether disposed of. They are due mostly to location and topography, they may result of a river or of a canal separating one part of the City from another section; they may be a mountain jutting out of the centre of the town. Montreal has an instance of both. The Lachine Canal, with its drawbridges, is, in itself, a great obstruction of traffic. The average duration of bridge opening throughout the season is 5.55, nearly 6 minutes, with a total for each of the Wellington, DesSeigneurs and Cote St.Paul bridges of 27,423 openings, representing a total interruption of 243 hours, equivalent of 20 business days, and this does not take into consideration any possible accident to the bridge structure or machinery.

---

34 *CRMW*, avril 1924, 185.

> The mountain cuts off from the main part of the City entire districts which can be reached only by a long detour. It has also the disadvantage, from a traffic standpoint, of placing the streets leading to the first slope of the mountain on gradients which become excessive when thay get beyond 12 or 13 %."[35]

Si l'on ne pouvait rien faire en ce qui concerne le Mont-Royal on proposa de réduire les inconvénients dûs au canal Lachine en creusant des tunnels. Plusieurs études seront menées et des projets proposés. Le Conseil créa d'ailleurs une commission spéciale en 1914 sur cette question.[36] Mais encore en 1927, la Montreal Motorists League réclamait des tunnels.[37] Lorsque le tunnel Wellington sera construit, les tramways auront leurs voies réservées et les autres usagers aussi.

Avec l'augmentation des décès, des accidents, des réclamations et des poursuites judiciaires et avec la congestion grandissante dans le centre-ville, on ne peut s'étonner que la circulation soit devenue une préoccupation majeure. Le développement des forces policières affectées à la circulation est un premier indice de cette préoccupation grandissante.

---

[35] AVM, SEUROT, *Traffic Problems in Montreal*, 2.

[36] Ville de Montréal, division des archives, *Comités et Commissions* ; AVM, *MCBM/BMCM*, 9 janvier 1915, 33, 16 janvier 1915, 74 et 83, VM-1, dossiers, 3ème série, #1155, VM-17, dossiers, #24738.

[37] *LP*, 10 février 1927, 15.

Le développement des forces policières

Les rapports annuels du département de la police des années 1920 font état de cette préoccupation. En 1924, le rapport soutient que "le trafic dans nos rues augmente constamment et que sa direction devient un problème de plus en plus difficile."[38] L'année suivante, on lit que:

> "la réglementation du trafic à Montréal continue d'être l'un des problèmes les plus difficiles à solutionner. [...] Le nombre de voitures automobiles augmente sans cesse, tout comme celui des touristes durant la belle saison. Il n'est pas étonnant de voir diverses associations prendre un intérêt considérable à cette question."[39]

Ces remarques seront reprises subséquemment. En fait, les rapports annuels ne faisaient que constater les résultats d'une lente évolution qui avait déjà résulté en une augmentation des forces policières.

En 1910, le service de police demande à l'administration municipale l'autorisation d'augmenter le nombre de constables affectés à la circulation, particulièrement sur la rue Ste-Catherine.[40] Des citoyens avaient demandé des policiers à certains coins de rues, par exemple au coin de la rue des Inspecteurs et

---

[38] AVM, *Rapport annuel du département de police*, 1925, 7-8.
[39] *ibid.*, 1926, 4-5.
[40] *ibid.*, VM-17, dossiers, #591.

Saint-Jacques.[41] Le chef de police, deux ans plus tard, est heureux de la nouvelle augmentation des effectifs. Elle est "arrivée à temps" car "la circulation des rues requiert maintenant un nombre considérable d'agents, placés surtout à l'intersection des rues, dans les quartiers où le mouvement commercial est le plus intense", c'est-à-dire, bien entendu, au centre-ville, là où la circulation des véhicules est la plus dense.[42] Encore à cette époque, les moyens de faire observer les règlements de la circulation sont modestes. La bicyclette était le moyen le plus moderne pour arrêter les contrevenants (voir photographie 3.8).[43]

En 1919-1920, le département de police subissait de nouveaux changements. Le service de la circulation, nouvellement organisé, passait de 50 hommes à 132, avec un sergent à leur tête, spécialement affecté à diriger le travail. De plus, une équipe de motocyclettes fut "chargée plus spécialement de surveiller les automobilistes" (voir photographie 3.9).[44] C'est le chef du service de police qui avait recommandé aux autorités municipale d'augmenter à nouveau les effectifs et d'acheter les motos.[45]

Mais, en 1924, ce n'était plus suffisant selon l'Automobile Club of Canada. "The enforcement of traffic regulations requires more attention than it is receiving. There are not enough traffic

---

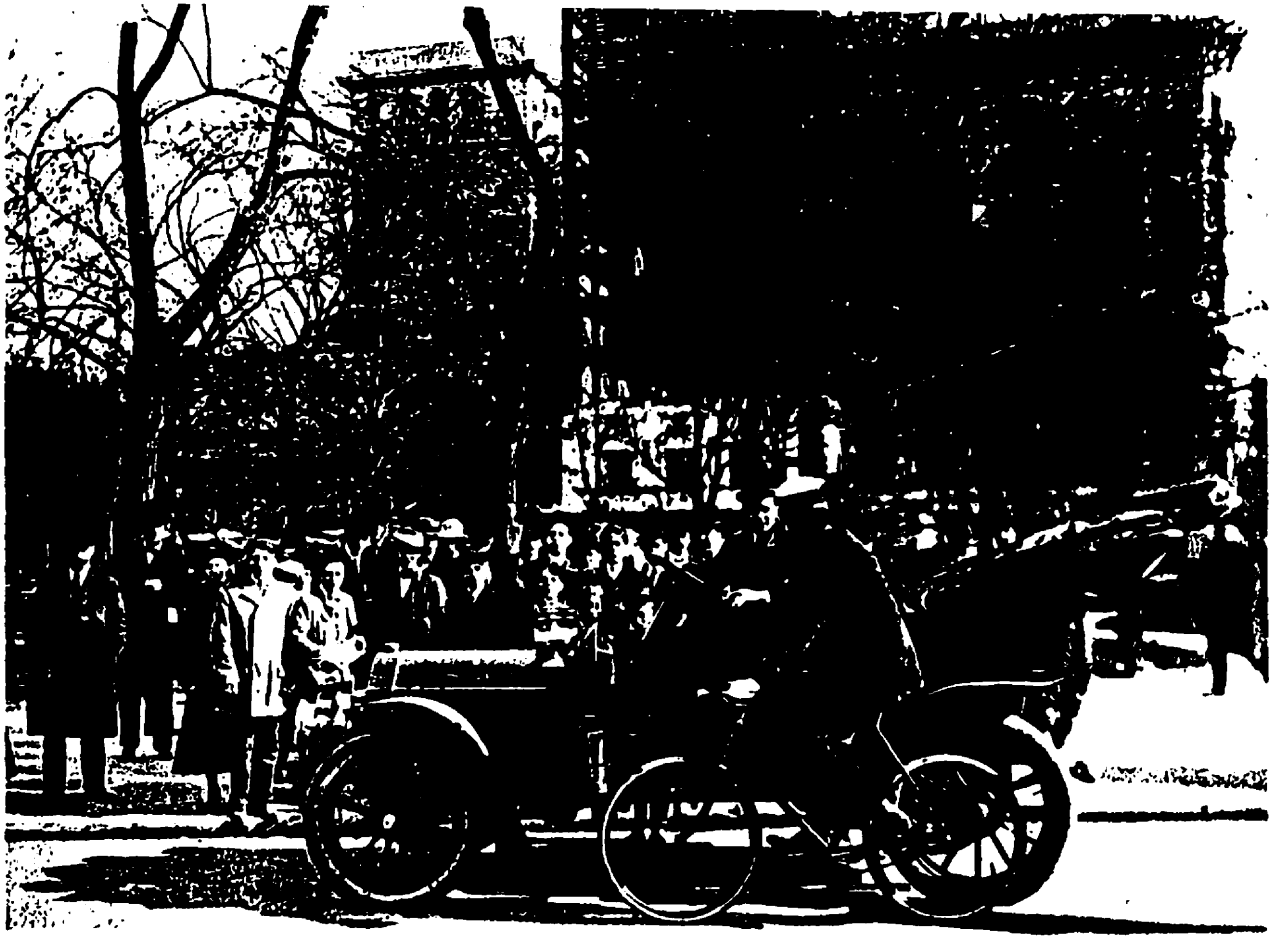
41 *ibid.*, #2650.

42 *ibid.*, *Rapport annuel du département de police*, 1913, 4.

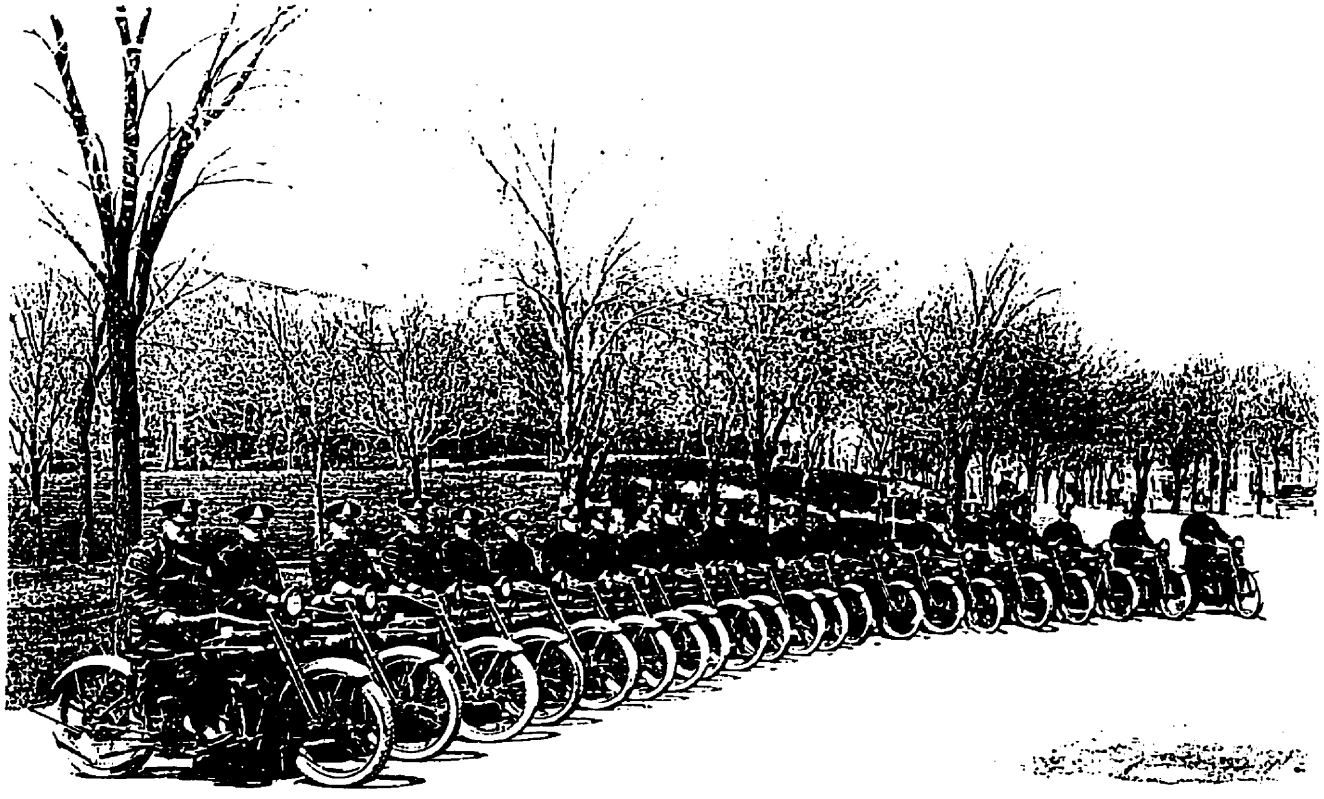
43 *ibid.*, VM-17, dossiers, #23578.

44 *ibid.*, *Rapport annuel du département de police*, 1919 et 1920. C'est en 1911 que le service de police fait ses premières demandes pour des motocyclettes. Voir *ibid.*, VM-17, dossiers, #6373. Au début des années 1910, quelques automobiles sont affectées au département de police mais pour l'usage des chefs ou des détectives. Ce n'est que bien après l'acquisition des motocyclettes, en 1916, que les policiers affectés à la circulation obtiendront des automobiles.

45 *idem.* et #23578, VM-18, dossiers, #658.



Photographie 38 **Arrestation d'un automobiliste, à Montréal, 1913**
SOURCE GUILLET, *The Story of Canadian Roads*, 149.



Photographie 3.9 **Équipe de motocyclistes de la police de Montréal, entre 1920 et 1930**
SOURCE : AVM, Photographies, Z-31-1

officers for the area to be covered, and as most of these are kept on duty at intersections, there is little check on infractions of the law committed at other points."[46] En 1927, la Montreal Motorists League demande à son tour une augmentation du nombre de policiers affectés à la circulation.[47]

Cette année là, les effectifs augmentèrent pour atteindre 205 constables. De plus, un capitaine était chargé du service de la circulation car, aux dires du chef de police, Pierre Bélanger, "le trafic est devenu l'une des branches les plus importantes du département [...] et [...] il demande une attention de plus en plus suivie et [...] il est opportun de placer ce service [de la circulation] sous la direction immédiate d'un officier." Un capitaine est nommé.[48] En 1929, les bureaux du service sont tellement occupés, écrit le chef de police, que "les téléphones présentement installés ne suffisent plus." Et il en demande plus.[49]

Durant les premières décennies du 20ième siècle, en somme, le département de police se voit attribuer une nouvelle responsabilité qui exigera de plus en plus son attention. Entre 1912 et 1927, l'effectif total du département passe de 806 personnes à 1,246. Les 50 policiers affectés à la circulation en 1918 représentaient 4,9 pour cent des effectifs du département tandis que cette proportion, en 1927, était passée à 16,5 pour cent. Elle a plus que triplée en moins de dix ans.[50]

---

46 ACC, *NL* , 8 novembre 1924, 3.
47 *LP* , 7 janvier 1927, 2.
48 AVM, *Rapport annuel du département de police* , 1928, 5, VM-1, dossiers, 3ème série, #27071.
49 *ibid.* , #33980.
50 *ibid.* , *Rapport annuel du département de police* , 1913-1928.

En plus du développement du service de la circulation des forces policières, l'administration municipale adopta plusieurs autres mesures pour gérer le mouvement des véhicules. L'une d'elle fut la signalisation routière.

En lieu et place d'agents, on installa des feux de circulation à certains coins de rues. En 1919, la Montreal Automobile Association félicitait la ville pour avoir installé des sémaphores à différentes intersections.[51] Le département de police faisait, en 1923, "l'acquisition [de nouvelles] enseignes lumineuses qui sont placées à différentes intersections des rues et qui ont permis de se dispenser des services d'un constable à certains endroits"[52] Ces enseignes étaient de véritables feux de circulation. L'Automobile Club of Canada avait justement demandé, en 1923, l'installation de tels appareils à l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins.[53]

Quelques-uns des feux de circulation installés autour de 1930 concernaient particulièrement les relations entre tramways et véhicules-moteurs. Les premiers feux de circulation automatiques, que Montréal essaie en 1927, furent installés près du terminus de la Montreal Tramways Company, rue Craig, afin que les tramways qui y entrent et sortent sans arrêt puissent le faire sans obstructions.[54] De tels feux furent par la suite installés à différentes intersections, la plupart du temps là où il y avait des circuits de

---

[51] Les sémaphores sont des feux de circulation mécaniques faisant alterner des pancartes « *go* » et « *stop* ». *ibid.*, VM-18, dossiers, #658.
[52] *ibid.*, *Rapport annuel du département de police*, 1924, 5.
[53] *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #18785.
[54] ACC, *NL*, 16 novembre 1927, 3.

tramways ou d'autobus, et dans ce dernier cas particulièrement sur la rue Sherbrooke.[55] En 1931, la ville décidait d'installer de nouveaux modèles de feux de circulation qui en plus des trois couleurs habituelles -rouge, jaune et vert- avaient des flèches jaunes. Celles-ci indiquaient que seuls les tramways pouvaient passer. D'autres modèles étaient construit de telle façon que lorsqu'un tramway arrivait à une intersection, la lumière verte s'allumait.[56]

Les promoteurs de la motorisation se sont impliqués relativement tôt au début du siècle dans le développement de la signalisation. La Montreal Automobile Trade Association avait pris l'initiative au milieu des années dix d'installer plusieurs centaines de panneaux «danger», notamment près des ecoles.[57] Par la suite, les autorites municipales prendront en charge cette nouvelle responsabilité. Les associations d'automobilistes continueront cependant de s'intéresser à la question. L'Automobile Club of Canada demandera l'installation de panneaux indiquant les vitesses limites, d'autres l'application de lignes blanches aux intersections.[58] Les questions de standardisation -avec les autres provinces et avec les États-Unis- et de bilinguisme seront également abordées.[59] En 1927, la signalisation routière est la préoccupation principale du

---

55 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #38782 et 39317.
56 *ibid.*, dossiers de presse, #2000.9.
57 *ibid.*, VM-17, dossiers, #28992; *LP*, 12 juin 1915, 22, 10 juillet 1915, 15, 25 septembre, 17.
58 ACC, *NL*, 30 juin 1921, 2; AVM, VM-18, dossiers, #658.
59 ACC, *NL*, 18 août 1921, 2, 12 août 1924, 1; Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de 1924*, 20

ACC et la Quebec Provincial Motor League (QPML) demande des améliorations en 1929.[60]

Comme la motorisation était une réalité nouvelle, la disponibilité des connaissances pouvant aider à solutionner les problèmes engendrés faisait souvent défaut localement. Cela explique que des délégations aient été chargées d'aller faire enquête dans d'autres villes afin de pouvoir discuter des difficultés et des expériences avec leurs collègues. Officiers et constables visitèrent plusieurs villes américaines, dont New York, Chicago et Philadelphie, entre 1919 et 1930.[61] L'administration de Montréal demanda également à plusieurs municipalités canadiennes et américaines de lui transmettre leurs règlements de la circulation afin de voir comment, ailleurs, on faisait face à la motorisation.[62]

Comme autre mesure, le Conseil municipal chargea un comité spécial, en 1929, de trouver un ingénieur de la circulation. R. N. Watt, de la Montreal Tramways Company, et Armand Dupuis, directeur du Automobile Club of Canada, seront deux des trois personnes chargés de dénicher la perle rare.[63] Cette demande avait déjà été formulée par la Montreal Vehicular Traffic Association en 1911,[64] mais ce n'est qu'en 1931 qu'un ingénieur de la circulation

---

60 ACC, *The Royal Automobile Club of Canada*, 9; Automobile Club de Québec, *Service* (mars 1929): 6. La QPML regroupait la plupart des clubs automobiles de la province dont l'Automobile Club of Canada. Elle fut incorporée en 1924. Voir Québec, *GOQ*, 26 avril 1924, 1308-1309.

61 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #27835a, 36882 et 37360, Commission et comités spéciaux, Commission sur la circulation , 2 juin 1930, VM-18, dossiers, #658.

62 *idem.* , VM-17, dossiers, #16683a et 22649, .

63 *ibid.* , VM-1, dossiers, 3ème série, #37244, Commissions et comité spéciaux, Commission sur la circulation, 2 juin 1930 et 16 juin 1930; *Who's Who 1930-31*, 1978.

64 AVM, VM-17, dossiers, # 9219.

est embauché par la ville. Il s'agit de B. Laberge, assigné au service des travaux publics.[65]

Mais les mesures principales qui reflètent le mieux l'intérêt et la préoccupation des autorités municipales pour la circulation sont sans aucun doute les règlements municipaux adoptés à cet effet. Au début du 20ième siècle, plusieurs règlements contiennent des articles concernant la circulation. Dans le cas des voitures à chevaux, il s'agit du règlement #50 et, dans le cas des bicyclettes, du règlement #231. Certains articles dans les règlements concernant les tramways font de même. À partir de 1902, la circulation comme telle commence à être réglementée mais uniquement sur des aspects particuliers comme celle des véhicules lourds dans certaines rues ou la circulation des automobiles dans le parc du Mont-Royal. C'est en 1910 qu'un premier règlement d'ordre général portant sur la circulation des véhicules est adopté, le règlement 401. Par la suite, les règlements généraux ou particuliers se multiplièrent. Entre 1910 et 1930, les différentes administrations montréalaises en adopteront quarante dont plusieurs concerneront les relations entre véhicules-moteurs et tramways (voir l'appendice B).

Enfin, comme autre indice d'une préoccupation à l'égard de la circulation, il faut ajouter les commissions spéciales mises sur pied par le Conseil municipal et l'intérêt manifesté par différents organismes plus ou moins indépendants des autorités municipales.

---

65 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #39862.

La circulation, une grande préoccupation

La motorisation n'a pas intéressé que les autorités municipales, les promoteurs du véhicule automobile ou ceux du tramway. Toute la société réagit. Les réformistes, par le biais de la Ligue du progrès civique, ont également manifesté leur préoccupation, de même que diverses autres organisations, telle la Ligue de sécurité du Québec (LSQ). Les automobilistes et les promoteurs du tramway ne manquèrent pas d'intervenir tant au sein des groupes de travail mis sur pied par les autorités municipales qu'au sein de la LPC et de la LSQ.

L'intérêt pour la circulation peut se manifester en premier lieu dans le cadre de l'urbanisme. On parle alors essentiellement d'aménagement des voies de circulation, souvent dans le cadre d'un plan d'ensemble, ou plan d'urbanisme. Essentiellement, les urbanistes cherchent à mettre en place les moyens physiques nécessaires pour faire face à la croissance du nombre de véhicules.

Dans un deuxième temps, la circulation peut être un objet de préoccupation en soi, et les questions de vitesse, d'accidents, de décès, de congestion, de stationnement, par exemple, sont alors mises à l'avant-scène. Dans ce contexte, ce sont les moyens de régulation de la circulation qui sont l'objet de l'attention.

L'urbanisme, au début du siècle, est un des chevaux de bataille du mouvement réformiste et plus particulièrement de la Ligue du progrès civique dont il a été question au chapitre précédent. Alors que ces réformistes sont au zénith de leur influence à Montréal, au tournant de la première décennie du siècle, la Ligue soutient que

l'aménagement des rues de Montréal devrait être repensé spécialement en fonction de la circulation des véhicules.[66] Les urbanistes considèrent que l'idéal serait de construire de grands boulevards, idéal que la LPC poursuivra durant les décennies suivantes.[67]

Cet idéal est surtout l'affaire du comité d'urbanisme de la Ligue, comité dirigé pendant de nombreuses années par le professeur Percy E. Nobbs. Architecte et professeur d'architecture puis de design à l'université McGill, Nobbs est l'image parfaite du professionnel qui s'attaque à des problèmes concrets.[68] Le comité d'urbanisme qu'il dirige, "un des comités les plus importants de la Ligue", écrit Annick Germain, s'inspira du mouvement «City Beautiful».[69] En 1926, le comité entreprit de préparer un plan d'urbanisme pour l'ensemble de l'île de Montréal. Les travaux effectués par le comité montrent l'intérêt particulier accordé aux questions de transport.[70]

Selon Harold Kaplan, les pressions exercées par les réformistes montréalais, dont la LPC, forcèrent les autorités municipales à s'intéresser à l'urbanisme durant les années vingt. En 1921, la charte de la ville de Montréal fut effectivement amendée afin de l'autoriser à créer une commission d'urbanisme, que l'on

---

66 LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 206; GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal* , 89-90 et 111; *RMPQ* , décembre 1927, 31-32; LPC, *L'embellissement de Montréal*, 45-54.

67 Le prochain chapitre abordera plus en détail les projets de construction de grands boulevards.

68 *The Canadian Who's Who 1936-1937*, 831.

69 LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 206; GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, 111.

70 LPC, *Travaux de mars à octobre 1926*.

appelait "Commission d'embellissement", habilitée à faire des suggestions et des recommandations relativement à l'aménagement de la ville. Les autorités municipales pensèrent mettre sur pied une telle commission, la Commission des améliorations urbaines, en 1923 mais "still there was delay, and sooner than accept a threatened Commission appointed by the City Hall of non-expert members, the League was prevailed upon to acquiesce, in the formation of a voluntary body." La LPC créa effectivement un organisme consultatif en 1924, la Commission provisoire d'urbanisme (CPU), avec laquelle, par contre, les autorités municipales collaborèrent par le biais du département des travaux publics. Elle travailla à un plan d'urbanisme d'ensemble. Au cours de 1925, elle initia une campagne de sensibilisation de la population aux questions d'urbanisme.[71]

Mais, comme le souligne Kaplan, "as soon as the planning advocates looked elsewhere, council was quick to undo whatever planning concessions it had previously made." En 1930, une fois la CPU moribonde voire disparue faute de soutien des autorités municipales, la Commission technique de la ville de Montréal, qui regroupait désormais tous les services techniques, créait son propre sous-comité d'urbanisme. Mais ce dernier ne survécut pas

---

71 KAPLAN, *Reform, Planning, and City Politics* , 347-348; Aimé COUSINEAU, "City Planning Activities in Montreal", 51; MARSAN, *Montréal en évolution* , 329; AVM, VM-1, Commissions et comité spéciaux, Commission sur la création d'une Commission d'urbanisme, 29 juin 1923; 11 Geo. V, c. 112, 19 mars 1921, cédule A , art. 508, cédule B, art. 36. La citation est tirée de *RMPQ*, décembre 1927, 32.

longtemps. Ce n'est qu'en 1935, au moment où il est ressuscité, qu'il devint permanent.[72]

Comme l'urbanisme ne connait pas vraiment de frontières, une commission d'urbanisme régionale était créée vers la fin des années vingt: la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal (CUDMM). Celle-ci a pu être soit un organisme consultatif indépendant -encore une fois créée par les réformistes- soit une création de la Commission métropolitaine de Montréal (CMM) mis sur pied par le gouvernement provincial en 1921.[73]

Avant 1930, l'urbanisme est une discipline et une profession encore mal établies, du moins à Montréal. À partir du milieu des années dix, les réformistes, et dans une certaine mesure les urbanistes, voient leur popularité diminuer et se tournent vers des problèmes plus concrets ou immédiats. De plus, "après la guerre de 1914, du fait des difficultés financières que connaissent les municipalités, il n'est plus guère de bon ton de préconiser de grands projets d'architecture urbaine [...] La Ligue [du progrès civique] se rabat sur des mesures réglementaires et fait la promotion de l'idée de zonage, ainsi que d'une loi d'urbanisme. On s'attarde également

---

72 KAPLAN, *Reform, Planning, and City Politics* , 347-348; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #39612.

73 *ibid.* , #29236, 31620, 35901 et 37244; ACC, *NL* , 22 février 1929, 4; *CRMW*, août 1930, 520. La CMM avait obtenu certains pouvoirs en matière d'urbanisme et de circulation en décembre 1922. Mais d'une manière générale, elle avait été créée afin "[d']assainir la situation financière des municipalités qui en sont membre." Voir LINTEAU, *Histoire de Montréal* , 353; SANCTON, *Governing the Island of Montreal* , 29; GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal* , 323-324; KAPLAN, *Reform, Planning, and City Politics*, 387-388; 11 Geo. V, c. 140, 19 mars 1921, 13 Geo V, c. 105, 29 décembre 1922, art. 11.

davantage aux problèmes de la circulation, donc à des questions plus "techniques"."[74]

La naissance de la Commission provisoire d'urbanisme s'étant opérée dans ce contexte, elle s'est beaucoup intéressée à la circulation. En effet, "the daily increasing congestion of the traffic on our streets" était à la base du plan d'urbanisme qu'elle s'était chargé de préparer. La CPU s'intéressa à la circulation par le biais d'un comité spécial. C'est lui qui effectua, en 1925, les comptages utilisés au chapitre précédent.[75]

Pour les mêmes raisons que la CPU, la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal s'intéressa également à la circulation. Elle aussi avait un comité -une section- spécialement dédié à la question. En 1928, ce comité présenta un plan "bringning a solution to traffic on University Street and Union Avenue". Au début de l'année suivante, un rapport volumineux "dealing with recent or proposed traffic reforms" est présenté aux autorités municipales.[76]

L'intérêt des urbanistes et des réformistes pour la circulation durant les années vingt coïncide avec l'aggravation des problèmes qui lui sont reliés. Mais ils ne furent pas les seuls à s'intéresser à la question. Sur le plan de la circulation comme telle, c'est l'Automobile Club of Canada qui semble avoir organisé les

---

74 GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, 113.

75 *RMPQ*, décembre 1927 , 32 et 58-61.

76 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #29236, 31620, 35901, 36206 et 37244; ACC, *NL*, 22 février 1929, 4; *CRMW*, août 1930, 520. La citation est tirée de *RMPQ*, décembre 1927, 32.

premières manifestations montrant les préoccupations en la matière. Par la suite, plusieurs organismes emboîtèrent le pas.

En 1921-22, le club automobile organisa une réunion et des conférences afin de discuter des accidents de la circulation, "a pressing problem". L'invitation fut acceptée par un ensemble fort diversifié d'intervenants issus de l'élite montréalaise: clubs automobiles, chefs d'entreprises de transport, dirigeants de commissions scolaires, élus et fonctionnaires municipaux ou provinciaux (maire, coroners, policiers).[77] En avril et mai 1923, le club coopérait avec le Montreal Women's Club dans une campagne de prévention aux dangers de la rue s'adressant aux enfants.[78]

C'est à cette époque que l'intérêt de la Ligue du progrès civique pour la circulation semble avoir dépassé le stade de l'urbanisme. En avril 1923, sous ses auspices, fut créé le Committee on traffic regulation, control, and accident prevention (CTRCAP). "Congestion which embraces tram cars, motor vehicles and horse-drawn vehicles is becoming more and more acute and with its attendant monetary cost, loss and menace to life and limb, and the urgent necessity for remedial measures, we feel that the situation is urgent" écrivait George A. McNamee, secrétaire du Automobile Club of Canada, au nom du CTRCAP. Les promoteurs du tramway, les usagers du véhicule à cheval, ainsi que le Montreal

---

[77] ACC, *NL*, 30 novembre 1921, 2-3, 16 février 1922, 4, 15 mars 1922, 4.
[78] *ibid.*, 27 avril 1923, 2, 17 mai 1923, 2.

Board of Trade, furent représentés à ce comité.[79] En 1927, la LPC avait une commission de la circulation permanente.[80]

L'intérêt de la Ligue du progrès civique pour la circulation ne doit pas étonner. Le chapitre précédent a montré l'étroitesse de ses liens avec les automobilistes. Ces derniers ont sans doute contribué au développement de cette préoccupation au sein des réformistes.

Peu de temps après la création du CTRCAP par la LPC, la Ligue de sécurité du Québec (LSQ) était incorporée, soit le 28 novembre 1923. La LSQ fut elle aussi une intervenante de premier plan en matière de circulation. Sa raison d'être était de "protéger et sauvegarder le public, spécialement les enfants, des dangers des automobiles, voitures de chemins de fer, chars urbains et de toutes sortes de véhicules, sur les chemins publics de la province" en faisant, notamment des campagnes de sensibilisation. À l'instar de la Ligue du progrès civique, la LSQ était composée de l'élite, notamment d'élus et de fonctionnaires municipaux et provinciaux, de dirigeants d'entreprises de transport et de commissions scolaires, principalement de Montréal puisque les bureaux principaux de la Ligue y étaient situés. Trois des fondateurs sur quatre sont de Montréal. Peu de temps après sa création, la LSQ organisait une "No Accident Week", idée empruntée sans doute au Automobile Club of Canada. L'initiative fut répétée au cours des années ultérieures et à laquelle s'est associé le club automobile.[81]

---

[79] *ibid.* , 12 mars 1924, 2; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457; *RMPQ* , décembre 1927, 32.

[80] Il s'agissait peut-être du CTRCAP devenu permanent.

[81] Québec, *GOQ* , 15 décembre 1923, 3841; ACC, *NL* , 17 mai 1923, 3, 12 mars 1924, 3, 31 mai 1924, 2-3. Le ACC proposait à la LSQ en février 1924 d'organiser une telle activité. Voir *ibid.* , 23 février 1924, 4.

La LSQ recommanda en 1925 la déclaration obligatoire de tout accident d'automobile.[82] En 1925, le travail est accompli par 5 divisions, dont celle sur la circulation. Trois ans plus tard, il ne reste plus que deux comités, celui de l'industrie et celui de la circulation. Cela démontre l'importance accordée à cette dernière.[83]

Dans un contexte où la circulation préoccupe beaucoup, il était plus que normal que l'administration municipale réagisse et créé à son tour ses propres organismes. D'ailleurs le Committee on traffic regulation, control, and accident prevention de la Ligue du progrès civique s'empressa, après sa mise sur pied en 1923, de proposer à la ville que "the work of our committee should receive official sanction, or that the city should appoint its own committee and seek such information and advice as may be found advisable."[84]

Avant 1923, les autorités municipales de Montréal avaient montré qu'elles se préoccupaient de la motorisation. En 1914, le Conseil municipal avait créé une Commission sur l'arrestation des chauffeurs d'automobiles et de camions et, en 1922, une Commission sur la capacité des véhicules de commerce. Cependant, ces deux commissions ne se préoccupèrent que de certains aspects particuliers de la circulation soit la vitesse et le poids des véhicules-moteurs.[85]

C'est en 1924 qu'une première commission du Conseil municipal appelée à se pencher d'une manière globale sur la

---

82 Voir AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20348 et 20576.

83 *ibid.*, #20576; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15.

84 AVM, VM-18, dossiers, #22974, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457.

85 Ville de Montréal, division des archives, *Comités et commissions* ; AVM, VM-1, Commissions et comités spéciaux, Commission sur la capacité des véhicules de Commerce, 1922-1923.

circulation sera créée, un an après la recommandation faite par la Ligue du progrès civique. Elle devait étudier plus particulièrement les règlements de la circulation en vigueur à l'époque et les amendements souhaitables à apporter. Cette commission recommanda la déclaration obligatoire de tout accident d'automobile.[86]

Une deuxième commission du Conseil sera mise sur pied quelques années plus tard, soit en 1929-1930. Elle s'intéressa à plusieurs sujets, notamment l'adoption d'un nouveau règlement général sur la circulation, l'application des pénalités pour les infractions commises et la signalisation.[87] La Commission sur la circulation décidait à sa réunion du 2 juin 1930 de créer son propre Comité aviseur formé d'experts.[88]

Dans un contexte de circulation croissante où les problèmes affectent les usagers de la voie publique, ces derniers interviennent partout où ils peuvent afin de faire valoir leurs points de vue, tant au sein des organismes actifs sur le plan de l'urbanisme que sur celui de la circulation comme telle. Automobilistes et promoteurs du tramways furent particulièrement actifs à ce propos.

Le tableau 3.7 montre que les automobilistes s'intégrèrent en grand nombre au comité d'urbanisme de la LPC particulièrement les membres du Automobile Club of Canada. Presque le quart des membres du comité sont aussi membre du club. D'ailleurs, le président du ACC en 1927 est membre de ce comité d'urbanisme. Le

---

86 *ibid.*, dossiers, 3ème série, #20348 et 20576, Commission au sujet du règlement de circulation, 1924-1925.
87 *ibid.*, Commission de la circulation 1929-1930.
88 *ibid.*, 2 juin 1930.

TABLEAU 3.7

Nombre de membres des associations d'automobilistes, des entreprises de transport motorisé ou des entreprises de tramways par rapport au nombre de membres des organismes préoccuppés par la circulation, 1923, 1928, 1930[1]

Organismes préoccupés par la circulation	Automobile Club of Canada (ACC)	Vehicular Traffic Association of Montreal (VTAM)	Autres associations d'automobilistes ou entreprises de transport motorisé	Entreprises de tramways
	URBANISME			
LPC comité d'urbanisme (1927)	15/66	1/66	0/66	0/66
CDUMM section circulation (1929)	3/11 (2)	1/11 (1)	0/11	1/11
	CIRCULATION			
LPC CTRCAP (1923)	7/12 (5)	1/12 (1)	0/12	1/12 (1)
LSQ fondateurs (1923)	2/3 (2)	0/3	0/3	0/3
directeurs (1928)	16/54	3/54	2/54	2/54 (1)
comité circulation (1928)	4/27	2/27	4/27	1/27
Ville de Montréal Comité aviseur de la Commission de la circulation (1930)	5/16 (5)	1/16	2/16 (1)	1/16 (1)

[1] Les nombres entre parenthèses indiquent le nombre d'individus dont la date d'adhésion à une association d'automobilistes ou une entreprise de transport ne correspond pas tout à fait à celle de son adhésion à un organisme préoccupé par la circulation. Par exemple Ed Quinn participe au CTRCAP en 1923 mais on sait qu'il est membre de la VTAM en 1925 et du ACC en 1927. Certains individus appartiennent à une association de transport motorisé et sont directeurs d'une entreprise de tramway. LPC: Ligue du progrès civique; LSQ: Ligue du progrès civique, CDUMM: Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal.

SOURCES: AVM, VII-1, dossiers, 1ère série, #1922, 2ème série, #14457, [illegible], [illegible], [illegible] et 57244, Commissions et comités spéciaux, Comité aviseur de la Commission de la circulation, 2 juin 1930, 12 juin 1930 et 17 juillet 1930, ACC, *List of Members*; ACC, *MZ*, 22 février 1929, 4, Québec, *[illegible]*, 27 avril 1916, [illegible], 1er décembre 1923, [illegible], AVM, VII-17, dossiers, #17681, LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15, *[illegible]*, mai 1929, [illegible], [illegible], 10 février 1927, 15, *[illegible]*, décembre 1927

travail de celui-ci était distribué en six sous-comités, dont celui des problèmes régionaux -le plus susceptible de s'intéresser à la circulation- au sein duquel 2 des 3 membres sont des promoteurs de la motorisation.[89]

Au moment où la création de la Commission provisoire d'urbanisme était à l'ordre du jour, en 1922, J. A. Duchastel, président du ACC à l'époque, propose la candidature de George Maréchal, un ami depuis 25 ans qui "s'est toujours occupé de questions d'intérêt public, d'urbanisme, et de progrès civique."[90]

Enfin, comme le montre le tableau 3.7, des 11 membres connus de la section de la circulation de la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal, 3 peuvent représenter soit le Automobile Club of Canada soit la Vehicular Traffic Association of Montreal. Un directeur du ACC, Armand Dupuis, se trouve parmi eux et E. A. Cunningham, membre du club, est président de la section.[91] L. E. Schlemm, membre du ACC en 1927, fut quant à lui nommé au comité d'urbanisme de la Commission technique en 1930.[92]

L'omniprésence des automobilistes, au sein des organismes préoccupés par la circulation comme telle, est tout aussi remarquable, particulièrement celle du Automobile Club of Canada. Au CTRCAP de la Ligue du progrès civique, les membres du club sont presque en majorité (voir le tableau 3.7).

---

89 ACC, *List of members* ; *RMPQ*, décembre 1927.

90 AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1922.

91 *ibid.*, 3ème série, #31620, 35901 et 37244; ACC, *NL*, 22 février 1929, 4; ACC, *List of members*.

92 Il avait auparavant été nommé président du comité d'ingénieur de la Ligue du progrès civique, un autre signe des liens unissant réformistes et automobilistes. *idem.* ; *RMPQ*, décembre 1927; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #39612.

On voit également dans ce dernier qu'on trouve beaucoup d'automobilistes parmi les fondateurs et les directeurs de la Ligue de sécurité du Québec. Le président de la LSQ en 1928 est E. J. L'Espérance, membre du ACC. Parmi les 11 vice-présidents, on retrouve J. H. Dillon et A. E. Leduc, deux députés de l'Assemblée nationale qui patronnent la Vehicular Traffic Association of Montreal et 4 membres du Automobile Club of Canada.[93] En 1925, la Montreal Automobile Association est représentée au comité exécutif de la LSQ par A. E. Décarie, directeur du club durant de nombreuses années entre 1918 et 1927, et par son secrétaire-trésorier, Thomas C. Kirby.[94] En 1925, des 5 divisions de la LSQ, il y en a une qui s'occupe de circulation. Son président est E. A. Cunningham, membre du Automobile Club of Canada en 1929. Il est également vice-président de la LSQ.[95] En 1928, les automobilistes forment plus du tiers du *membership* du comité de la circulation (voir tableau 3.7). Son président peut représenter autant le ACC que la Vehicular Traffic Association of Montreal.[96]

Les automobilistes intervinrent également dans les organismes mis sur pied par les autorités municipales de Montréal. La Motor Truck Owners Association (MTOA-2) se présenta devant la Commission sur la capacité des véhicules de commerce en 1922.[97]

---

93 *ibid.*, #31620; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15; ACC, *List of Members*.

94 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576, VM-18, dossiers, #7761; *LP*, 10 février 1927, 15.

95 ACC, *NL*, 22 février 1929, 4; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576. En 1929, Cunningham est "efficiency engineer" au Canadien Pacifique. Voir LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15.

96 *idem.*; ACC, *List of Members*; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #31620.

97 Ville de Montréal, division des archives, *Comités et commissions*; AVM; VM-1, Commissions et comités spéciaux, Commission sur la capacité des véhicules de Commerce, 29 août 1922.

E. A. Cunningham, dont nous avons parlé précédemment, participe à la Commission de la circulation de 1929-1930.[98] Il pouvait représenter autant la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal que l'Automobile Club of Canada.

Lorsque la Commission de la circulation discute, en 1930, de la création d'un comité aviseur, les automobilistes s'amènent en grand nombre. À la réunion en question furent présents, notamment, Armand Dupuis et E. de B. Panet, tous deux directeurs du ACC en 1927. A. Frigon pouvait représenter la Montreal Automobile Association puisqu'il était un de ses directeurs en 1927.[99] Le tableau 3.7 montre la forte présence des automobilistes au sein du Comité aviseur.

L'intervention des automobilistes ne consistait pas seulement à investir le *membership* des organismes intéressés par la circulation. Si effectivement de nombreux membres des associations s'impliquent, certains d'entre eux le font dans plusieurs organismes. Ceci laisse entendre que l'intervention des automobilistes était systématique et soutenue leur permettant de se tenir au fait de tout nouveau développement. De plus, parmi les promoteurs de la motorisation les plus impliqués, on trouve des individus ayant de forts liens avec le monde des affaires ou le monde de la politique, ce qui pouvait donner du poids à leurs points de vue.

---

98 AVM, VM-1, Commission de la circulation, 1929-1930, 16 mai 1930.

99 *idem.* et dossiers, 3ème série, #37244; *LP*, 10 février 1927, 15; ACC, *List of Members*.

Parmi les promoteurs de la motorisation les plus actifs au sein des organismes préoccupés par la circulation figurent les secrétaires du Automobile Club of Canada et de la Montreal Automobile Association, respectivement George A. McNamee et Thomas C. Kirby, dont il a été question au premier chapitre. McNamee fut membre du comité d'urbanisme de la Ligue du progrès civique, et de son sous-comité des problèmes régionaux en 1927. Il avait auparavant été actif au sein du Committee on traffic regulation, control, and accident prevention de la Ligue. Il est également au comité exécutif de la Ligue de sécurité du Québec en 1925.[100] Le profil de Kirby est sensiblement le même que celui de McNamee. Comme son confrère du ACC, Kirby siège au comité exécutif de la Ligue de sécurité du Québec en 1925.[101]

Un cas intéressant à ce propos est celui de Jean-Baptiste Baillargeon dont il a aussi été question au premier chapitre. En plus d'être très actif dans les associations d'automobilistes et un hommes d'affaires connu et influent, Baillargeon fut membre du CTRCAP créé par la Ligue du progrès civique et membre de son conseil de la présidence. Deux ans auparavant, il était également membre du comité exécutif de la Ligue de sécurité du Québec et à partir de 1928 sur son comité de circulation.[102]

Theodore G. Morgan, du grand magasin à rayons de la rue Ste-Catherine et qui fut élu conseiller municipal à la fin des années

---

[100] VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec", 7 et 9; ACC, *NL*, 30 novembre 1921, 2-3; *CRMW*, décembre 1928, 747; AVM, VM-17, dossiers, #25553, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457 et 20576; *RMPQ*, décembre 1927; *LP*, 30 janvier 1915, 22.
[101] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576.
[102] *idem.* et # 14457; ACC, *NL*, 30 novembre 1921, 2-3; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15, juin 1929, 12; *RMPQ*, décembre 1927.

1920, occupa pendant plusieurs années un des postes de directeur du Automobile Club of Canada. Son intérêt pour la circulation suivit à peu près la même trajectoire que celui de Baillargeon.[103]

Le spectre des activités de Jules Alexandre Duchastel (de Montrouge) est aussi diversifié que celui de Baillargeon et de Morgan. Entre 1906 et 1924, il fut ingénieur municipal à Outremont, profession pour laquelle il avait étudié, notamment à l'université Laval et à l'École polytechnique à Montréal. En 1921, il était vice-président du Automobile Club of Canada. Durant les quelques années précédentes, il organisa les Congrès canadiens des bonnes routes et présida l'Association canadienne des bonnes routes. Comme Baillargeon, il fut membre du CTRCAP de la Ligue du progrès civique. En 1925, il siégeait au comité exécutif de la Ligue de sécurité du Québec.[104]

Paul-Ernest Joubert était un des promoteurs de la motorisation ayant de forts liens dans le monde des affaires. Actif au sein de nombreuses entreprises, notamment la brasserie Frontenac, Joubert fut nommé trésorier de la Chambre de commerce du district de Montréal en 1920 et président en 1923. Trois ans plus tard, il occupait un siège au comité exécutif de la Canadian Manufacturers Association. Directeur du ACC pendant de nombreuses années, il prit place lui aussi au CTRCAP de la Ligue du progrès civique en 1923. La même année, il fonda la Ligue de sécurité du

---

103 *idem.* ; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576, 36207, VM-17, dossiers, #16130, 36129; *LP*, 5 mars 1927, 29.

104 *ibid.* , 22 avril 1915, 14; ACC, *NL* , 1921-1931; *The Canadian Who's Who 1936-1937*, 1179; Union des municipalités, *Le journal municipal canadien* , mars 1916, 28; Québec, *GOQ*, 1923; AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1921 et 1922, 3ème série, #, 2305, 14457, 18785, 20576 et 21960.

Québec et en fut son vice-président deux ans plus tard ainsi que le président de son comité organisation.[105]

Sur le plan des attaches dans le monde de la politique, c'est du côté de Joseph Leonide Perron qu'il faudrait sans doute se tourner. Avocat de formation, il fut député provincial à partir de 1910 et nommé Ministre de la Voirie en 1921. À la fois directeur de la Montreal Automobile Association, au moins durant les années 1918-1919 et avocat du Automobile Club of Canada en 1913 inscrit sur sa liste des membres en 1927, il est donc possible que Perron ait été membre des deux clubs automobiles en même temps. De plus, il patronna la Vehicular Traffic Association of Montreal en 1928. En 1927, il est actif au conseil de la présidence de la Ligue du progrès civique et, en 1929, vice-président de la Ligue de sécurité du Québec.[106]

Edward Quinn est sans doute celui qui s'est le plus impliqué dans les organismes municipaux. Alors qu'il occupait le poste de gérant de la Canadian Cartage Company en 1928, il était vice-président de la Vehicular Traffic Association of Montreal. Inscrit sur la liste des membres du Automobile Club of Canada en 1927, Quinn travailla au sein de la section circulation de la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal en 1929, et au sein du Comité aviseur de la Commission de circulation du Conseil

---

105 *ibid.*, #7661, 14457 et 20576; *Who's Who in Canada 1930-31*, 1766; ACC, *NL*, 1921-1931; Québec, *GOQ*, 15 décembre 1923, 3841; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15.

106 *ibid.*, juin 1929, 12; ACC, *List of Members*; *RMPQ*, décembre 1927; AVM, VM-18, dossiers, #327a, VM-17, dossiers, #13871, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661 et 31620. Le Ministère de la Voirie a été créé en 1912 au moment où le gouvernement provincial initie un programme d'amélioration des routes provinciales. Voir les premiers rapports annuels du ministère.

municipal de Montréal de 1929-1930. À la Ligue du progrès civique, il fut membre du Committee on traffic regulation, control, and accident prevention, président de sa commission de circulation, membre du comité d'urbanisme et de son sous-comité des problèmes régionaux entre 1923 et 1927. À la Ligue de sécurité du Québec, il est au comité exécutif en 1925, et président de son comité circulation en 1928.[107]

Les automobilistes ne sont pas les seuls usagers de la voie publique à intervenir à propos d'urbanisme ou de circulation. Comme les tramways sont de plus en plus affectés au fur et à mesure du développement de la motorisation, ses promoteurs font comme les automobilistes.

Mais, la situation des promoteurs du tramway est plus ambiguë que celle des promoteurs de la motorisation. Ils ont doublement raison de s'impliquer: parce qu'ils sont automobilistes eux-mêmes et parce qu'ils administrent les entreprises qui opèrent des tramways.

En tant qu'individus, les promoteurs du tramway ne sont pas nécessairement opposés au véhicule-moteur. Faisant partie de l'élite montréalaise, ils se sont, eux aussi, emparé de la nouvelle technologie. Plusieurs d'entre eux adhèrent aux clubs automobiles par exemple. K. B. Thornton devenu gérant général de la Montreal Tramways Company vers 1930, était membre du Automobile Club of

---

107 *ibid.*, #14457, 20576, 31620 et 35901, Commissions et comités et spéciaux, Comité aviseur de la commission de circulation, 2 juin 1930, 5 juin 1930, 12 juin 1930, 19 juin 1930, 3 juillet 1930 et 17 juillet 1930; ACC, *List of members*; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15; *Who's Who in Canada 1928-1929*, 423; *RMPQ*, décembre 1927.

Canada en 1927.[108] Son prédécesseur pendant de nombreuses années, le colonel James E. Hutcheson, était membre du ACC en 1927, alors qu'il occupait encore son poste à la MTC.[109] Hutcheson remplaça Duncan McDonald en 1912. Or, ce dernier fut un fondateur du ACC en 1904.[110] Enfin, plusieurs directeurs de la MTC à un moment ou à un autre de son histoire sont inscrits sur la liste des membres du ACC en 1927, par exemple E. A. Robert, F. Howard Wilson, J. M. McIntyre, W. G. Ross, Julian C. Smith et Robert N. Watt. Le financier Herbert S. Holt, à la tête du monopole du transport en commun, est membre du ACC en 1927.[111] Enfin, George A. McNamee travaillait à la Montreal Tramways Company lorsqu'il devint secrétaire du Automobile Club of Canada à plein temps. Avant que le ACC n'ouvre des locaux permanents dans l'édifice Birks, McNamee s'occupait des affaires courantes du club dans son bureau.[112] C'est donc pris entre deux feux que les promoteurs du tramway multiplièrent leurs interventions.

De manière générale, ils s'intéressèrent peu à l'urbanisme. Ils sont malgré tout représentés au sein de la Commission provisoire d'urbanisme mis sur pied par la Ligue du progrès civique en 1924 et à la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal

---

108 ASTCUM, boîte 02-320-2AH, chemise F2.3/1, Lettre de Thomas Vien à K. B. Thornton, 9 février 1932; ACC, *List of Members*.

109 *idem.* ; ASTCUM, boîte 02-320-1AH, chemise E2.2/1, Lettre de J. E. Hutcheson à D. McQuaid, 30 avril 1931; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #26787;

110 *LP* , 9 août 1912, 14; VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 7; ATHERTON, *Montreal*, tome 3, 613; *Who's Who and Why 1914*, 563.

111 ACC, *List of Members*; *Who's Who in Canada 1930-1931*, 557 et 1978; *CRMW*, septembre 1912, 467, octobre 1917, 404.

112 VIGNEAU, "Historique du CAA-Québec à Montréal", 9.

(voir le tableau 3.7).[113] Par contre, lorsqu'il s'agissait de circulation, dans le cadre de l'urbanisme ou non, leur intervention sera tout aussi variée que dans le cas des automobilistes mais avec toutefois une présence numérique moins marquée (voir le tableau 3.7). Cependant, les entreprises de tramways sont toujours représentées par des poids lourds comme les présidents, gérants généraux ou contremaîtres généraux.

Thornton représenta le monopole du tramway devant la Commission de la circulation du Conseil municipal de 1929-1930.[114] Hutcheson, même s'il est automobiliste, se voulait un ardent défenseur du tramway. En 1923, il sera même élu conseiller honoraire de la Canadian Electric Railway Association. Il eut des discussions avec le Automobile Club of Canada à propos de la circulation en 1921. Il fut aussi présent au conseil de la présidence de la Ligue du progrès civique en 1927 et au comité exécutif de la Ligue de sécurité du Québec en 1925.[115]

David E. Blair, contremaître général de la MTC à partir de 1925, sera un des plus actifs représentants de la compagnie de tramways: il fut membre de la section circulation de la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal, participa au Comité aviseur créé par la Commission de la circulation du Conseil municipal en 1929 et fut membre du comité circulation de la Ligue de sécurité du Québec en 1928. Il deviendra d'ailleurs vice-

---

113 *RMPQ* ,décembre 1927, 32; AVM, VM-1, Commissions et comités spéciaux, Commission de la circulation 1929-1930, 16 mai 1930.

114 *idem.*

115 ACC, *NL* , 20 décembre 1921, 2; *RMPQ* , décembre 1927; *CRMW* , avril 1923, 171; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576.

président de cette Ligue en 1929.[116] Comme Hutcheson, Blair s'activait dans le monde du transport puisqu'il était président, en 1924, de la Canadian Transit Association.

Blair avait remplacé Arthur Gaboury, tout aussi actif que son prédécesseur. En 1925, Gaboury devint gérant-général de la LSQ, et en tant que tel assiste à la Commission au sujet du règlement de la circulation du Conseil municipal en 1924 et 1925. Il deviendra également gérant général de la LPC et président de son comité de la prévention des accidents en 1927.[117]

Robert N. Watt occupa plusieurs fonctions à la William Davies Company Limited entre 1918 et 1929 dont celle de vice-président. Il fit de même à la Montreal Tramways Company avant d'en être nommé président en 1930. Il participa à la Commission de la circulation du Conseil municipal et à son Comité aviseur en 1929-1930.[118]

Jean-François Saint-Cyr était juge à la Cour des sessions de la paix avant d'accepter la présidence de la Commission des tramways de Montréal en 1918. Il fut un défenseur invétéré du transport en commun à Montréal et publia de nombreux textes pour

---

116 *ibid.*, #35901, Commissions et comité spéciaux, Comité aviseur de la Commission de la circulation, 5 juin 1930; LSQ, *SSS*, janvier 1928, 15, juin 1929, 12; *The Canadian Who's Who 1936-37*, 1172; *CRMW*, mai 1929, 314.

117 *RMPQ*, décembre 1927; *LP*, 10 février 1927, 10; AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #20576, Commissions et comité spéciaux, Commission au sujet du règlement de la circulation 1924-25.

118 *ibid.*, Commission de la circulation 1929-1930, 2 juin 1930, 16 juin 1930, Comité aviseur de la Commission de la circulation, 12 juin 1930; *Who's Who in Canada 1930-31*, 1978.

en défendre la nécessité. En 1923, il avait sa place au CTRCAP de la Ligue du progrès civique.[119]

Enfin, quelques autres haut placés dans la hiérarchie de la MTC, participèrent aux organismes préoccupés par la circulation. C'est le cas de J. C. Désautels, chef du département des réclamations en 1929, qui fut membre du comité de la circulation de la Ligue de sécurité du Québec 1929.[120]

Conclusion: d'un concours de popularité à un conflit

Les automobilistes, bien organisés et forts de leur situation sociale, firent la promotion de la motorisation avec une agressivité certaine. Si le choix du véhicule automobile s'avère une alternative au monopole du tramway, les promoteurs de ce dernier n'entendaient pas laisser le champ libre.

C'est dans ce contexte hautement concurrentiel que les problèmes dûs à la progression de la motorisation se sont développés: augmentation des décès dûs à l'automobile, augmentation des accidents, congestion du centre-ville. La ferveur avec laquelle les deux camps de promoteurs défendaient les technologies qu'ils privilégiaient n'est certainement pas étrangère à ce phénomène. Si tous les usagers de la voie publique étaient affectés par la motorisation, il est à noter que les relations entre les deux technologies dominant la voie publique comptaient pour

---

119 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457; Québec, *GOQ*, 27 avril 1918, 897; PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé*, 199.
120 LSQ, *SSS*, juin 1929, 12.

beaucoup dans la situation. À preuve, plusieurs mesures prises pour faire face aux problèmes visaient à les harmoniser. Cette interprétation est d'autant plus plausible qu'automobilistes et promoteurs du tramway sont intervenus massivement au sein des organismes mis en place pour faire face à la motorisation.

Cependant, que la circulation des véhicules soit devenue la préoccupation de tant d'organismes est symptomatique de profonds malaises qui ne sont pas strictement techniques comme l'augmentation du nombre de véhicules sur la voie publique. La motorisation ne se résume pas à un simple concours de popularité entre deux technologies de transport urbain.

En 1929, la congestion, pour prendre cet exemple, est pire que jamais selon la Montreal Tramways Company. Le service des tramways, qui sert la majorité de la population, clamait-elle, est de plus en plus difficile à assurer. Comme l'explique le contremaître général David E. Blair,

> "most of the congestion in the downtown area is due to private automobiles, and explain how the increasing use of automobiles produces a vicious circle. Through people who are not satisfied with the streetcar service buying and operating their own cars and thus adding considerably to the traffic problems and slowing down the streetcar service more than ever."[121]

---

121 *CRMW*, mai 1929, 314.

Dans ce résumé succinct mais très clair, on peut lire en filigrane que la concurrence entre les deux moyens de transport urbain dominants ainsi que les problèmes engendrés par la motorisation se transposent dans un conflit où la suprématie dans la voie publique devient un enjeu capital car c'est là en définitive que les tensions s'exercent et qu'elles peuvent être résolues. Le (re)partage de la voie publique, tant du point de vue spatial que du mouvement des véhicules, constitue le coeur de ce conflit. C'est l'objet des deux prochains chapitres.

CHAPITRE 4

Espace et conflits

En même temps que le concours de popularité entre l'automobile et le tramway prend son essor, le partage de la voie publique devient progressivement un enjeu de taille puisque c'est là qu'en définitive les choix effectués peuvent être imposés.

Avec la progression de la motorisation, l'espace accaparé par les tramways sera convoité par les automobilistes. Le partage du pont Victoria entre ces derniers et le tramway est un bon exemple de ce phénomène. Inversement, la congestion des rues de Montréal, aggravée par la motorisation, particulièrement au centre-ville, affecte la circulation en général mais surtout celle des tramways. Des mesures seront prises en pour limiter les conséquences, par exemple l'interdiction de stationnement des véhicules, surtout automobiles.

Comme les problèmes de congestion persistent des solutions radicales seront envisagées pour répondre au difficile partage de la voie publique sur le plan de l'espace disponible: la construction de grands boulevards ou de métros. Ces solutions illustrent la gravité de la situation et l'acuité des tensions entre les deux technologies et leurs promoteurs respectifs.

L'omniprésence des tramways contestée

Au début du 20ième siècle, les tramways et leurs installations sont souvent la cible directe des critiques des autres

usagers de la voie publique. Ces derniers considèrent que les tramways prennent trop de place. Le deuxième chapitre a montré qu'effectivement le réseau de transport en commun occupait beaucoup d'espace.

Lorsque les promoteurs du tramway faisaient connaître leur intention de construire de nouvelles voies, des protestations se faisaient entendre à l'hôtel de ville. Tel fut le cas lorsqu'en 1911 et 1912, la Montreal and Southern Counties Electric Railway projette d'étendre ses voies ferrées dans le centre-ville de Montréal jusqu'à la rue Sainte-Catherine pour permettre à sa clientèle d'accéder plus facilement aux grands magasins. Le projet de départ prévoyait la construction de voies ferrées sur différentes rues mais les autorités municipales répondirent par la négative. La MSCER présenta par la suite divers projets formulés différemment. Un de ceux là prévoyait la construction de nouvelles voies sur la rue de la Cathédrale. La Vehicular Traffic Association of Montreal protesta contre ce projet en invoquant que cette rue constituait "the only street left for Carters to reach the upper levels and the West end."[1]

De telles levées de boucliers se répétèrent à mesure que la motorisation progressa. En 1927, lorsque la Montreal Tramways Company projette de doubler ses voies ferrées sur la rue Rachel, les associations d'automobilistes protestent vigoureusement, car la rue est très étroite disent-ils.[2] Une deuxième voie y rendrait la circulation automobile difficile, voire impossible.

---

[1] AVM, VM-17, dossiers, #10617a; *LP*, 29 mai 1912, 1.
[2] *ibid.*, 23 mars 1927, 1.

L'état des rails aussi soulevait l'ire des usagers de la voie publique. Souvent, ils dépassaient de la surface de la chaussée et endommageaient les voitures. De très nombreuses plaintes furent adressées à l'administration municipales à cet égard.[3] Par exemple, celle de la Montreal Motorists League à propos des voies ferrées de la MTC sur le boulevard St-Laurent en juin 1921: "the car line sticks up several inches which makes it very dangerous to motorists as well as causing damage to tires, springs, etc."[4]

Dès 1911, le Conseil municipal avait adopté une résolution afin de "rendre plus agréable et moins coûteux l'usage des automobiles dans nos rues" en demandant à l'inspecteur de la Cité de prendre les mesures nécessaires "afin que les bouts d'aiguilles dont la compagnie [de tramway] se sert sur les voies d'évitement n'endommagent plus les pneus des automobiles."[5] De manière générale, l'état des rails et des entrevoies causait fréquemment des difficultés aux automobilistes.

> "Si une auto passait vite entre les rails, les ressorts pouvaient casser, si elle passait trop lentement, elle bloquait dessus [l'hiver] ou l'été elle glissait sur le métal [lorsque] mouillé."[6]

---

[3] Voir par exemple AVM, VM-17, dossiers, #5660, 9219, 14571, 15939, 16130, 28649, 38647, VM-18, dossiers, #777, 3611.
[4] *ibid.*, #7761.
[5] *ibid.*, *MGMM*, 17-4-1911, 238.
[6] Extrait d'un interview tiré de BRISSON et COTÉ-GAUTHIER, *Montréal de vive mémoire*, 109.

Ce genre d'incident causa plusieurs accidents de la circulation et entraîna de nombreuses poursuites judiciaires.[7] Cette situation était particulièrement évidente lorsque les voies ferrées étaient en construction ou en réparation. Les photographies 2.4 et 2.5 (pages 133 et 134) permettent d'imaginer aisément combien l'état des rails pouvait incommoder les usagers de la voie publique. La photographie 4.1, prise au moment de la construction du tunnel de la rue Gosford à côté de l'hôtel de ville en 1932, suggère exactement la même réflexion.

De manière générale, la simple présence des rails de tramways rendait difficile l'utilisation de la voie publique par les usagers des autres moyens de transport. La Montreal Vehicular Traffic Association expliquait que "it is almost impossible to use hills at all occupied by street car tracks."[8] C'était particulièrement vrai l'hiver avec une couche de neige ou même lorsque les rails étaient simplement mouillés.

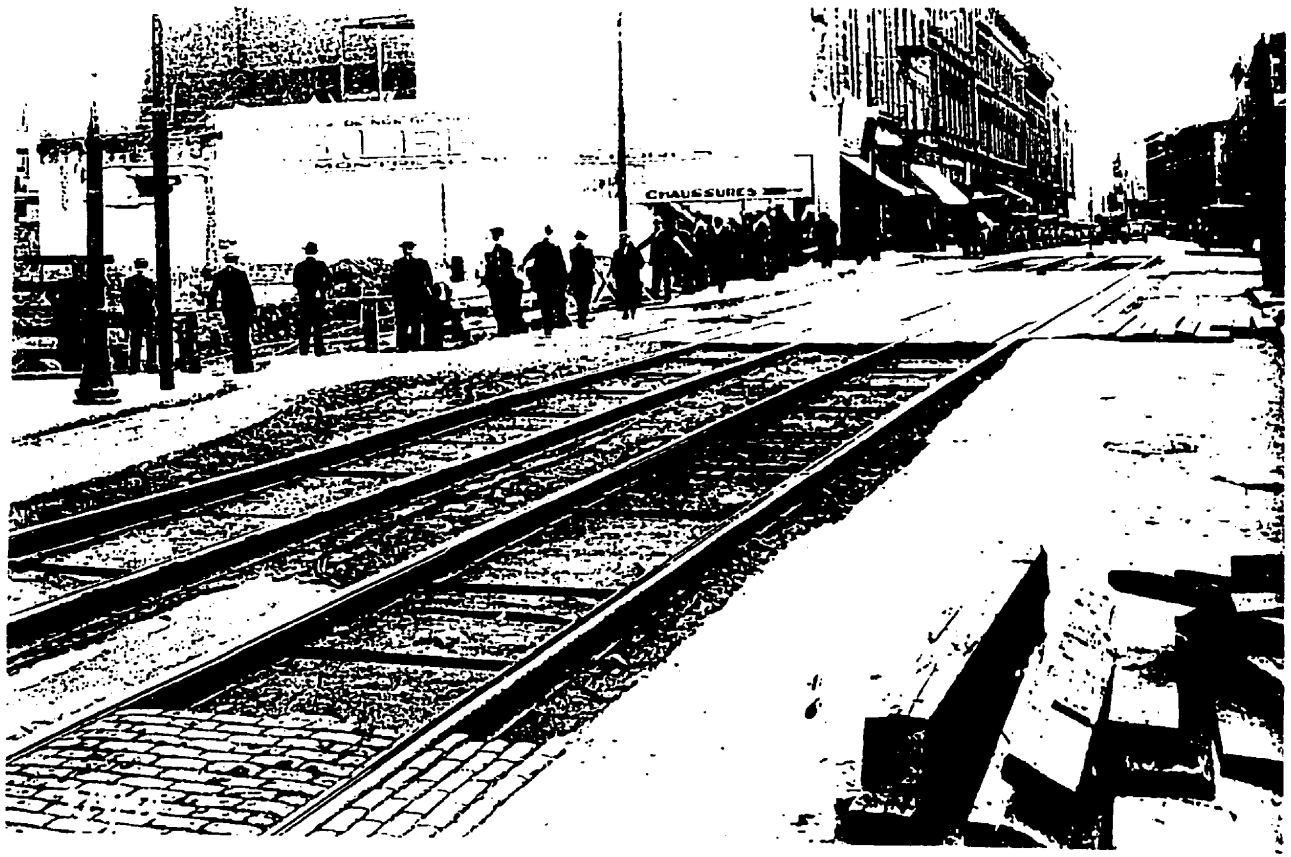
Plus généralement encore, nombre de décisions sont prises par rapport à la présence ou l'absence des tramways et de leurs installations sur la voie publique. Par exemple, lorsque des citoyens demandaient à l'administration municipale d'interdire le passage des véhicules lourds dans certaines rues de la ville.[9] En

---

[7] Pour la jurisprudence, voir notamment Charland vs MTC, *Rapports judiciaires de Québec, Cour supérieure* , 55 (1919): 340-344. Voir également les registres des jugements de la Cour supérieure du district de Montréal ainsi que les registres des incidents des entreprises de tramways aux ASTCUM.

[8] AVM, VM-17, dossiers, #9219.

[9] La plupart des demandes d'interdiction, en ce qui concerne les véhicules lourds, sont faites à cause du bruit, des vibrations qui endommagent les résidences ou pour protéger le revêtement de la chaussée d'une usure prématurée. Ces demandes furent nombreuses. On voit dans la liste des règlements de la circulation adoptés entre 1900 et 1930 que plusieurs de ceux-ci concernent la circulation des véhicules lourds. Voir l'appendice B.



Photographie 41 État des rails de tramways en face de l'hôtel de ville, 1932
SOURCE : AVH, photographies, série Z, #Z-15.07-5

mars 1927, la Commission des travaux publics recommande au Conseil municipal de Montréal de rejeter la demande des résidents de la rue Adam à l'effet que les véhicules lourds "surtout les camions automobiles" y soient interdits. La Commission, appuyée par le chef de police, soutient qu'avec une telle interdiction les véhicules lourds auraient tendance à emprunter les rues Ontario et Sainte-Catherine "où la circulation des tramways est intense" et recommande pour cette raison le rejet de la demande.[10]

La même prise en compte de la présence ou non de tramways intervenait lorsqu'il s'agissait de trouver un emplacement pour un nouveau poste de pompier. En février 1911, le fait qu'un nouveau poste soit situé sur une rue où il n'y a pas de tramway est un avantage selon le chef du département des incendies, Joseph Tremblay.[11] Il tenait le même raisonnement quatre ans plus tard: "J'ai constaté que les trams passent sur les deux rues [bordant le terrain proposé pour un nouveau poste de pompiers]. Cela seul suffirait à faire rejeter l'offre [de terrain] [...] parce que nous avons reconnu le grand inconvénient d'établir des postes sur les rues où circulent des tramways."[12] En fait, la présence des tramways affectait la rapidité avec laquelle le service des incendies pouvait répondre aux urgences. Certains règlements adoptés par la ville de Montréal en témoignent. Si le règlement 401, adopté en 1910, prévoyait que les voitures du département des incendies, avec celles de la police, du service de l'aqueduc, du service postal et les

---

10 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #25213

11 *ibid.*, 2ème série, #4492.

12 *ibid.*, VM-17, dossiers, #27073.

ambulances avaient priorité sur la voie publique, il prévoyait aussi que "le conducteur d'une voiture à l'approche d'un des appareils du département des incendies devra arrêter son attelage."[13] Les tramways n'étaient donc pas visés mais on ajouta finalement deux ans plus tard que "dans le cas d'un tramway, le garde-moteur devra l'arrêter aussi promptement que possible et ne le remettre en mouvement que lorsque lesdites ambulances, voitures et appareils à incendie seront passés."[14] En matière de circulation, le tramway était un fait incontournable et l'amendement au règlement 401 en témoigne. L'utilisation de l'expression «aussi promptement que possible» reflète un autre aspect de l'omniprésence de la technologie dans la voie publique: la difficulté de les arrêter dans des situations d'urgence.

Tous les usagers de la voie publique se plaignaient que les tramways obstruaient la voie publique et nuisaient à la circulation. La localisation précise des endroits où les tramways devaient arrêter pour laisser embarquer ou descendre les voyageurs constituait un premier aspect de la critique. Certains prétendaient que l'arrêt au coin de Notre-Dame et Murray nuisait aux véhicules qui voulaient tourner vers cette dernière et demandèrent de le déplacer (voir la planche 4.1).[15]

---

13 *ibid.*, Règlements, #401, 29 mars 1910, art. 11 et 12.
14 *ibid.*, Règlements, #467, 2 décembre 1912.
15 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #36423.

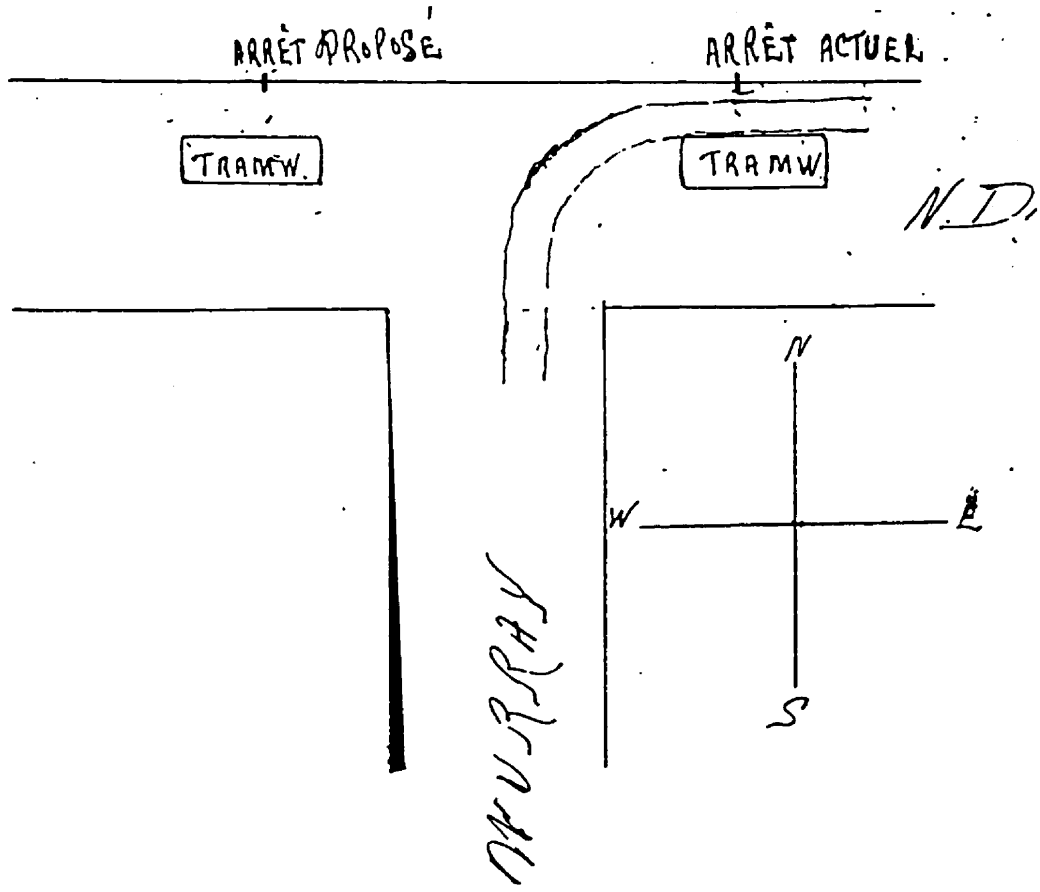


Planche 4.1 **Proposition de déplacement d'un arrêt de tramway, 1930.**
SOURCE: AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #36423.

En 1910, la Robert Reford Company soulignait que

> "that there seems to be no positive rule as to where a car shall stop, i. e., before crossing a street, or after crossing, and as a manner of fact many of the motormen run their cars half way across an intersecting street before stopping, and when another car coming from the opposite direction does the same thing, as is too often the case all traffic on the intersecting street is stopped until those cars move, and still worse intending passengers by both cars are hindered from taking the cars, being afraid to run in front or rear, to catch the car they want. All cars should be forced to stop immediately before crossing an intersecting street, or immediately after doing so."[16]

Reford voyait là une source d'accidents et récidivait l'année suivante en demandant que la ville négocie une entente formelle avec les tramways.[17] D'autres protestations du genre parviennent à l'administration municipale.[18] Le rapport d'un inspecteur du service en 1916 soutient qu'effectivement l'arrêt des tramways pouvait causer des interruptions plus ou moins longues de la circulation. Les arrêts au milieu de l'intersection des rues St-Jacques et deCourcelles sont fréquents et durent entre 2 et 4 minutes selon l'inspecteur.[19]

---

16 *ibid.*, VM-17, dossiers, #358.
17 *ibid.*, VM-1, dossiers, #5889.
18 Voir par exemple *ibid.*, VM-17, dossiers, #6227.
19 *ibid.*, #31360. Par la suite la MTC prit des mesures pour éliminer le problème à cet endroit.

L'aiguillage des tramways d'une voie à une autre est un autre aspect de l'obstruction causée par les tramways. Encore une fois, de nombreuses plaintes parviennent à l'administration municipale, comme celle de E. L. Baugh, L. Baugh & Co., courtiers en finance, à propos de la rue Fleurimont entre St-Denis et Sanguinet.[20] En 1911, le rapport d'un inspecteur du service des tramways avait souligné que certaines manoeuvres des tramways causent des problèmes de circulation et des accidents, particulièrement dans le centre-ville, notamment au coin de McGill et St-Jacques.[21]

Évidemment, la voie publique pouvait être obstruée autrement que par des tramways. Que l'on pense entre autres choses aux matériaux de construction. Comme la ville, au début du siècle était en pleine expansion, le phénomène se présentait fréquemment. La photographie 4.2, prise en 1928, montre que pour éviter un amas de terre, une automobile doit emprunter la voie du tramway qui vient juste derrière lui, sur la rue Sainte-Catherine à l'intersection de Stanley.[22] Au bas de la photographie 4.1, les poutres obstruaient presque complètement l'espace entre les rails de tramways et le trottoir.

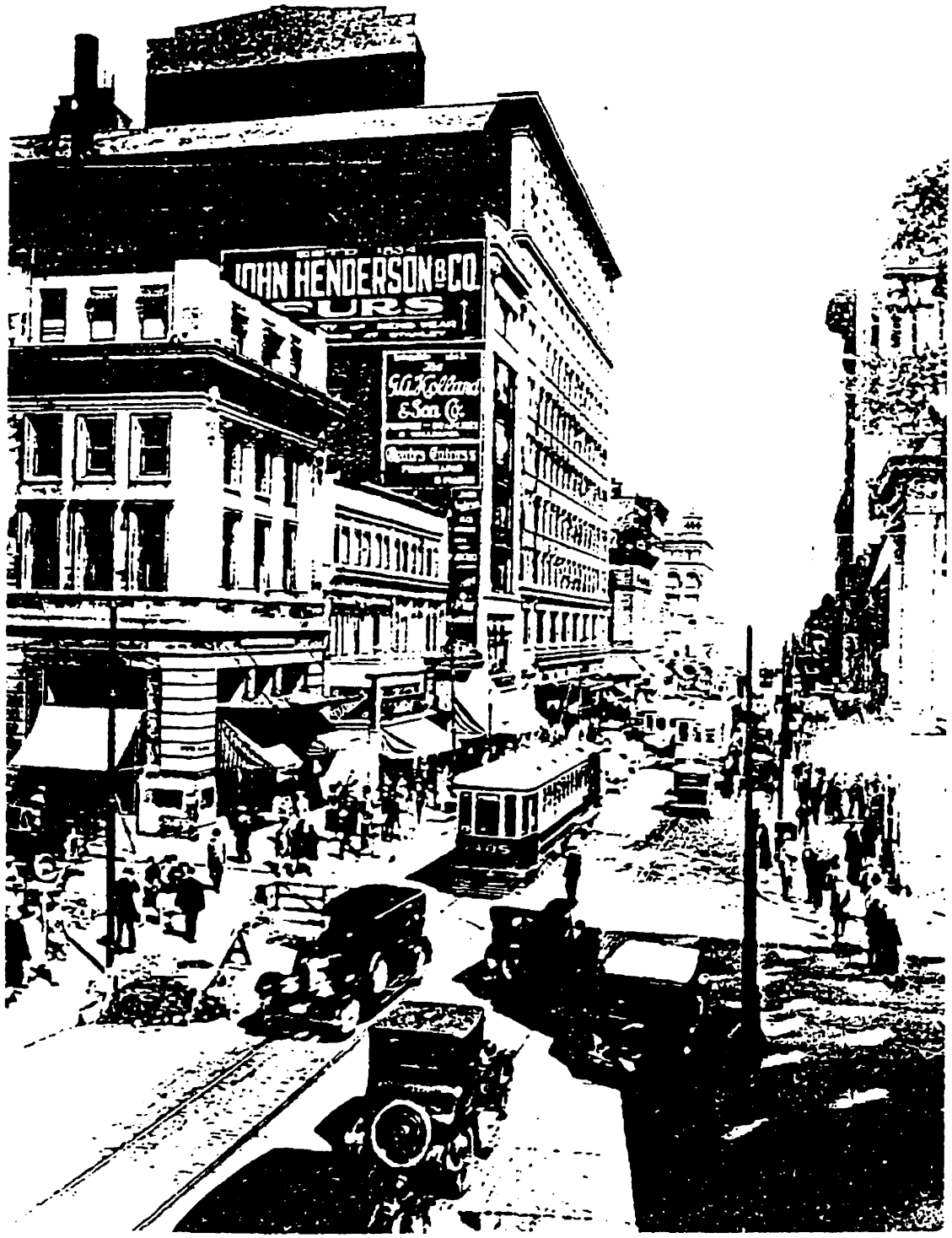
Malgré que les entreprises de tramways n'étaient sûrement pas les seules à déverser des matériaux de construction sur la voie publique, elles étaient régulièrement pointées du doigt, ce qui indique une animosité particulière des automobilistes à l'endroit du tramway. En 1927, le journal de l'Automobile Owners

---

20 *ibid.*, #8294.

21 *ibid.*, #9335.

22 Nous verrons au prochain chapitre que cela était une source de conflits sur le plan du mouvement des véhicules.



Photographie 4.2 **Circulation rue Ste-Catherine, 1928**
SOURCE: AVM, photographies, série Z, #Z-1820.

Association/Association des propriétaires d'automobiles dénonce les agissements de la Montreal Tramways Company à ce propos:

> "Ayant plaidé sa cause au détriment de la nôtre, la Compagnie des Tramways nous prouve chaque jour qu'elle fait son grand possible pour faciliter le trafic puisqu'en dehors des véhicules qui sont au service du public, elle met en circulation dans nos rues les plus encombrées, d'autres véhicules servant au ravitaillement en matériel des maisons en construction. Passe encore de ravitailler mais déverser en pleine chaussée des pierres, du sable qui restent sur place pendant des jours et d'autres jours, voilà ce que la ville ne devrait pas autoriser."[23]

En fait les tramways étaient la cible de très nombreuses critiques. Même le bruit envahissant qu'ils produisaient dans la voie publique irritait.

> "Danger arises from the ear-splitting noise which the [tram] cars make, drowning all other noises in the streets, making [...] almost impossible to pedestrians who are crossing the street to hear a vehicle or automobile approaching them, a very great danger, which is becoming more and more a danger as the city['s] cars and traffic increases."[24]

---

[23] AOA/APA, *Auto-sport*, juillet 1926, 1. En 1920, la MTC avait été poursuivie pour avoir déposée des matériaux dans la rue gênant ainsi la circulation. Voir ANQ, Cour supérieure du district de Montréal, Registre des jugements, 10 (1920): 1517-1518.
[24] AVM, VM-17, dossiers, #4141.

Mais comme exemple de conflits autour de l'omniprésence des tramways sur la voie publique, on ne peut trouver mieux que le cas du pont Victoria. Cet exemple montre que les automobilistes contestaient et convoitaient l'espace occupé par le tramway.

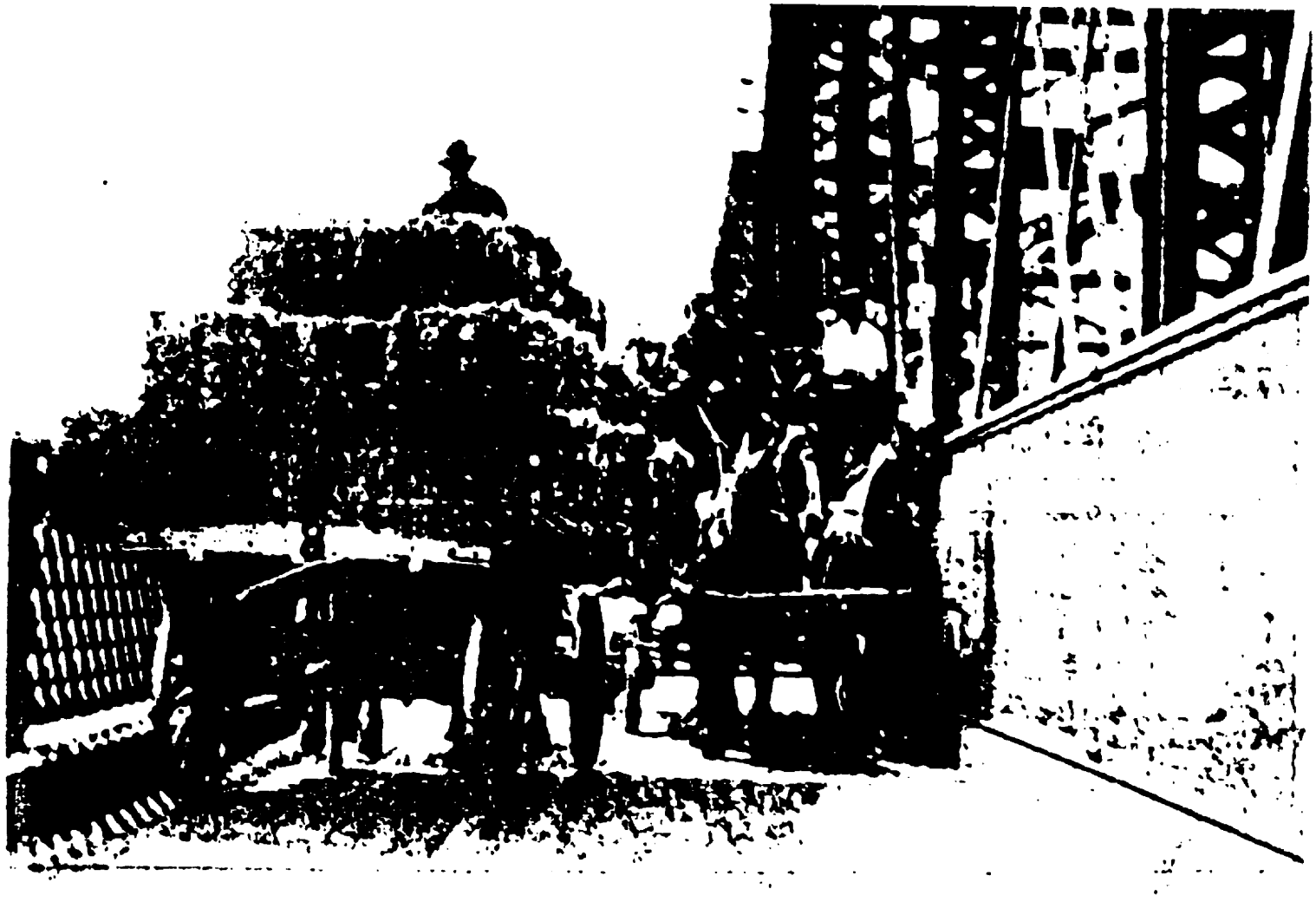
Pour les véhicules, la liaison entre l'île et la rive-sud n'était possible jusqu'en 1930, au moment de la complétion du pont Jacque-Cartier, que par le pont Victoria ou le traversier. En 1898, on avait élargi le pont Victoria "sur le côté gauche et sur le côté droit de l'immense charpente de fer une route pour les voitures et une autre en prévision d'une voie ferrée pour le projet du tramway électrique" de la Montreal and Southern Counties Electric Railway.[25]

Mais en 1915, *La Presse* soulignait que, de manière générale, "des encombrements déplorables se produisent chaque jour sur ce pont."[26] Il faut voir que l'élargissement du pont effectué en 1898 pour les véhicules permettait à peine la circulation dans les deux sens (voir photographie 4.3). Avec le développement de la motorisation et surtout du tourisme automobile, l'élargissement convient de moins en moins. Ainsi, au début des années 1920, le ACC entreprit une longue campagne pour améliorer la situation qu'il jugeait intolérable pour les automobilistes.

Déjà en 1915, le club avait rencontré les autorités responsables du pont Victoria -le Grand Tronc (GT) à l'époque- afin de demander que les autos puissent y circuler plus tard dans la soirée, c'est-à-dire après huit heures le soir. À ce moment, le pont était fermé aux véhicules durant la soirée et la nuit pour permettre

---

25 Thérèse B. GIROUARD, "Mackayville ... à l'heure de mon village", 164-165.
26 *LP*, 1 mai 1915,16 et 26.



Photographie 4.3 Circulation sur le pont Victoria, 1915
SOURCE: *La Presse*, 1 mai 1915, 26.

aux nombreux convois de ravitaillement, destiné aux alliés en Europe, d'emprunter le pont sans interruption. C'est pourquoi le Grand Tronc répondit qu'il était prêt à aider les automobilistes à réclamer un meilleur service de traversier et une meilleure route y conduisant mais ne pouvait accéder à la demande du ACC à propos du pont Victoria lui-même.[27]

En 1920, un incendie est déclaré sur le pont qui est fermé temporairement à la circulation des voitures. On réalise alors son importance et le ACC entreprend sa campagne.[28] Diverses propositions sont donc mises sur la table afin de permettre une meilleure accessibilité du pont.

Au sortir de la guerre, à la fin des années 1910, un projet de gare centrale qui aurait permis d'augmenter la capacité du pont Victoria pour les véhicules avait été mis de l'avant. L'idée était de transformer la gare Windsor, appartenant au Canadien Pacifique (CP), en une gare centrale où le service du Grand Tronc vers la rive-sud et les États-Unis feraient désormais escale en passant par le pont du CP à Ville Lasalle au lieu du pont Victoria. Une voie ferrée serait ainsi libérée sur ce dernier ce qui aurait permis d'aménager une nouvelle travée pour les voitures. Le ACC fut très intéressé par le projet et soutint que "prominent railway engineers have (unofficially, of course) admitted not only the feasability but the desirability of such a scheme."[29]

---

27 *ibid.* , 1 mai 1915,16 et 26, 26 juin 1915, 22.
28 AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1920.
29 *ibid.* , VM-18, dossiers, #155; ACC, *NL* , 30 novembre 1921, 3-4.

Malgré l'appui qu'aurait reçu l'ACC rien ne se concrétisa. Le projet de gare centrale ne vit pas le jour, du moins à cette époque[30], et le club automobile dut formuler une solution de rechange. En 1922, cette fois, c'est l'élimination des voies de la MSCER qui fut carrément proposée: on demande soit de remplacer les tramways par des autobus soit faire les faire circuler sur la ligne de chemin de fer du GT libérant ainsi une deuxième travée pour les voitures. Le ACC appuie sa position par des arguments économiques: "The present congestion on the bridge would be so greatly aggravated within the next two or three years that it would seriously affect international touring traffic as well as the interests of Montreal and South Shore motor owners."[31] La Ligue du progrès civique, en avril 1923, vint appuyer les doléances et les propositions du ACC avec les mêmes arguments.[32]

Comme la proposition implique des changements pour ses chemins de fer, le Canadien National (CN) -résultat de la nationalisation du Grand Tronc et de sa fusion avec d'autres entreprises de chemins de fer- ne penche pas vraiment du côté des solutions proposées par le ACC et la LPC. Pour le CN, les propositions du club automobile sont impossibles à réaliser. La compagnie de chemins de fer soutient qu'un deuxième pont est nécessaire.[33]

---

[30] Le projet d'une nouvelle gare centrale fut repris durant les années 1920, mais "la crise oblige l'interruption des travaux alors qu'on en est encore à l'étape de l'excavation". Voir LINTEAU, *Histoire de Montréal*, p. 292.

[31] ACC, *NL*, 13-11-1922, 3.

[32] *ibid.*, 18 avril 1923, 2.

[33] *ibid.*, 31 mai 1923, 2

Si bien qu'on retrouve le ACC au Montreal and South Shore Committee qui travaille à convaincre les gouvernements provincial et fédéral de construire un autre pont reliant Montréal et la rive-sud, comme le faisaient aussi le Montreal Board of Trade, la Chambre de Commerce du district de Montréal et la Ligue du progrès civique.[34] Mais les négociations traîneront en longueur pour diverses raisons.[35] C'est pourquoi le ACC se tourna vers le Ministre des chemins de fer et des canaux, à Ottawa, sous lequel était la juridiction du pont Victoria. Le club montréalais exige les tramways de la MSCER utilisent la voie du CN au centre du pont.[36]

Pour répondre aux demandes du ACC, le CN adopte des changements visant une amélioration de la circulation des voitures en espérant sans doute que le ACC s'en satisfasse. Il réorganise notamment la méthode de perception des frais de passage des automobiles, ce qu'appouve le club montréalais.[37] De plus, le CN entreprend de nouvelles études à propos de la congestion du pont et des remèdes possibles à y apporter.[38]

Mais ces efforts sont bien peu comparativement à ce que le ACC espère et ce dernier poursuit sa campagne, toujours en invoquant l'importance grandissante du tourisme automobile. Le CN répond que le vénérable pont est aussi capital pour le transport des

---

34 *ibid.* , 21 décembre 1923, p. 4. Voir aussi VENNAT, "Un an et demi avant la date prévue". Encore une fois, nous avons ici un lien entre les automobilistes et les réformistes.

35 Ce n'est qu'en 1924 que les commissaires du port de Montréal obtiennent les pleins pouvoirs en vue de la construction du nouveau pont. Voir VENNAT, "Un an et demi avant la date prévue"; ROSE, "Les ponts", 34.

36 ACC, *NL* , 1 décembre 1923, 1.

37 *ibid.* , 1 août 1923, 2, 12 mars 1924, 5.

38 *ibid.* , 1 novembre 1923, 1.

marchandises et le transport en commun.[39] Malgré tout, la compagnie de chemins de fer apporte de nouvelles modifications quant à la circulation. Les véhicules plus larges que 6 pieds et demi n'auront désormais accès au pont que la nuit, entre 11:30 pm et 6:00 am, mais à condition qu'ils n'affectent pas la circulation des autres usagers.[40] En 1927, on élargit un peu la voie des véhicules.[41] Sous la pression que le ACC continue d'exercer, le CN, en octobre 1928, réorganise notamment la surveillance policière afin de mieux prévenir les interruptions de la circulation ainsi que le remorquage des véhicules tombant en panne ou ayant eu un accident afin de rétablir la circulation le plus rapidement possible.[42]

Mais tous ces arrangements n'ont pas satisfait les automobilistes et le ACC revient à la charge. Il propose à nouveau d'éliminer le service de tramway sur le pont et de le remplacer par un service d'autobus.[43] Peut-être de guerre lasse, et peut-être aussi avec l'augmentation du nombre de véhicules-moteurs, le CN accède finalement à la demande du ACC: les tramways seront remplacés par des autobus. Il prévoit également élargir de nouveau la travée nord réservée aux véhicules.[44]

Les automobilistes ont donc remporté leur longue bataille. Et elle est d'autant plus représentative des vives tensions entre tramways et véhicules automobiles que les discussions à propos de

---

39 *ibid.*, 8 février 1924, 2.
40 *CRMW*, décembre 1925, 625.
41 *LP*, 26 janvier 1927, 24, 28 février 1927, 3, 10 mars 1927, 11.
42 ACC, *NL*, 12 septembre 1928, 3-4 et 7-8.
43 *ibid.*, 27 octobre 1928, 1.
44 *CRMW*, septembre 1929, 580.

l'utilisation du pont Jacque-Cartier semblent avoir suivi un parcours semblable.

Le projet d'un deuxième pont reliant la rive-sud à l'île de Montréal date de la fin du 19ième siècle.[45] Mais il tomba dans l'oubli pour être réanimé au sortir de la première guerre mondiale, au moment où le ACC entreprend sa longue campagne pour négocier l'utilisation du pont Victoria. Au départ, en 1919, le projet faisait place aux chemins de fer, aux tramways, aux véhicules et aux piétons.[46] Vers 1926, les chemins de fer sont désormais exclus.[47] Lorsque le pont est ouvert à la circulation, deux corridors sont réservés aux tramways mais ils ne servirent jamais car la Montreal Tramways Company utilisa des autobus pour son service reliant Montréal à Longueuil.[48]

Il n'est pas assuré que les automobilistes aient effectués des pressions afin que les tramways, ou les chemins de fer en général, se voient exclus du deuxième pont, mais les pressions exercées par l'Automobile Club of Canada et la Ligue du progrès civique à propos du pont Victoria, d'une part, et, d'autre part, le développement considérable de la motorisation à Montréal et dans les environs ont certainement joué en leur faveur. Ainsi, ils ont remporté la victoire sur tous les fronts ou tous les ponts.

---

[45] AVM, VM-18, dossiers, #155, dossiers de presse, #780.23.

[46] *idem.* ; *CRMW*, mai 1919, 230.

[47] *ibid.*, juin 1926, 318, septembre 1929, 580.

[48] Les deux travées prévues pour les tramways furent aménagées pour les véhicules, une en 1937 et l'autre en 1959. AVM, dossiers de presse, #780.23-A, VM-1, dossiers, 3ème série, #37553 et 40961; PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé*, 52; ASTCUM, boîte 02-320-5AH, chemise F3.7/1, Lettre de J. E. Hutcheson à D. McQuaid, 30 avril 1931.

Tramways, véhicules-moteurs et stationnement

Si l'espace occupé par les tramways provoque l'animosité des autres usagers de la voie publique, et particulièrement des automobilistes, l'occupation grandissante par ces derniers, décuplée par la motorisation, occasionne des difficultés pour l'ensemble des usagers de la voie publique mais surtout le tramway. Le troisième chapitre a montré que la congestion, essentiellement dans le centre-ville de Montréal, constituait un des problèmes s'étant développé avec la motorisation mais que si tous les moyens de transport en étaient affectés, le transport en commun était spécialement touché.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que l'on ait tenté de dégager la voie publique ou d'en reglementer l'usage. Or, la réglementation du stationnement des véhicules-moteurs sera un moyen par lequel on espérait y arriver. Encore ici, les relations entre ces derniers et les tramways s'avèrent prépondérantes.

En 1927, la Ligue du progrès civique posa la question du stationnement des véhicules en termes à la fois clairs et pratiques: "il est évident [...] que si le centre de la chaussée est pris par les tramways et chaque côté par des autos arrêtées, il est difficile pour les autres véhicules de se frayer un chemin, surtout à une allure convenable."[49]

Seize ans auparavant, le chef de police O. Campeau expliquait que si l'interférence des véhicules stationnés est problématique

---

[49] *RMPQ*, décembre 1927, 101. Les véhicules devaient éviter d'emprunter l'espace occupé par les voies de tramways. Cette question sera abordée au prochain chapitre.

pour les tramways, c'était en partie dû au fait que l'espace entre le trottoir et les rails n'est pas assez grand pour permettre à la fois le stationnement et la circulation des véhicules. En discutant de la possibilité d'établir un poste de taxi, Campeau écrivait:

> "Il m'est avis, étant donné le trafic qu'il y a sur la rue Sainte-Catherine et l'exiguïté de l'espace entre la chaussée et la voie des tramways, qu'il n'est pas possible de laisser stationner sans inconvénients sérieux des voitures à cet endroit, quand elles ne seraient qu'au nombre de deux. Tous au plus pourrait-on y tolérer la présence de deux voitures après sept heures du soir."[50]

Plusieurs photographies peuvent montrer que l'espace de circulation entre les voies de tramways et les trottoirs était réduit et que tout véhicule stationné devait nécessairement rendre la circulation plus difficile.

C'est le cas de la rue Notre-Dame, par exemple. Au centre de la photographie 4.4, prise en 1928, on voit qu'il y a peu d'espace entre le tramway et le trottoir pour laisser passer les automobiles. La voie réservée aux véhicules serait impossible à emprunter s'il y avait des voitures stationnées. La même constatation vaut pour la photographie 4.5 datant de 1930. On voit, à gauche, qu'il n'y a pas d'espace entre le tramway arrêté et les voitures en stationnement. À droite, les véhicules-moteurs stationnés en travers de la rue laissent également peu de place. Si bien qu'un petit embouteillage

---

[50] AVM, VM-17, dossiers, #6112.

Photographie 4-4 Espace de circulation rue Notre-Dame, 1928
SOURCE BINNS, *Montreal's Electric Streetcars*, 85

Photographie 45 **Espace de circulation à la Place d'Armes, rue Notre-Dame, circa 1930**
SOURCE AVH, Photographies, #Z-464

se forme autour du tramway. L'espace de roulement pour les véhicules était particulièrement restreint en certains endroits sur la rue Notre-Dame comme le montre la photographie 4.6.

Des photographies prises sur d'autres rues conduisent à la même conclusion. Pour la rue Sainte-Catherine, la photographie 2.9 (page 139) est explicite tout comme le sont les photographie 4.7, 4.8 et 4.9. Il en est de même pour la rue Saint-Jacques (photographies 4.10 et 4.11).

En 1929, Jean-François Saint-Cyr demandait encore que

> "le stationnement [soit] prohibé ou grandement restreint sur les rues où passent les tramways, d'abord parce que ces derniers transportent le plus grand nombre et ensuite parce que les automobilistes y gagneront eux-mêmes en passant par des rues libres."[51]

Pourtant, de nombreux règlements adoptés furent entre 1900 et 1930 afin de limiter le stationnement ou d'établir des rues à sens unique dans le but de faciliter la circulation. Mais ils n'eurent pas les résultats escomptés.

Le stationnement, comme la congestion, commença à être considéré comme un problème aussi tôt qu'en octobre 1910. Un article du journal *La Patrie* dénonçait alors "l'habitude qu'ont les propriétaires d'automobiles de laisser leur machine en face de leur place d'affaires, et cela pendant des heures [car] ils encombrent

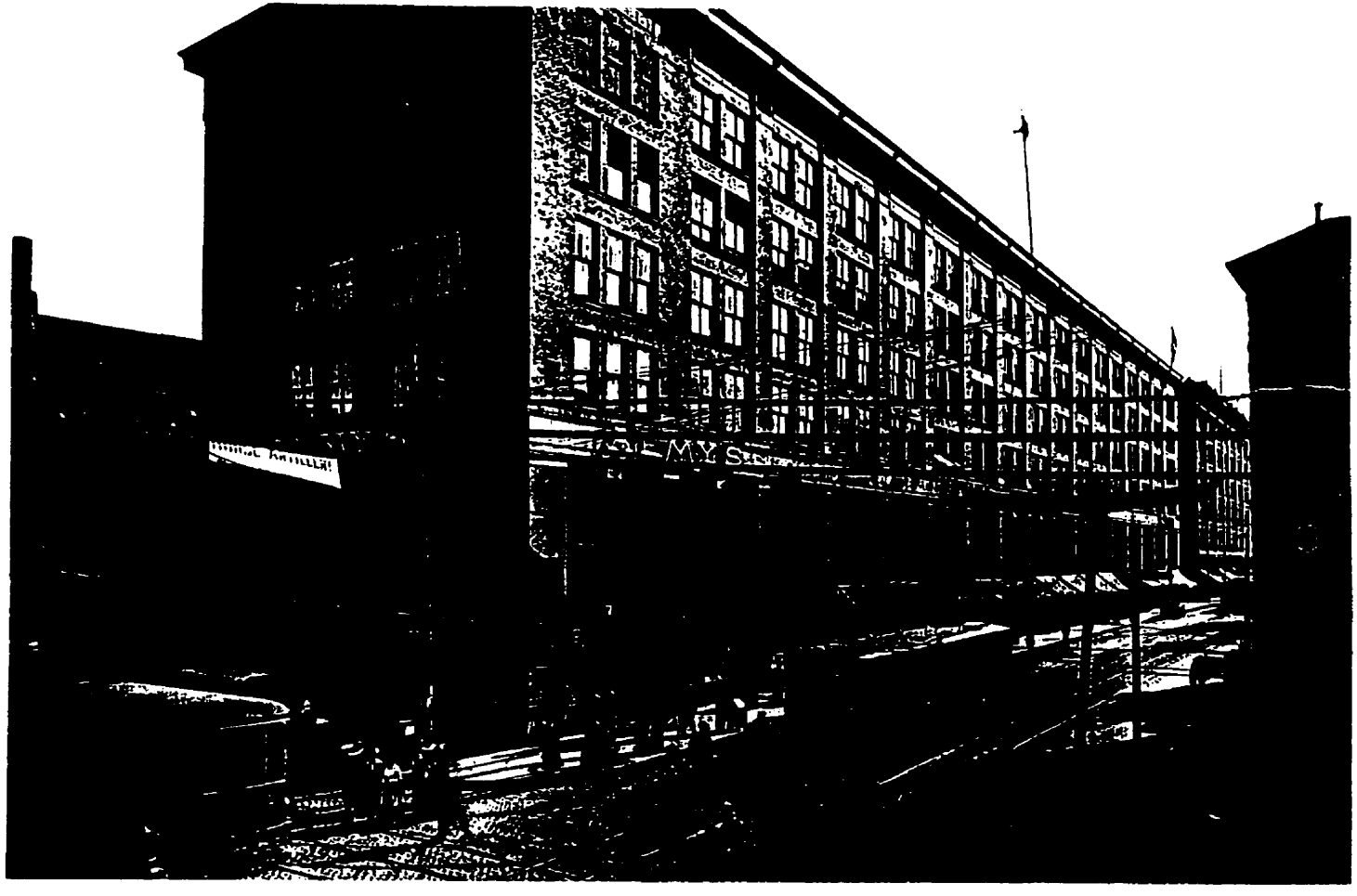
---

[51] SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation* , 9-10. Voir également SAINT-CYR, "The Montreal Tramways", *RMPQ*, décembre 1927, v.

Photographie 4.6 **Espace de circulation rue Notre-Dame, entre Dominion et Fulford, 1906**
SOURCE: Musée McCord, Collections diverses, #MP053/86 (6).

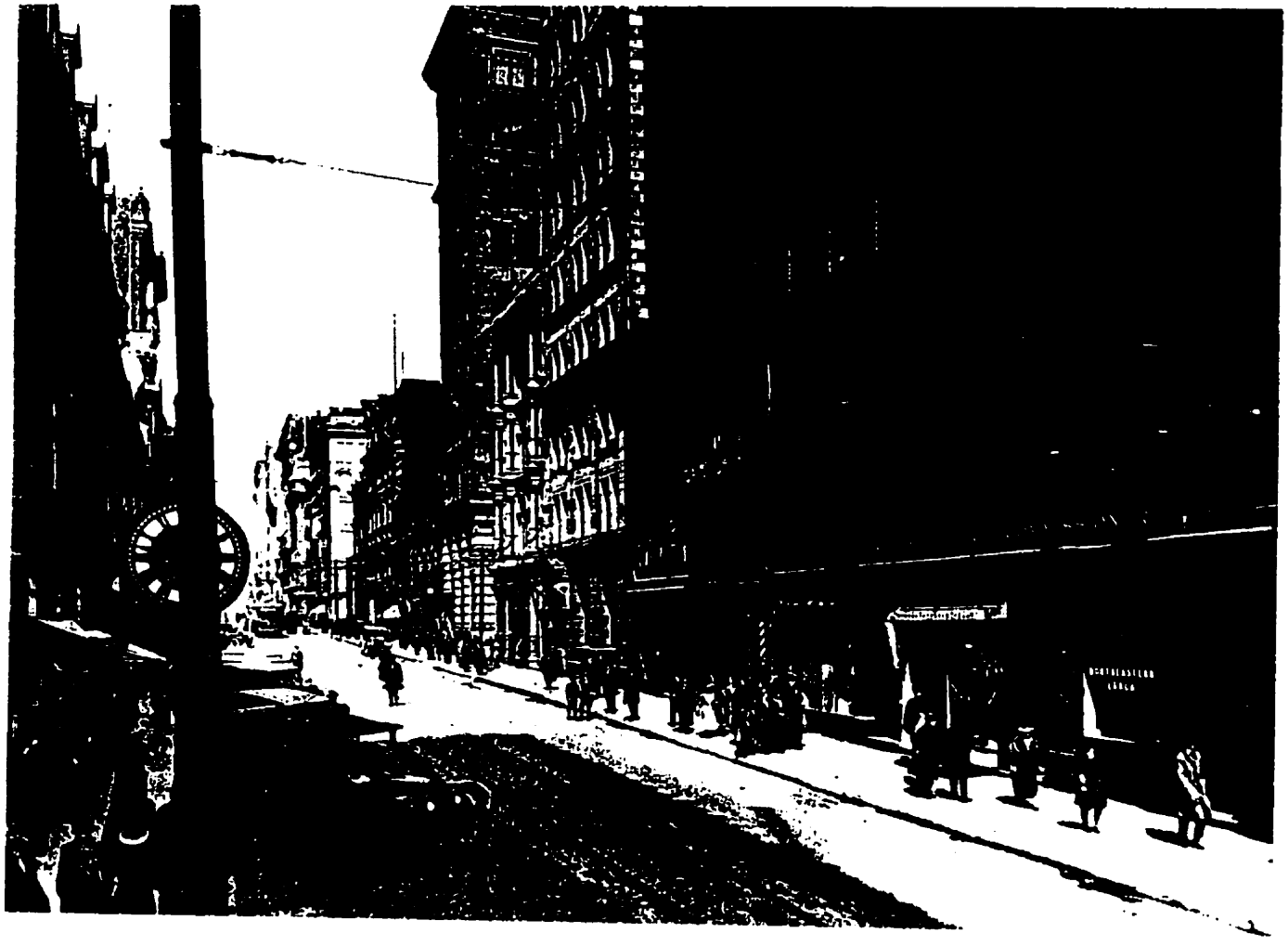
Photographie 47 **Espace de circulation rue Sainte-Catherine, près du Forum, circa 1920**
SOURCE: Musée McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(36)

Photographie 4.8 Espace de circulation rue Sainte-Catherine, coin Stanley, 1915-1916
SOURCE: Musée McCord, Collection Notman, #15,468view.



Photographie 4.9 **Espace de circulation rue Sainte-Catherine, coin Bleury, 1915-1916**
SOURCE: Musée McCord, Collection Notman, # 16,190view.

Photographie 4.10 Espace de circulation rue Saint-Jacques dans les années 1920
SOURCE MARELLI, *Montréal: un album de photos*, #80



Photographie 411 Espace de circulation rue Saint-Jacques, circa 1915
SOURCE: Musée McCord, Collection Notman, #19,356-view

littéralement les rues et la voie des tramways ne laisse que déjà peu d'espace pour la circulation des voitures."[52]

Au même moment, le Bureau des commissaires recommandait l'adoption d'un règlement, à propos du stationnement des automobiles dans les rues "qui gênent ainsi la circulation et le trafic" mais aussi à propos de la circulation en général.[53] Le Conseil ne fit cependant pas de réponse favorable à cette demande et les choses en restèrent là.

Le premier règlement adopté posant des restrictions à la circulation est le règlement no. 510, adopté en octobre 1913. Il rendait la rue Saint-Jacques à sens unique vers l'ouest entre St-Gabriel et Notre-Dame est.[54] Les rues à sens unique étaient considérées comme un autre moyen d'améliorer les conditions de la circulation. Le Automobile Club of Canada avait demandé une telle restriction en juin mais applicable surtout durant les heures de pointe.[55] Si d'autres plaintes à propos du stationnement furent faites durant 1913 et 1914, elles ne reçurent manifestement pas l'attention souhaitée.[56] Les autorités municipales ont donc hésité à restreindre le stationnement.

Mais l'établissement d'un sens unique n'a pas réglé le cas de la rue Saint-Jacques. En 1914, une nouvelle plainte "au sujet de l'encombrement qui existe sur la rue Saint-Jacques, causé par le

---

52 *La Patrie*, 26 octobre 1910, 6.

53 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #687. Voir aussi AVM, *Premier rapport annuel du Bureau des commissaires*, 24.

54 *ibid.*, Règlements, #510, 27 octobre 1913. À l'époque, la rue Saint-Jacques rejoignait la rue Notre-Dame est. Aujourd'hui l'emplacement de cette bifurcation est occupé par le Palais de justice.

55 *ibid.*, VM-1, dossiers, 2ème série, #3835.

56 Voir *ibid.*, VM-17, dossiers, #15103 et 18754.

trop grand nombre d'automobiles qui stationnent aux portes des édifices" parvient à l'administration montréalaise. Elle soutient ouvertement cette fois que le stationnement des automobiles nuit aux affaires, de quoi ouvrir les oreilles de toute administration municipale. Le ACC recommande alors que le sens unique soit prolongé vers l'ouest jusqu'à la rue McGill. La Commission de législation du Conseil municipal répond aux intéressés qu'un règlement plus général est en préparation et qu'il s'attaque au problème.[57] Le ACC considère que ce règlement ne devrait couvrir que les rues congestionnées et les "busy districts". De plus il précise que "as already stated a 30 minutes duration of stoppage on streets *where there are no car tracks* would greatly inconvenience a large number of our business people."[58] *La Presse* publie par la suite quelques articles au début de 1915 demandant à la ville de créer d'autres sens uniques.[59]

Il faut pourtant attendre jusqu'au 16 avril 1917 pour qu'un premier règlement interdisant le stationnement soit adopté, le règlement 619. Et c'est précisément sur la rue Saint-Jacques, côté sud entre Notre-Dame et McGill qu'il fut désormais interdit, de même que du côté nord de la rue Notre-Dame entre St-Jacques et McGill. Il sera aussi interdit de stationner "à une distance de moins de 75 pieds de l'intersection d'une rue sur les dites parties des rues St-Jacques et Notre-Dame."[60] Cette dernière mesure était

---

57 *ibid.*, #20904, *MGMM*, 14 mars 1914, 206.
58 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #1015. Je souligne
59 *LP*, 22 mai 1915, 10, 26 mai 1915, 4, 28 mai 1915, 10.
60 AVM, Règlements, #619, 16 avril 1917.

évidemment prévue pour l'embarquement et le débarquement des usagers du tramways.

Le règlement 619 ajoutait aussi au sens unique vers l'ouest déjà imposé sur St-Jacques entre St-Gabriel et Notre-Dame la même restriction entre Notre-Dame et McGill. Sur Notre-Dame entre McGill et St-Jacques, la rue devenait sens unique vers l'est.[61] En 1918, de nouvelles rues du centre-ville sont déclarées sens-unique: Saint-Sacrement, des Fortifications, Saint-Paul, Lemoine, de l'Hôpital, Récollet, Sainte-Hélène, Saint-François-Xavier, Dollard, Saint-Sulpice, Callières, du Port, Saint-Jean, Saint-Alexis, Saint-Nicolas et Normand.[62]

Les plaintes à propos du stationnement dans le centre-ville continueront de parvenir à l'administration municipale. En septembre 1919, George A. McNamee, secrétaire du ACC, écrivait au président de la Commission administrative, Ernest R. Décary, que "the continuous complaint from motorists in regard to the congested traffic condition on downtown thoroughfares makes this matter [the parking of automobiles], in our opinion, one of pressing importance." Il insistait en faisant la même remarque deux semaines plus tard.[63] Pour, la Dominion Transport Company la situation empirait. "The parking of cars on the streets appears to be getting worse, and giving our teams more trouble and delay than ever" sur les rues St-Jacques, St-François-Xavier, St-Jean et St-Pierre.[64] Sur l'avenue du Parc, dit Arthur Gaboury de la MTC, "il y a

---

61 *idem.*
62 *ibid.*, #646, 11 février 1918.
63 *ibid.*, VM-18, dossiers, #658.
64 *idem.*

continuellement de chaque côté de la rue une ligne d'autos, réduisant de 16 pieds à peu près la largeur de la rue, ce qui fait que tout le traffic se fait continuellement sur nos voies, au détriment du service de nos tramways."[65]

Par ailleurs, il n'y avait pas d'unanimité au sein des usagers de la voie publique en général ou des automobilistes en particulier sur la question d'interdire ou de permettre le stationnement. Alors que la ville s'apprêtait à adopter un nouveau règlement, le Montreal Board of Trade faisait parvenir plusieurs lettres d'entreprises en faveur et d'autres en défaveur des restrictions.[66] Certaines entreprises exprimaient leur inquiétude face aux conséquences négatives que pourrait avoir l'interdiction sur le chargement ou le déchargement des voitures de transport. Certaines entreprises jugaient que la période prévue par le règlement en préparation pourrait s'avérer trop courte.[67] D'autres craignaient que toute rue frappée d'interdiction ferait aggraver la congestion dans les rues adjacentes, comme le souligne une entreprise située sur la rue St-Nicolas.[68] Enfin la Montreal Motorists' League espérait que les médecins puissent obtenir une permission spéciale de stationner afin de pouvoir faire leurs visites.[69]

La ville invite alors les intéressés à participer à une rencontre le 14 novembre 1920 afin de préparer le nouveau règlement. La Montreal Automobile Association et le Automobile

---

65 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661.
66 *ibid.*, VM-18, dossiers, #658.
67 *idem.*
68 *idem.*
69 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661.

Club of Canada acceptèrent l'invitation. Il n'y a rien de surprenant au fait que la Montreal Tramways Company soit tout spécialement conviée à participer "comme [le stationnement] intéresse votre compagnie"; invitation qui sera d'ailleurs acceptée.[70] Alors que le nouveau règlement était en préparation, la Montreal Tramways Company demanda d'ailleurs que les rues Côté et Chenneville soit inclues dans les rues à stationnement interdit car autrement cela "would make it inconvenient for this Company to take cars in and out of the barns throughout the day and particularly during rush hours."[71] La Chambre de commerce demande, elle, des rues à sens unique sur Clarke et St-Urbain.[72]

Le nouveau règlement concernant le stationnement et les rues à sens unique, est adopté le 12 avril 1920. De nouveaux sens uniques sont promulgués pour la Place d'Armes ainsi que sur Clarke et St-Urbain (entre Craig et Ontario), comme l'avait demandé le Montreal Board of Trade. Quant au stationnement, les interdictions s'étendent désormais à plusieurs nouvelles rues dont les rues Côté et Chenneville, comme l'avait demandé la MTC. On ajoute des interdictions pendant plus d'une demi-heure dans le quadrilatère McGill, Craig, des Commissaires et St-Gabriel et sur les rues William, Sainte-Catherine (entre Guy et Papineau), Windsor, Peel (entre Sainte-Catherine et Burnside), sur Beaver Hall Hill, St-Laurent (entre Craig et Sherbrooke) et Sherbrooke (entre St-Denis et Union). Les voitures déchargeant des marchandises sont exclues

---

70 *idem.*, VM-18, dossiers, #658.
71 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #7661.
72 *idem.*

des interdictions "pourvu que les opérations s'exécutent sans interruption." Des mesures sont prises par le service de police pour faire connaître et respecter le nouveau règlement.[73] Ce dernier stipulait en outre qu'

> "aucune voiture ne doit stationner, dans la cité de Montréal, à moins de quinze pieds de l'intersection d'une rue lorsqu'il n'y a pas d'arrêt de tramway d'indiqué, et s'il y a un arrêt de tramway, les voitures ne doivent pas stationner du côté où ledit arrêt se trouve, excepté à une distance d'au moins soixante-quinze pieds de telle intersection de rue."[74]

À peine quelques mois plus tard, en octobre, cette disposition est remplacée par la suivante, plus précise et plus restrictive par le fait même:

> "Aucune voiture, *qu'elle soit sous la garde ou non de quelqu'un* , ne doit stationner, *même temporairement* , dans la cité de Montréal, à moins de quinze pieds de l'intersection d'une rue lorsqu'il n'y a pas d'arrêt de tramway d'indiqué, et s'il y a arrêt de tramway, les voitures, *qu'elles soient sous la garde ou non de quelqu'un* , ne doivent pas stationner, *même temporairement* , du côté où ledit arrêt *de tramway* se trouve, excepté à une distance d'au moins soixante-quinze pieds de l'intersection d'une rue."[75]

---

[73] *ibid.* , Règlements, #717, 12 avril 1920.

[74] *idem.*

[75] *ibid.* , Règlements, #738, 10 décembre 1920. Je souligne. Ce dernier règlement ne sera pas signé par le maire Médéric Martin qui refuse de le faire parce qu'il y a trop de

Les amendements apportés sont très explicites quant aux relations entre tramways et véhicules-moteurs. Subséquemment, la question du stationnement sera maintes fois remise sur la table.[76] C'est que la congestion est un problème persistant. Les rues où circulent des tramways continuent de poser des problèmes. "La rue Notre-Dame est étroite entre Gosford et Bonsecours et il y a une voie de tramways, et quand les deux côtés de la rue sont accaparés pas des automobiles stationnaires presque toute la journée, et par d'autres voitures, alors il n'y a plus moyen d'évoluer dans cette rue là", écrit, en août 1921, la Maison Bournival et Compagnie, une entreprise de machinerie agricole.[77]

De nouveaux règlements seront adoptés en 1921, 1922 et 1923[78] et de nouvelles propositions furent présentées aux autorités municipales en 1923 et 1924, notamment celle du Committee on traffic regulation, control, and accident prevention de la Ligue du progrès civique[79] et celle d'un comité spécial organisé sous les auspices du ACC, comité réunissant divers «intérêts» concernés par le transport.[80]

En 1925, la ville de Montréal refond les nombreux règlements de la circulation en un seul afin de les rendre plus compréhensibles.[81] Le règlement 890 est adopté par le conseil le 30

"restrictions relatives à la circulation et au stationnement des voitures et que les conducteurs de voitures ne savent plus à quoi s'en tenir"

76 *ibid.*, VM-18, dossiers, #658.

77 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #10806.

78 *ibid.*, Règlements, #745, 11 février 1921, #789, 15 septembre 1922, #802, 30 janvier 1923, #809, 19 mars 1923.

79 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457.

80 ACC, *NL*, 31 mai 1924, 2.

81 Voir appendice B.

juin. De nouvelles rues à sens unique sont ajoutées et elles rayonnent de plus en plus loin à partir du centre-ville. Quant au stationnement, le règlement compte 17 articles. Ici aussi de nombreuses rues sont ajoutées. De plus, les interdictions varient désormais dans le temps: pas plus de 10 minutes, pas plus de 30 minutes, pas plus d'une heure, interdiction totale. Les interdictions concernant le stationnement là où il y a des arrêts de tramways sont toujours présentent mais de nouvelles contraintes sont établies. Par exemple, il faut stationner à plus de 100 pieds entre 17 et 18:30 pm au lieu de 75 pieds. On précise d'ailleurs qu'il "est défendu, dans tous les cas, d'arrêter un véhicule de manière à entraver le passage des autres véhicules." Or, faut-il souligner que les tramways circulent pratiquement sans arrêt? Un autre article stipule qu'il est interdit d'arrêter ou stationner un véhicule "dans l'espace compris entre une zone de refuge et la bordure du trottoir."[82] Ces zones de refuges situées au milieu des rues sont des endroits assurant la sécurité des gens montant et descendant des tramways.[83] En 1926 et 1928, des amendements au règlement 890 sont adoptés (nouvelles rues à sens uniques ou interdictions de stationnement ajoutées et retranchées).[84] Enfin, en 1930, le Conseil municipal refond à nouveau les règlements de la circulation.[85]

L'étude de la question du stationnement et des rues à sens unique ne résultait pas toujours en des restrictions. Mais de

---

[82] AVM, Règlements, #890, 30 juin 1925.
[83] Le prochain chapitre reviendra sur cette question.
[84] *ibid.* , #909, 13 septembre 1926, #919, 22 décembre 1926, #946, 30 mars 1928, #978, 13 novembre 1928.
[85] *ibid.* ,#1093, 9 décembre 1930.

manière générale, on prenait toujours en compte le fait qu'il y ait ou non des tramways pour prendre une décision. Par exemple, en 1927, H. A. Terreault, directeur des travaux publics de Montréal, suggérait que contrairement à une résolution du Conseil municipal, la circulation sur la rue McCord demeure à deux sens "les tramways allant dans les deux sens sur cette rue."[86]

La saison hivernale procurait des soucis particuliers aux entreprises de tramways parce que le déneigement des voies ferrées était évidemment plus difficile à exécuter avec des automobiles en stationnement. La progression de la motorisation inquiétait particulièrement la Montreal Tramways Company à ce sujet.[87] C'est finalement en 1928 que "le stationnement des automobiles [fut] défendu durant les tempêtes de neige *sur les rues où circulent les tramways*." Une campagne de publicité était par la suite mise en branle pour obtenir la coopération des automobilistes et des autres usagers de la voie publique.[88]

Le stationnement des voitures inquiétait les entreprises de tramways non seulement parce qu'il gênait la circulation dans son ensemble et les tramways en particulier, mais parce qu'il affectait le service. Ceci avait des conséquences financières importantes, surtout après 1918, alors que le nouveau contrat stipule que "les tarifs du tramway [sont] établis de façon qu'ils génèrent le montant requis pour payer les dépenses d'exploitation ainsi qu'une redevance annuelle [...] à la Ville et un revenu [...] pour les actionnaires." Dans

---

86 *ibid*, VM-1, dossiers, 3ème série, #29236.
87 *CRMW*, avril 1923, 171.
88 AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #32268. Je souligne. Voir aussi *CRMW*, mars 1929, 157.

ce contexte, toute perturbation ou interruption du service ferait inévitablement grimper les coûts d'exploitation et, par effet d'entraînement, les tarifs. Dans ce cas, la compagnie risquait de s'aliéner encore plus la clientèle qui commençait à plafonner sérieusement.[89]

Si les automobilistes semblaient accepter, formellement du moins, les restrictions de stationnement et de sens uniques, ce n'était pas nécessairement pour plaire aux promoteurs du tramway mais plutôt pour permettre une bonne circulation, dont bénéficierait autant les véhicules-moteurs que les autres usagers de la voie publique. Et en fait, avec la congestion croissante du centre-ville, les restrictions étaient une condition *sine qua non* pour que la motorisation demeure une alternative valable aux tramways. Ainsi la collaboration entre automobilistes et promoteurs du tramway à propos du stationnement masque des tensions.

Si un grand nombre de restrictions a été imposé au cours des années, le stationnement affectait toujours la circulation des tramways, à l'aube des années trente, comme le révèle un rapport préparé par Paul Seurot. Seurot effectua un savant calcul démontrant la régularité avec laquelle les interdictions de stationnement étaient bafouées.

> "Pour donner un exemple de l'influence de ce qu'on pourrait appeler le stationnement irraisonné, on peut citer les observations faites à trois

---

89 SAINT-CYR, "The Montreal Tramways", v. La citation est tirée de LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 421-422.

croisements de rues à Montréal: Sainte-Catherine et Peel; Sainte-Catherine et Bleury; McGill, St-Jacques et Notre-Dame. Si l'on convient qu'une période de stationnement de 15 minutes est la période maxima qu'il est raisonnable de permettre sur une rue à circulation très dense et sur laquelle passent des tramways, et qu'on prenne cette période comme mesure unitaire, on constate que de 5 à 7 heures du soir, au temps de l'encombrement maximum, les automobiles stationnées à ces trois carrefours ont encombré la chaussée pendant un temps équivalent à 880 périodes ou unités de 15 minutes et que 49 de ces unités se trouvaient dans l'espace de 75 pieds du centre du carrefour, espace réservé à l'arrêt et au chargement des tramways et où le stationnement des autres véhicules est interdit. [...]

Si l'on considère qu'il y a à Montréal 255 carrefours où l'obstruction due au stationnement irraisonné est comparable, on trouve qu'il y a, pendant l'affluence maxima de 5 à 7 heures, plus de 20,000 périodes de 15 minutes de stationnement dont la répercussion se fait sentir en ralentissant d'une manière très sensible la vitesse moyenne d'écoulement et la rapidité avec laquelle le plus grand nombre des employés et des ouvriers peuvent être amené des centres d'affaires vers les centres d'habitation [par les tramways]."[90]

---

90 Paul SEUROT, "Les transports urbains et le développement des villes modernes", *RMPQ*, décembre 1927, 96.

Deux ans plus tard, il expliquait que

> "chief among the artificial obstructions to traffic are [...] the freight deliveries and collecting rubbish at the wrong time and at the front entrances instead of at the rear of buildings, the heavy truck traffic at certain hours on certain main arteries, the absence of, or laxity in enforcing, traffic regulations, unnecessary prolonged parking privileges and especially the violations of parking laws."[91]

Dans la même veine, Ed Quinn présentait une plainte de la Montreal Vehicular Traffic Association à la réunion du 7 novembre 1929 du comité circulation de la Commission d'urbanisme du district métropolitain de Montréal, plainte dénonçant les nombreuses infractions aux restrictions de stationnement, infractions qui gênaient le chargement et le déchargement des véhicules commerciaux ce qui "increased the cost of cartage to such an extent as to render it alarming to the cartage companies." Le chef de police de Montréal soulignait d'ailleurs à la même réunion que la tâche la plus difficile rencontrée par les policiers affectés à la circulation consistait à vérifier si les limites de temps de stationnement étaient respectées.[92]

En plus de la progression de la motorisation et des problèmes de stationnement, d'autres facteurs, plus spécifiques à Montréal, sont invoqués pour expliquer les problèmes de congestion et les

---

91 AVM, SEUROT, *Traffic Problems in Montreal*, 2.
92 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #35901.

tensions qui en découlent. Pour plusieurs, dont la Commission des tramways, la" congestion est dûe au fait que les rues sont étroites et que la cité n'est pas pourvue de grandes artères pour l'écoulement rapide du traffic."[93] C'était aussi l'opinion du service de police.[94] L'historien Donald Davis faisait remarquer que les rues de Montréal et de Québec étaient particulièrement "*[in]convenient*" pour la motorisation.[95] Au chapitre précédent, on a vu que l'ingénieur Paul Seurot considérait le Mont-Royal et le canal Lachine comme deux grands facteurs «naturels» de congestion. Il ajoutait que la densité de la circulation sur certaines rues dépassaient largement ce qu'elles pouvaient permettre et liait ainsi la question du stationnement avec celle de l'étroitesse des rues. Dans la vieille partie de la ville de Montréal,

> "the streets, with very few exceptions, are as narrow as they were 60 or 100 years ago. They were originally opened for pedestrians and a few horse-drawn vehicles, and those who drove down certainly did not leave their rigs and horses standing for any length of time on the road. [...] Now the all-day parkers are legion and they forget that streets were primarily meant for circulation and not for storage."[96]

---

93 CTM, *Rapport de la Commission des Tramways sur le contrat passé le 28 janvier 1918*, 9.

94 Voir les rapports annuels pour 1925, 1926 et 1927.

95 DAVIS, "Dependent Motorization", 124.

96 AVM, SEUROT, *Traffic Problems in Montreal*, 3.

On peut comprendre alors que Jean-François Saint-Cyr propose tout simplement l'interdiction du stationnement dans le centre-ville en 1927.[97] Le Montreal Board of Trade emboîtait le pas en 1930 devant le comité aviseur de la Commission de circulation du Conseil municipal. "Conditions indicate that at an early date the entire elimination of parking on street car lines will be imperative."[98] Ce n'était qu'à cette condition, disait le Board que le service de tramway pourrait répondre aux attentes de la population. Mais il passait sous silence que les automobilistes en profiteraient aussi.

L'interdiction totale du stationnement au centre-ville ne sera jamais véritablement envisagée et encore moins mise en pratique. En définitive, les problèmes du stationnement ne furent réglés que localement et temporairement. Essentiellement prises en fonction de la présence ou non des tramways et pour permettre à ces derniers d'assurer un service de transport en commun correspondant aux attentes de la clientèle, les mesures adoptées donnèrent par contre au véhicule-moteur toute la place dont il avait besoin pour s'imposer en tant que moyen alternatif de transport urbain.

Par conséquent, que les automobilistes ne se soient pas opposés aux restrictions de stationnement n'infirme pas qu'il y ait eut conflits entre véhicules-moteurs et tramways à propos du partage de la voie publique. L'omniprésence des tramways rendait ces restrictions impératives.

---

97 SAINT-CYR, *The Montreal Tramways*, 21.

98 AVM, VM-1, Comités et commissions spéciaux, Comité aviseur de la commission de la circulation, 17 juin 1930, 468.

Cette interprétation est d'autant plus plausible qu'en même temps que les automobilistes acquiesçaient aux restrictions de stationnement, ils s'inscrivaient dans un «mouvement» visant à bannir, complètement ou en partie, les tramways de la voie publique.

Des boulevards ou des métros

Très tôt au début du 20ième siècle, des mesures radicales furent mises de l'avant pour faire face aux problèmes de transport et de circulation vécus à Montréal. Trois solutions furent envisagées: les métropolitains, ou métros, c'est-à-dire des tramways souterrains ou élevés, et les grands boulevards.

Les projets de grands boulevards etaient conçus strictement pour la circulation des véhicules privés et, avec la progression de la motorisation, plus particulièrement pour la circulation des véhicules-moteurs. Parmi leurs plus fervents partisans, on retrouve la Ligue du progrès civique et les réformistes en général, c'est-à-dire les adversaires des promoteurs du tramway.

Le chapitre précédent a fait état de l'intérêt de la LPC et des réformistes pour l'urbanisme. Ils jugaient déjà en 1910 que de grands boulevards étaient nécessaires.[99] Les promoteurs de la motorisation ont également flirté avec cette idée, ce qui est d'autant plus compréhensible qu'ils étaient très liés aux réformistes et à la LPC.

---

[99] LPC, *L'embellissement de Montréal*, 49-54.

Trois ans avant que la LPC ne fasse sa proposition, le fervent promoteur du véhicule automobile Ucal Henri Dandurand, accompagné de Joseph-Ulric Émard, avocat, et de Édouard Gohier, agent d'immeubles, incorporèrent la compagnie des boulevards de l'île de Montréal. Le but de la compagnie était "l'ouverture de divers boulevards et le commerce d'immeubles dans l'île de Montréal." C'était en quelque sorte un projet de développement immobilier à diverses composantes mais pouvant ressembler à un projet d'urbanisme dans lequel la construction de grands boulevards était importante.[100]

Deux ans plus tard, en 1909, l'Association des architectes de la province de Québec (AAPQ), en collaboration avec la Ligue du progrès civique, produisait les plans pour la construction de grands boulevards dans le cadre d'un véritable projet d'urbanisme où l'amélioration des voies de circulation et des parcs en constituait les aspects essentiels. Les zones hachurées du plan de l'AAPQ, reproduit partiellement à la planche 4.2, indiquent soit les artères à améliorer ou à construire.[101] Louis-Arsène Lavallée, qui allait devenir maire réformiste de Montréal en 1912, présentait en même temps que la LPC et l'AAPQ un projet de 4 grands boulevards formant une étoile et couvrant l'île de Montréal (voir planche 4.3).[102]

---

[100] Québec, 7 Ed. VII, c. 94, 14 mars 1907.
[101] AVM, VM-17, dossiers, #68; GERMAIN, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal*, 111.
[102] *LP*, 28 avril 1926, 15.

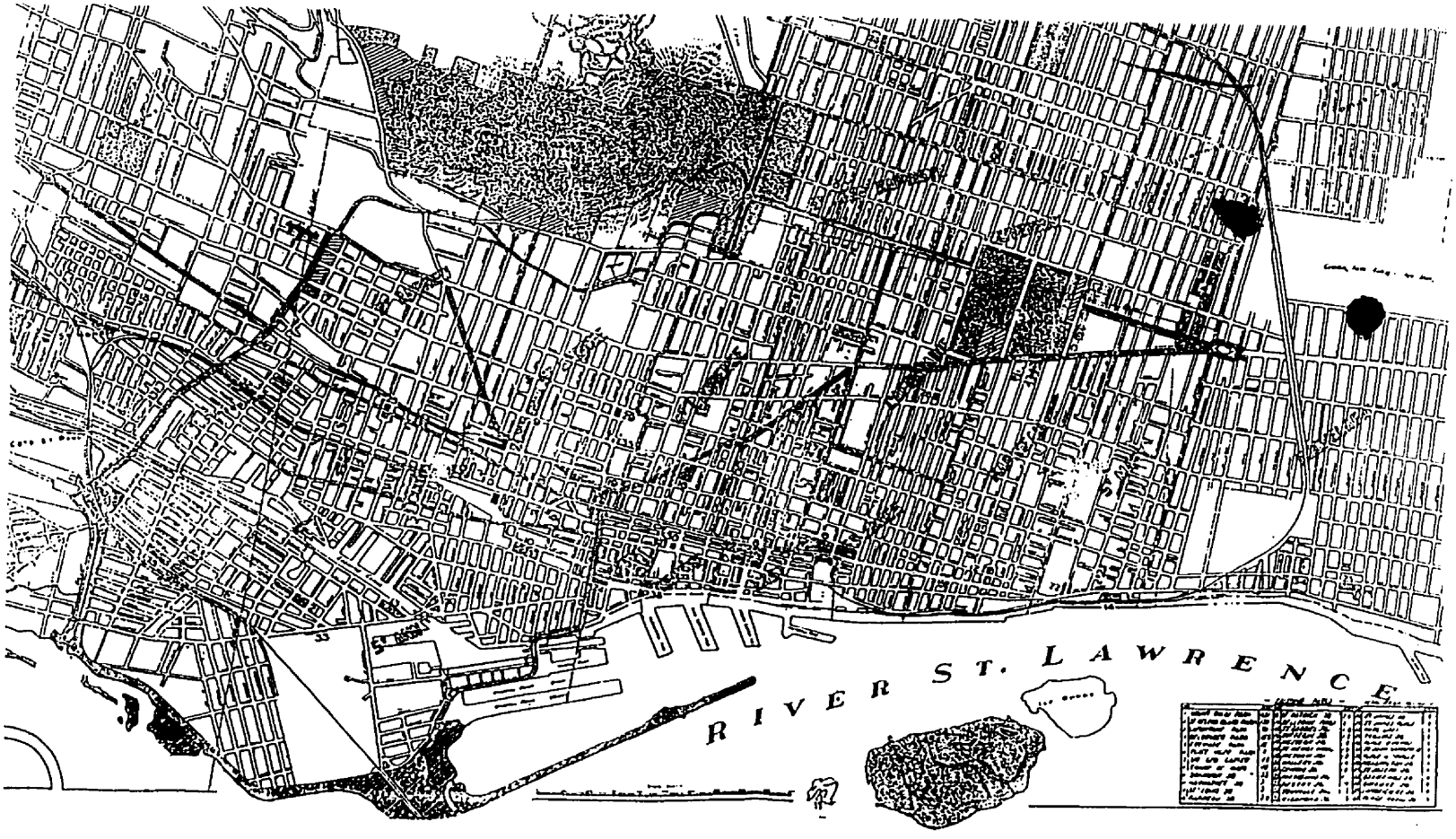


Planche 42 Projet de grands boulevards par l'AAPQ, 1909
SOURCE: AVM, VM-17, dossiers, #68

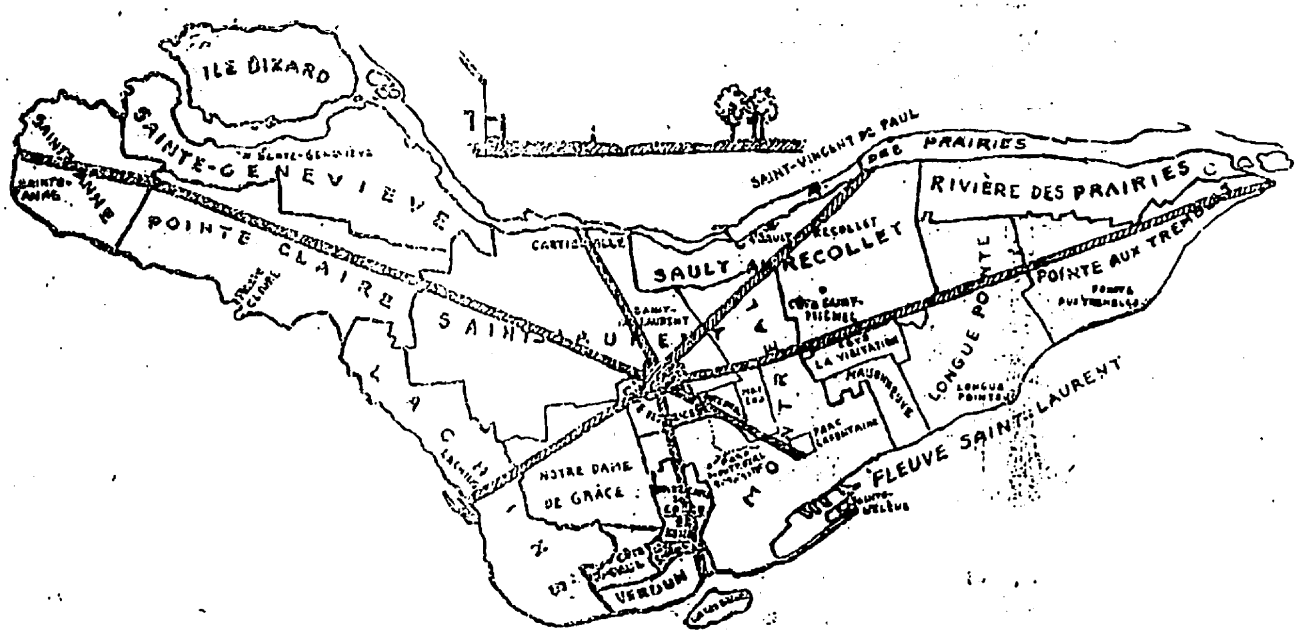


Planche 43 Projet de grands boulevards par L. A. Lavallée, 1909
SOURCE *La Presse*, 28 avril 1926, 15

L'année suivante, en 1910, Joseph et Jean Versailles, courtiers, ainsi que M.-J.-Alfred Prendergrast, J.-T.-Rémus Laurendeau, respectivement banquier et financier, et Gabriel Hurtubise, ingénieur, demandaient l'incorporation de la Compagnie du boulevard de Montréal auprès du gouvernement provincial. Leur projet était de construire un grand boulevard reliant l'extrémité est de Montréal à Pointe-aux-trembles "car le grand développement industriel [dans cette partie de l'île exige] d'établir une grande artère permettant la circulation rapide et sans danger." Comme le montre le planche 4.4, ce boulevard, correspondant soit à la rue Ontario ou la rue Sainte-Catherine, devait comprendre 4 voies de circulation séparées par des rangées d'arbres. Le projet ressemblait à celui de Dandurand et de ses associés car il prévoyait l'achat de terrains pour la construction d'immeubles aux abords du boulevard. Les frères Versailles étaient des promoteurs immobiliers et cherchaient en fait à développer la partie est de l'île de Montréal. Joseph Versailles fut d'ailleurs le fondateur de la ville de Montréal-Est en 1910. Mais le projet des Versailles et de leurs associés était sans doute aussi conçu en fonction de la motorisation puisque la compagnie avait le droit "d'établir et d'exploiter sur le boulevard des lignes d'omnibus, d'automobiles et de taxicabs."[103] Joseph Versailles fut d'ailleurs un promoteur de la motorisation. Il demanda en 1912 un permis afin de pouvoir organiser un garage

---

[103] Québec, 1 Geo. V, c. 85, 4 juin 1910; AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #4383; LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 368; ATHERTON, *Montreal*, 423-424.

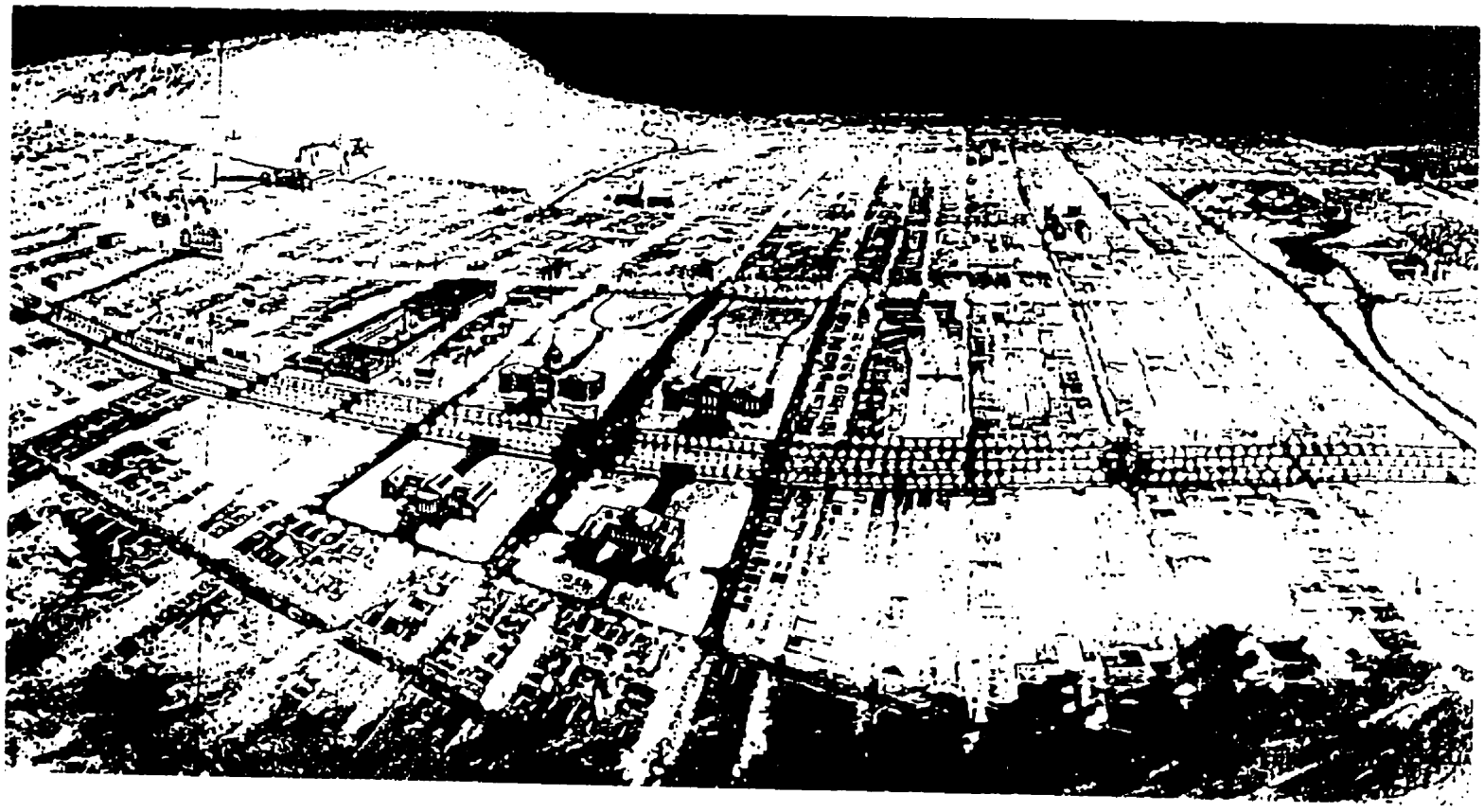


Planche 4.4 Projet d'un grand boulevard par Joseph Versailles, 1910
SOURCE: AVM, VM1-1, dossier 5, 2ème série, #4385

automobile sur le Champ de Mars et devint directeur du Automobile Club of Canada au cours des années 1920.[104]

À la fin des années 1910, la Ligue du progrès civique fut aussi à la tête d'un regroupement, incluant des organismes actifs dans le mouvement de réforme, comme le Montreal Board of Trade ou l'Association des parcs et des terrains de jeux de Montréal, exigeant la création d'une Commission métropolitaine des parcs dans la région de Montréal. Les réformistes étant à l'origine de cette commission, il ne faut pas s'étonner qu'elle se vit conférer le pouvoir de "tracer, faire et exécuter des plans pour l'établissement de [...] boulevards, voies de communication [...]."[105]

Plusieurs autres projets furent proposés durant les années 1910. Celui de William Lyall, présenté en 1910 comprenait un "large de 191 pieds" devait traverser d'est en ouest la ville de Montréal en passant par "les rues Ontario, Berthelet, Burnside, St-Luc, Western, Chemin de la Côte-St-Luc et Sherbrooke." On pensa même à construire un tunnel sous ce grand boulevard![106] Moins d'un an plus tard, *La Presse* faisait la promotion d'un plan prévoyant la construction de deux grands boulevards en diagonale dans le quadrilatère Craig, Sainte-Catherine, Bleury et Saint-Denis (voir planche 4.5).[107] En 1914, Saint-Léonard obtenait un loi pour la construction d'un grand boulevard sur sont territoire et sur celui des municipalités environnantes.[108]

---

[104] AVM, VM-17, dossiers, #13587; ACC, *NL* , 1921-1931.
[105] Québec, 1 Geo. V, c. 6, 4 juin 1910 et 2 Geo. V, c. 8, 3 avril 1912, art. 11.
[106] AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #4383.
[107] *LP*, 28 janvier 1913, 9.
[108] Québec, 4 Geo. V, c. 100, 19 février 1914.

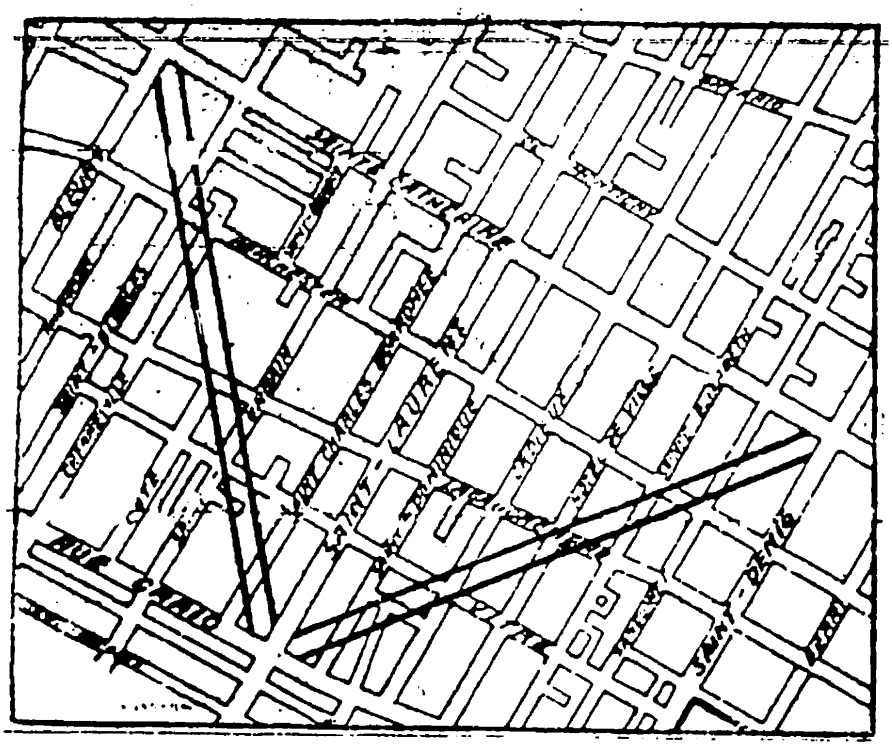


Planche 4.5 **Plan pour la construction de deux grands boulevards en diagonale**

SOURCE: *La Presse*, 28 janvier 1913, 9.

Finalement, vers la même époque, James Ewing proposait le remplacement du modèle d'urbanisme en damier par celui du modèle en diagonale (voir planche 4.6) La réalisation de cet ambitieux projet devait s'étendre sur plusieurs années, "bit by bit as required."[109]

Ces premiers projets de grands boulevards étaient peut-être plus reliés à l'idée d'une ville idéale ou à de grands projets de développement immobiliers -résidentiels, commerciaux et/ou industriels- qu'à des problèmes et à des solutions réelles sur le plan de la circulation. Cependant, on voit leur souci de permettre une circulation rapide ou une bonne communication avec le centre-ville de Montréal. Le véhicule-moteur était dans tous les cas la technologie de transport privilégiée. De plus, souvent on invoquait déjà l'omniprésence des tramways pour justifier la construction de tels boulevards. De manière générale à l'époque, même l'élargissement des rues principales etaient souvent pense en fonction de la circulation, mais particulièrement de la présence des tramways. C'est le cas, en 1910, d'une demande d'élargissement de la rue Sainte-Catherine car "the double car track on St. Catherine Street leaving too scant room between the tracks and the side-walks for carriages".[110]

L'idée de grands boulevards allait être repris alors que les problèmes de congestion et de circulation deviennent de plus en plus importants et cette fois les automobilistes se prononcèrent ouvertement. C'est le cas de l'Automobile Club of Canada au milieu

---

109 *RMPQ*, décembre 1927, 42-44 et 100-101.
110 AVM, VM-17, dossiers, #358.

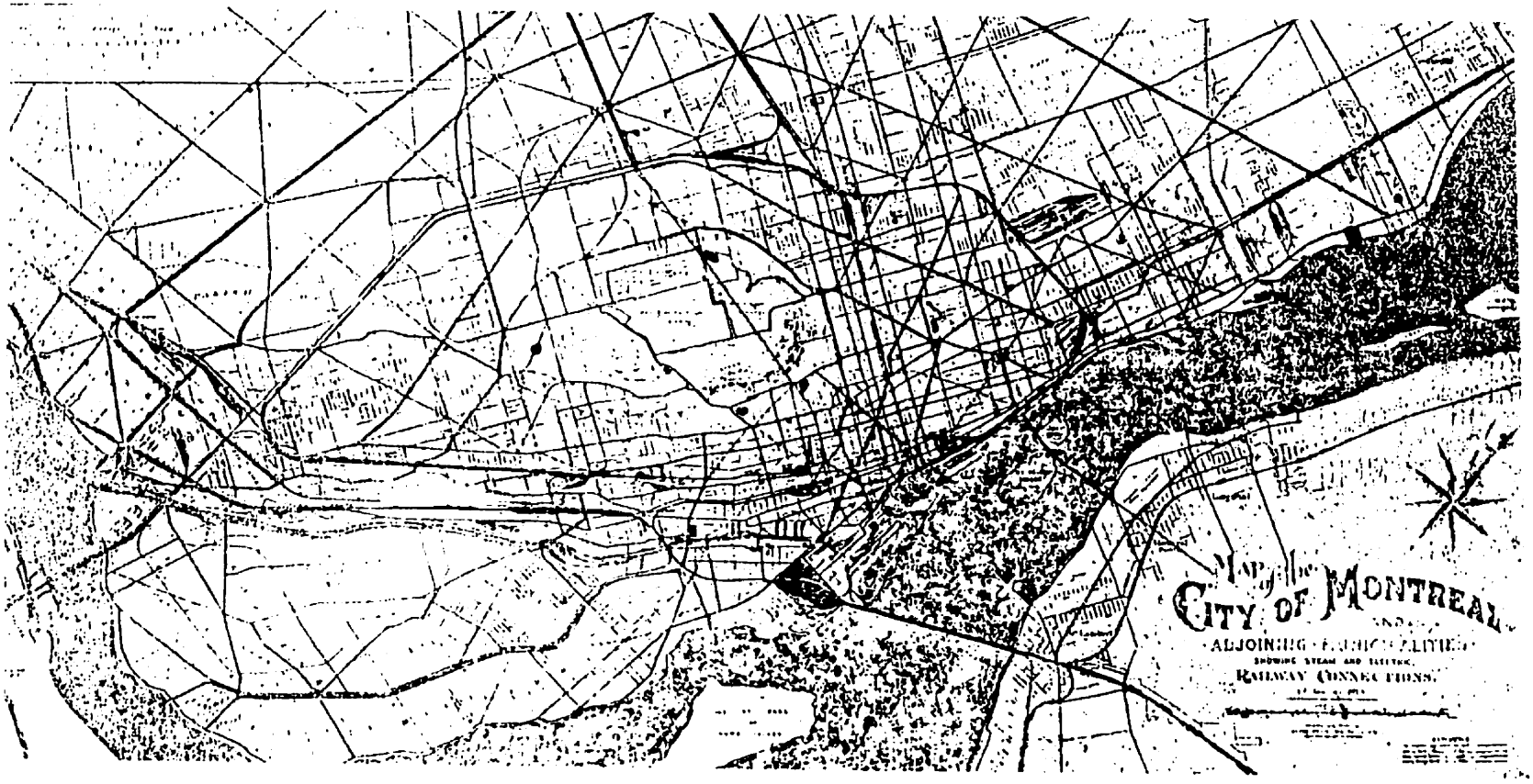


Planche 46 "Traffic Plan" de James Ewing, vers 1915
SOURCE : *RMH*, décembre 1927, 44

des années 1920.[111] En 1922, la Commission métropolitaine de l'île de Montréal se voit donner comme pouvoir la confection d'un plan pour un boulevard traversant l'île, de Pointe-aux-trembles à Sainte-Anne-de-Bellevue.[112]

Durant les années 1920, quelques plans d'urbanisme circulent, mais comparativement à ceux présentés la décennie précédente, la circulation est clairement une préoccupation centrale. C'est le cas du projet d'Harold Lawson, en 1924. Dans son projet, Lawson concoit la construction de boulevards en forme de toile d'araignée avec des "radial connections" (voir planche 4.7). L'année suivante, c'est au tour de A. J. Lavoie (planche 4.8). Le titre de son plan est on ne peut plus clair: "Montreal and its Transportation Problems." Plus réaliste, Lavoie entrevoie la construction d'un grand boulevard d'est en ouest et d'un autre nord-sud à partir des rues déjà existantes sauf pour une diagonale au sud du parc Lafontaine.[113]

En 1926, le projet que Louis-Arsène Lavallée avait formulé presque 20 ans auparavant, était remis à l'actualité.[114] L'année suivante, la Montreal Motorists' League proposait le parachèvement d'un boulevard de 150 pieds de large reliant Ste-Anne-de-Bellevue au Bout-de-l'île (Pointe-aux-trembles).[115] En 1929, la Quebec Provincial Motor League (QPML), qui regroupait tous les clubs automobilistes du Québec, présenta au gouvernement une série de revendications dont "l'établissement de "boulevards" sur lesquels

---

111 ACC, *NL*, 8 novembre 1924, 1-2, 25 décembre 1925, 3, 28 janvier 1926, 1-2.
112 Québec, 13 Geo. V, c. 105, 29 décembre 1922, art. 11.
113 *RMPQ*, décembre 1927, 37-41.
114 *LP*, 28 avril 1926, 15.
115 *idem.* et 7 janvier 1927, 2, 10 février 1927, 15; AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #4383.

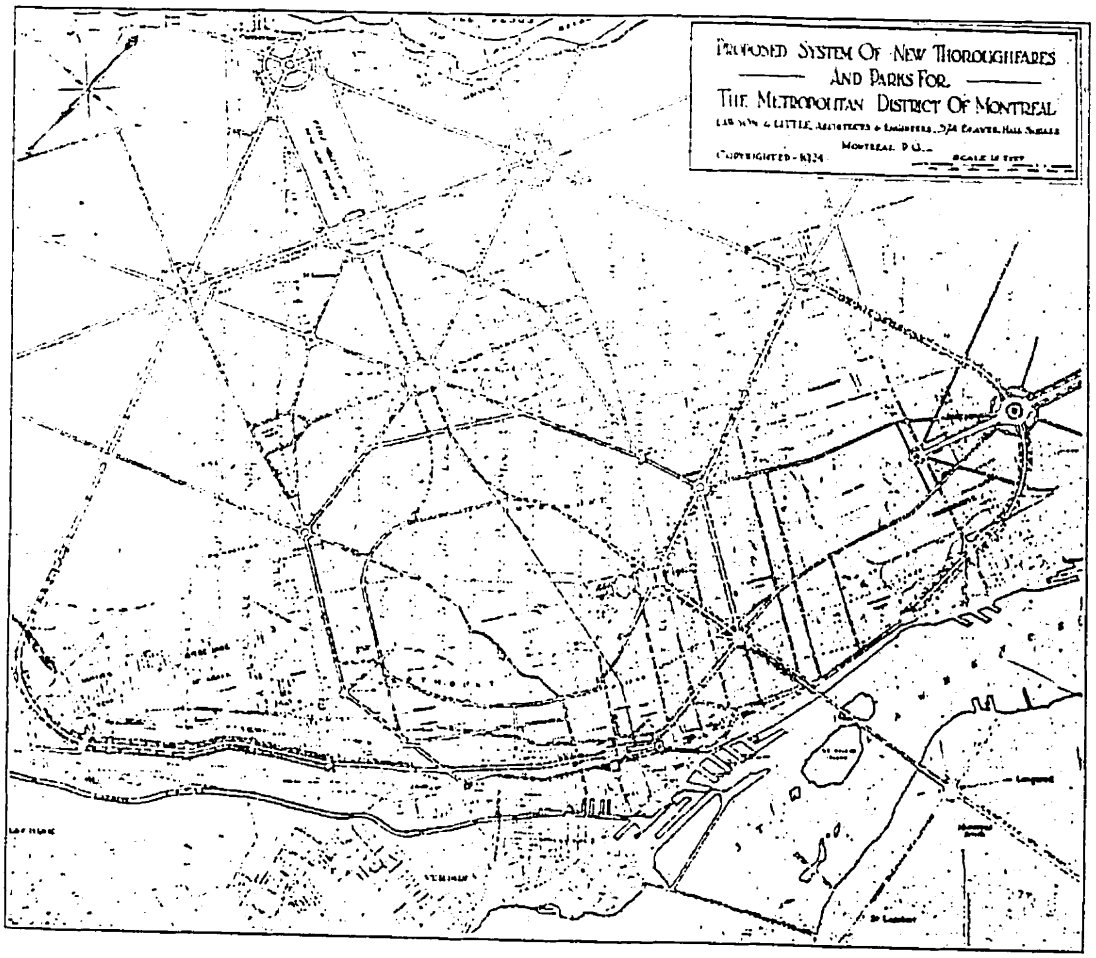


Planche 4.7 **"Proposed system of New Thoroughfares and Parks for the Metropolitan District of Montreal", Harold Lawson, 1924**
SOURCE: *RMPQ*, décembre 1927, 41.

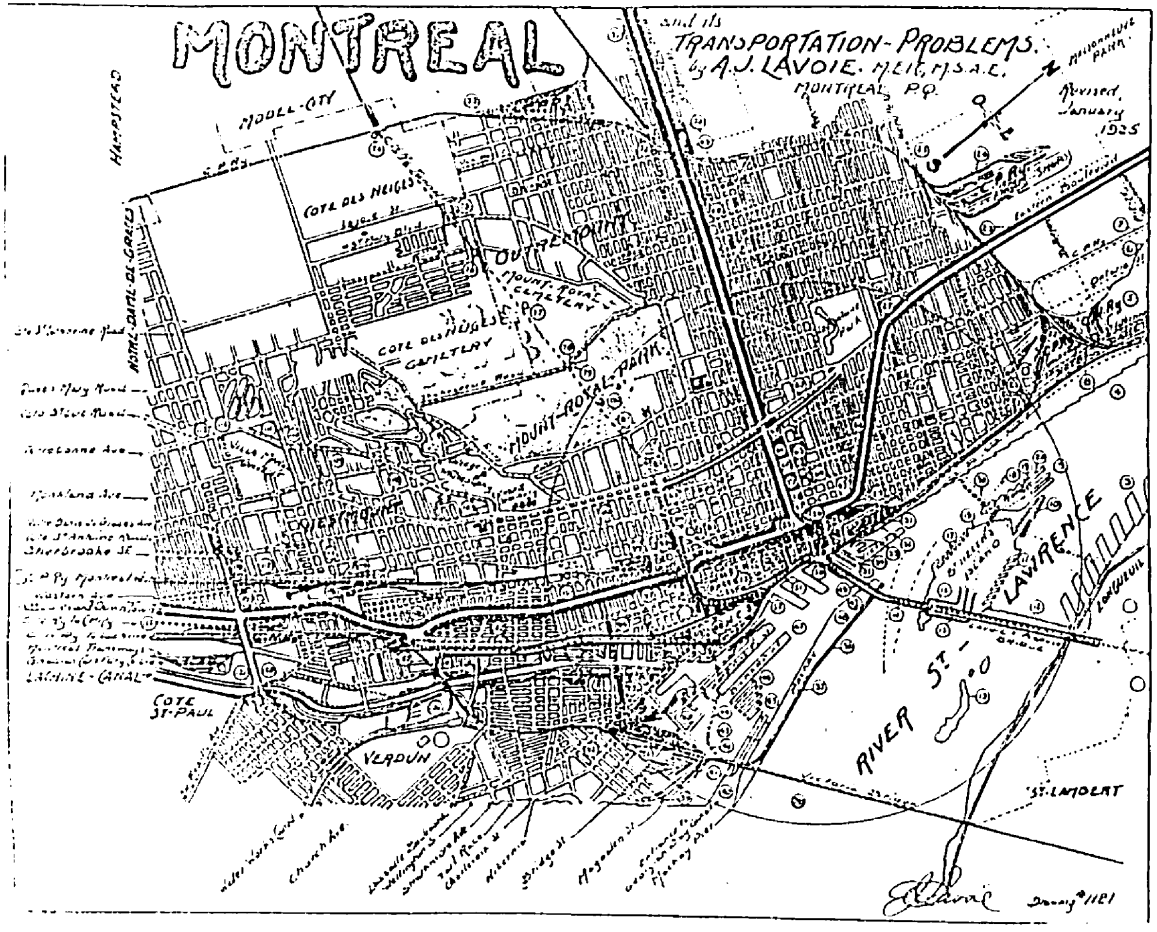


Planche 48 "Montreal and its Transportation Problems", A. J. Lavoie, 1925
SOURCE *AMAQ*, décembre 1927, 37

les véhicules auraient le premier droit de passage aux intersections".[116]

En 1927, le comité d'urbanisme de la Ligue du progrès civique, publiait un numéro spécial de *La revue municipale* portant sur l'urbanisme. Elle y présentait son propre projet de grands boulevards, élaboré à partir d'une revue critique des projets de Lawson, Ewing et Lavoie. Très clairement, le projet de la Ligue est liée aux problèmes de congestion, de stationnement et de relations entre les véhicules et les tramways. La proposition de la Ligue comporte l'établissement de plusieurs voies de communications rapides pour les voitures comme solution immédiate.[117] À la fin des années 1920, Séraphin Ouimet, un ingénieur montréalais, propose même la construction de "boulevards élevés" plusieurs années avant la construction du boulevard métropolitain actuel.[118]

Évidemment, avant 1930, on se contenta d'élargir certaines artères principales. Aucun des plans soumis depuis le début du siècle ne fut réalisé, ce qui du reste aurait sans doute coûté trop cher. Mais la persistance de l'idée des grands boulevards demeure indicative de la volonté de transformer la voie publique de manière à favoriser le véhicule automobile d'autant plus que les promoteurs de ces projets étaient soit les automobilistes soit leurs alliés les réformistes.

Les promoteurs du tramways ne semblent pas s'être autant emballés pour les projets de grands boulevards. Ils se sont

---

116 Club automobile de Québec, *Service*, mars 1929, 6.
117 *RMPQ*, décembre 1927, 102-103.
118 *CRMW*, mai 1929, p. 314; ATHERTON, *Montreal*, 410-411.

contentés de revendiquer l'élargissement des rues existantes. C'est ce que fit, en 1929, Jean-François Saint-Cyr, de la Commission des tramways de Montréal.[119] En adoptant une telle position, les promoteurs du tramway évitaient de laisser libre cours à la motorisation qui ne pouvait que nuire au transport en commun.

Inversement, les promoteurs du tramway furent d'ardents promoteurs des métropolitains, solutions aux problèmes de transport qui pouvait leur assurer un net avantage sur le véhicule-moteur.

Les propositions de tramways souterrains ou élevés étaient aussi faites directement en fonction des problèmes de la circulation qui se développaient dans le centre-ville de Montréal. C'était également une solution prestigieuse, associée au progrès, ce qui la rendait peut-être aussi sinon plus attrayante que la construction de grands boulevards. Ainsi, promoteurs du tramway et automobilistes se feront défenseurs des métropolitains, les premiers pour garantir la liberté de circulation de leurs voitures et les deuxièmes pour bannir celles-ci de la voie publique de surface.

Rapidement, les métropolitains élevés furent écartés. Dès 1909, on jugeait qu'ils défiguraient le visage urbain. C'est ce que soutenait du moins l'Association des architectes de la province de Québec. Seuls les métros souterrains sont demeurés une solution acceptable.[120]

---

119 SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation* , 11.
120 AVM, VM-17, dossiers, #419 et 10092; PRÉVOST, *Cent ans de transport en commun motorisé* , 160-161.

La Patrie publiait en novembre 1910 un article à l'effet que "la congestion du trafic, à certaines heures, dans les rues de la Métropole, exige un remède immédiat" et soulignait la nécessité d'un "service souterrain" et "qu'on est généralement en sa faveur".[121] Au même moment, la Citizens' Independent League adopte une résolution en faveur de la construction de métros.[122]

De telles demandes seront formulées régulièrement par la suite. Une de celles-ci viendra de Joseph Marie Savignac, en 1919. Promoteur de la motorisation puisqu'il avait incorporé la Généreux Motor Company Limited, un concessionnaire Ford, trois ans auparavant, Savignac était littéralement en guerre avec la Montreal Tramways Company. Il était allé jusqu'au Conseil privé de Londres pour gagner sa cause à propos d'un accident qu'il avait eu avec un tramway. Il avait également entamé des poursuites judiciaires contre les augmentations de tarifs survenus à la suite de l'octroi d'une nouvelle franchise en 1918. Il fit opposition au nouveau contrat, disait-il, parce qu'il croyait que ce dernier allait retarder la construction d'un métro.[123]

> ""À la faveur des nouveaux privilèges accordés à la compagnie des tramways, le développement du service de surface et l'augmentation du capital y engagé, empêcheront de créer et de développer des moyens nouveaux de transport. La compagnie des trams sera toujours en antagoniste à tout progrès et continuera comme elle l'a toujours fait à

---

[121] *La Patrie*, 24 novembre 1910, 1, 26 novembre 1910, 9.
[122] AVM, VM-17, dossiers, #997.
[123] Québec, *GOQ*, 18 novembre 1916, 3001; AVM, VM-77, Commission des chemins de fer, dossiers, #338; *LP*, 29 décembre 1919, 23.

> travailler contre les intérêts de Montréal", dit M. Savignac."[124]

Le progrès dont parle Savignac demande non seulement la construction de tramways souterrains mais aussi l'éviction de ce moyen de transport des rues de Montréal afin de laisser libre cours à la motorisation. Lorsque réformistes et automobilistes feront leur le projet de construction de métros, c'est l'argument qu'ils utiliseront. C'est le cas pour le projet de la Ligue du progrès civique en 1923.[125] La demande du ACC, en 1930, fut claire et directe. Le problème de la congestion était dû au tramway et non pas au véhicule-moteur:

> "That the civic authorities and the Montreal Tramways Company be asked to give immediate consideration to the matter of providing undergroung traffic arteries in the central parts of the city, in order that [...] street congestion [be] remedied by the removal of surface tram lines."[126]

Plusieurs projets de métros seront présentés entre 1900 et 1930. Si certains de ces projets sont ambitieux, d'autres relevaient plutôt de l'utopie. Par exemple, un échevin aurait voulu un métro de la rue Craig jusqu'au Sault-au-Récollet et de Westmount à la Longue-Pointe en 1912![127]

---

124 *ibid.*, 29 décembre 1919, 23.
125 AVM, VM-1, Comités et commissions spéciaux, Commission sur les tramways, 20 avril 1923, 204.
126 *CRMW*, avril 1930, 245.
127 *LP*, 6 août 1912, 14.

Malgré tout, de nombreuses entreprises s'intéresseront à la question ce qui montre que les projets n'étaient pas nécessairement des chimères. Encore ici, on peut entrevoir une certaine forme de compétition entre promoteurs du tramways et promoteurs de la motorisation, puisque des individus appartenant à l'un ou l'autre groupe firent des propositions.

En 1910, trois groupes d'hommes d'affaires se présentèrent devant le gouvernement provincial pour obtenir des chartes: la Montreal Underground and Elevated Railway (MUER), la Suburban Tramway and Power Company et la Montreal Street Railway Company. Seule cette dernière obtint satisfaction mais non sans débats à l'Assemblée nationale.[128] Le gouvernement fédéral acceptait, la même année, de modifier la charte de la Montreal Central Terminal Company (MCTC) dans le même but.[129]

En 1912, c'est au tour du Comptoir Financier Franco-Canadien de proposer au Conseil municipal de Montréal la "construction of an

---

[128] Les députés n'étaient pas tous d'accord pour donner l'autorisation de construire des métros à la seule MSRC. Voir AVM, *Rapport annuel du Greffier de la Ville pour l'exercice 1910*, 20; AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #4385; MSRC, *Minute Book*, 10 (1905-1911): 147, 184 et 197; Québec, 1 Geo. V, c. 71, 4 juin 1910; Québec, *Débats de l'Assemblée législative de la province de Québec*, 25 avril 1910, 377-377 et 380-382, 27 avril 1910, 415-419, 28 avril 1910, 427-428, 29 avril 1910, 440-443, 2 mai 1910, 447, 449-453, 3 mai 1910, 468-469. Voir également Simon RICHARD, "Un projet de chemin de fer souterrain dès 1910", *En commun*, 6, no. 4 (13 mars 1996): 3. La MUER demandait également son incorporation. Voir Québec, *GOQ*, 19 février 1910, 377. En fait, les trois entreprises sont contrôlées par les mêmes individus. Pour la STPC, voir le chapitre précédent. En ce qui concerne la MUER, Duncan McDonald et W. G. Ross en étaient les promoteurs.

[129] La MCTC s'était appelé auparavant la Montreal Bridge Company. Elle avait eu pour projet de construire un pont entre Montréal et la Rive-sud. En 1910, son projet comporte non seulement la construction de métros à Montréal, mais également celle d'une gare centrale au centre-ville et d'un métro sous le Saint-Laurent entre Montréal et Longueuil. AVM, VM-77, Commission des chemins de fer, dossiers, #89, VM-1, dossiers, 1ère série, #1920, 2ème série, #2202 et 4357, 3ème série, 32988, VM-18, dossiers, #155. Voir également RICHARD, "Un projet de chemin de fer souterrain dès 1910", 3.

underground system of electric tramways, similar to those already in operation in Paris, France" par la Compagnie des chemins de fer métropolitains et dont il serait le principal bailleur de fonds.[130]

En 1914, alors qu'ils sont à couteaux tirés à propos de l'introduction de l'autobus dans le réseau de transport en commun, la Montreal Tramways Company et la Compagnie canadienne des autobus envisagaient la construction de métros souterrains.[131] Savignac, dont il a été question précédemment, sera un de ceux qui créeront la Montreal Underground Terminal Company (MUTC) à la fin des années 1920, entreprise qui se donnera la même mission que la MTC ou la CCAL.[132] Le projet de la MUTC est grandiose: des tunnels de tramways sous le centre-ville de Montréal, une gare centrale et un tunnel sous le fleuve Saint-Laurent pour tout ce qui roule sur voie ferrée. Il ressemblait étrangement au projet de la MCTC.[133]

Les autorités municipales prêteront attention aux projets de métros très tôt. Une résolution du Conseil municipal, adoptée en 1913, stipule que

> "dans l'opinion des membres du Conseil, le temps est venu d'étudier à fond la question de savoir quels seraient les meilleurs moyens à prendre (a) pour remédier à l'encombrement qui existe dans nos rues et qui gênent la circulation et (b) pour faire face à tous les besoins futurs du public en tenant compte

---

130 *CRMW*, septembre 1912, 467; *LP*, 18 juin 1912, 18, 29 juin 1912, 38, 8 août 1912, 14; AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #2853.

131 *idem.* et 2873, 3ème série, 17050a, 28967 et 32552, VM-17, dossiers, #18610; *CRMW*, septembre 1912, 467, mars 1924, 139, avril 1924, 185, septembre 1929, 582.

132 AVM, VM-77, Commission des chemins de fer, dossiers, #338.

133 *LP*, 27 janvier 1927, 3.

> de l'expansion et du développement constants de Montréal. Que le Bureau des Commissaires soit prié de s'assurer -lorsqu'il étudiera cette importante question- s'il n'y aurait pas lieu d'établir un service de transport souterrain, semblable à ceux qui existent dans plusieurs grandes villes de l'Europe et des États-Unis. Ces tunnels seraient construits devant aller du nord au sud et de l'est à l'ouest et devant être pourvu de deux ou plusieurs voies."[134]

Plusieurs études seront effectuées par les services de la ville de Montréal, par des ingénieurs indépendants ou par les entreprises de tramways afin de préparer et améliorer les plans et les projets soumis à l'administration. Leurs rapports seront toujours favorables à la constructions de métros.[135] L'intérêt de la ville de Montreal semblait réel puisque la Commission sur la circulation du Conseil municipal demandera où en est rendu la question en 1929.[136]

Malgré l'intérêt soutenu, tous les projets, les études, la création de compagnies, rien ne débouchera. Il n'y aura pas de métros ... avant 1967. Une des raisons réside sans doute du côté des coûts qu'une telle entreprise aurait induits.[137] Jean-François Saint-Cyr parlait, en 1929, de coûts pouvant varier entre 1 million et

---

134 AVM, *Rapport annuel du Greffier de la Ville pour l'exercice 1913*, 7-8.

135 Voir par exemple *ibid.*, VM-1, dossiers, 2ème série, #560, 2853 et 2873, 3ème série, #17050a, 28965 et 32552, VM-17, dossiers, #16866 et 18610.

136 *ibid.*, VM-1, Comités et commissions spéciaux, Commission sur la circulation, 5 avril 1929, 333.

137 Il semble également que la ville de Montréal, notamment, se soit opposée à certains projets. Voir, par exemple, *ibid.*, VM-77, Commission des chemins de fer, dossiers, #338. La MTC semble également avoir cherché à s'assurer que les projets de métros ne viennent pas menacer son monopole sur le transport en commun, notamment en prenant le contrôle des entreprises ou en obtenant elle-même des franchises exclusives.

demi de dollars et 18 millions de dollars le mille de voies, dépendant du nombre de voies, de la localisation des installations (centre-ville, banlieue), etc.[138] De tels coûts étaient exorbitants, particulièrement à partir des années 1920 où la situation financière de Montréal approche la catastrophe et où la croissance économique est plus chancelante. La MTC avait d'ailleurs soulignée, lorsqu'elle avait déclaré être prête à envisager la construction de métros, durant les années 1913 et 1914, qu'elle ne le ferait qu'à condition que la population montréalaise atteigne le million d'âmes, ce qui ne sera fait qu'en 1931.[139] C'était en fait une condition essentielle à la rentabilité de l'opération.

En 1927, Jean-François Saint-Cyr, président de la Commission des tramways de Montréal, prônait la construction de métros parce que, croyait-il, c'était le seul moyen d'assurer aux transport en commun, c'est-à-dire aux tramways, un "free right of way."[140] Seule le capacité de les faire circuler sans obstruction pouvait permettre le transport d'une grande quantité de voyageurs, selon lui.

Lorsque les promoteurs demandaient des restrictions de stationnement ou pensaient à construire des métros, c'était justement pour assurer ce droit de passage libre de toute obstruction. Les automobilistes cherchaient exactement la même chose. Mais pour eux, qui sont à l'offensive afin d'imposer leur technologie, et parce que les promoteurs du véhicules-moteurs

---

138 SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation* , 14-15.
139 *LP* , 6 août 1912, 14. Voir aussi *CRMW*, décembre 1913, 590.
140 SAINT-CYR, *The Montreal Tramways* , 23.

veulent que la motorisation se développe, ce n'est pas suffisant, d'autant plus que la voie publique est de plus en plus congestionnée. C'est pourquoi en plus d'être en faveur des restrictions de stationnement, ils vont avoir tendance à promouvoir toutes les mesures possibles pour éliminer les tramways de la voie publique, comme dans le cas du pont Victoria, par exemple. Ainsi, contrairement aux promoteurs du tramway, ils vont appuyer tout projet de grands boulevards ou de métros. Dans cette perspective, les solutions à la congestion ou aux problèmes de la circulation de sont pas seulement des réponses techniques à des problèmes strictement techniques mais aussi à une difficile relation entre deux technologies et leurs promoteurs respectifs.

Comme aucun des grands projets proposés n'a vu le jour et comme les problèmes de la circulation sont demeurés en pleine force, le partage de l'espace disponible dans la voie publique entre les deux technologies dominantes de transport urbain, particulièrement au centre-ville, demeure une source de tensions. Dans cette perspective, on peut comprendre que c'est non seulement l'espace disponible mais également le mouvement des véhicules qui devint le sujet de tensions ouvertes entre les différents usagers de la voie publique.

CHAPITRE 5

Mouvement et conflits

Le véhicule-moteur possède des qualités remarquables qui lui ont permis de s'imposer comme moyen de transport. La vitesse est certainement celle qui a le plus enchanté les promoteurs et utilisateurs de la nouvelle technologie. Les premiers automobilistes vont tenter d'exploiter cette qualité dans la concurrence qui les oppose aux promoteurs du tramway. Cependant, dans un contexte où la voie publique est de plus en plus congestionnée et où les solutions à cette situation ne sont que partielles -comme les rues à sens unique ou les restrictions de stationnement, il leur sera de plus en plus difficile de le faire.

C'est pourquoi la priorité des tramways dans l'espace qu'ils occupent sera de moins en moins respectée tout comme l'interdiction de leur dépassement. Avec ces transgressions, la circulation demeure problématique et l'animosité entre véhicules-moteurs et tramways s'envenime.

Si bien qu'à la fin des années vingt, les deux groupes de promoteurs en viennent aux prises publiquement et ouvertement. Les automobilistes sont particulièrement agressifs, exigeant la disparition des tramways en invoquant le progrès pour justifier leurs positions.

Pouvoir et vitesse

L'adoption et la diffusion du véhicule-moteur, comme phénomène social, est intimement lié à sa capacité à répondre à certains désirs individuels, explique Wolfgang Sachs.

> "The automobile [...] promised the feeling of omnipotence; of the tools that industrial progress has brought within the reach of individuals, no other represented so disproportionate a gathering of impersonal energy to strengthen weak human powers. When an imperceptible curling of the toes, the scant flex of muscle, suffices to release forces that multiply those of the driver many times over and allow him to take off like a shot, then it is already given that feelings of power will be sought in the automobile [...]
>
> In this gaping incongruence between steering and steered forces lies the key reason why the automobile is especially suited as a means of self-reinforcement, as an ego prosthesis for those needy of power."[1]

Le pouvoir, la puissance et la vitesse associés au véhicule-moteur établissaient un lien direct avec les aspirations des automobilistes en tant que promoteurs de la motorisation ou hommes d'affaires. De plus, ces qualités correspondaient à l'évolution de la société montréalaise du début du siècle.

---

[1] SACHS, *For Love of the Automobile*, 114.

À cette époque, Montréal constituait toujours un grand centre économique. L'importance des transports, dans leur ensemble, demeurait vitale. Le déplacement des personnes à partir de et vers le centre-ville aux heures de pointes consacrait ce dernier comme le grand quartier des affaires et le coeur de l'économie de la région montréalaise. De plus, l'économie montréalaise se portait relativement bien. Les premières décennies du 20ième siècle sont en général une période de croissance économique ponctuée de quelques passages à vide. Ce contexte représentait une formidable opportunité de développement pour les promoteurs de moyens de transport. Le véhicule-moteur procurait à ceux qui pouvait se permettre la technologie un moyen de plus pour établir et consolider leur situation socio-économique.

Les premières décennies du vingtième siècle sont aussi celles de l'accélération du rythme de vie, particulièrement au travail. Sur ce plan, le véhicule-moteur complète d'autres technologies de communication, comme le télégraphe et le téléphone dont l'utilisation ne cesse de croître. Cette réalité émergente était perceptible à qui voulait s'en donner la peine et certains faisaient du rapport entre la motorisation et l'augmentation du rythme de vie une occasion de vendre leur salade. À preuve, l'annonce du docteur Chase pour ses pilules "pour les nerfs" qui auraient été tout à fait appropriées, selon le bon docteur, pour "le siècle de vie intense" que l'automobile représente dans l'annonce (voir la planche 5.1).

Plus haut, plus loin, plus vite sont les mots d'ordre caractéristiques de l'époque. "When the future holds all promise", écrit Wolfgang Sachs, "nothing remains for the present but to hurry.

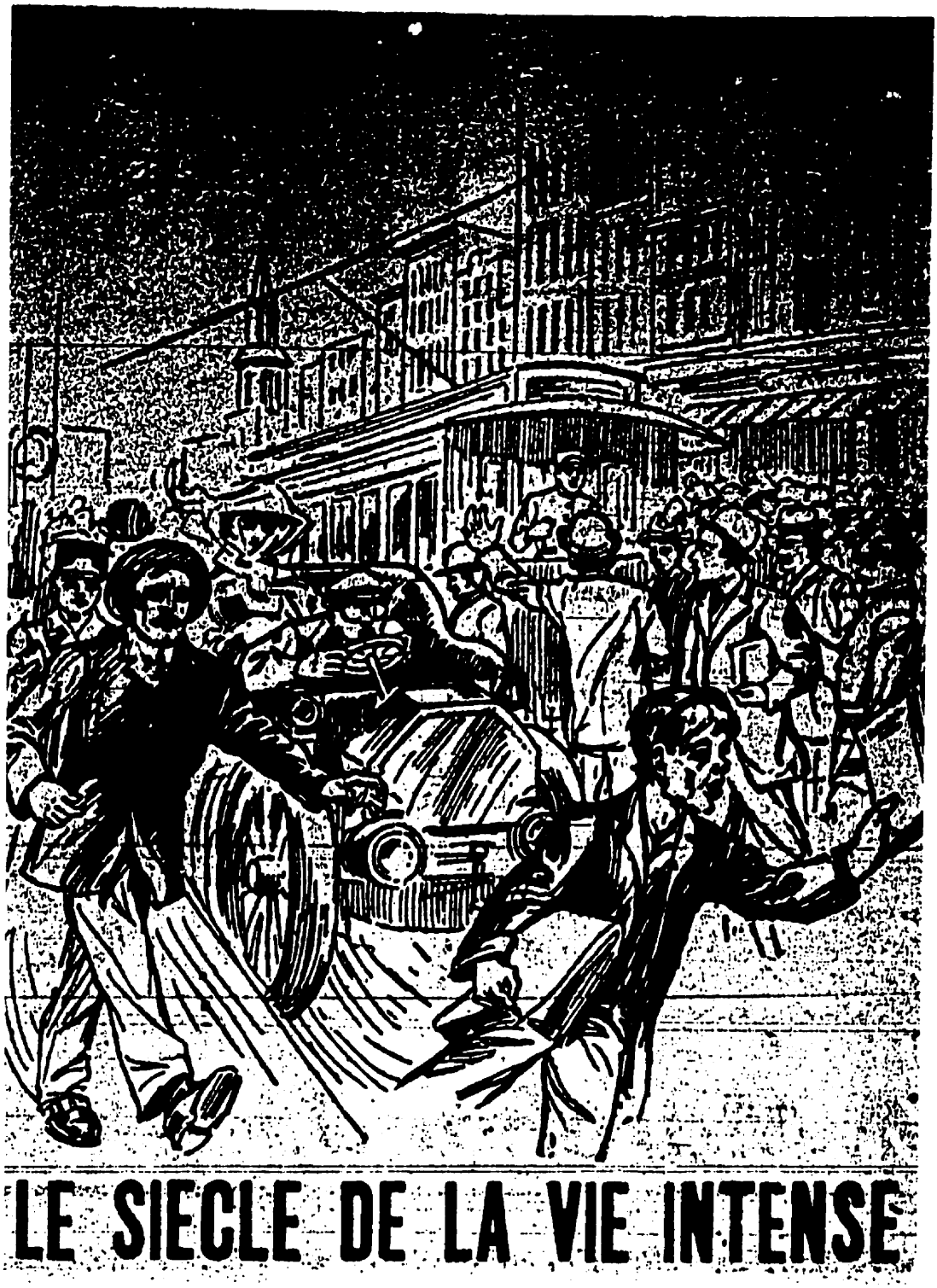


Planche 5.1 **Annonce des pillules du docteur Chase et le "siècle de vie intense", 1912**
SOURCE: *La Presse*, 21 mai 1912, 14.

With an easygoing attitude one misses out on the future; accelaration becomes the key."[2] En d'autres termes, le pouvoir passe par la vitesse et, sur ce plan, le véhicule automobile dépasse tous ses adversaires. D'ailleurs, la publicité automobile ne se gênait pas pour s'appuyer sur cette notion de vitesse pour faire la promotion de la technologie et la rendre attrayante. Une publicité de Ford en 1919 propose à l'homme de profession ou l'homme d'affaires un véhicule qui peut lui permettre de faire mille et une choses rapidement (voir la planche 5.2). Une annonce de la Essex, en 1927, montre qu'elle possède aussi cette qualité essentielle, mais elle peut, en plus, maintenir une grande vitesse "toute la journée" (voir planche 5.3). Quand à la Studebaker, on la voit en action. Elle dépasse aisément une autre automobile, une image évoquant la supériorité du modèle à l'éventuel acheteur, mais, peut-être plus significatif, cette supériorité s'exerce devant un policier affecté à la circulation qui ne bronche pas, suggérant une circulation rapide et sans ennuis (voir planche 5.4).

Et effectivement, plusieurs indices permettent de montrer que les automobilistes montréalais succombèrent au nouvel impératif. L'augmentation du nombre de grosses cylindrées entre 1914 et 1922 peut témoigner de cette attraction (voir le chapitre 1) comme peut le faire l'augmentation des accidents (voir le chapitre 3) ou l'intérêt pour les courses (chapitre 1). L'acquisition de motocyclettes par le département de police (chapitre 3) reflète également le fait que la vitesse soit devenue un aspect essentiel de

---

2 *ibid.*, 120.

Cent et une Courses à faire

L'HOMME de profession, l'homme d'affaires, l'homme qui doit faire ses courses rapidement a besoin d'un auto léger—d'un auto qui parte rapidement, arrête rapidement et démarre promptement. et surtout un auto confortable.

La nuit et la pluie battante, l'hiver et la neige aveuglante ne nuisent en aucune façon au coupé Ford. Il circule rapidement parmi le trafic congestionné, sur les rues glissantes, porte son message et revient. Il vous permet de faire cent et une courses rapidement et confortablement.

Coupé Ford, $878. Sedan, $1175.

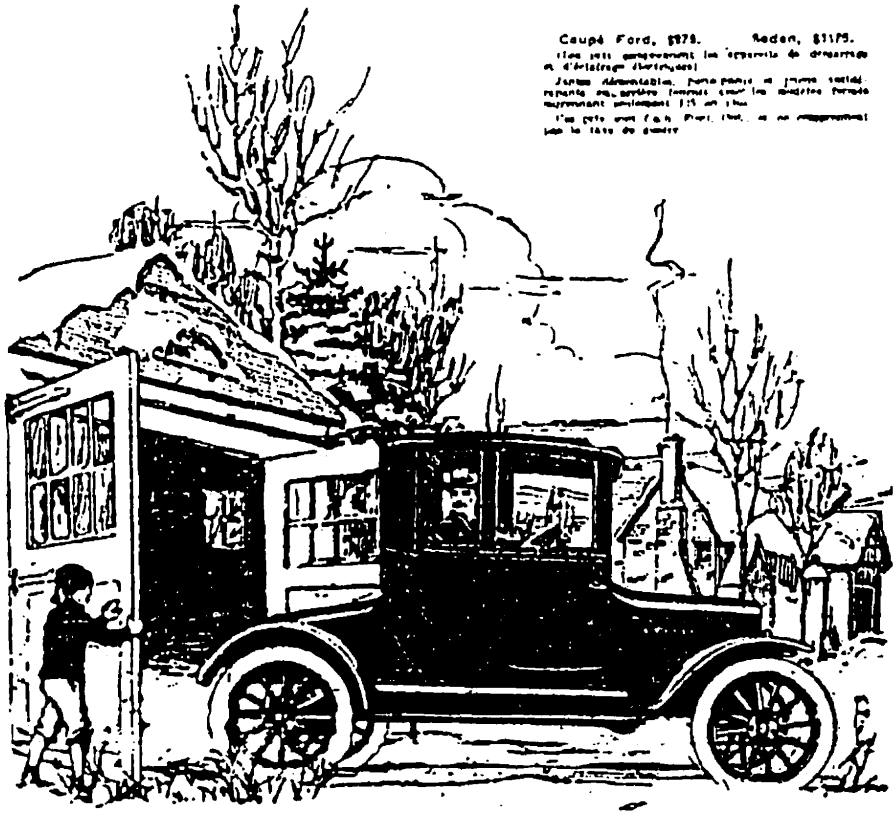


Planche 5.2 **Annonce de Ford, 1919**
SOURCE: *La Presse*, 8 novembre 1919, 17.

50 Milles à l'Heure Toute la Journée

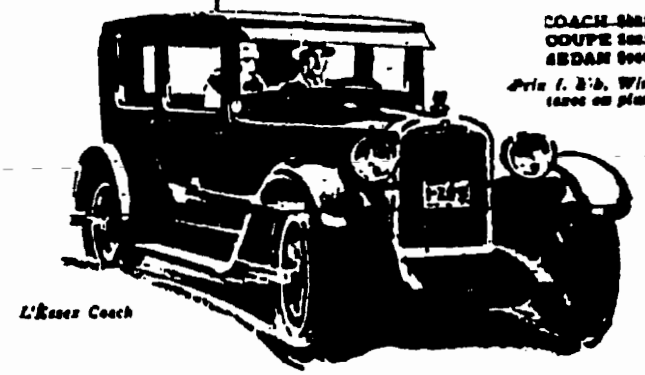
D'une allure aisée et en tout confort

Cette vitesse est bien au-dessous du maximum que peut faire l'Essex Super-Six. Cependant elle illustre un autre brillant côté de son rendement—la faculté de parcourir de longues distances avec un roulement si doux que le moteur et les occupants de la voiture n'en ressentent aucune fatigue.

Le nouvel Essex Super-Six est un triomphe de la mécanique aux points de vue de la durabilité, de l'accessibilité des organes et de la modicité du coût d'entretien.

ESSEX
Super-Six

COACH $985
COUPE $985
SEDAN $990
Prix f. à b. Windsor taxes en plus.



L'Essex Coach

Planche 5.3 **Annonce de la Essex, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 2 avril 1927, 50.

Planche 5.4 **Annonce de la Studebaker, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 2 avril 1927, 72.

la circulation. Le chronomètre est une des premières techniques employées par les forces policières à l'ère de la motorisation. Le chef de police en fournissait au mois de mai 1912 à certains constables pour la surveillance des automobilistes.[3]

De plus, les inquiétudes à propos de la vitesse excessive des véhicules-moteurs furent adressées très tôt au début du siècle, lorsqu'il y avait très peut d'adeptes. La Commission de police du Conseil municipal reçoit des lettres de plusieurs citoyens demandant de réglementer la vitesse des véhicules-moteurs dès le début de 1904.[4] Les inquiétudes et les plaintes contre les excès de vitesse s'exprimeront tout au long de la période.[5] Enfin, les autorités provinciales fixèrent rapidement les limites maximales permises. En 1904, dans les cités villes et villages, la limite fut fixée a 6 milles à l'heure.[6] Par la suite, elle fut progressivement augmentée.[7] À partir de 1922, jusqu'à 1930 au moins, la limite maximale est de 20 milles à l'heure.[8] De plus, à partir de 1906, aux les endroits jugés dangereux, tels les courbes, les pentes abruptes et les intersections, les vitesses maximales permises furent plus basses.[9] Mais malgré toutes les précautions, en 1929, le rapport du ministère de la voirie concluait après une analyse statistique que la

---

[3] *LP*, 2 mai 1912, 24.

[4] AVM, VM-43, Procès-verbaux, 27 avril 1904, 209, 11 mai 1904, 212, 13 juillet 1904, 223.

[5] Les journaux et les archives municipales en sont remplies à craquer.

[6] Québec, 4 Ed. VII, c. 30, 31 mai 1904, art. 2.

[7] Dans les cités, villes et villages, elle est augmentée à un maximum de 9 milles à l'heure en 1907, à 14 en 1914, à 16 en 1916. Québec, 7 Ed. VII, c. 16, 14 mars 1907, art. 5, 4 Geo. V, c. 12, 19 février 1914, art. 6, 7 Geo. V., c. 21, 22 décembre 1916, art. 18.

[8] Québec, 12 Geo. V, c. 35, 21 mars 1922, art. 10, SRQ, c. 35, art. 41.

[9] Québec, 6 Ed. VII, c. 13, 9 mars 1906, art. 24 et 27.

vitesse excessive était la cause première de neuf accidents sur dix.[10]

Les associations d'automobilistes ne s'opposèrent pas aux limites de vitesse et souvent même recommandaient la prudence et le respect de ces limites à leurs membres et aux automobilistes en général.[11] Mais comme Knott le soutient pour le cas australien, c'était peut-être surtout pour améliorer leur image publique et éviter que la sévérité des restrictions ou des pénalités en cas d'infraction ne soit augmentée.[12] Cela est d'autant plus plausible qu'à Montréal, les associations demandèrent régulièrement que les limites permises soient augmentées. En janvier 1922, la Quebec Provincial Motorists League, dont le Automobile Club of Canada fait partie, demande une telle augmentation, ce qu'elle obtient en décembre.[13] La Montreal Motorists League fait de même en 1929 et 1930 mais une campagne contre toute augmentation faisait rage depuis 1928.[14] En 1926, le ACC demanda même l'abolition des *speed traps* sous prétexte que les droits individuels étaient menacés par ces représentants d'un état tout puissant.[15]

Malgré leur attrait intrinsèque, vitesse et puissance ne sont pas recherchées uniquement pour combler des besoins individuels d'ordre personnel voire psychologique. La sensation de pouvoir que la vitesse et la puissance confèrent s'exerce sur autrui, le pouvoir s'exerce par rapport aux autres usagers de la voie publique.

---

10 Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport de 1929*, 68.
11 Voir, par exemple, ACC, *NL*, 28 mars 1924, 2, 15 avril 1929, 2.
12 KNOTT, "Speed, Modernity and the Motor Car".
13 ACC, *NL*, 30 janvier 1922, 3; 7 Geo. V., c. 21, 22 décembre 1916, art. 18.
14 *CRMW*, mars 1929, 163, mars 1930, 176; ACC, *NL*, 24 février 1928, 3.
15 *ibid.*, 26 octobre 1926, 3.

D'ailleurs, les qualités d'une technologie sont souvent plus perceptibles en comparaison avec celles de ses rivales.[16] Pour les entreprises et les hommes d'affaires, aller toujours plus vite sous-entendait plus vite que le concurrent. Tout se passe dans la voie publique et la vitesse y est capitale.

> "And the driver is truly in need of dynamism and strength, for only then can he win the manifold competitions of the street. Unfortunately, the streets [...] have not been swept clean of competitors; on the contrary, in every direction other cars are disturbingly evident, and at every second the striving for power can end in defeat. Because by the nature of the thing the drivers want to proceed quickly for reasons of their own, traffic is oriented from the beginning toward conflict; the intentions of any one individual stand opposed to those of all others, threatening constantly to collide."[17]

La publicité automobile était d'ailleurs souvent orientée vers les performances supérieures de la nouvelle technologie par rapport aux autres moyens de transport. Ainsi, à l'occasion du premier Salon de l'automobile de Montréal en 1906, des vendeurs d'automobiles, accompagnés de quelques journalistes font des "stunts winding in and out between street cars and cabs which made the occupants open their eyes."[18]

---

16 DAVIS, "Technological Momentum".
17 SACHS, *For Love of the Automobile*, 116.
18 DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 64.

En 1917, Ford affirmait qu'il est "facile de faire de l'automobilisme à travers les rues encombrées" (voir planche 5.5). Overland liait les affaires, le plaisir avec la vitesse et la circulation. Tous les utilisateurs potentiels pouvaient en profiter "pour la marche dans le trafic [et] pour le service rapide", autant les hommes que les femmes ou les jeunes (voir planche 5.6). Dix ans plus tard, la Essex affirmait que son modèle "super-six" est "si agile qu'il passe aisément à travers le trafic le plus dense" (voir planche 5.7).

Clairement, ces publicités établissent un lien entre les désirs et les besoins individuels, les capacités du véhicule-moteur et les conditions de la circulation, du mouvement des véhicules sur la voie publique. Dans cette perspective, puissance et vitesse ne comblent pas uniquement des désirs proprement individuels.

Dans un contexte de compétition sur le plan du choix technique entre véhicule-moteur et tramways, de compétition dans les affaires, d'augmentation de la circulation et de congestion grandissante (chapitres 2 et 3), les qualités du véhicule-moteur deviennent de plus en plus primordiales. Le véhicule-moteur par sa puissance et sa vitesse devient le moyen par lequel il devient possible d'échapper, en quelque sorte, aux difficultés créées par la motorisation. "Changing lanes, passing, and successful accelerations are summarized as personal victories, while whoever is cut off, blocked out, or left behind suffers defeat", écrit Sachs.[19]

---

[19] SACHS, *For Love of the Automobile*, 116.

Facile de Faire de l'Automobilisme à Travers les rues Encombrées

IEN SUR, le léger et efficace Ford est vraiment l'auto qu'il faut pour la ville. Il se fraie un chemin à travers tous les embarras des rues alors que le gros auto fait des arrêts fréquents pour guetter sa chance.

Lorsqu'il arrive que le Ford doit faire halte, il peut repartir et faire du 15 milles à l'heure avant que le grand et gros auto puisse se remettre en marche.

Le Ford coûte moins cher par mille à faire marcher. Il nécessite bien peu de réparations. Il est toujours prêt à répondre à l'appel. Au point de vue de l'efficacité générale, c'est l'auto de l'homme d'affaires.

Runabout	$475
Auto de tourisme	495
Coupelet	695
Auto de ville	780
Sedan	890

F.A.B. FORD, ONT.

Ford

VENDEURS À MONTREAL ET SES BANLIEUES

Jarry Bros. Motor Company
2828 Boulevard St-Laurent.

Clermont Motor Sales Rgd.
994 rue Saint-Denis.

Laurin et Compagnie
Ste-Dorothée, Qué. et St-Martin, Qué.

Jos. Bonhomme Limitée
200 rue Guy.

W.-E. Ranger Limitée
Lachine, P.Q.

Généreux Motor Co. Limited
37 rue Sainte-Catherine Ouest.

G.-M. Primm
4280 rue Sainte-Catherine Ouest.

Just Motor Limited
5 Avenue du Parc.

Planche 5.5 **Annonce de Ford, 1917**
SOURCE: *La Presse*, 23 juin 1917, 23.

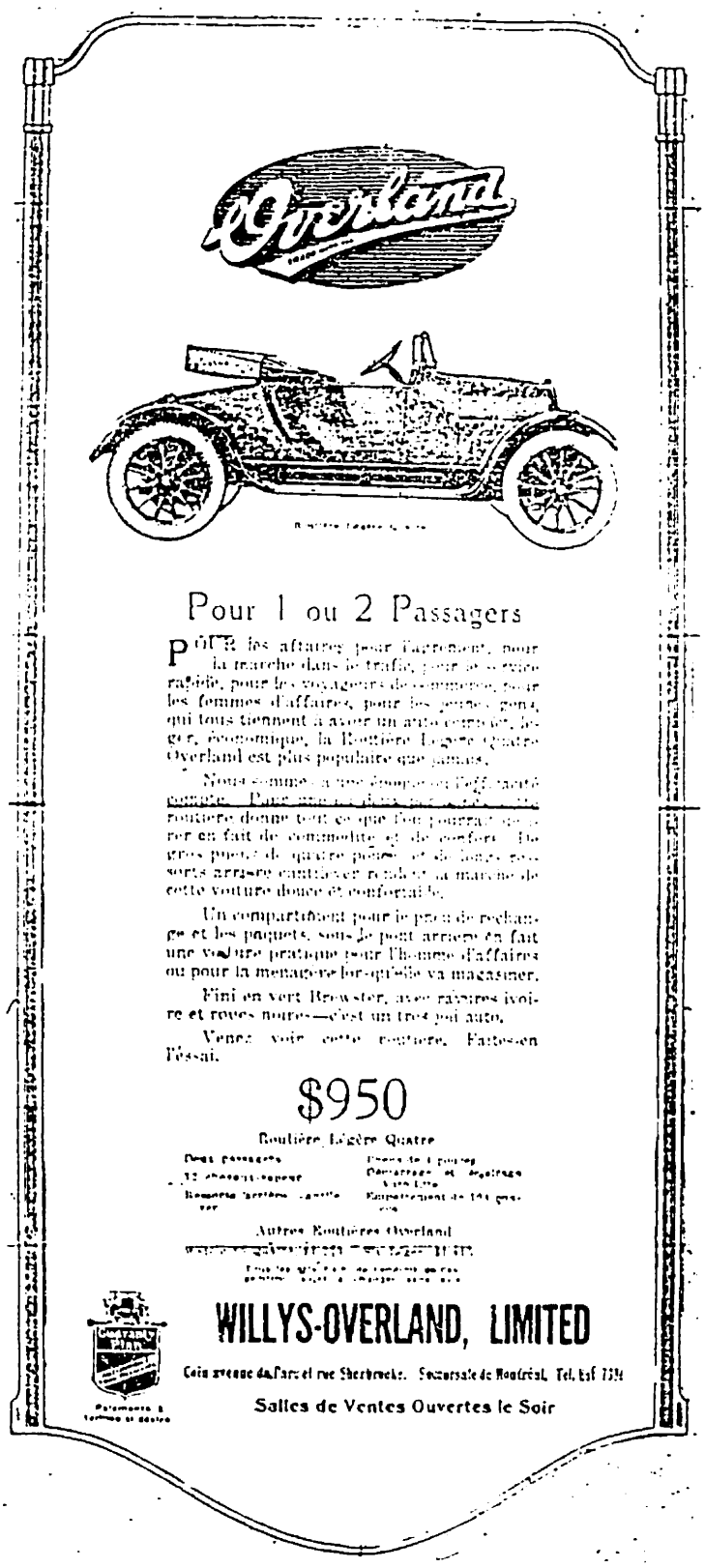
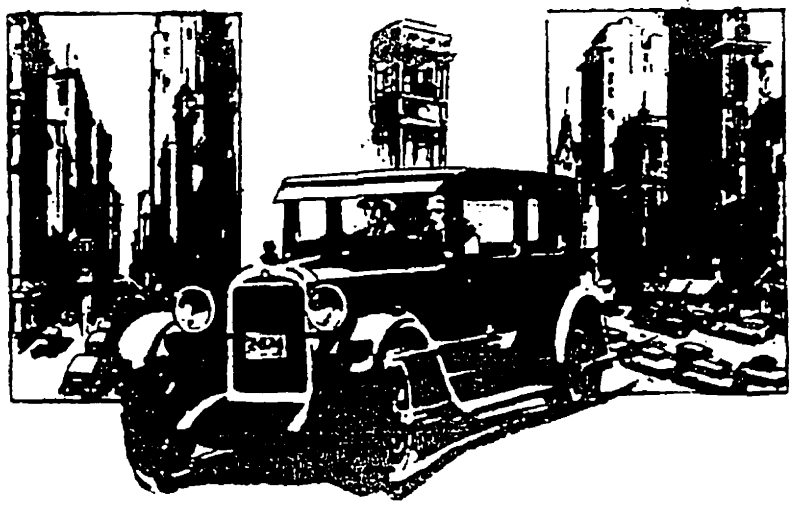


Planche 5.6 **Annonce de la Overland, 1917**
SOURCE: *La Presse*, 30 juin 1917, 23.



Si agile qu'il passe aisément à travers le trafic le plus dense

Du cinquante milles à l'heure toute la journée — une vitesse encore plus grande si vous le voulez — une souplesse inusitée — *vrais coups d'éclat qui vous jettent dans l'étonnement.*

L'Essex Super-Six possède maintes qualités moins dramatiques qui se traduisent par des avantages encore plus importants dans le transport journalier. Démarrage prompt comme l'éclair; conduite prompte, précise, instinctive; contrôle du frein instantané, positif — *une agilité telle qu'il passe facilement à travers le trafic le plus dense.*

Après vous avoir transporté à travers la congestion des villes ou avoir volé sans effort à travers la campagne toute la journée, ce confortable auto vous dépose frais et dispos, le soir venu. La qualité et le rendement merveilleux du Super-Six font de cet auto un achat économique. Et il est fait pour donner un long et excellent service, *avec frais d'opération et d'entretien réduits au minimum.*

[illegible]

Tous prix f. à b. Windsor taxes en plus.

ESSEX *Super-Six*

50 MILLES A L'HEURE — TOUTE LA JOURNEE

LEGARE AUTOMOBILE AND SUPPLY CO. LIMITED

[illegible]

PROVINCIAL MOTOR SALES [illegible]

VERDUN MOTOR SALES [illegible]

LINTEAU AUTOMOBILE LIMITED 44 Ontario Est

[illegible] GARAGE LAMIEL [illegible]

GARAGE ROSEMONT [illegible]

LUCIEN KORFAN CORPORATION [illegible]

GARAGE WESTMOUNT [illegible]

Planche 5.7 **Annonce de la Essex, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 9 avril 1927, 65.

Au Québec, les relations entre les différents types de véhicules dans la circulation sur la voie publique font l'objet d'une attention particulière du législateur assez tôt au début du siècle. En 1904, la première loi sur les véhicule-moteur définissait comment un automobiliste devait se comporter lorsqu'il rencontre un véhicule hippomobile. La vitesse constitue évidemment un aspect avec lequel la loi jouait.[20]

Dans une ville comme Montréal et dans la mesure où les tramways y occupent une grande partie de l'espace disponible dans la voie publique (chapitres 2 et 4), les automobilistes utiliseront la vitesse plus particulièrement à l'encontre des tramways. C'est pourquoi la priorité des tramways et leur dépassement par les autres usagers de la voie publique devinrent rapidement problématiques et reçurent l'attention des législateurs.

Échec à la priorité des tramways

Afin d'assurer le meilleur service possible, les entreprises de tramways ont obtenu la priorité de circulation de leurs voitures dans l'espace occupé par les voies ferrées. Au début du 20ième siècle, les contrats que les compagnies de tramways signèrent avec les municipalités de l'île de Montréal comprenaient pour la plupart du temps une clause accordant cette priorité. Le règlement 210, basé sur le contrat signé entre la Montreal Street Railway Company et la Ville de Montréal en décembre 1892, prévoyait que tout

---

[20] Québec, 4 Ed. VII, c. 30, 31 mai 1904, art. 3.

véhicule rencontrant ou précédant un tramway devait lui céder le passage de manière à ne pas lui nuire.[21] Il en était de même pour les autres entreprises avant la fusion effectuée par E. A. Robert en 1911. Le nouveau contrat signé entre la ville de Montréal et la Montreal Tramways Company au début de 1918 contenait toujours cette disposition.[22] Ce contrat fut inclu dans un amendement à la charte de Montréal et avait donc valeur de loi.[23]

En 1913, la Montreal Tramways Company voulut étendre cette priorité aux intersections, c'est-à-dire que les véhicules-moteurs soient dans l'obligation d'arrêter lorsqu'il traversent une rue "où il existe des voies de tramways".[24] Le règlement 401 en vigueur à cette époque stipulait que les véhicules circulant dans l'axe nord-sud avaient priorité sur ceux dans l'axe est-ouest.[25] La demande de la MTC ne lui a pas été accordée puisqu'en 1923, le règlement 817, amendant le 401, prévoyait qu'aux intersections, un véhicule devait céder le passage au véhicule sur l'autre chemin à sa droite. Il n'y avait donc pas de droits particuliers pour les tramways aux

---

21 Ville de Montréal, Règlements, #210, 21 décembre 1892, article 33. De telles dispositions existaient dans les contrats signés entre les compagnies de tramways et les autres municipalités de l'île de Montréal. Voir ASTCUM, *Charter, By-Laws and Contracts of the Montreal Street Railway Company* (Montréal: 1896); *Charter, By-Laws and Contracts of the Montreal Street Railway Company* (Montréal: 1905), *Charter, By-Laws, Franchises and Agreements of the Montreal Park & Island Railway Company* (Montréal: 1908), MTC, *Franchises* (Montréal: s. d.).

22 *idem.*, art. 64.

23 Québec, 8 Geo. V, c. 84, 9 février 1918, art. 75, cédule A.

24 Avant 1930, la signalisation routière est pratiquement inexistante, sauf pour les sémaphores ou les feux de circulation installés par la ville de Montréal. Voir le chapitre précédent.

25 AVM, Règlements, #401, 29 mars 1910, art. 13. En 1908, le chef de police demandait que des amendements soient apportés au règlement 50 "afin de permettre à la police de réglementer le trafic des piétons, tramways et voitures diverses à l'intersection des rues de façon à protéger le public." *ibid.*, VM-43, Procès-verbaux, 9 décembre 1908, 75.

intersections avant 1930.[26] Cependant, à partir de 1925, les véhicules circulant dans le même sens que les tramways devaient désormais, aux intersections, laisser le tramway repartir en premier. C'était une forme de priorité.[27]

Au même moment où la MTC demande la priorité aux intersections, Duncan McDonald, ancien gérant général de la Montreal Street Railway Company devenu commissaire de Montréal, fit des propositions pour "éviter les dangers et les delais causés par la circulation des voitures à plusieurs intersections importantes où circulent des tramways." Parmi ces propositions, il recommande l'élimination du virage à gauche à certaines intersections, notamment celles de Craig et Bleury et Sainte-Catherine et Bleury.[28] Mais rien n'a été fait dans ce sens, du moins avant 1930.

Les autorités municipales, particulierement pendant la période où les réformistes sont au pouvoir, entre 1910 et 1914, furent donc refractaires à accorder de nouveaux privilèges en matière de circulation aux entreprises de tramways.

De plus, si la législation sanctionnait tout de même une certaine priorité dans l'espace occupé par les voies ferrées, les autres usagers de la voie publique, surtout les automobilistes, n'en faisaient que peu de cas. Les photographies 4.3 et 4.4 , au chapitre précédent (pages 234 et 235), nous montrent des automobiles

---

26 *ibid.* , Règlements, #817, 11 juin 1923, art. 1. Cette disposition restera inchangée par la suite. Voir, par exemple, *ibid.* , #890, 30 juin 1925, art. 32.

27 *ibid.* , art. 9.

28 AVM, Duncan McDONALD, *Report on the Montreal Transportation Problem Submitted to the Citizens of Montreal* , 19.

circulant allègrement sur les rails sur la rue Notre-Dame. Les photographies 5.1 et 5.2 font de même pour le cas de la rue Sainte-Catherine.

Il pouvait cependant être difficile d'éviter de le faire. Aux troisième et quatrième chapitres, certaines photographies ont très bien montré que le stationnement des voitures ou le dépôt de matériaux de construction le long des rues pouvaient obliger les véhicules à empiéter sur les voies ferrées (voir les photographies 3.6, 4.1, 4.2 et 4.10, pages 175, 217, 223 et 241). Paul Seurot expliquait en 1929 qu'étant donné les nombreuses infractions aux interdictions de stationnement, "there is no alternative for motorists but to follow the tramway tracks and thereby break in the rhythmic and regular procession of street cars and delay traffic generally."[29]

Une multitude de poursuites judiciaires intentées suite à des accidents de la circulation montre aussi que les automobiles empruntaient régulièrement l'espace réservé aux tramways et que la priorité accordée aux tramways était au centre des litiges.[30] Les

---

[29] AVM, SEUROT, "*Traffic Problems in Montreal*", 3.

[30] Pour les causes de jurisprudence, voir Massé v. MTC, *La revue légale*, 25(1918):246-248; Allard v. MTC, *Revue de jurisprudence*, 27 (1919): 114-193; Rondeau v. MTC; *La revue légale*, 25 (1919): 403-405; Laplante v. MTC, *Le revue légale*, 29 (1923): 462-465; MTC v. Pistchick, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 41 (1926): 324-327; City of Westmount v. MTC, *Rapports judiciaires de Québec, Cour supérieure*, 68 (1930): 484-487; Walsh v. MTC, *Rapports judiciaires de Québec, Cour supérieure*, 69 (1931): 274-276; MTC v. Empellezzire, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 51 (1931): 71-80; MTC v. Thifault, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 51 (1931): 270-275; MTC v. Coleman, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 52 (1932): 70-76; MTC v. Eliasoph, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 53 (1932): 166-178; MTC v. Rosenbloom, *Rapports judiciaires de Québec, Cour du banc du roi*, 54 (1933): 75-82. Les registres des jugements de la Cour supérieure du district de Montréal regorgent de cas similaires.

Photographie 5.1 **Circulation de véhicules-moteurs sur les voies de tramways, 1923**
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection Michel Bazinet, album 3

Photographie 5.2 **Véhicules-moteurs empruntant les voies de tramways, rue Sainte-Catherine, 1930**
SOURCE: Musée McCord, Collection Preston, #MP 105/8-H(3).

empoignades et les enjeux semblaient assez sérieux pour qu'un inspecteur de la MTC, appelé sur les lieux d'un accident, tente d'acheter à la cause de la compagnie un témoin de la partie adverse.[31]

Non seulement les automobilistes avaient tendance à nier la priorité des tramways, mais ils furent appuyés par les tribunaux. La cause Fairbanks v. Montreal Tramways Company constitue un bon exemple à cet effet.

Le 6 décembre 1913, le chauffeur Richard Hulme mène son employeur, le courtier en bourse George W. Fairbanks, accompagné de son épouse, à l'Hôtel St-Régis, rue Sainte-Catherine, dans leur Packard. Lorsqu'il quitte le devant de l'hôtel une fois sa tâche accomplie, le chauffeur doit emprunter la voie des tramways car la rue entre le trottoir et les voies ferrees est occupée par des voitures stationnées. C'est à ce moment que la Packard est frappée par le tramway. Le jugement de la Cour supérieure attribue la faute aux deux protagonistes de manière égale même si la compagnie de tramways prétend que "the automobile was imprudently and illegally driven suddenly on the street car track in front of the approching car". Mais la Montreal Tramways contestera le jugement en Cour de révision.[32]

Au cours de ce deuxième procès, la MTC exposait les contraintes avec lesquelles elle devait composer dans l'opération de ses véhicules et réitérait le besoin d'un statut spécial en tant

---

[31] AVM, VM-17, dossiers, #27200.3.3.

[32] ANQ, Cour supérieure du district de Montréal, Fairbanks v. MTC, dossier #1239, 1916.

qu'usager de la voie publique. Son factum présenté lors des audiences en Cour de révision expliquait que

> "the finding of fault on the part of the defendant [the MTC] is not borne out by any evidence of record, and it is of great importance in the interest and protection of the public, as well as to enable the tramways company to properly discharge its obligations, that when the right of way has been interfered with in a negligent manner, the courts should carefully examine any evidence adduced with the object of shifting the blame on the part of it upon the railway company.
>
> It is evident that the great size and weight of street railway cars, as well as the fact that they are necessarily confined in direction to the line of the car tracks, makes it difficult and often impossible for a motorman in charge of a car to avoid accidents that might be avoidable if the car were lighter and able to be turned suddenly to the right or left or varied in direction at all.
>
> The tramways company obtains its franchise indirectly from the people, and the consideration for granting the franchise is the convenience and economy of a great travelling public, and in order in a large city to satisfactorily cope with the great amount of traffic and give an efficient service, a certain degree of speed in running its cars is essential."[33]

Or cette vitesse, ne pouvait être garantie que par une voie libre, dénuée d'obstruction ou de véhicules. Le jugement de la Cour

---

33 *idem.*

de révision est prononcé le 18 mars 1916. Le juge Archibald expliqua que selon lui

> "the tramways company is granted the right to operate its cars upon certain streets in the City of Montreal at certain fixed speed. It has a privilege over ordinary traffic to the extent [...] that is has a right to continue at its rate of speed and other traffic must not go on its lines unless it can clear them without stopping the car. In the exercise of this right the tramways officers must exercise prudence; must keep a good look-out to the front and the sides to observe, if possible, any cause of danger, and must so handle his car [sic] as to avoid as far as possible such danger. Foot passengers or vehicles must, before coming thereon, stop, look and listen to see whether there is a car approaching from the one side or the other."[34]

Pour Archibald, les employés de la MTC avaient agit selon ce principe et la compagnie n'était donc pas responsable de l'accident. Mais l'opinion d'Archibald fut minoritaire et la Cour de révision entérina le jugement prononcé deux ans et demi plus tôt par la Cour supérieure.

En février 1919, dans un jugement de la Cour de révision pour un cas semblable, le juge deLorimier exprimait clairement, à l'instar de ses confrères (à l'exception d'Archibald), son opinion sur la question: "La défenderesse [la MTC] semble prétendre que ses voitures ont plus de privilèges sur les rues de Montréal que les

---

34 *idem.*

conducteurs des véhicules ordinaires. Ceci est une erreur, car les tribunaux ont maintes fois émis leur opinion contraire sur cette prétention."[35]

Devant l'attitude de plus en plus réfractaire des tribunaux à confirmer la priorité des tramways sur la voie publique, la Commission des tramways de Montréal écrivit à la Commission administrative de Montréal pour demander que la question soit clairement résolue en faveur du transport en commun:

> "La Commission des Tramways de Montréal est d'opinion que, dans l'article 64 du contrat passé le 28 janvier dernier [1918], l'intention des parties a été d'assurer à la Compagnie des tramways le libre usage de ses voies pour la circulation des tramways.
>
> Il a été représenté à cette Commission par la Compagnie des tramways que ses voies sont souvent obstruées par des véhicules de toute nature qui causent des retards à la circulation des tramways, dont la Compagnie et le public voyageur surtout souffrent grandement.
>
> La Commission des Tramways de Montréal soumet respectueusement à votre Commission, qu'en vue de procurer au public de Montréal les avantages d'un service des tramways plus rapide, la Cité de Montréal devrait passer un règlement à l'effet de *prohiber*, sur toutes les rues où cela est possible et à l'exception des croisements de rues, la circulation de toutes voitures ou véhicules,

---

35 *ibid.*, Rondeau v. MTC, dossier #949, 1919; Rondeau v. MTC, *Revue légale*, 25 (1919): 405.

autres que les tramways, sur les voies de tramways."[36]

La Commission administrative rétorquait qu'il n'en était pas question, qu'elle ne voyait pas comment "on pourrait raisonnablement mettre un règlement en vigueur, prohibant la circulation de toute voiture ou véhicule autre que les tramways sur les voies de tramways" parce que "la circulation des voitures deviendrait impossible et le public loin d'en bénéficier se trouverait grandement gêné."[37]

Malgré tout, l'administration municipale fit des efforts pour veiller à ce que le transport en commun jouisse le plus possible de bonnes conditions d'opérations. Par exemple, en avril 1920, la police de Montréal organisa un *blitz* d'une journée pour faire observer les règlements de la circulation. Or, des 158 arrestations que l'équipe spéciale effectua, 113 l'ont été en vertu de la section 1 du règlement 401 et 44 des 158 arrestations étaient des automobilistes, les autres étant des charretiers. La section 1 prévoyait qu'une "voiture, excepté quand elle en dépassera une autre, longera aussi près que possible le trottoir à droite de la rue." De toute évidence, les résultats du *blitz* sont conséquents avec la volonté de faire respecter la priorité des tramways sur leurs voies ferrées comme le rapportèrent les journaux même si le département de police nia avoir eu cette intention.[38]

---

[36] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #5102. Je souligne. Le terme «prohiber» va plus loin que celui de «priorité».

[37] *idem.*

[38] *ibid.*, Règlements, #401, 29 mars 1910, VM-18, dossiers, #658.

L'Automobile Club of Canada n'était pas très emballé par ce genre de campagne de dissuasion ni, du reste, devant une interprétation rigoureuse des règlements concernant la priorité des tramways.

> "Members of the club are warned that the police have received instructions to enforce the by-law which forbids the use of the tramway tracks by other vehicles. While recognizing the right of the public and the tramways company to the unimpeded use of the tracks for the operation of the streetcar, the club does not assert to the principle of the literal interpretation of this by-law as forbidding motorists to drive upon the tracks under any circumstances. The general law of the road requires vehicles to keep to the right but the natural inclination of the careful driver is to keep a little out of the sidewalk, so as to have a better chance of avoiding reckless pedestrians who have the bad habit of stepping suddenly into the roadway without looking to see what may be approaching. In overtaking a vehicle so driven, the man behind sometimes finds it impossible to pass to the left, without trespassing upon the car track, and to impose a fine under such circumstances seem to the club authorities a case of injustice. However the by-law exists, and until it can be modified, or some definite understanding as to its reasonnable application reached, it is the part of wisdom for motorists to avoid its infraction."[39]

---

[39] ACC, *NL* , 30 novembre 1921, 1-2.

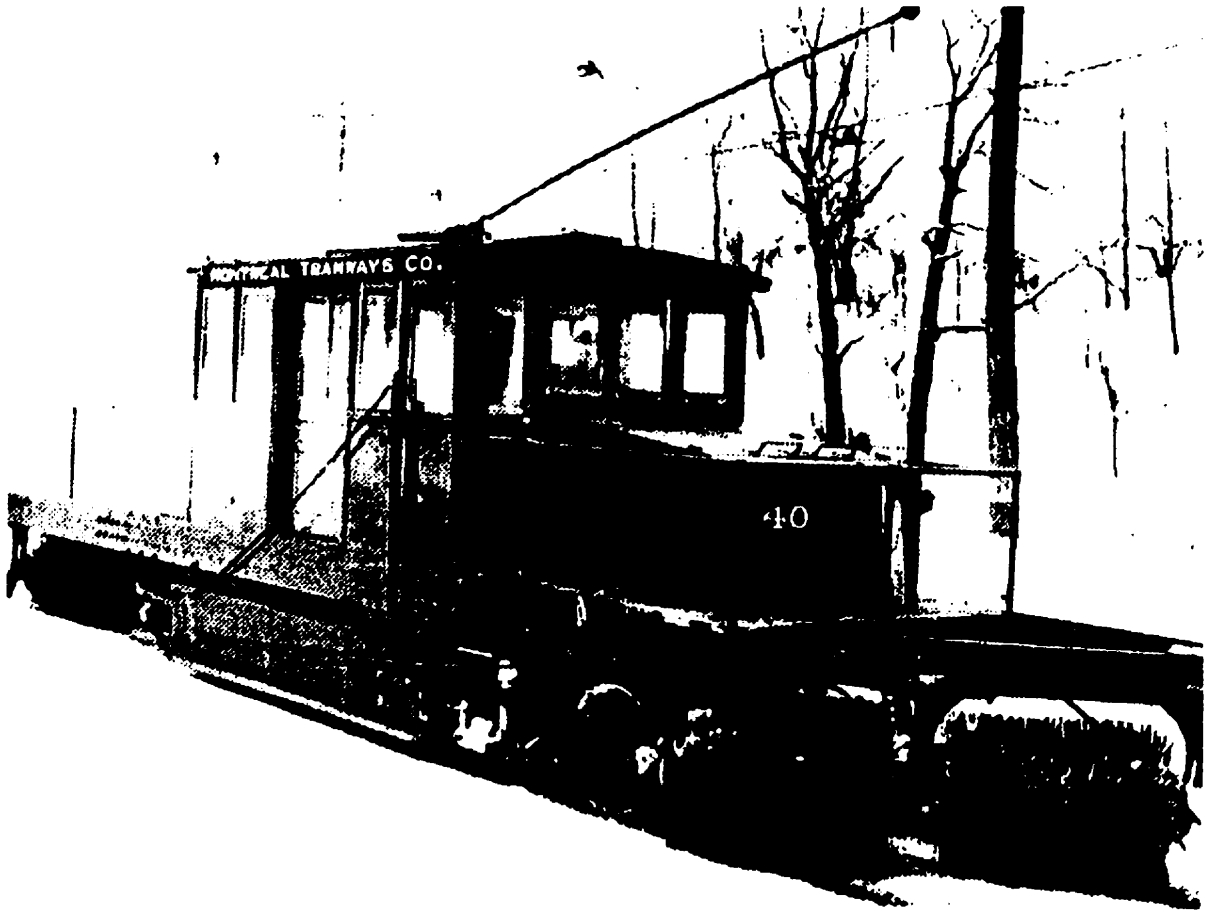
Les tribunaux municipaux ont peut être été tenté de faire contrepoids à leur contrepartie provinciale. La Cour du Recorder, peut-être plus au fait des problèmes de transports et des conflits entre tramways et véhicules-moteurs à Montréal, fit preuve d'une certaine compréhension à l'endroit des tramways. Un jugement en 1927 se prononça nettement en faveur de leur priorité sur les voies ferrées, comme le rapporte un article de *La Presse*. Selon le quotidien, le recorder Semple se serait "fortement élevé" contre l'obstruction fréquente des voies ferrées par les véhicules automobiles. Le recorder serait jusqu'à aller dire qu'il déplorait ne pas pouvoir "enlever [de] licences à ceux qui [...] ne veulent pas observer les règlements."[40]

L'hiver, les prises de bec entre automobilistes et promoteurs du tramway se répétaient fréquemment à ce propos. Les méthodes de déneigement de la voie publique et particulièrement des voies de tramways étaient loin de faire l'unanimité. La plupart des contrats signés entre les municipalités et les entreprises de tramways comprenaient des clauses à l'effet que ces dernières étaient tenues d'entretenir leur voies, les entrevoies et les côtés jusqu'à une certaine distance. Ainsi, le déneigement se faisait généralement seulement au centre de la rue. Paul-André Linteau souligne à ce propos que les compagnies de tramways innovèrent en matière de déneigement de voies ferrées.[41] La photographie 5.3 montre une déneigeuse utilisée vers 1912 par la Montreal Tramways Company. On voit clairement que seule la voie ferrée était dégagée. De

---

[40] *LP*, 23 février 1927, 7.

[41] LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 84.



Photographie 5.3 **Déneigeuse de la Montreal Tramways Company, 1912**
SOURCE: LINTEAU, "Le transport en commun dans les villes", 84.

nombreuses plaintes à ce propos parviendront à l'administration montréalaise, comme celle-ci, formulée en 1914:

> "I beg to draw your attention to the very dangerous state of the streets especially at crossings caused by the manner on which the street railway company clears away the snow leaving high ridges of hard snow and ice between, and on each side of, the tracks. These ridges make it almost impossible to cross the tracks especially in automobiles without great danger or accident or at the least serious damage to the cars in the shape of broken springs, etc.
>
> The street railway company should be requested to remove at least the centre ridge between the two tracks and in any case it is very urgently necessary that these ridges should be removed at all street [intersections]. This is a matter which should have the prompt attention of the Road Department."[42]

La Montreal Tramways Company voyait le problème tout à fait différemment. Le contremaître général expliquait en 1920 comment, en hiver, les automobilistes avaient tendance à utiliser l'espace occupé par les voies de tramways et affectaient ainsi le service de transport en commun. "During or immediately after a snow storm our tracks are the cleanest part of the road, and all vehicles, and especially autos, immediately take to them, and naturally to the detriment of our car service."[43] Encore ici, il

---

[42] AVM, VM-17, dossiers, # 17775.
[43] *CRMW*, janvier 1920, 30.

pouvait être fort difficile, voir impossible, d'éviter de le faire, comme le montre la photographie 5.4. On voit que le déneigement entre les rails de tramways et les trottoir laisse à désirer. Dans ces circonstances, les automobilistes avaient peut-être tendance à enfreindre la priorité des tramways. Ceci montre d'autant plus les tensions entre tramways et véhicules-moteurs que le phénomène contraire était vrai pour les véhicules hippomobiles. L'hiver, ses usagers passaient de la voiture à roues à la voiture à patins. Pour eux, il était préférable que la voie publique ne soit pas entièrement déneigée afin que les chevaux puissent effectuer leur travail plus aisément.[44] Ils avaient donc tendance à éviter d'emprunter les rails de tramways.

La MTC prendra des mesures pour éviter l'empiétement des automobilistes. À partir de 1920, elle commença à déneiger les voies ferrées jusqu'à une largeur de 9 pieds de chaque côté pour permettre aux autres véhicules de circuler sans empiéter celles-ci.[45] Mais, selon *Canadian Railway and Marine World*, cela ne fut manifestement pas suffisant. En 1923, les véhicules avaient toujours tendance à utiliser les voies ferrées après une tempête.

> "It is noticeable that there has been a decided increase in the use of motor cars during the winter. These automobiles naturally take to the streets in which the trams run, because there the streets are better kept and it is easier to travel, but that practice also adds to the delays."[46]

---

[44] ACC, *NL*, 20 décembre 1921, 4.
[45] *CRMW*, janvier 1920, 30.
[46] *ibid.*, avril 1923, 171.

Photographie 5.4 **Condition de circulation après une chute de neige, rue Saint-Denis, 1914**
SOURCE: LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 271.

Pour les motoristes, la faute en revenait aux compagnies de tramways qui ne faisaient pas leur travail de déneigement convenablement. Le président du ACC en 1925, Theodore G. Morgan affirmait:

> "that a distinct improvement in the maintenance of our civic thoroughfares was noticed last winter but there is one very important feature which will have to be dealt with, and that is the mound of ice which is allowed to form in the centre of the street car tracks. [..] As I understand it, the Montreal Tramways Company under their arrangement with the city are compelled to keep their tracks and a certain distance outside clear of ice and snow. This has not been followed out in the past, and present day condition from the point of view of safety and dispatch would warrant the remedying of this obstruction.
>
> The large capital investment in motor transport has been brought about by the necessity *for expedition in the movement* of persons and goods. To delay this movement, to keep a large proportion of these vehicles idle for several months in the year, or to deprive them of the use of large portions of the streets is an economic waste, and the greater the loss to the business community and the *private owners as a class*."[47]

Le discours de Morgan est très clair et direct. Mais la priorité des tramways n'était pas le seul élément qui empêchait la réalisation de la qualité essentielle du véhicule-moteur, la vitesse.

---

[47] ACC, *NL* , 23 février 1925, 2. Je souligne.

Les "private owners as a class", pour reprendre l'expression de Morgan, ne s'insurgeaient pas uniquement contre cette priorité ou le déneigement jugé inadéquat. Le dépassement des tramways aussi constituait pour eux, et pour les promoteurs du tramway du reste, un point tout aussi litigieux.

Le dépassement des tramways: une interdiction bafouée

Les installations de tramways se situent la plupart du temps au centre de la voie publique. Les voies ferrées sont simples ou doubles et, comme plusieurs photographies l'ont illustré, elles accaparent en général la moitié ou plus de l'espace disponible dans le voie publique. Pour monter à bord ou descendre des tramways, les usagers du transport en commun doivent continuellement circuler dans la rue (voir photographie 5.5) entre le trottoir et le centre de la chaussée, ce qui les expose grandement aux dangers de la circulation. Tout véhicule, particulièrement les voitures automobiles, circulant imprudemment, mettait en danger les usagers du transport en commun. Les autorités gouvernementales firent face à la situation de deux façons: en adoptant des mesures concernant les usagers du tramways -et des piétons en général- et en adoptant des mesures concernant les automobilistes.

En ce qui concerne les usagers du tramway, des îlots de protection furent construits au centre de la chaussée aux abords des voies ferrées, là ou c'était possible de le faire. La photographie 2.8 (page 137), prise au carré Phillips, montre une de ces zones de

Photographie 5.5 **Montée ou descente des tramways, 1907**
SOURCE: MARELLI, *Montréal un album de photos*, 78.

sécurité, la première semble-t-il à Montréal. Plusieurs seront mises en place à partir de 1931.[48]

Auparavant, le règlement 646, adopté en 1918, prévoyait que les passagers descendant d'un tramway devaient se rendre d'abord sur le trottoir faisant face aux portes du tramway et de laisser ce dernier partir avant de traverser de l'autre côté de la rue.[49] Cette façon de contrôler le comportement des usagers du transport en commun visait à ce qu'ils soient en tout temps visibles par les automobilistes. En effet, beaucoup d'usagers avaient la fâcheuse habitude de descendre des tramways et de contourner ceux-ci pour se diriger vers le trottoir du côté opposé des portes des tramways. Ce faisant, ils s'exposaient à des accidents parce qu'ils n'étaient pas toujours visibles pour les véhicules. La disposition du règlement 646 concernant les usagers du transport en commun sera reprise par les règlements adoptés ultérieurement.[50] Mais *La Presse* soulignait que peu de piétons et de passagers de tramways la connaissaient ce qui évidemment veut dire que plusieurs personnes s'exposaient à des blessures ou pire.[51]

Les dangers auxquels faisaient face les usagers des tramways étaient d'autant plus grands dans la mesure où les véhicules, particulièrement automobiles, pouvaient dépasser les tramways. C'est pourquoi plusieurs lois provinciales et règlements municipaux furent adoptés à ce propos.

---

48 Voir AVM, *Zones de sécurité*, dossiers de presse, #2000.9.
49 *ibid.*, Règlements, #646, 11 février 1918, art. 6.
50 Voir par exemple *ibid.*, #890, 30 juin 1925, art. 22.
51 *LP*, 3 août 1921, 1.

Le 19 septembre 1910, le Bureau des commissaires faisait rapport au Conseil municipal à propos du dépassement des tramways:

> "[Le Bureau] a reçu plusieurs plaintes au sujet de la nuisance causée par la circulation des voitures au coin des rues lorsque les tramways sont arrêtés pour prendre des passagers et [il] recommande que la Commission spéciale de Législation reçoive instruction de préparer un règlement à l'effet de régulariser la circulation du traffic à l'intersection des rues entre les tramways en arrêt et le trottoir afin de permettre aux piétons de pouvoir monter dans les tramways ou en descendre sans danger."[52]

La Commission de Législation répondait le 5 octobre 1910 que "la section 31 du règlement No 50 et [...] la section 14 du règlement 401, [...] donnent à la police toute l'autorité voulue pour contrôler la circulation des voitures."[53] Mais le chef de police divergea d'opinion. Il jugeait que ces règlements n'étaient pas assez spécifiques pour limiter les dangers. Il avait d'ailleurs raison puisque l'article 14 ne faisait que stipuler que "les conducteurs de voiture devront arrêter lorsqu'ils en seront requis par un membre du corps de police." La section 31 du règlement 50, elle, portait sur la vitesse réduite obligatoire aux intersections.[54] C'est pourquoi le

---

52 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #634.
53 *idem.*
54 *ibid.*, Règlements, #50, 15 mars 1870, #401, 29 mars 1910.

chef recommande l'arrêt obligatoire de toute voiture derrière un tramway arrêté pour prendre ou laisser descendre les usagers.[55]

Dans un rapport au Conseil, daté du 22 novembre 1911, la Commission de législation s'était rendue aux arguments du chef de police et propose que des amendements soient apportés au règlement de la circulation en vigueur à l'époque, le 401.[56] Mais le Conseil municipal ne réagira pas immédiatement. Comme de raison, les plaintes se firent plus acerbes, comme celle adressee au commissaire F. L. Wanklyn en janvier 1912.

> "Is there any chance in the near future of a person getting on or off a streetcar in safety?
>
> Do you think it possible to appeal to carters to give the humble foot-passenger [sic] a chance to get clear on or off the sidewalk, from or to a [tram] car.
>
> I ask you this because I came very near a serious injury today perhaps losing my life getting off a car at corner of Dorion & Ontario streets. I was jammed and thrown on my back between the car and a team going east.
>
> The car conductor took not the slightest notice, the carter hurled a modified quantity of abuse in a guilty endeavour to intimidate & of course the carter could well afford to talk as he well knew that there was not one policeman between stations 3 to 13.
>
> Citizens are not allowed to take the LAW into their own hands as you know therefore they are

---

55 *ibid.*, VM-1, dossiers, 2ème série, #634.
56 *idem.*

> entitled to be protected by them; I was going to say the strong arm of the LAW but I beg to apologize.
>
> I am a daily passenger on cars and have seen many more or less narrow escapes in the manner herein complained."[57]

Le Bureau des Commissaires de la ville de Montréal après avoir communiqué cette lettre au ton acerbe au Conseil l'avisait par la suite qu'il avait reçut "plusieurs autres plaintes, au sujet des dangers qui sont causés par la circulation des voitures, automobiles et autres, entre un tramway en arrêt et le trottoir" et adoptait une résolution visant à "attirer l'attention du Conseil sur la grande importance qu'il y a de passer un règlement sans retard" pour mettre un terme à cette situation.[58]

Peu après, le Conseil municipal passait aux actes. Le règlement 450, adopté le 22 avril 1912, obligeait tout véhicule à arrêter à au moins dix pieds à l'arrière d'un tramway immobilisé tant que ce dernier n'est remis en mouvement.[59] Le dépassement d'un tramway en mouvement était par conséquent toujours permis. *La Presse* voyait d'un bon oeil ce règlement particulièrement pour les piétons "qui ne manquer[ont] pas de se réjouir".[60] Certains citoyens prennent d'ailleurs la peine d'écrire aux autorités municipales pour les féliciter.[61]

---

57 *idem.*

58 *idem.*, *MGMM*, 4 mars 1912, 96.

59 *ibid.*, Règlements, #450, 22 avril 1912. Westmount suit l'exemple de Montréal et force les véhicules à stopper derrière les tramways arrêtés. Voir *LP*, 28 août 1912, 3.

60 *ibid.*, 23 avril 1912, 18.

61 AVM, VM-1, dossiers, 2ème série, #634.

Si les autorités municipales prirent du temps à réagir aux nombreuses plaintes, c'est peut-être parce que les réformistes, parmi lesquels les automobilistes se retrouvaient en grand nombre, étaient au pouvoir. Le deuxième chapitre a montré à quel point ils étaient à couteaux tirés avec les promoteurs du tramway. Les dangers auxquels les usagers du tramways étaient soumis, la croissance des décès et des accidents, en plus des pressions populaires, ont sans doute obligé les réformistes à mettre un peu d'eau dans leur vin et à adopter des mesures restrictives quant au dépassement des tramways par les véhicules-moteurs.

Cependant *La Presse* annonce, quelques jours après l'adoption du nouveau règlement, que son application pose problème:

> "Quelques uns de nos confrères s'extasient devant le fameux, quoique récent, règlement municipal qui oblige les cochers de place, les chauffeurs d'automobiles, ainsi que tous les conducteurs de voitures, à s'arrêter à au moins 10 pieds d'un tramway qui stoppe à l'angle d'une rue. [...] Le nouveau règlement, en voulant faire cesser un abus, en a provoqué un autre plus dangereux encore, en ce qu'il est difficile, sinon impossible, de le contrôler. Le conducteur d'une voiture étant forcé, par le règlement, à s'arrêter à la suite d'un tramway et à subir ainsi un retard plus ou moins long, voudra naturellement, se libérer, autant que possible, de cette contrainte. Dans ce but, il fera en sorte de passer devant le tramway pendant que celui-ci est encore en mouvement, et avant qu'il ne s'arrête, pendant que ceux qui attendent pour y monter, s'avanceront ou s'élanceront pour y entrer

> les premiers, la voiture ou l'automobile s'élancera à toute vitesse, au risque d'accrocher en passant un malheureux qui se sera trop précipitamment avancé. [...] Pense-t-on que la police va pouvoir faire autre chose que "des exemples", et peut-on sérieusement entretenir l'espoir que toute sa surveillance va se diriger de ce côté, à l'exclusion de toute autre?"[62]

La lettre d'un lecteur du journal critique, elle aussi, le règlement 450.[63] Mais les réformistes ne veulent pas faire marche arrière malgré leur sympathie pour les automobilistes.[64]

Cela explique sans doute que le gouvernement provincial ait décidé d'intervenir. En décembre 1912, il adopte une loi permettant à nouveau aux véhicules-moteurs de dépasser les tramways arrêtés mais seulement à gauche espérant sans doute palier aux lacunes du règlement municipal adopté par Montréal. L'Automobile Club of Canada fait rapidement remarquer aux autorités municipales que le règlement 450 est peut-être ultra vires, espérant sans doute qu'il soit aboli, car la nouvelle loi redonnait aux automobilistes un droit qu'ils avaient perdu avec l'adoption du règlement 450 (voir tableau 5.1).[65] De toute évidence, les automobilistes n'avaient pas digéré ce règlement et accueillirent la loi provinciale avec soulagement.

Par la suite, de nombreux changements concernant le dépassement des tramways furent apportés à la législation existante, tant par les autorités municipales que par le

---

62 *LP*, 1 mai 1912, 1, 4 mai 1912, 1, 28 mai 1912, 4, 1 juin 1912, 4.
63 *ibid.*, 30 mai 1912, 4 et 15.
64 *ibid.*, 9 juillet 1912, 1.
65 AVM, VM-17, dossiers, # 13871.

TABLEAU 5.1

Règlements municipaux et lois provinciales concernant le dépassement des tramways par les autres véhicules, 1900-1930[1]

	dépassement d'un tramway arrêté				dépassement d'un tramway en mouvement			
	à gauche		à droite		à gauche		à droite	
date du règlement (r) ou de la loi (l)	véhicules moteurs	autres voitures	véhicules moteurs	autres voitures	véhicules moteurs	autres voitures	véhicules moteurs	autres voitures
22 avril 1912 (r)	interdit	interdit	interdit	interdit	permis	permis	permis	permis
21 décembre 1912 (l)	**permis**	interdit	interdit	interdit	permis	permis	permis	permis
22 décembre 1916 (l)	**selon le cas**[2]	interdit	interdit	interdit	**selon le cas**[2]	permis	permis	permis
9 février 1918 (l)	**interdit**[3]	interdit	**interdit**[3]	interdit	**interdit**	permis	permis	permis
13 octobre 1919 (r)	**interdit**	**permis**[4]	**interdit**	interdit	interdit	permis	permis	permis
30 juin 1925 (r)	interdit	permis[4]	interdit	interdit	interdit	permis	**permis**[5]	permis

[1] Les caractères gras indiquent les changements apportés par rapport à la loi ou au règlement en vigueur précédemment.

[2] Interdit lorsqu'il y a double voie de tramway et permis lorsqu'il y a simple voie de tramway.

[3] Interdit sauf sur ordre contraire d'un policier.

[4] Sur les rues à sens unique seulement.

[5] Permis mais avec un maximun de 10 milles à l'heure.

SOURCES: Ville de Montréal, Règlements, #450, 22 avril 1912; Québec, 3 Geo. V, c. 19, 21 décembre 1912, art. 9, Québec, 7 Geo. V, c. 21, 22 décembre 1916, art. 20; Québec, 8 Geo. V, c. 26, 9 février 1918, art. 7; Ville de Montréal, Règlements, #702, 13 octobre 1919, #890, 30 juin 1925, art. 9 et 21.

gouvernement provincial. À partir de 1914, les populistes ont repris fermement en main les rênes du pouvoir municipal. Plus près des problèmes de la population, les populistes ne peuvent rester insensibles à la situation dans les transports urbains. C'est d'ailleurs eux qui adoptèrent les premiers règlements posant des restrictions au stationnement et qui combattirent le peu de cas fait à la priorité des tramways. Ainsi, les restrictions au dépassement des véhicules-moteurs devinrent de plus en plus sévères.

Le tableau 5.1 montre les changements successifs apportés. On y voit en premier lieu leur complexité. En effet, à partir de 1912, six critères ont été utilisés pour les formuler: selon que le tramway était arrêté ou en mouvement, selon l'interdiction ou la permission du dépassement soit à droite ou à gauche des tramways et enfin selon que les véhicules voulant dépasser soient des véhicules-moteurs ou d'autres types de véhicules.

On remarque aussi, dans ce tableau, que le dépassement des tramways par les véhicules-moteurs est frappé d'interdiction dans plus de situations que dans le cas des autres véhicules. D'ailleurs les changements fréquents apportés entre 1912 et 1930 concernent presque uniquement les véhicules-moteurs. À partir de 1918, ces derniers ne peuvent pratiquement plus dépasser les tramways ni en mouvement ni arrêtés. Avec le règlement 702 adopté en 1919, ils le peuvent que si le tramway est en mouvement et doivent le faire uniquement à droite.

À partir de 1924, les municipalités peuvent adopter des règlements dérogatoires aux dispositions de la loi provinciale y

compris ceux concernant le dépassement des tramways.[66] L'Automobile Club of Canada en profite pour suggérer une pléiade de mesures devant permettre une meilleure circulation. Parmi ces mesures, le club propose que "traffic be permitted to pass standing street cars on which thoroughfares where safety zones are provided for passengers entering or descending."[67] La même proposition avait été faite quelques années auparavant par le sergent en charge de la circulation au service de police.[68] Mais l'administration municipale ne fait pas écho au ACC même si elle amende le règlement 702. Au contraire, le règlement 890 -qui abroge la quarantaine de règlements concernant la circulation- stipule que lorsque les véhicules-moteurs dépassent les tramways en mouvement, ils doivent le faire à une vitesse maximale de 10 milles à l'heure, ce qui constitue une restriction de plus pour les automobilistes (voir tableau 5.1).

Lois et règlements sont compliqués, en plus de changer régulièrement, ce qui peut avoir prêté à confusion. D'ailleurs, les fonctionnaires eurent à quelques reprises certaines difficultés à les interpréter à causes de contradictions apparentes.[69] De plus, l'interdiction de dépasser était difficile à accepter pour les automobilistes puisqu'elle empêchait d'utiliser la vitesse de la technologie, élément essentiel pour en faire une technologie de transport supérieure au tramway. C'est pourquoi les automobilistes seront peu enclins à respecter les interdictions.

---

66 Québec, 14 Geo. V, c. 24, 15 mars 1924, art. 38.
67 ACC, *NL* , 8 novembre 1924, 1-2.
68 AVM, VM-18, dossiers, #658.
69 *ibid.* , VM-1, dossiers, 3ème série, #7661, VM-17, dossiers, #13871.

Par exemple, plusieurs personnes seront traduites devant la Cour du recorder en 1919. "Le recorder Simple se montra plus sévère envers un automobiliste [...] qui s'acharna à dépasser un tram, tout en risquant de blesser une vingtaine de personnes qui s'apprêtaient à y embarquer. Ce dernier s'est fait imposer une amende de $40,000 et les frais ou 2 mois de prison."[70] *La Presse* soulignait en 1921 que l'arrêt derrière les tramways arrêté était peu observé. "On n'a pas besoin de circuler longtemps dans les rues de la métropole pour constater combien nombreux sont les chauffeurs et les cochers qui violent cette disposition de la loi."[71] L'Automobile Club of Canada dénonçait lui aussi "the practice of many motorists who speed up in order to pass a street car which is slowing down to discharge passengers. The practice is not only unreasonable and likely to cause accidents, but it is in distinct contravention of both the civic and provincial regulations."[72] Plusieurs plaintes parviendront ultérieurement à l'administration municipale et même aux journaux.[73]

> "The other evening alighting from the front exit from a tramway car at the corner of Marlowe and Sherbrooke streets an automobile containing several passengers was right at the step and would have, no doubt, struck me had it gone by rapidly. Now this is a common occurrence and can be seen very often in all parts of the city. The other evening I was sitting in Notre Dame de Grace Park with

---

70 *LP*, 27 novembre 1919, 13. Le recorder est un juge.
71 *ibid.*, 25 juillet 1921, p. 4.
72 ACC, *NL*, 1 novembre 1923, 2.
73 Voir par exemple dans AVM, VM-18, dossiers, #658.

> several gentlemen and we noticed a number of cars violating the law; one was a tourist car right alongside the tramway car and another up to the step of the rear exit."[74]

En 1927, les transgressions sont toujours aussi nombreuses. Automobilistes et opérateurs de tramways se disputent âprement sur la voie publique, comme le souligne *La Presse*:

> "Chaque semaine on a de nombreux accidents à enregistrer, parce que certains chauffeurs ont la dangereuse manie de courser avec les tramways. Quelle imprudence? Suivre un tramway, arrêter derrière lui à chaque intersection, repartir, arrêter est excessivement énervant. Au moment où l'auto aurait la chance de dépasser une voiture à chevaux, une machine arrêtée entre la voie ferrée et le trottoir bloque le passage et il faut continuer en maugréant. Mais il en est qui pour dépasser un tram prennent des risques insensés, lui coupent le chemin et parfois se trouvent pris entre lui et une autre voiture. Cette façon de conduire est d'autant plus insensée que le "wattman" en charge du tram, qui d'ailleurs est dans son droit, semble très souvent se plaire à augmenter sa vitesse, dès qu'il aperçoit une machine qui veut le dépasser et arriver avant lui à une intersection suivante."[75]

Certains se plaignent de l'impunité dont auraient joui les automobilistes dépassant les tramways. Les autorités municipales

---

74 *ibid.*, VM-1, dossiers, 3ème série, #32723
75 *LP*, 26 février 1927, 63.

reçoivent des lettres à ce propos, comme celle-ci où un citoyen affirme qu'un policier "told [him] he sees it very often but cannot do anything becaused he stated he is afraid of losing his "job" as he may arrest somebody "higher up" with influence who would have him dismissed from the force."[76]

Le mépris des lois et règlements, l'arrogance et l'influence des «chevaliers du volant» furent vertement dénoncés par le contremaître général de la Quebec Railway, Light & Power Company, qui opérait les tramways de la ville de Québec:

> "In the city, where the traffic laws are inadequate or unjust, where enforcement of the law is unfair, where the motorist or driver with influence can escape punishment, the result is that the citizens as a whole do not take seriously the police or courts, readily blame the traction company [for] any kind of collision with a streetcar, [often] procuring doubtful witnesses to substantiate their alleged claims, and violations increase, bringing an increase in accidents, and additional financial burdens on the treasury of the utility. There are many drivers on our streets whose utter disregard of all principles of safety is a constant menace, not only to pedestrians, but to other drivers as well. Many of them wealthy, with political influence, consider the police court fine as a joke to them. Sometimes they pay the fine or dodge it through influence, going out to continue their sprees and recklessness."[77]

---

[76] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #32723
[77] *CRMW*, avril 1921, 210.

Les automobilistes auraient en fait joué le même jeu que les promoteurs du tramways, car ces derniers n'avaient-ils pas déjà essayé d'acheter un témoin lors d'un procès à propos d'un accident?

Ce dernier aspect montre bien comment le partage de la voie publique pouvait transpirer subtilement au-delà de la voie publique pour aller s'imprégner dans tous les aspects de la vie sociale.

Il n'est pas certain que de tels affrontements à propos du partage de la voie publique ait été exclusifs à Montréal, au contraire. À New York, raconte un policier qui y est allé étudier les méthodes de gestion de la circulation, il n'y avait pas de règlement obligeant les automobilistes à immobiliser leurs véhicules derrière les tramways arrêtés pour laisser monter ou descendre les usagers.[78] Cependant au moment où le policier visitait la grande ville américaine, celle-ci avait depuis longtemps construit un réseau de métros. Elle avait donc virtuellement mis fin aux affrontements entre les deux technologies. Il en était tout autrement à Toronto. En 1920, il semble qu'effectivement les véhicules-moteurs ait été dans l'obligation d'arrêter derrière les tramways immobilisés.[79]

Si les affrontements ne sont pas exclusifs à Montréal, peut-être y étaient-ils plus aigus du fait de l'étroitesse des rues au centre de la ville. Si l'on tient compte, en plus, des obstacles naturels dont parle Paul Seurot (chapitre 3), obstacles qui amplifient la congestion, il se pourrait bien que la priorité des

---

[78] AVM, VM-18, dossiers, #568.

[79] Toronto, Bureau of Municipal Research, *White Paper No. 42* (19 novembre 1920): 3.

tramways et leur dépassement aient été des sources de conflits plus vifs qu'ailleurs.

Quoiqu'il en soit, devant une situation où la priorité et le dépassement des tramways soulevaient une animosité certaine entre les automobilistes et les promoteurs du tramway, il ne faut pas s'étonner que les positions des deux camps se soient fortement radicalisées. À la fin des années vingt, les tensions étaient telles, particulièrement du côté des automobilistes, qu'elles éclateront au grand jour.

Au nom du progrès

Au début du 20ième siècle, la notion de progrès, associée au développement technologique, est omniprésente. Sur le plan des transports, le véhicule-moteur -avec l'avion- devint rapidement la quintessence de ce progrès et la vitesse qu'il permettait en était le moteur. Dans cette perspective, la priorité des tramways et leur dépassement interdit ou restreint étaient compris par les automobilistes comme des freins au progrès puisqu'ils ne leur permettait pas d'avoir recours au maximum des capacités de la nouvelle technologie.

Cela explique qu'à partir de 1927, environ, l'animosité entre les promoteurs des deux technologies dominant la voie publique montréalaise se développe et atteigne son paroxysme. Les conflits s'étalent ouvertement sur la place publique, par le biais, notamment des journaux. Les différences de points de vue que l'on perçoit entre certains articles de *La Presse* témoignent des tiraillements

présents dans la société montréalaise et particulièrement au sein des classes aisées.

En 1923, le Committee on traffic regulation, control, and accident prevention mis sur pied par la Ligue du progrès civique, au sein duquel oeuvraient des représentants des motoristes et ceux des tramways, pensait qu'il était possible de trouver un terrain d'entente pour tous les usagers de la voie publique. Il définissait les droits de chacun clairement:

> "Pedestrians are entitled to protection; *tram cars should operate without motor vehicle hindrance ; motor vehicles should be able to operate with expedition*, and the cartage companies given such facilities as their needs demand."[80]

Mais en dehors de ces cercles où tous les promoteurs de moyens de transport devaient travailler conjointement et vraisemblablement dans l'harmonie et l'esprit de coopération, les opinions étaient beaucoup plus tranchées, expéditives et antagonistes. Sur la voie et la place publiques, l'harmonie était loin de régner. Alors que le CTRCAP formulait ses voeux, A.-F. Herry, un fervent promoteur de la motorisation (voir le chapitre 1) voyait dans les tramways la cause de tous les maux de la circulation et souhaitait leur disparition:

> "La difficulté d'obtenir une bonne circulation provient de différentes raisons, à commencer par la

---

[80] AVM, VM-1, dossiers, 3ème série, #14457. Je souligne.

> variété des véhicules qui circulent et n'ont ni la même vitesse ni le même encombrement. On remarque que dans les villes où une voie est uniquement ouverte à une catégorie, la circulation est bonne; les à-coups diminuent ou disparaissent et cela uniquement parce que la vitesse des véhicules est sensiblement la même. [...] Si nous mêlons les autres aux autobus et les deuxièmes aux voitures hippomobiles, aux cyclistes et aux simples charettes [sic] à bras, c'en est fait de la bonne circulation, elle est rendue pratiquement impossible.
>
> Une autre cause la plus sérieuse: les tramways, électriques ou autres. Ne cherchons pas plus, le mal est là. Supprimez vos tramways et enlevez les rails et vous gagnez [...] On va même plus loin en conseillant aussi l'exclusion des chevaux [...] Nous répétons encore une fois que pour éviter les embouteillages aux carrefours encombrés, c'est-à-dire faire passer le maximum de voitures dans un minimum de temps, c'est irréalisable surtout tant qu'il y aura des tramways."[81]

De plus, il voyait dans l'autobus, un type particulier de véhicule-moteur, une alternative au tramway. Herry récidivait en 1927, dans le numéro spécial de *La revue municipale* consacré à l'urbanisme et publié par la Ligue du progrès civique. Alors que la Ligue argumentait que "les principaux usagers des rues sont les autos et les tramways [...] *Sans être entièrement opposés, les deux viennent parfois en conflit*", Herry soulignait dans son article que "la seule rue qui présente un caractère homogène serait la rue

---

[81] HERRY, *L'automobilisme au Canada français*, 518-519.

Sherbrooke, qui, comme le dit [le président du Automobile Club of Canada] M. [Theodore] Morgan, "est libre des embarras du service par voie ferrée.""[82] À demi mot, Herry prônait donc encore la disparition des tramways avec la bénédiction -du moins en apparence- du ACC. D'autres individus faisaient paraître des articles réitérant les propos d'Herry dans *La Presse*.[83]

Mais l'espoir de voir disparaître les tramways n'était pas, de loin, le fait de quelques individus isolés. Au chapitre 3, on a vu que les réformistes et les automobilistes, souhaitaient la constructions de grands boulevards précisément dans ce but. En 1926, le journal de l'Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles partageait ouvertement, lui aussi, cet espoir:

> "Nous savons que [la compagnie des tramways] n'hésite pas à se proclamer la providence du public voyageur. Propreté, rapidité, confort, régularité et un tas d'autres choses. Rien n'y manque. Nous, automobilistes, gênons le service des tramways parce que nous roulons sur les rails et qu'ensuite nous stationnons. Ce sont là des choses impardonnables.
>
> Les tramways sont la plaie des grandes villes. Plus cela ira, plus nous nous en rendront compte et ainsi plus nous travaillerons à les faire disparaître."[84]

---

82 *RMPQ*, décembre 1927, 91.
83 *LP*, 26 mars 1927, 64.
84 AOA/APA, *Auto-sport*, juillet 1926, 1.

D'autres articles au ton identique paraîtront dans le journal du club automobile. Dans *La Presse* , certaines opinions laissent voir avec clarté l'agressivité avec laquelle les promoteur de la motorisation entendaient imposer leur technologie au détriment du service de transport public:

> "Malgré ses détracteurs, l'automobile occupe de plus en plus de place dans notre vie et malheureusement dans la rue. Il lui faut sa place coûte que coûte et cette place qu'on lui dispute, qu'on lui mesure avec parcimonie, *elle saura la prendre elle-même et ce sera naturellement au dépens de quelques voisins encombrants et rageurs qui croient dur comme du fer que sans eux l'activite de notre ville serait à jamais suspendue* [...] Alors? Alors, nous en restons au point de départ. Dans nos rues qui ne sont pas si larges et que l'on ne songe pas à élargir, circulent pêle-mêle, les véhicules les plus disparates avec leur vitesse propre, *les gros essayent d'étouffer les petits* sans y réussir, la circulation est d'une lenteur exaspérante, *certains véhicules jouissent de la protection des autorités* pendant que toute l'attention et les sévères règlements ne sont fabriqués que pour d'autres, une troisième catégorie fait ce qu'elle veut... C'est l'anarchie sur toute la ligne [...]"[85]

Faut-il s'étonner que quelques articles du quotidien parlent du tramway comme de la "plaie de la circulation urbaine", comme le

---

85 *LP* , 22 janvier 1927, 52. Je souligne.

faisait Herry, et comme la cause de tous les maux de la circulation, des accidents aux embouteillages en passant pas la congestion.[86]

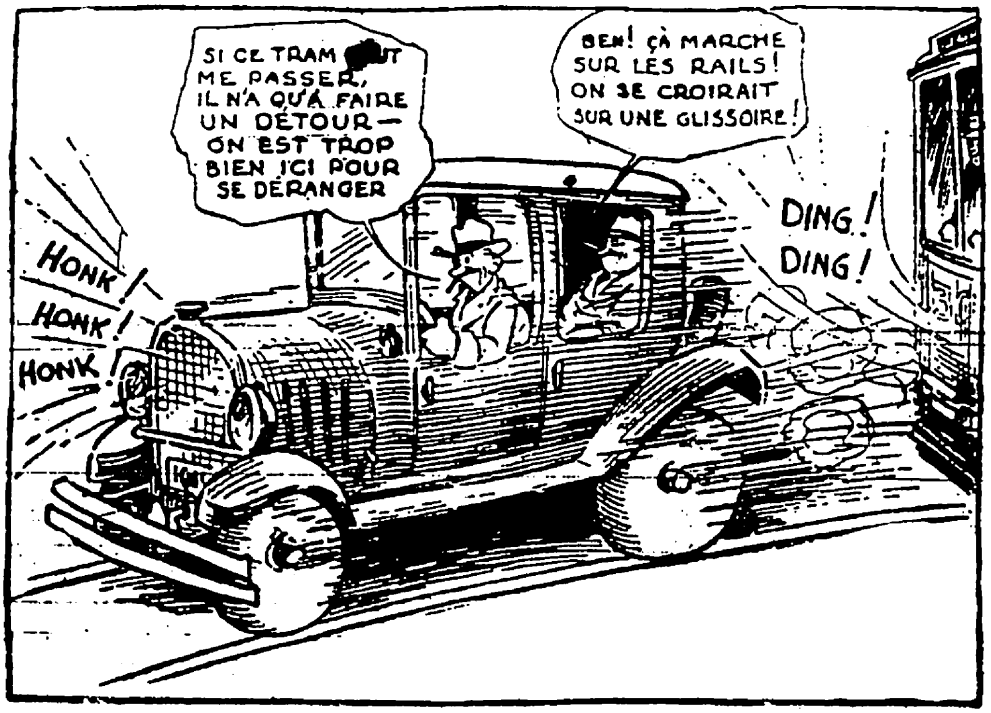
Les promoteurs du tramways ne sont pas dans une position offensive comme les automobilistes. Après tout, leur technologie est confortablement installée depuis plusieurs décennies, la priorité des tramways, même si pas toujours respectée, est une réalité et le dépassement des tramways, qui fait aussi l'objet de nombreuses infractions, est sévèrement réglementé. Ils adoptèrent donc une position plus défensive avec une attitude plus conciliante.

Essentiellement, des campagnes publicitaires furent lancées dans le but de faire respecter les acquis, c'est-à-dire les lois et règlements. Entre janvier et mars, une campagne est menée justement dans les pages de *La Presse* pour tenter de réduire les interférences faites à la circulation des tramways. Sur des dessins à saveur caricaturale, on voit les principales fautes des conducteurs de voitures (voir planches 5.8, 5.9, 5.10 et 5.11).[87] On remarque que trois des quatre dessins traitent de la priorité ou l'arrêt à l'arrière des tramways par les véhicules-moteurs ce qui constitue un exemple de l'importance des relations entre les deux technologies sur la voie publique. La planche 5.8 est celle où les tensions au sein des classes aisées sont exprimées le plus clairement. On voit une automobile empruntant la voie ferrée devant

---

86 *ibid.*, 30 avril 1927, 57.

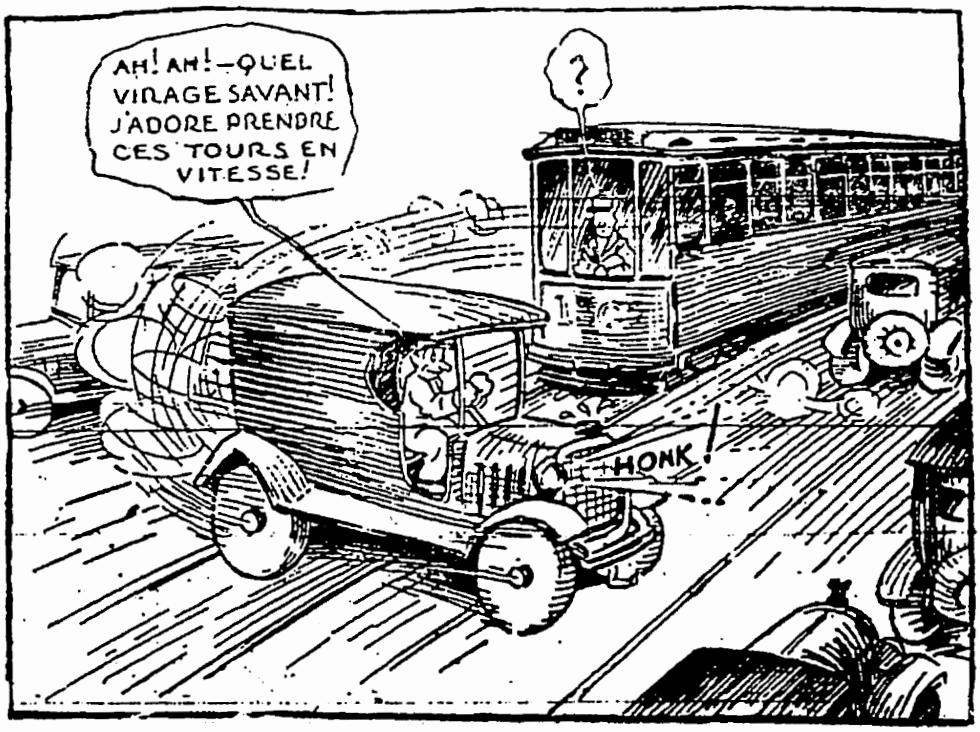
87 Ces caricatures sont sans doute le fruit de la MTC ou de la CTM ou des deux malgré qu'aucune indication ne le laisse voir. D'autres annonces publicitaires paraîtront à partir du mois d'avril 1927 pour vanter le service offert par les tramways (service des objets trouvés, transport multifonctionnel -banlieue-centre-ville, amusement, affaires, commerce-, étendue des installations, etc.). La Montreal Tramways Company est clairement indiquée comme l'auteur de ces dernières ce que les annonces parues entre janvier et mars ne faisaient pas.



NOUS voyons ici un exemple flagrant de ceux qui succombent à la tentation. Les rails font certainement un chemin idéal à suivre et qu'affectionnent les automobilistes et les charretiers surtout quand la neige bloque le reste de la chaussée. Ces rails, cependant, appartiennent aux voyageurs de tramways et devraient leur être exclusivement réservés.

TRAMWAYS

Planche 5.8 **Obstruction aux tramways, caricature, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 10 janvier 1927, 19.

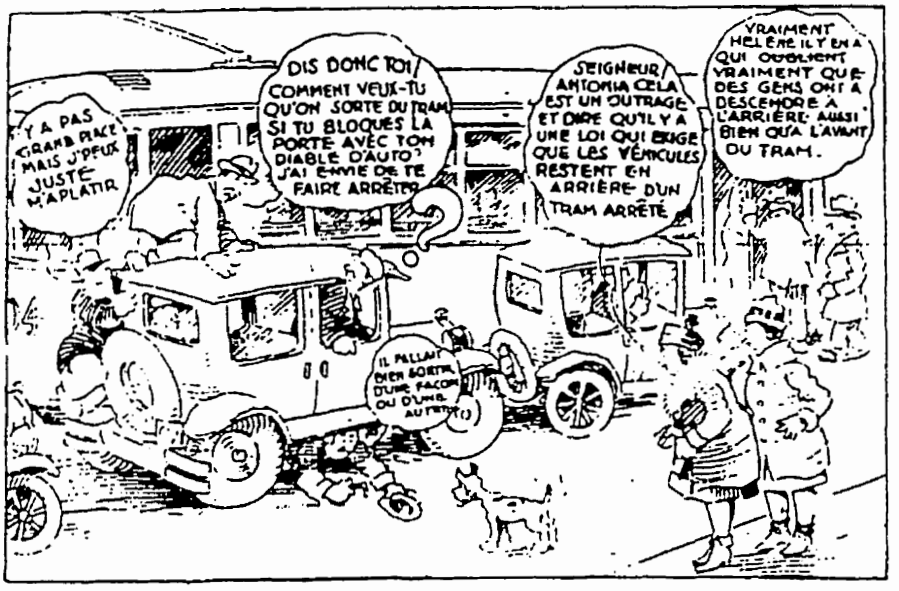


IL se fait plus "d'arrêts intempestifs" à l'arrière d'un camion qu'au bout du canon d'un révolver.

Nos garde-moteurs sont parfaitement entraînés et prêts à répondre à des alertes de ce genre pour protéger le public voyageur

TRAMWAYS

Planche 5.9 **Obstruction aux tramways, caricature, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 4 janvier 1927, 3.



Avis: Naturellement il faut savoir ce que parler veut dire mais, cependant, ce serait tout de même sérieux si un automobile passait sans s'arrêter à l'arrière d'un tramway et écrasait un voyageur à la descente du marchepied.

Souvenez-vous: l'Article 21, Règlements 890 et l'Article 38, Chapitre 35, des Statuts revisés de Québec. Ces règlements exigent que lorsqu'un véhicule s'approche d'un tramway qui est arrêté pour laisser monter ou descendre des voyageurs, le dit véhicule, à moins qu'il ne reçoive un ordre contraire d'un agent de police du trafic, devra s'arrêter sans dépasser l'arrière du tramway, jusqu'à ce que le dit tramway se soit remis en marche et jusqu'à ce que les voyageurs qui en sont descendus aient eu le temps de gagner le trottoir.

TRAMWAYS

Planche 5.10 **Obstruction aux tramways, caricature, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 15 mars 1927, 10.

UN tramway rempli de personnes rentrant chez-elles fatiguées de leur journée de travail et un traineau chargé et collé sur la voie: c'est là un contretemps bien ennuyeux pour les voyageurs qui sont sur le tramway et qui voient cependant pourquoi il est arrêté mais le délai est encore plus désagréable pour ceux qui attendent le long de la route et qui n'en connaissent pas la cause.

C'est dans ces occasions que nous demandons tout spécialement l'indulgence du public.

Nos employés sont toujours prêts à faire l'impossible pour enlever les obstacles qui entravent la circulation, aidés d'ailleurs par la police.

TRAMWAYS

Planche 5.11 **Obstruction aux tramways tramway, caricature, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 24 janvier 1927, 20.

un tramway qui réclame le passage. L'automobile est conduite par un chauffeur et le passager fume un cigare, deux indices évoquant la bourgeoisie. Dans le texte, on lit que les rails devraient être exclusivement réservés aux tramways. Le quatrième dessin montre une voiture hippomobile immobilisée sur la voie ferrée.

En plus de ces dessins, quelques articles expliquant les règlements de la circulation seront publiés par le quotidien francophone au cours de 1927 dans lesquels on évoque la priorité des tramways et les règlements concernant leur dépassement comme un mal nécessaire.[88]

Lorsque les promoteurs du tramways et ceux du véhicule automobile devaient travailler au sein des mêmes organismes, les discours seront plus conciliants. C'est le cas de la campagne organisée la Ligue de securité du Québec conjointement avec la Montreal Tramways Company "pour forcer les conducteurs d'auto à stopper derrière les trams".[89] Sans doute que le service de police était de la partie puisque la campagne eut "pour résultat l'arrestation de 89 automobilistes qui ont comparu devant la Cour du recorder sous l'accusation d'avoir enfreint le règlement de circulation exigeant qu'un auto stoppe à 10 pieds au moins d'un tramway arrêté" selon un rapport fait par Edward Quinn à une assemblée du comité de circulation de la Ligue. La campagne fut prolongée car "nombre de passagers se plaignent encore, surtout ceux qui prennent passage sur les trams circulant rue Notre-Dame et Saint-Jacques." De plus, "le chef de police Pierre Bélanger a

---

88 *ibid.*, 23 avril, 1927, 75, 30 avril 1927, 57, 14 mai 1927, 58-59
89 *ibid.*, 28 mars 1927, 2.

annoncé [à l'assemblée] que les constables avaient reçu des ordres sévères à ce sujet et que toutes les mesures sont prises pour arrêter les automobilistes qui ne se conforment pas au règlement."[90]

Peu de temps auparavant, des annonces parurent dans le journal de la Ligue de sécurité du Québec ayant pour mot d'ordre "CLEAR THE TRACKS FOR THE STREET CAR TRAMWAYS" en expliquant que les tramways servaient une proportion majoritaire de la population (voir planche 5.12).[91] Mais on remarque que le véhicule-moteur n'est pas directement visé comme ce fut le cas des caricatures parues dans *La Presse*.

Les arguments de la LSQ furent repris pratiquement mot pour mot par le journal du ACC en 1930: "While the ACC stands primarily for the rights of owners of motor vehicles, its officers and directors readily recognize that tram passengers, who represent the larger percentage of persons using transportation in the streets of Montreal, also have their rights."[92] En fait, l'annonce publiée dans le journal de la LSQ peut apparaître comme un compromis, ce qui est compréhensible puisque les promoteurs des deux technologies protagonistes, véhicules-moteurs et tramways, y sont représentés, comme c'était le cas à la Ligue du progrès civique et son comité de circulation. Cependant, en demandant de laisser la voie libre aux tramways, c'est-à-dire aux voitures comme telles, c'est en quelque sorte une priorité relative que l'on demande de respecter et pas

---

[90] *ibid.*, 4 avril 1927, 23.
[91] LSQ, *SSS*, janvier 1928, 8.
[92] ACC, *NL*, 20 août 1930, 1.

GIVE THE 80% A SQUARE DEAL

AFTER all, the cheapest and most democratic conveyance is the street car. Day after day it moves its crowds of passengers from their homes to their offices and brings them back again at night.

In proportion to the number of people carried, street cars take up almost no room compared with that which is occupied by other vehicles.

Traffic checks show that eighty per cent of Montreal's workers are carried back and forth by the street cars and every means should be adopted to ensure their speedy and safe transportation from one part of the city to the other.

The comfort and convenience of our travellers should be carefully safeguarded, for certainly the eighty per cent deserve every consideration.

Clear the tracks for the street car

TRAMWAYS

Planche 5.12 **Annonce de la Ligue de sécurité du Québec, 1928**
SOURCE: LSQ, *SSS*, janvier 1928, 8.

nécessairement d'éviter dans toutes circonstances l'usage des voies ferrées. D'ailleurs, pour justifier cette position adoptée depuis longtemps, le ACC soutenait que seule une minorité causait des problèmes aux tramways "by using the tracks, and even stopping upon them, when other street space is available for travel or stopping."[93] La similitude de la position de la LSQ et de l'Automobile Club of Canada n'est certainement pas un hasard. On a vu au troisième chapitre que les automobilistes y sont fortement représentés.

Les partisans du véhicule automobile n'hésitaient pas a associer le véhicule-moteur au progrès pour justifier la disparition espérée des tramways ou encore les manquements aux règlements de la circulation: "On a bien raison de dire que de l'accroissement des véhicules-moteurs proviennent les difficultés actuelles, mais il faut quand même faire place au progrès et nul ne voudra nier les nombreux avantages de la locomotion mecanique."[94]

Pour Jean-François Saint-Cyr, le progrès dont se réclament les promoteurs et les défenseurs de la motorisation, est tout autant le produit du développement du réseau de tramways ou à tout le moins de celui du réseau de transport en commun. Le développement futur, économique ou social, de la métropole du Canada résidait autant, sinon plus, dans le progrès du réseau des tramways que dans la motorisation.

---

93 *ibid.*, 20 août 1930, 1.
94 *LP*, 22 janvier 1927, 52.

> "Quand nous voulons la préséance pour les tramways, nous voulons simplement servir l'immense majorité. [...] Il s'agit de l'affaire de tout le monde et chacun se doit de contribuer à l'amélioration désirable. Mais sachons bien que cela ne peut se faire sans certains sacrifices: c'est la rançon du progrès. Si chacun tient mordicus à garder ses caprices et ses mauvaises habitudes, la solution deviendra très difficile. Mais je suis convaincu que les citoyens de Montréal auront la largeur de vues nécessaire et seront anxieux de faire tout en leur pouvoir pour contribuer au progrès de la métropole du Canada."[95]

Nous nous retrouvons devant les derniers arguments, contradictoires malgré leur similitude, qui opposent les promoteurs de la motorisation et ceux du tramway et que les louvoiements de la Ligue du progrès civique et de la Ligue de sécurité du Québec, avec leurs positions tendant à la conciliation, n'ont pu empêcher d'éclater au grand jour.

Les tensions entre les deux technologies dominantes apparaissent encore plus vives à la lumière du fait que l'autobus, qui commença à remplacer le tramway à partir du milieu des années vingt, ne sera pas l'objet d'une aussi grande animosité de la part des automobilistes. Ceux-ci encouragèrent le remplacement des tramways par les autobus, dans le cas du pont Victoria notamment (chapitre 4). De plus, que ce soit sur le plan de l'espace ou sur celui du mouvement des véhicules, l'autobus ne devint pas l'objet d'une réglementation spéciale comme ce fut le cas pour le tramway.

---

95 SAINT-CYR, *Les tramways et la circulation*, 7-9.

Conclusion: espace et mouvement, les deux aspects de la lutte pour la suprématie dans la voie publique

L'utilisation de la notion de progrès par les deux groupes protagonistes n'avait rien de trivial pas plus qu'elle ne relevait de la rhétorique. Au contraire, cette utilisation illustre bien à quel point la voie publique était devenue le théâtre d'une lutte à finir au sein de la bourgeoisie montréalaise. La notion de progrès faisait référence aux rôles des technologies dans le développement économique et social. Dans ce contexte, la question devient en quelque sorte de savoir laquelle des deux technologies dominantes pourra s'attribuer la plus importante contribution au développement et au bien-être de la métropole. Les enjeux étaient donc immenses.

Pour une partie des classes aisées de Montréal et de ses banlieues, le véhicule-moteur représentait le moyen idéal par lequel elles pouvaient profiter des opportunités offertes par le développement économique dont la région de Montréal était la bénéficiaire. Non seulement les besoins sur le plan du transport des personnes étaient-ils en croissance mais ceux du transport des marchandises l'étaient également. Le tramway était un obstacle à l'atteinte des objectifs des automobilistes, non seulement parce qu'il était le principal moyen de transport des personnes mais aussi à cause de son omniprésence sur la voie publique qui nuisait à tous les types de véhicules-moteurs. Les automobilistes voyaient également en lui un frein majeur à l'utilisation de la vitesse et de la mobilité caractéristiques du véhicule automobile.

Cela explique que la priorité accordée aux tramways et l'interdiction de les dépasser aient été des aspects essentiels des tensions autour du mouvement des véhicules sur la voie publique. Malgré qu'ils n'hésitaient nullement à enfreindre la priorité des tramways et les interdictions de dépassement, les automobilistes passent définitivement et ouvertement à l'offensive durant les années 1920. Ils veulent la disparition des tramways, ou l'espèrent secrètement, dans l'espoir de dégager l'espace disponible dans la voie publique.

Pour les promoteurs du tramway seules la priorité et le dépassement interdit ou grandement restreint peuvent servir de rempart contre une technologie qu'eux-mêmes adoptent individuellement et qu'ils savent un sérieux compétiteur. Ils tentèrent par tous les moyens de faire respecter leurs acquis mais c'était peine perdue. La croissance de la motorisation ne pouvait pas le permettre, pas plus que l'espace disponible dans la voie publique.

Les tensions entre les deux groupes de promoteurs, même si la frontière entre les deux n'est pas toujours clairement définie, sont exacerbées par une législation qui essaie, à toutes fins pratiques, de régler par des méthodes purement administratives et techniques -réglementation du stationnement des véhicules-moteurs et du dépassement des tramways par exemple- des conflits qui sont essentiellement sociaux. Les moyens utilisés pour atténuer les tensions entre les promoteurs des deux grandes technologies ne pouvaient pas réussir. Éventuellement, seule la disparition des tramways pouvait mettre un terme aux conflits.

Dans cette perspective, espace et mouvement sont les deux aspects majeurs des conflits à propos du partage de la voie publique. Et ils sont incontournables tant du point de vue de l'histoire du tramway que pour celle du véhicule automobile.

Derrière les beaux discours sur le progrès qui apparaissent à la fin des années vingt, se cachait une réalité moins idyllique. Si c'est au nom du progrès que les deux groupes de promoteurs s'affrontaient, la lutte pour la suprématie sur la voie publique eut des conséquences tout à fait dramatiques (voir le chapitre 3). Les classes populaires en ont particulièrement souffert. En fait, elles étaient prises entre les rangs des deux groupes de la bourgeoisie montréalaise qui se faisaient face.

CHAPITRE 6

Classes populaires et motorisation

Si, jusqu'à maintenant, la motorisation est apparue comme l'affaire des classes aisées, c'est que son histoire a été faite du point de vue de la propriété des véhicules-moteurs. Mais il n'était pas nécessaire d'être propriétaire, pas plus hier qu'aujourd'hui, pour y participer. Dans cette perspective, les classes populaires ont effectivement eu accès à la technologie et ont pu contribuer à la motorisation.

Une bonne partie des véhicules-moteurs enregistrés étaient des camions, des autobus et des taxis. Le transport commercial par route à Montréal était un secteur d'emploi important et les autorités municipales ont dû consacrer une attention toute spéciale aux véhicules lourds. Ainsi, la participation des classes populaires à la motorisation a été significative.

Cependant, le tramway continua d'être le moyen de transport privilégié pour une très grande majorité de travailleurs et de travailleuses. Les classes populaires étaient donc partagées quant aux conflits opposant les promoteurs des deux technologies dominant la scène des transports urbains montréalais.

Camions, autobus et taxis

Le camion, l'autobus et le taxi sont sans doute les types de véhicules les plus susceptibles d'avoir permis la participation des

classes populaires à la motorisation.[1] Pour mesurer cette participation, on doit par conséquent jeter un coup d'oeil du côté du nombre de ces véhicules en circulation à Montréal et dans ses environs.

À Montréal, entre 1914 et 1925, le nombre de camions passe de 321 à 6,316, soit respectivement 8.2 pour cent et 17,4 pour cent du nombre total de véhicules-moteurs.[2] La proportion a plus que doublé. Ceci est aussi valable pour l'ensemble de l'île de Montréal. Il faut remarquer que la part de Montréal par rapport à l'ensemble de l'île a cru. En effet en 1914, 76.8 pour cent des camions enregistrés sur l'île l'avaient été à Montréal et la proportion est passée à 93.3 pour cent en 1925 (voir les tableaux 6.1 et 6.2).

Si pour l'ensemble du Québec cette proportion triple entre 1914 et 1925, il n'en reste pas moins que Montréal et l'île de Montréal le devancent encore en 1925. On y trouve respectivement 17.4 et 16.6 pour cent de camions contre 14.5 pour cent au Québec. De plus, si la proportion de camions augmente plus rapidement au Québec que sur l'île de Montréal ou à Montréal même, c'est qu'on y

---

[1] Par le biais du métier de chauffeur, sur lequel on reviendra plus loin.

[2] Dans l'*Annuaire statistique*, la distinction entre les différents types de véhicules-moteurs commence à être effectuée à partir de 1914. On commence d'abord par distinguer les «véhicules de promenade» des motocyclettes et des camions. Puis, à partir de 1922, on ajoute les taxis et, l'année suivante, les autobus, alors qu'auparavant ils étaient inclus dans les automobiles. Mais c'est seulement à partir de 1922 que ces différentes catégories sont définies légalement. À partir de 1924, le camion est décrit comme un véhicule servant essentiellement au transport des marchandises même s'il peut transporter des personnes; le terme «tracteur» exclut les tracteurs de ferme; l'autobus sert au transport de plus de sept personnes. Cependant, à partir de 1916, le gouvernement québécois adoptait des tarifs d'enregistrement particuliers pour les camions, les «voitures de livraison», les autobus, les «locomotives de traction» (tracteurs et remorques), etc. Voir Québec, 7 Geo. V, 22 décembre 1916, c. 21, art. 2, 12 Geo. V, c. 35, art. 1, 21 mars 1922, 14 Geo. V, c. 24, art. 2, 15 mars 1924.

TABLEAU 6.1

Nombre de véhicules-moteurs enregistrés à Montréal selon le type, 1907-1931

	Automobiles	Motos	Camions	Taxis	Autobus	Total[1]
1907						162
1908						210
1909						306
1910						439
1911						1,234
1912						2,260
1913						3,329
1914	3,503	107	321			3,931
1915	3,534	121	380			4,035
1916	4,843	177	471			5,491
1917	6,001	225	633			6,859
1918	7,492	497	1,178			9,167
1919	8,798	942	1,514			*11,254
1920	10,439	830	2,281			13,550
1921	14,951	997	3,084			*19,032
1922	16,924	1,073	3,680	84		*21,761
1923	20,186	970	4,791		44	*25,991
1924	23,869	1,103	5,474	1,248	40	*31,734
1925	27,253	1,139	6,316	1,464	50	36,222
1926						40,280
1927						47,140
1928						55,347
1929						62,627
1930						65,667
1931						65,321

[1] Un astérisque indique que les tracteurs agricoles ont pu être enlevés.

SOURCE: Québec, *Annuaire statistique*.

TABLEAU 6.2

Nombre de véhicules-moteurs enregistrés sur l'île de Montréal selon le type, 1907-31[1]

	Automobiles	Motos	Camions	Taxis	Autobus	Total[3]
1907						
1908						
1909						
1910						
1911						
1912						
1913						
1914						
1915	4,529	162	418	*	*	5,109
1916	6,240	203	510	*	*	6,953
1917	8,203	287	781	*	*	9,271
1918	9,267	577	1,309	*	*	11,153
1919	10,941	1,013	1,710	*	*	*13,664
1920	12,450	992	2,530	*	*	15,972
1921	17,738	1,158	3,406	*	*	*22,304
1922	20,383	1,307	4,119	84	*	*25,893
1923	23,239	1,136	5,151	*	63	*29,589
1924	27,252	1,257	5,859	1,276	41	*35,685
1925	31,074	1,275	6,773	1,504	51	40,677
1926						46,812
1927						54,815
1928						63,940
1929						74,075
1930						77,875
1931						78,484

[1] Le signe * indique que ces véhicules sont inclus dans les automobiles.

[2] Comprend seulement les cités pour 1923 et 1924, les cités et les villes pour 1915 à 1922 et 1925 et les cités, villes et comtés pour 1926 à 1931.

[3] Comprend quelques tracteurs agricoles qui sont inclus soit dans les automobiles soit dans les camions. Un astérisque indique lorsqu'il a été possible de les éliminer.

SOURCES. Québec, *Annuaire statistique*.

TABLEAU 6 3

Nombre de véhicules-moteurs enregistrés au Québec selon le type, 1907-31[1]

	Automobiles	Motos	Camions	Taxis	Autobus	Total[2]
1907						254
1908						396
1909						485
1910	786	*	*	*	*	786
1911	1,878	*	*	*	*	1,878
1912	3,535	*	*	*	*	3,535
1913	5,452	*	*	*	*	5,452
1914	6,824	205	384	*	*	7,413
1915	9,288	296	528	*	*	10,112
1916	14,159	460	729	*	*	15,348
1917	19,448	644	1,121	*	*	21,213
1918	24,187	940	1,804	*	*	26,931
1919	29,456	1,504	2,565	*	*	*33,525
1920	35,965	1,528	4,069	*	*	41,562
1921	47,365	1,709	5,586	*	*	*54,660
1922	52,052	1,886	6,877	92	*	*60,907
1923	60,363	1,701	8,974	*	261	*71,299
1924	66,212	2,018	11,900	4,524	281	*84,935
1925	75,128	2,083	14,174	5,726	307	97,418
1926	84,384	2,200	14,902	6,135	373	107,994
1927	100,128	2,216	18,208	7,076	476	128,104
1928	116,157	2,263	21,747	7,484	439	148,090
1929	132,839	2,380	25,982	7,390	514	169,105
1930	140,802	2,383	27,820	7,019	524	178,548
1931	140,849	2,318	28,384	5,417	2,318	177,485

[1] Le signe * indique que ces véhicules sont inclus dans les automobiles.

[2] Comprend quelques tracteurs agricoles qui sont inclus soit dans les automobiles soit dans les camions. Un astérisque indique lorsqu'il a été possible de les éliminer.

SOURCE: Québec, *Annuaire statistique*.

comptait 8.2 et 9.4 pour cent de camions respectivement dès 1914 contre 5.2 pour cent au Québec. Ainsi, Montréal et l'île de Montréal non seulement conservent-ils leur avance sur le Québec jusqu'en 1931, mais le camion y a également été adopté plus rapidement que dans le reste de la province (voir les tableaux 6.1, 6.2 et 6.3). Toutes ces données mettent en lumière l'importance du camion à Montréal.

La comparaison entre Montréal et Toronto fait ressortir la même chose. Selon le tableau 6.4, il y a plus de camions à Montreal qu'à Toronto par rapport à l'ensemble du parc automobile des deux villes. En 1921, l'avantage de Montréal est d'un peu moins de 1 pour cent mais il augmente à un peu plus de 4 pour cent dix ans plus tard. On remarque également qu'il y a une plus grande proportion de camions concentrés à Montréal par rapport à l'ensemble de la province en 1921 et 1931 qu'il y en a à Toronto par rapport à l'Ontario.

Même si les statistiques sur les camions ne sont disponibles qu'à partir de 1914, certaines entreprises en utilisèrent avant. Par exemple, la Canadian Express Company en 1912.[3] Les entreprises faisant l'usage des camions variaient de la petite à la très grande entre 1900 et 1930. Parmi les grandes entreprises ont trouve, par exemple, Coca-Cola, Henry Morgan & Company Limited, American Can Company, Atlas Paper Box, Baillargeon Express Company, Bell Telephone Company, Canadien National, Canadien Pacifique, Canadian Steel Foundries, Canadian Vickers, Christie Biscuit

---

[3] *Witness*, 21 octobre 1912.

TABLEAU 6.4

Nombre de camions enregistrés à Montréal et Toronto, au Québec et à l'Ontario, par rapport au nombre de véhicules-moteurs, 1921 et 1931

1921	A Camions	B Véhicules-Moteurs	A/B (%)
C - Montréal	3,084	19,032	16,20
D - Québec	5,586	54,670	10,22
C/D - (%)	55,21	34,81	
	A «Commercial vehicles»	B Véhicules-Moteurs	A/B (%)
C - Toronto	6,187	40,417	15,31
D - Ontario	19,554	206,521	9,47
C/D - (%)	31,64	19,57	

1931	A Camions	B Véhicules-Moteurs	A/B (%)
C - Montréal	11,105[1]	65,321	17,00
D - Québec	28,384	177,485	15,99
C/D - (%)	39,12	36,80	
	A «Commercial vehicles»	B Véhicules-Moteurs	A/B (%)
C - Toronto	14,844	116,998	12,69
D - Ontario	64,256	562,216	11,43
C/D - (%)	23,10	20,81	

[1] Estimation. En 1925, le nombre de camions comptait pour 17,44 % du nombre total de véhicules-moteurs enregistrés au Québec. Entre 1914 et 1925, l'augmentation a été constante, passant de 8,17 % en 1914 à 17,44 % en 1925. Ces éléments, combinés à la faible baisse de l'enregistrement des véhicules-moteurs en 1931 par rapport à 1930, suppose que cette estimation est somme toute réaliste.

SOURCES: Québec, *Annuaire statistique*; Ontario, Department of Highways, *Annual Reports*; LEACY, *Historical statistics of Canada*.

Company, Dawes Brewery, Dominion Express Company, Dominion Textile Company, Imperial Oil Company, Molson's Brewery, Montreal Water Works, Montreal, Light, Heat & Power Company, St.Lawrence Flour Mills, Standard Oil Company, Steel Company of Montreal, United Shoe Machinery Company, etc. En plus des entreprises privées, on trouve également des camions appartenant aux cités et villes de l'île de Montréal, notamment ceux des services de police, de pompiers, de la voirie et des travaux publics, aux hôpitaux et à de nombreux autres organismes publics.[4]

Les photographies 6.1 et 6.2 montrent des camions de la J. J. Joubert Company et du Canadien Pacifique en 1922. On voit aussi un camion dans une annonce de la Redpath Sugar Company de 1915 (voir planche 6.1). Mais les plus petites entreprises adoptèrent aussi la technologie, comme la J. A. Vaillancourt limitée, une entreprise d'épicerie en gros ou la E. Benoit Fils (voir photographie 6.3 et 6.4)

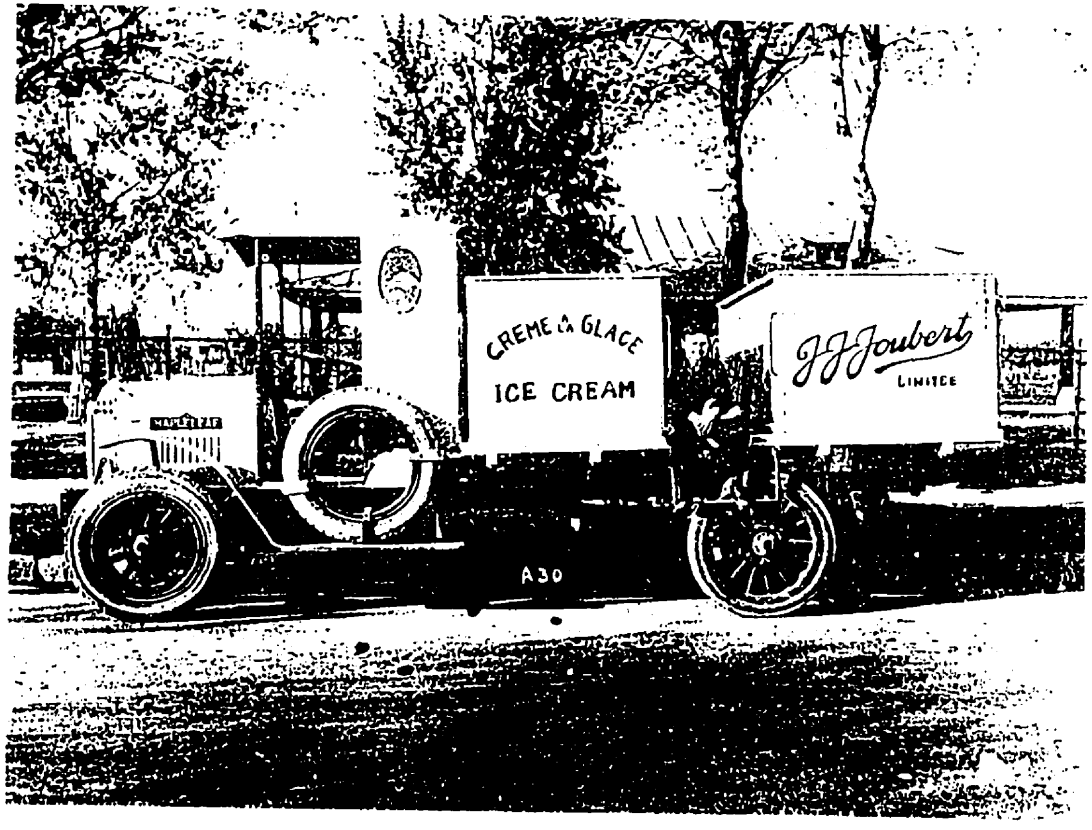
Certaines grandes entreprises avaient sans doute plusieurs véhicules. Par exemple, l'une d'entre elles a une flotte de 24 camions.[5] Lorsque la Montreal Motor Truck Owner's Association est fondée en 1922, 1,791 entreprises montréalaises possédaient des camions. Les 58 entreprises qui joignirent l'association cette année-là possédaient quant à elles 333 camions[6], soit presque 6 camions chacune. La ville de Montréal a plus d'une cinquantaine de

---

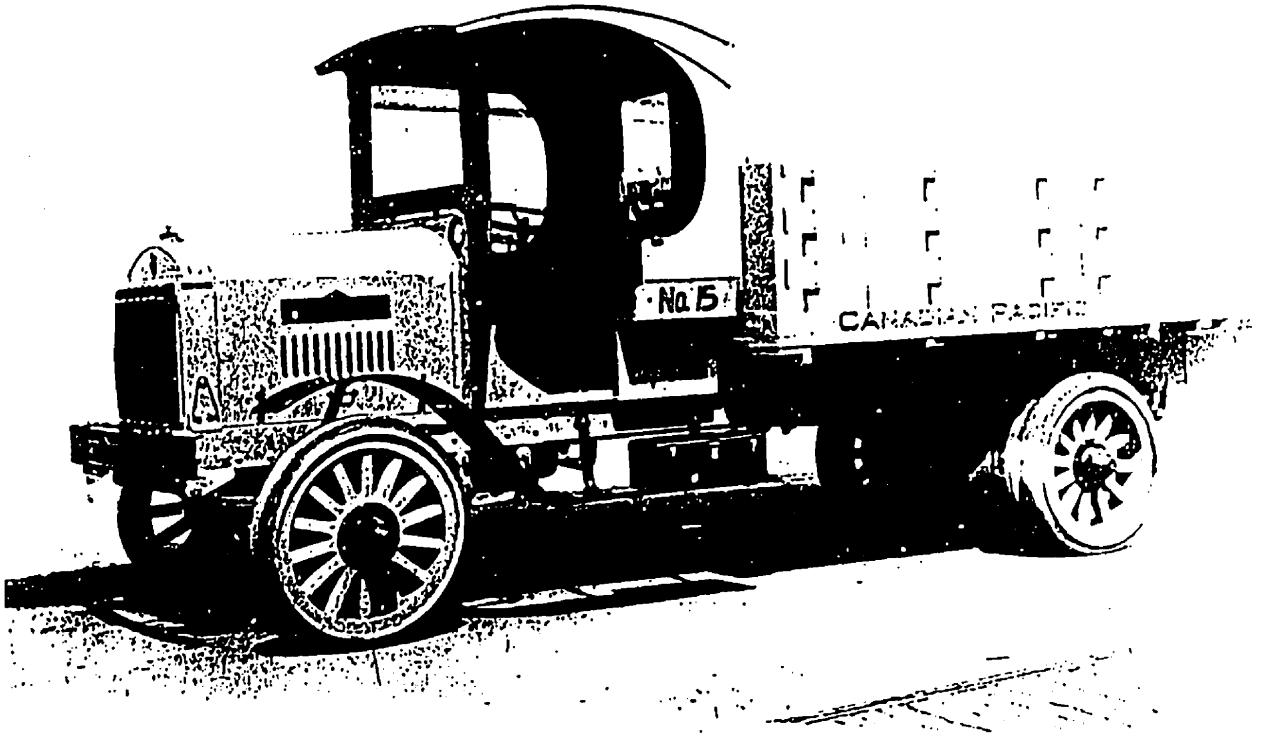
[4] Diverses sources ont été utilisées pour dresser cette liste, parmi lesquelles: les registres des accidents des archives de la STCUM, *La Presse*, les dossiers du Conseil municipal, du Bureau des commissaires et de la Commission administratives des archives de la ville de Montréal ainsi que les registres des jugements de la Cour supérieure du district de Montréal.

[5] MARCHAND, "La publicité automobile au Québec", 51, n. 13.

[6] *CRMW*, juin 1922, 312.



Photographie 6.1 Camion de la J. J. Joubert, 1922
SOURCE: AVIT, VM-1, dossiers, 3ème série, #21960.



Photographie 62 Camion du Canadien Pacifique, 1922
SOURCE: AVH, VII-1, dossiers, 3ème série, #21960

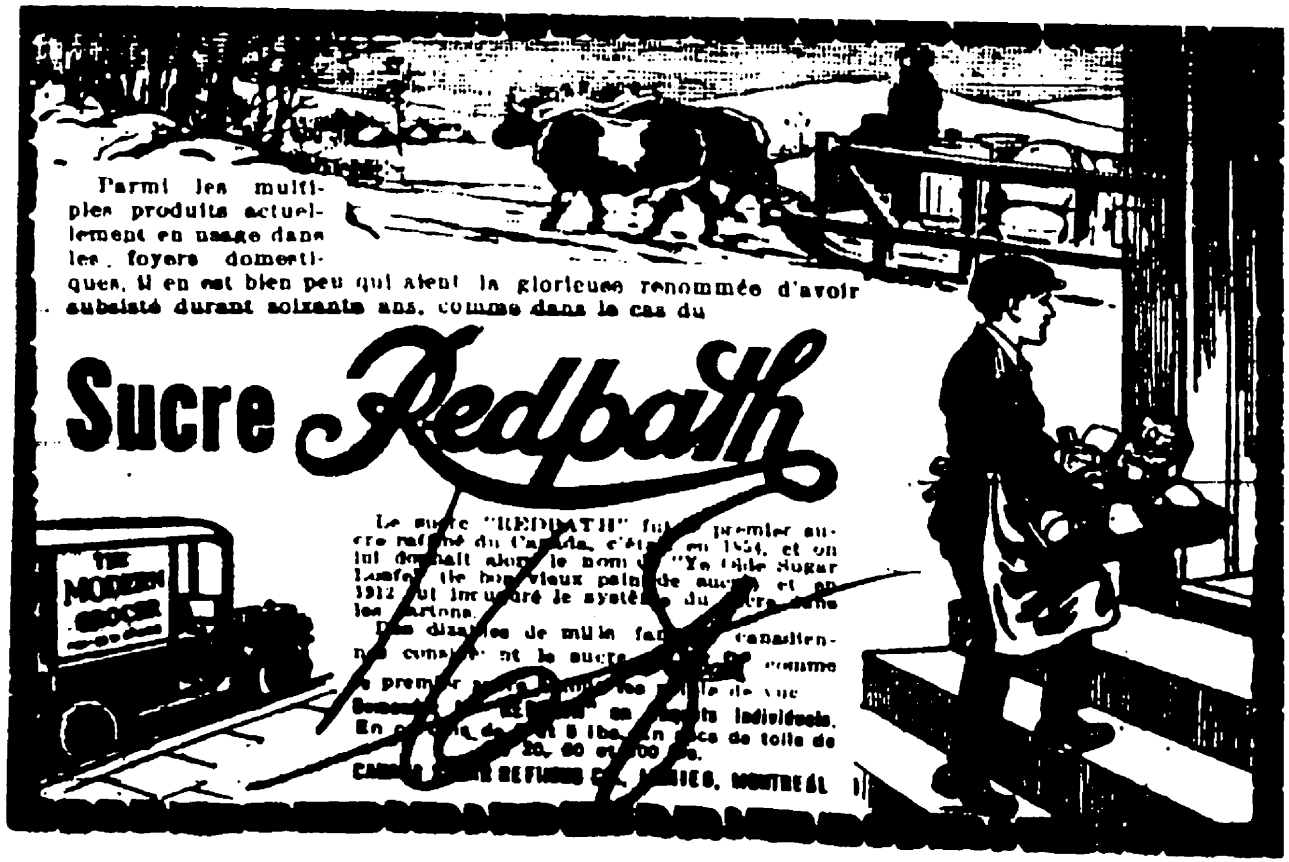
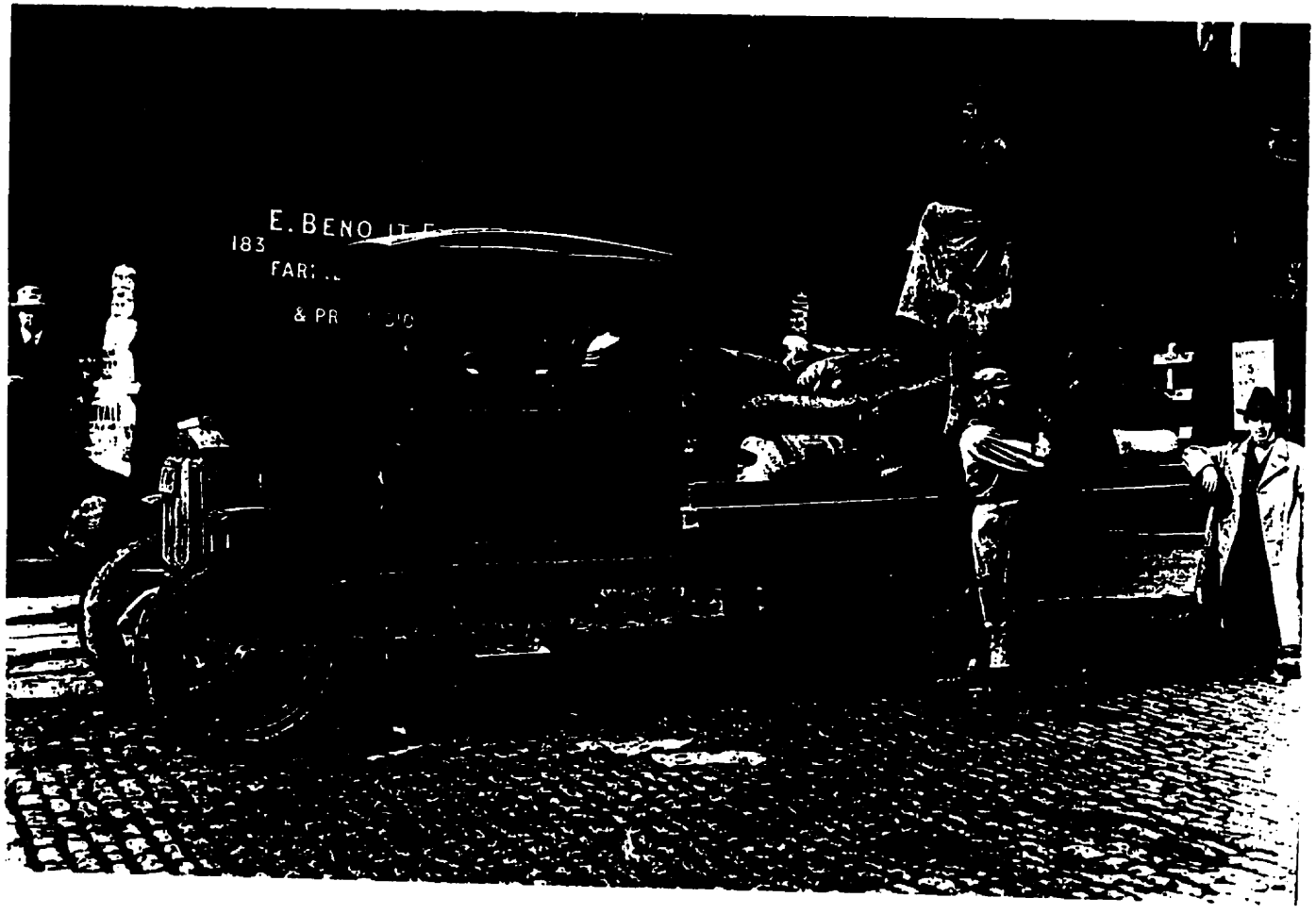


Planche 6.1 Annonce de la Redpath Sugar Company, 1915
SOURCE: *La Presse*, 19 mai 1915, 12

Photographie 6.3 **Camion de la J. A. Vaillancourt, 1914-20**
SOURCE: Musee McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(9)



Photographie 6.4 **Camion de la E. Benoit Fils, 1914-20**
SOURCE: Musée McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(6).

camions et d'automobiles en 1916.[7] Mais les entreprises plus modestes pouvaient aussi posséder de petites flottes. La photographie 6.5 montre les véhicules de Laporte Martin Épiciers en gros en 1925. On remarque que la disposition des camions laisse croire qu'ils ont été placés de façon à ce qu'on les voit tous.

En ce qui concerne l'autobus, les statistiques ne sont pas tellement révélatrices. Les tableaux 6.1 et 6.2 montrent qu'à Montréal et sur l'île de Montréal, avant 1925, leur nombre est faible. Une des causes majeures en est que les entreprises de tramways de Montréal passèrent à l'ère de l'autobus relativement tard. On a vu au deuxième chapitre que ce n'est qu'en 1925 que la Montreal Tramways Company adopte définitivement l'autobus dans son réseau de transport en commun. En 1925, elle opérait 28 autobus dans les rues de Montreal. Ce nombre est passe de 57 à 155 entre 1926 et 1931.[8] On trouve au deuxième chapitre des photographies des véhicules utilisées par la Montreal Tramways Company à partir de 1919.

À partir des années 1920 surtout, de nombreuses entreprises de transport par autobus sont créées à Montréal. Elles exploiteront pour la plupart des circuits locaux ou régionaux.[9] En 1927, la Montreal District Autobus Owner's Association comptait 30 membres corporatifs qui opéraient des autobus entre Montréal et de nombreuses villes environnantes.[10] Cette même année, la Montreal Tramways Company créait la Provincial Transport Company à partir

---

[7] AVM, VM-17, dossiers, #31338.
[8] CTM, *Rapports annuels* , 1924-1931.
[9] Voir Québec, *GOQ* , 1900-1930.
[10] *CRMW*, janvier 1930, 50.

Photographie 65 **Camions de Laporte Martin, c1925**
SOURCE: Musee McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(41).

de la fusion de plusieurs entreprises à caractère régional (voir le chapitre 2). De plus, la MTC avait obtenu les franchises pour Montréal de la Gray Lines Association et de la Royal Blue Line Company Incorporated des circuits reliant Montréal à de grandes villes américaines.[11] En 1929, la PTC possède 127 autobus et 200 en 1930. Son siège social est à Montréal tout comme son terminus principal, situés au carré Phillips.[12]

Montréal était une ville touristique au début du 20ième siècle. En plus du tourisme automobile, les étrangers arrivaient par train, par exemple. Quelques entreprises profitèrent de la motorisation pour offrir un service d'autobus permettant aux visiteurs sans voiture de visiter la ville. La photographie 6.6 montre la petite flotte d'autobus de *sightseeing* de la Canadian Transfer Company. La PTC offrait aussi un tel service. Quatre circuits font l'île de Montréal et un autre fait la liaison Montréal-Ste-Agathe.[13]

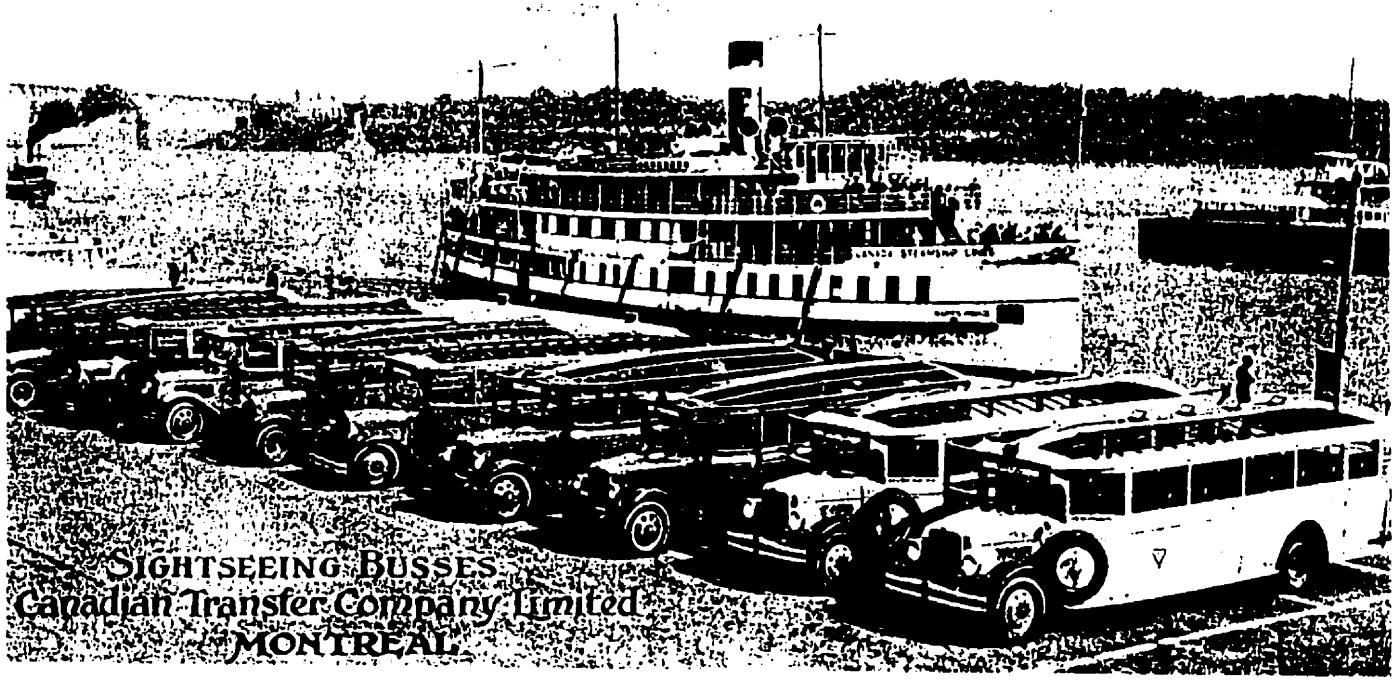
Les tableaux 6.1 et 6.2 ne sont guère plus explicites pour les taxis que pour les autobus. Malgré tout, on voit qu'il y avait un peu plus de 1,500 taxis immatriculés sur l'île de Montréal dont l'immense majorité à Montréal même (97 pour cent). Il est difficile de déterminer, pour les premières années de la motorisation, qui opérait les taxis. Il est certain qu'il y avait des entreprises possédant des flottes d'assez grande taille pour nécessiter l'emploi

---

[11] La MTC acheta ces franchises à la Deluxe Cab Company et la McGarr Taxi Company. Voir *ibid.*, juin 1929, 390.

[12] *ibid.*, juin 1929, 389-390, janvier 1930, 50, mars 1930, 176, avril 1930, 245 et juin 1930, 382; MTC, *Annual Report of the Montreal Tramways Company for the Fiscal Year Ended December 31st, 1929*, 9; RUMILLY, *Histoire de Montréal*, tome 4, 105.

[13] *CRMW*, juin 1929, 390.



Photographie 6.6 Autobus de *sightseeing* de la Canadian Transfer Company
SOURCE : Bibliothèque nationale du Québec, Collection Michel Bazinet, album 5.

de plusieurs personnes. Citons comme exemple la McGarr Taxi Company, la Bramson's Auto Service, la Deluxe Cab Company, la Diamond Taxicab Association, la Berna Motors and Taxicabs Company, la Union Taxi Cab Association Limited et la Yellow Taxi Company. La Bramson's Auto Service postait presque 20 taxis uniquement au carré Phillips en 1919.[14] La Crescent Taxis Limited a 65 voitures en 1927 et attend la livraison de 15 nouvelles.[15] Entre 1900 et 1930, mais particulièrement à partir des années 1920, plus d'une quarantaine d'entreprises de taxi avec leur bureaux à Montréal sont créées.[16] Comme dans le cas des autobus, une certaine concentration des entreprises a dû se produire avant 1930. Par exemple, la Diamond Taxicab Association absorbe la Checker Taxicab Association lors de son incorporation.[17] La concentration des entreprises signifiait la prolétarisation de plusieurs opérateurs, comme ce fut le cas à l'ère des charretiers dans l'industrie du transport des marchandises.[18] Quelques entreprises de taxis vont aussi offrir des services de *sightseeing* aux touristes. C'est le cas de la McGarr et de la Yellow (voir photographies 6.7 et 6.8).

En réalité, la proportion des véhicules utilisés dans des buts commerciaux et industriels pourrait être plus grande que les seules données sur les camions, les autobus et les taxis ne le laissent croire. Les automobiles aussi pouvaient servir au transport

---

[14] AVM, VM-18, dossiers, #286.
[15] *LP*, 14 mai 1927, p. 7
[16] Voir surtout Québec, *GOQ* , 1900-1930.
[17] *idem.*, 8 juillet 1922, 1611-1615.
[18] HEAP, "La grève des charretiers à Montréal, 1864", 371-395.

Photographies 6.7 et 6.8 **Autobus de *sightseeing* de la Yellow** (en haut) **et de la McGarr** (en bas).
SOURCE: Bibliothèque nationale du Québec, Collection Michel Bazinet, album 5.

commercial pour lequel l'emploi de chauffeurs de métier pouvait se faire.

Comme l'a fait remarquer Gerald T. Bloomfield "business firms were major users of *motor vehicles*. Possibly half the registered owners in 1911 were engaged in business, with the vehicle serving some economic role during the week and providing for the recreation at the weekend."[19] Dans ce sens, l'automobile ne doit pas être écartée, d'autant plus que les statistiques canadiennes sur les véhicules-moteurs, nous dit F. H. Leacy, peuvent être trompeuses, car "the distinction between passenger and commercial vehicles is based more on the nature of the vehicle than the uses to which it is put."[20]

Les propriétaires d'entreprises industrielles et commerciales étaient les plus nombreux à enregistrer des véhicules-moteurs à Montréal et dans la plupart des municipalités de l'île de Montréal (voir le chapitre 1). Plusieurs d'entre eux possédaient une automobile en lieu et place d'un camion.[21] Épiciers, imprimeurs, bouchers, tailleurs, par exemple, se servaient de leurs automobiles pour leur commerce.[22] C'est le cas semble-t-il de la maison Courchesne Larose Limitée, une entreprise de distribution de fruits

---

[19] BLOOMFIELD, "I Can See a Car in That Crop", 9. Je souligne.

[20] LEACY, *Historical statistics of Canada* , section T147-194. Alors qu'au Québec, on utilisait les termes «camions» et «automobiles de promenade», en Ontario, les termes «passenger cars» et «commercial vehicles» étaient employés. Plus précis quant aux types de véhicules, la classification québécoise laisse bien peu de place aux véritables usages des véhicules contrairement à la classification ontarienne.

[21] Il pouvait être plus avantageux d'utiliser une automobile pour les entreprises commerciales. Parce que plus légère, elle endommageait moins la chaussée. Or les véhicules lourds étaient souvent critiqués comme les responsables des dommages causés aux revêtements. De plus, comme nous le verrons plus loin, les autorités municipales réglementèrent d'une manière très stricte l'usage des véhicules lourds.

[22] Diverses sources: ANQ, Registres des jugements et jugements; *La Presse*.

et légumes en gros. On voit sur la photographie 6.9 deux automobiles et trois camions devant les locaux de l'entreprise.[23] La bijouterie Henry Birks and Son utilisait encore une automobile en 1937.[24] Justement G. P. deT. Glazebrook faisait remarquer dans son *A History of Transportation in Canada* que "such products as fruit, vegetables and dairy products may be readily carried in trucks or even passenger cars".[25]

Les automobiles étaient facilement transformables en camionnettes comme le soulignent Durnford et Baechler.[26] Le populaire modèle T de Ford, "strictly speaking, (...) was a passenger car, but it could be transformed easily into a pickup truck for carrying milk and other produce to market, and even loads of hay"[27] Certaines interventions à la Chambre des Communes en 1920, à propos de tarifs douaniers à appliquer aux automobiles et aux véhicules commerciaux en provenance de l'étranger, reconnaissaient que "almost any car can be converted into a truck. Ford cars are frequently converted into small trucks for business purposes, and they can be converted back to passenger vehicles with very little trouble."[28]

Au Québec, la conversion des automobiles en camions a peut-être causé des problèmes d'ailleurs car en 1924, la loi concernant

---

[23] Pierrette BEAUDOIN et Claude LORANGE, "Courchesne Larose .. née à Maisonneuve", *Montréal en tête* hiver 1995): 6-7. Je tiens à remercier mon directeur de thèse pour m'avoir communiqué cette information.

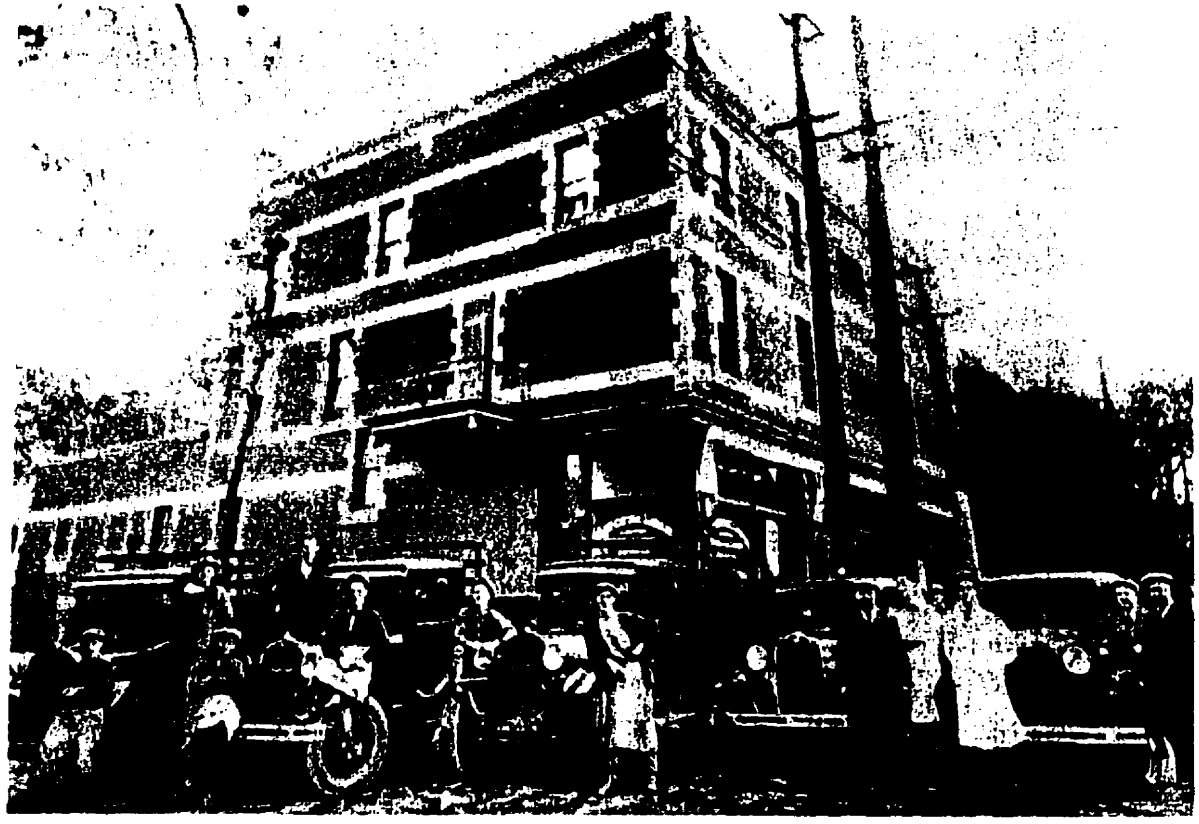
[24] Voir Kenneth O. MacLEOD, *Le premier centenaire. Histoire d'une compagnie canadienne* (Montréal: Henry Birks et fils limitée, 1979).

[25] GLAZEBROOK, *A History of Transportation in Canada*, tome II, 250-251.

[26] DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 19, 134,139 et 240.

[27] JACKSON, "Truck City", 20.

[28] Canada, *Debates of the House of Commons*, 1920, 3598.



Photographie 6.9 **Camions et automobiles de Courchesne Larose Limitée, 1931**
SOURCE *Montréal en tête* (Hiver 1995) 7

les véhicules-moteur interdisait dorénavant la modification d'un type de véhicule en un autre.[29] En 1926, il était de nouveau possible de le faire mais seulement après en avoir obtenu l'autorisation de Québec.[30]

Même la motocyclette pouvait être utilisée à des fins commerciales même si elle est le type de véhicule-moteur le moins susceptible de le faire. La photographie 6.10 montre la motocyclette Harley-Davidson munie d'un *side-car* de la East End Garage utilisée pour transporter un pneu, sans doute pour réparer une crevaison.

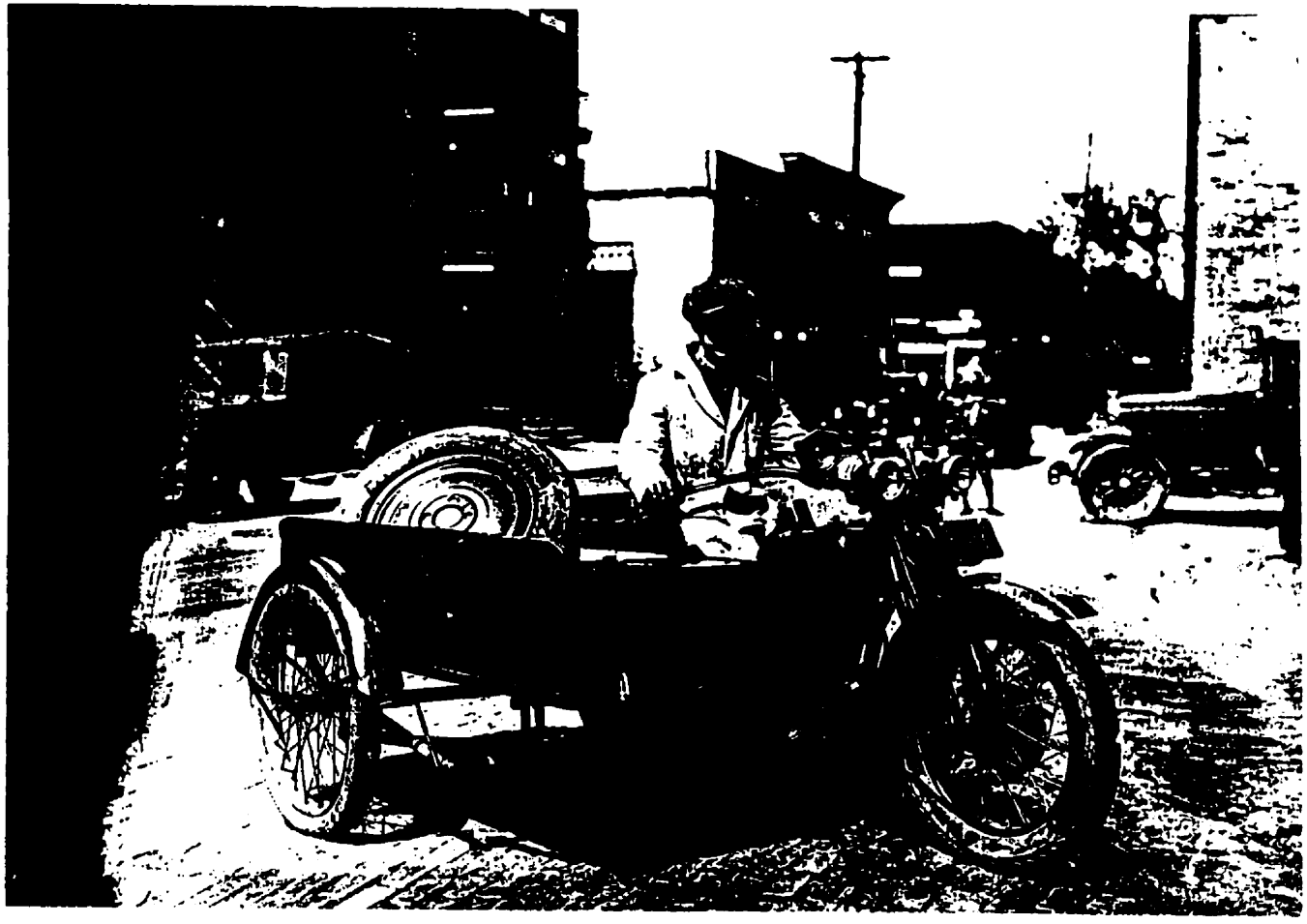
Emploi, chauffeurs et responsabilité

En 1931, on comptait à Montréal 14,215 personnes dont l'occupation est liée au transport routier, comparativement à 6,384 pour le transport ferroviaire (y compris les tramways).[31] La différence de plus du double montre l'ampleur du développement du transport routier sur le plan de l'emploi.[32]

Le Ministre de la Voirie du Québec, dans son rapport de 1916, soulignait d'ailleurs que "l'automobile n'est plus maintenant un pur objet de luxe, mais offre un moyen facile, rapide, économique et agréable *à tous les besoins du transport*, et que son adoption par

---

[29] Québec, 14 Geo. V, c. 24, 15 mars 1924.
[30] Québec, 16 Geo. V, c. 19, 24 mars 1926.
[31] Canada, *Recensement du Canada 1931*, vol. II, tableau 41.
[32] Il s'agit ici d'une comparaison sur le plan de l'emploi uniquement. Sur le plan du poids économique et politique, on ne pourrait tirer une conclusion semblable.



Photographie 6.10 **Motocyclette de la East End Garage, 1930**
SOURCE: Muse McCord, Collection Fritz Arnold, #MP-87(4)

toutes les classes de travailleurs se développe avec une rapidité extraordinaire."[33]

Ce secteur se développe à Montréal au début du 20ième siècle. En 1912, il semble que les chauffeurs d'automobile créent une association à Montréal dans le but "de se protéger mutuellement et de fournir aux patrons un moyen rapide et sûr de se procurer des chauffeurs expérimentés."[34] En 1919, il existe une union des camionneurs de Montréal.[35] En plus, le ACC annonçait qu'il pouvait recommander des chauffeurs professionnels par le biais de son bureau de placement en 1927.[36] En 1933, trois avocats créaient le Montreal Chauffeur's Club Incorporated dans le but de "promouvoir les intérêts des chauffeurs professionnels et de leurs associés et les aider au moyen de coopération mutuelle à améliorer leur condition."[37]

Le tableau 6.5 nous donne un aperçu du développement de l'emploi dans le transport routier. Malgré que les catégories soient vaguement définies et qu'elles ne soient pas les mêmes pour les deux années, on peut tout de même supposer raisonnablement qu'il y eu une augmentation substantielle de la main d'oeuvre employée dans ce secteur à Montréal.

La majorité de ces emplois correspondent aux conditions de vie propres aux classes laborieuses. Si l'on exclut les propriétaires et les contremaîtres des 14,215 personnes occupant un emploi dans

---

33 Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel [...] 1916*, 18. Je souligne.
34 *LP*, 10 avril 1912, 13, 11 avril 1912, 4, 30 avril 1912, 18.
35 *idem.*, 15 novembre 1919, 23, 13 décembre 1919, 35.
36 ACC, *The Royal Automobile Club of Canada*, 14.
37 Québec, *GOQ*, 7 janvier 1933, 18-19.

TABLEAU 6.5

Nombre de personnes selon certaines occupations dans le transport routier à Montréal et Toronto, 1921 et 1931

1921	Montréal	Toronto
Camionneurs et livreurs - messageries	262	270
Chauffeurs (taxis et camions) - transport locaux	2,161	1,205
Camionneurs et livreurs - transports locaux	2,920	2,297
Total	5,363	3,772

1931	Montréal	Toronto
Propriétaires et gérants	563	532
Contremaîtres	95	78
Chauffeurs et conducteurs d'autobus	3,524	1,562
Livreurs et charretiers	1,546	559
Camionneurs, charretiers et cochers	2,963	1,575
Conducteurs de camions	5,571	5,029
Total	14,215	9,335

SOURCE: Canada, *Recensement du Canada*, tableau 41.

le secteur du transport routier à Montréal en 1931, il reste 13,604 individus soit 96 pour cent. Que ces 13,604 employés aient été recrutés parmi les classes populaires est d'autant plus plausible que sur les 28,281 personnes ayant une occupation dans les transports routiers au Québec, toujours en 1931, 22,970, soit 81% pour cent, sont des employés à gages.[38] Il est sans doute raisonnable de penser que la même proportion vaut pour Montréal. Pour 1921, les proportions sont plus difficiles à évaluer avec précision, mais rien ne laisse supposer qu'elles aient été significativement différentes. Dans ce cas, un peu moins de 80 pour cent des personnes occupant un emploi dans les transports routiers sont des salariés qui conduisent des véhicules pour gagner leur vie. Les autres sont des petits propriétaires, des cadres ou des propriétaires d'entreprises. Comme l'indique le tableau 6.5, autant à Montréal qu'à Toronto, le nombre d'emplois dans le secteur aurait doublé en dix ans, Montréal conservant son avance sur Toronto. Cela est significatif particulièrement à la lumière du fait que Toronto était plus motorisée que Montréal.

La loi provinciale sur les véhicules-moteurs a rapidement pris en compte l'apparition de ce nouveau secteur d'emploi. Au Québec, dès 1906, le terme «chauffeur» est défini légalement. Il signifiait alors "une personne habile à conduire des véhicules-moteurs, et qui gagne habituellement sa vie à conduire ces véhicules."[39] L'expression «qui gagne habituellement sa vie» ne doit pas

---

[38] Les autres sont des employeurs, des personnes travaillant à leur propre compte et des non-salariés, ou des gérants et des contremaîtres à gages. Canada, *Recensement du Canada 1931*, tableau 50.

[39] Québec, 6 Ed. VII, c. 13, art. 1, 9 mars 1906.

paraître anodine. Elle fait appel à une réalité concrète. En 1918, le mot chauffeur est décrit encore plus précisément. Il "signifie une personne habile à conduire des véhicules-moteurs, et qui gagne sa vie à conduire ces véhicules ou qui, dans l'accomplissement de ses devoirs comme employé, conduit un véhicule-moteur."[40]

En 1924, la distinction entre propriétaire et utilisateur devient encore plus claire: un chauffeur "gagne sa vie à conduire des véhicules automobiles ou (...), dans l'accomplissement de ses devoirs comme employé, conduit un véhicule automobile *appartenant à autrui*."[41] Enfin le terme chauffeur est défini par rapport au terme conducteur, dès 1906. À partir de cette année-là, le conducteur est une personne qui conduit une voiture automobile autrement qu'en qualité de chauffeur.[42]

La ville de Montréal a elle aussi établi clairement des différences parmi les usagers du véhicule automobile. Par exemple en 1917, le règlement 622 spécifiait que "les conducteurs d'automobiles de louage seront divisés en deux classes: les propriétaires de voitures ou patrons et leurs employés."[43]

Pour devenir chauffeur, il ne fallait pas débourser des sommes si astronomiques que les classes populaires s'en trouvaient automatiquement exclues. Au contraire, durant toute la période 1900-1930, il n'en coutera que 5 dollars pour obtenir une licence - un permis- de chauffeur, valide pour un an.[44] De plus, dès 1906, la

---

[40] Québec, 8 Geo. V, c. 26, art. 1, 9 février 1918.
[41] Québec, 14 Geo. V, c. 24, art. 2, 15 mars 1924. Je souligne.
[42] Québec, 6 Ed. VII, c. 13, 9 mars 1906.
[43] AVM, Règlements, #622, 23 avril 1917, art. 1.
[44] Voir par exemple, Québec, 6 Ed. VII, c. 13, 9 mars 1906, S. R. Q. 1925, c. 35.

loi obligeait les employeurs à engager des chauffeurs licenciés et cette obligation sera maintenue par la suite.[45]

Jusqu'en 1924, les compétences exigées pour obtenir une licence de chauffeur ou de conducteur semblent les mêmes: il faut montrer son habileté à conduire des véhicules-moteurs lorsque cela est requis. Mais à partir de 1924, le chauffeur devra non seulement, comme le conducteur, "connaître les lois de la circulation, la manière de conduire un véhicule automobile et les mécanismes de transmission et de contrôle" mais aussi "savoir remettre en état de fonctionnement un véhicule automobile qui a cessé de fonctionner." Il devra en outre, passer un examen technique qui comprend trois parties: un examen, oral, un examen écrit et une démonstration.[46] Le chauffeur apparait donc clairement comme une personne de métier.

Selon l'*Annuaire statistique* , 7,186 chauffeurs s'étaient enregistrés à Montréal en 1923-24 et 9,586 en 1924-25 alors qu'en 1912 il y en aurait eu plus de 2,000.[47] À Toronto en 1922, 8,550 personnes s'enregistrèrent comme chauffeurs professionnels.[48] Ainsi pour la même période environ, il y avait presqu'autant de chauffeurs à Montréal qu'à Toronto alors que le nombre de véhicules-moteurs était beaucoup plus considérable dans cette dernière. Ceci souligne, d'une autre façon, l'importance du métier à Montréal. De plus, il y avait, en 1923-24, pour les 7,186 chauffeurs montréalais, 31,734 véhicules-moteurs à Montréal, soit 1 chauffeur pour 5 véhicules environ. L'année suivante, la proportion est de 1

---

45 *idem.*

46 Québec, 14 Geo. V, c. 24, 15 mars 1924.

47 Québec, *Annuaire statistique* ,1924-1925; *LP* , 7 juin 1912, 16.

48 Ontario, Department of Public Highways, *Annual Report [...] 1922* , 73.

chauffeur pour 4 véhicules.[49] À Toronto, pour les 46,754 véhicules-moteurs qui y ont été enregistré en 1922, il y avait 8,550 chauffeurs licenciés, soit une proportion de 1 chauffeur pour un peu plus de 5 voitures.

Les chauffeurs professionnels se retrouvaient surtout dans le secteurs du commerce ou de l'industrie. Lorsque la Montreal Tramways Company passe définitivement à l'ère de l'autobus en 1925, elle devra en engager plusieurs. La photographie 6.11 montre un groupe d'employés de la compagnie de transport en commun.

Une des formes particulière du métier est celle de chauffeur personnel. Au premier chapitre, nous avons vu que Ucal Henri Dandurand en engagea un au cours des années dix. La photographie 1.1 (page 25) nous montrait un chauffeur privé en uniforme illustrant parfaitement sa situation sociale. La photographie 6.12 est semblable et on voit, comme au temps du véhicule à cheval, la séparation classique entre conducteur et passager. À Montréal, en 1921, il y aurait eu 381 chauffeurs privés.[50]

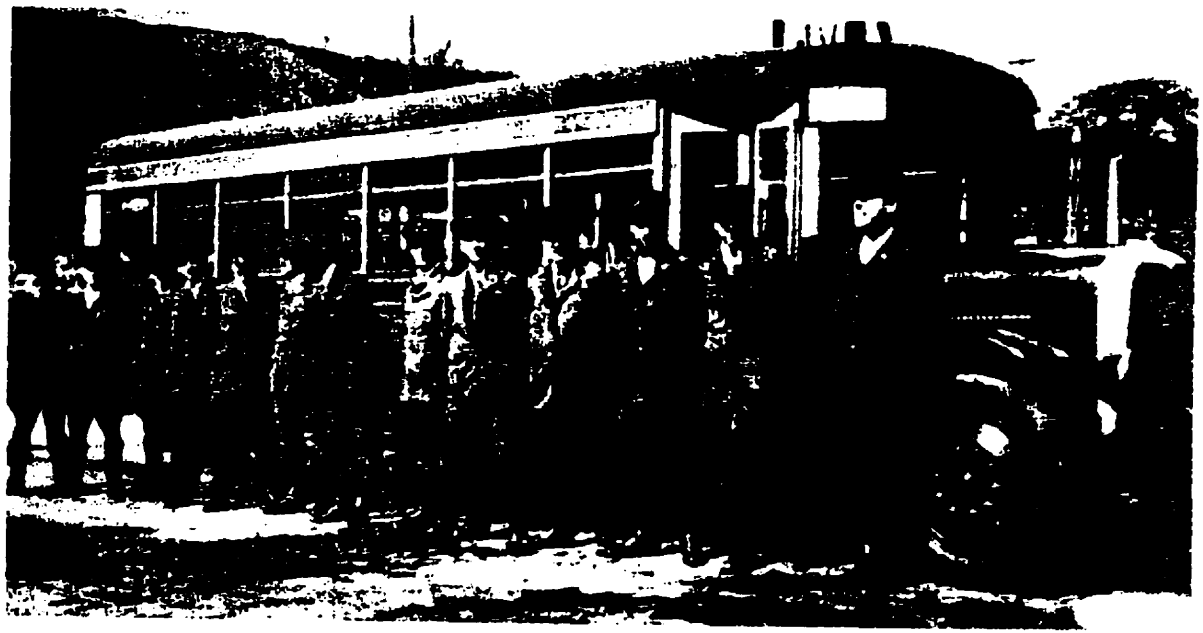
Le métier de chauffeur à Montréal au début de la motorisation de donnait pas de privilège spéciaux. Les conditions de travail étaient aussi précaires que dans d'autres secteurs de l'activité économique. Par exemple, plusieurs chauffeurs à l'emploi de la ville de Montréal furent limogés, à partir des années 1910, à la suite d'accidents.[51]

---

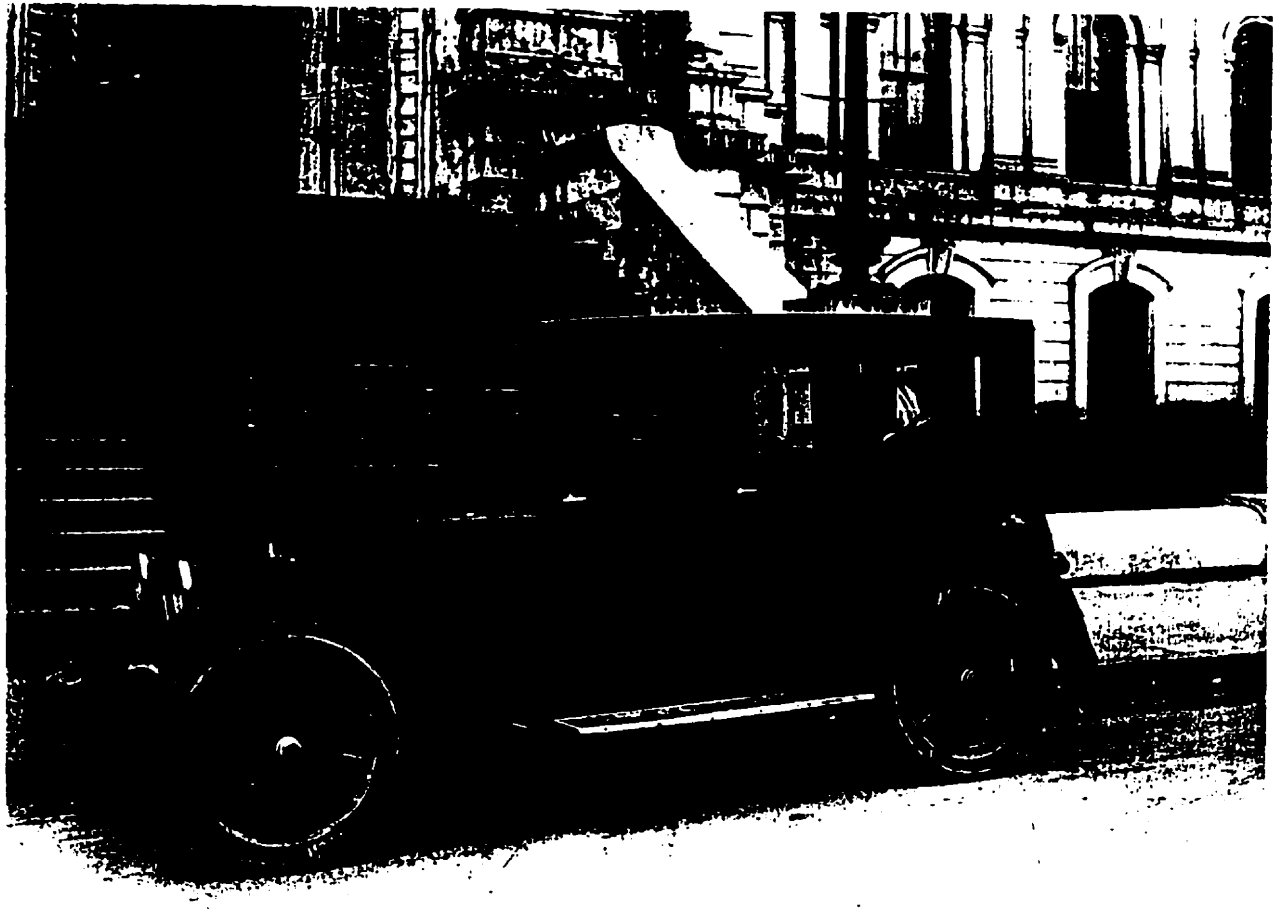
[49] Québec, *Annuaire statistique*, 1924-1925.

[50] Canada, *Recensement du Canada*, 1921, tableau 41.

[51] Voir, par exemple, AVM, VM-18, dossiers, #5678, VM-17, dossiers, #18902, 20392, 21593, 21607, 21757 et 24005.



Photographie 6.11 **Chauffeurs et autobus de la Montreal Tramways Company, 1927**
SOURCE: LAJEUNESSE, *Histoire du transport en commun à Montréal*, 69.



Photographie 6.12 **Chauffeur privé , c1920**
SOURCE: Musée McCord, Collection Fritz Arnold, #MP587(28)

Si les secteurs commercial et industriel étaient les principaux employeurs, les véhicules-moteurs n'étaient pas nécessairement toujours conduits par des chauffeurs professionnels. Par exemple, le jeune homme qui conduit la motocyclette de la East End Garage, dans la photographie 6.10, n'est pas nécessairement un chauffeur à temps plein. Il peut simplement se servir du véhicule de l'entreprise pour accomplir des tâches ponctuelles.

On pourrait croire que l'accès des chauffeurs, ou des classes populaires en général, était limité par leur fonction en tant qu'employé. Mais en réalité, il n'en était pas ainsi. Souvent, les véhicules de l'employeur étaient utilisés à des fins personnelles. Le meilleur exemple à ce sujet est sans doute donné par la lutte de l'administration municipale de Montréal contre l'utilisation personnelle, jugée abusive parfois, des véhicules-moteurs appartenant à la cité. En 1914 et 1916, certains cadres sont l'objet d'une telle accusation.[52] En 1919-20, l'administration fait circuler parmi ses employés une note de service visant

> "l'attention de ses employés qui ont à leur disposition un automobile appartenant à la Cité sur le fait qu'il est strictement défendu de se servir de ces automobiles pour leurs affaires personnelles durant les heures de travail ou de les utiliser après les heures de travail pour l'avantage de leurs familles ou de leurs amis et connaissances.
>
> Les Commissaires étaient sous l'impression que ces instructions avaient été bien comprises par

---

52 *ibid.*, #18602 et 18667, VM-1, dossiers, 3ème série, #2727.

> tous leurs employés, mais il leur a été signalé dernièrement plusieurs cas où les automobiles de la Cité avaient été employés à des fins autres que les affaires de la Cité, durant la journée et aussi le soir; et afin que l'on ne puisse pas prétendre que ces instructions n'avaient pas été comprises, les Commissaires croient devoir avertir encore une fois leurs employés que quiconque sera surpris à se servir des automobiles de la Cité, après les heures de travail ou même durant la journée pour des fins ne se rattachant pas directement aux affaires de la Cité, sera passible de destitution immédiate."[53]

Le ton de la note indique bien tout le sérieux avec lequel la Commission administrative entendait régler ce qu'elle considérait un problème important. D'autres notes de service du même genre suivront. Le service des travaux publics, qui possède plusieurs véhicules, est particulièrement visé et son directeur transmet les directives aux employés subalternes. Plusieurs accusations seront portées plus ou moins ouvertement semble-t-il, particulièrement contre certains cadres, des ingénieurs, un assistant-comptable, un contremaître, etc. Les accusations précisent que les véhicules-moteurs ont servi à des déménagements personnels, à la livraison de marchandises au domicile de certains individus., etc.[54] Les cadres ne furent certainement pas les seules personnes visées en réalité. Au contraire. Ceux qui ont livré les boîtes de fraises chez l'assistant-comptable Martin étaient sans doute des employés manuels de la ville de Montréal, tout comme le «charretier» qui est

---

53 *ibid.*, VM-18, dossiers, #404, 4820.
54 *ibid.*, #404.

allé livrer l'épicerie chez un nommé Jaruosty avec une automobile de la ville de Montréal.[55]

Par ailleurs, la responsabilité d'un accident a subi des modifications durant les premières années de la motorisation, de manière justement à couvrir toutes les catégories d'utilisateurs de véhicules automobiles et non pas seulement leur propriétaire.

En 1907, seul ce dernier peut être tenu responsable d'une infraction à la loi concernant les véhicules-moteurs ainsi que "de tous accidents ou dommages causés par son véhicule-moteur dans un chemin public ou place publique."[56]

Mais la loi adoptée le 21 décembre 1912 bouleverse les choses. En plus des propriétaires, la responsabilité d'un dommage quelconque pouvait désormais être attribuée à l'opérateur d'un véhicule. Le fardeau de la preuve concernant les dommages causés par un véhicule automobile conduit par un propriétaire ou un chauffeur incombait à l'un ou à l'autre. Si l'employeur d'un chauffeur causant un accident était à bord du véhicule au moment où celui-ci se produisait, il pouvait être tenu responsable des dommages causés autant que son employé. La cour obtenait le pouvoir d'attribuer les pénalités prévues à l'un ou à l'autre ou aux deux.[57]

Certains jugements à savoir qui du propriétaire ou de l'utilisateur réel d'un véhicule impliqué dans un accident est responsable montre tout le sérieux porté à la question. Dans Curley v. Latreille, une cas de jurisprudence qui se rendit jusqu'en Cour

---

55 *idem*. Les archives judiciaires nous livrent plusieurs cas d'utilisation personnelle des voitures appartenant à des entreprises.

56 Québec, 7 Ed. VII, c. 16, art. 2, 14 mars 1907.

57 Québec, 3 Geo. V, 21 décembre 1912, c. 19, art. 3. Je souligne.

suprême du Canada, la question essentielle débattue est à savoir si le chauffeur d'un véhicule est seul responsable d'un accident ou si le propriétaire de ce véhicule l'est également.

Le 5 décembre 1915, l'automobile appartenant à Osmond Latreille, mais conduite par le chauffeur Hilaire Lauzon, frappe à mort le fils de madame Annie Curley à Montréal vers minuit au coin des rues St-Laurent et St-Viateur. Or, Lauzon devait avoir remisé l'automobile de son patron depuis 9 heures au garage Laurier le soir de l'accident. Prétextant des ennuis mécaniques au moment de la laisser au garage, il dit avoir fait quelques réparations et avoir ensuite fait l'essai de la voiture pour vérifier si elle fonctionnait bien. C'est lors de cet essai, qui s'est transformée en une escapade avec des amis, que l'accident eut lieu. Tous les débats entourant ce cas portèrent sur la responsabilité ou non du propriétaire. En fait, on chercha à déterminer si le chauffeur Lauzon était au service du propriétaire de l'automobile au moment de l'accident et que si tel était le cas, la responsabilité du propriétaire était incontestable.[58]

Le jugement en Cour supérieure est prononcé en 1917, presque deux ans après l'accident. Le cas passe ensuite en révision qui confirme le jugement précédent: le propriétaire est responsable. La Cour du Banc du roi infirme les jugements précédents en 1918, et deux ans plus tard la Cour suprême du Canada confirme ce dernier. Le juge Pelletier, de la Cour du banc du Roi, s'étonna que l'on se pose la question à savoir si le propriétaire doit être tenu responsable dans l'affaire car "ce témoignage que Lauzon nous raconte me parait

---

[58] Curley v. Latreille, *La revue de jurisprudence*, 21 (1920): 146-253.

incroyable". Son indignation est profonde et réprouve vivement les jugements, par jury, de la Cour supérieure et de la Cour de révision:

> "Cela est incroyable et il me semble qu'un jury raisonnable -non pas ceux qui trouvent toujours en faute le patron, le chef de l'usine ou de l'entreprise ou le propriétaire de l'automobile-ce qui est le commencement du bolshevikisme- ne pouvait pas croire cette version du chauffeur."[59]

Nous avons là des arguments de choc illustrant la participation des classes populaires à la motorisation. Déjà en 1910, un jugement de la Cour supérieure du district de Montréal avait spécifié que "it is inaccurate to say that [an] accident [is] caused by [an] automobile. It [is not] caused by [an] automobile, but by the person driving it."[60] Cette interprétation est à la base des changements apportés à la loi.

L'importance du transport commercial

Même si relativement au nombre de véhicules-moteurs, il y a peu de camions, d'autobus ou de taxis, cela ne veut pas dire que l'importance économique du transport commercial est à négliger. Au contraire. John B. Rae, un des historiens qui a le plus systématiquement étudié l'impact de la motorisation sur la société américaine, particulièrement sur le plan économique, a bien fait

---

59 *idem.*, 179.

60 McCabe v. Allan et al., *Rapports judiciaires du Québec*, 39 (1910): 29-35.

remarquer que même sans l'automobile, le véhicule motorisé aurait eu des impacts majeurs par le biais du camion et de l'autobus.[61]

En fait, l'histoire de la motorisation ne doit pas se résumer à un nombre de personnes ou un nombre de véhicules. Ni la participation d'un quelconque groupe social à des pourcentages. Il faut replacer les véhicules et les personnes qui les utilisent dans un contexte général, notamment celui de la circulation.

Dans cette perspective, la durée ou la fréquence d'utilisation sont des éléments dont il faut tenir compte si l'on veut obtenir une image plus juste de la part des classes populaires dans la motorisation. Il est plus que probable, ou du moins logique, que la fréquence ainsi que la durée d'utilisation des camions, des autobus et des taxis soient beaucoup plus grandes que celles de l'automobile utilisée pour des besoins strictement personnels. Il n'y a malheureusement pas de données qui nous permettent de faire de tels calculs avec des résultats certains et rigoureux. Par contre, certains comptages nous permettent de faire des estimés raisonnables.

Par exemple, entre le 1er et le 13 août 1920, à L'Abord-à-Plouffe sur l'île Jésus, juste de l'autre côté du pont Lachapelle, sur la route Montréal-Hull, il est passé 8,718 véhicules de promenade et 2,358 camions.[62] Ainsi, les camions ont compté pour plus de 21 pour cent des véhicules recensés. D'autres comptages faits plus près de Montréal montrent une circulation de véhicules à vocation industrielle ou commerciale plus dense. En hiver 1928-29, 49,664

---

61 RAE, *The Road and the Car in American Life*, 109-132.
62 Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel [...] 1920*, 70.

véhicules-moteurs sont dénombrés à Pointe-Claire lors de comptages faits par le ministère de la Voirie. De ce nombre, 19,260 étaient soit des camions, soit des autobus, soit des taxis. C'est donc près de 50 pour cent des véhicules. L'hiver suivant, toujours à Pointe-Claire, 8,232 véhicules-moteurs sont comptés parmi lesquels 3,291 autobus, camions et taxis, soit 40% du total.[63]

Les comptages effectués par la Commission provisoire d'urbanisme en 1925 sont effectués dans le centre-ville de Montréal. Ici, la proportion de camions est moindre. Des 622, 1,045 et 1,856 véhicules-moteurs (à part les motocyclettes) qui sont passés aux intersections Sainte-Catherine et McGill College, Dorchester et Stanley et Sherbrooke et McTavish, 10.4, 20.2 et 15.2 pour cent respectivement étaient des camions.[64] Ces pourcentages ne sont donc pas plus élevés que la proportion de camions, d'autobus et de taxis dans le parc automobile montréalais de l'époque. Malheureusement ces trois comptages ont été fait en août, c'est-à-dire au moment où le tourisme est à son plus haut. C'était aussi le cas du comptage effectué près du pont Lachapelle où l'on avait compté une proportion semblable à celle relevée dans le centre-ville de Montréal.

Or, pour évaluer la part des classes populaires montréalaises dans la motorisation, on doit le faire relativement à l'ensemble du parc automobile de Montréal seulement. Il faudrait donc éliminer des comptages les véhicules-moteurs immatriculés ailleurs qu'à Montréal, ce qui est impossible à partir des sources disponibles.

---

63 Québec, Ministère de la Voirie, *Rapports annuels*, 1929-1930.
64 *RMPQ*, décembre 1927, 58-59.

Dans ce sens, les comptages faits à Pointe-Claire durant l'hiver, sont peut-être plus exacts et représentatifs pour le but poursuivi ici.[65] De plus, à l'instar des statistiques provinciales sur le nombre de véhicules enregistrés, aucune discrimination ne fut vraisemblablement faite durant les précédents comptages quant à l'usage réel des automobiles, ce qui diminue d'autant les véhicules ayant été utilisés pour le travail.

Les comptages nous indiquent très grossièrement la fréquence d'utilisation, c'est-à-dire le nombre de fois que chaque véhicule est utilisé, dans une journée par exemple. Une autre mesure, celle de la durée d'utilisation, pour une période de temps définie, pourrait indiquer aussi que certains types de véhicules-moteurs, comme les camions et les taxis par exemple, sont utilisés plus longtemps durant une journée que d'autres, l'automobile par exemple. Malheureusement, aucune source peut nous donner d'information à ce propos. Intuitivement, cependant, l'argument se tient.

L'attention porté par les différents paliers de gouvernement au transport commercial montre également sa grande importance. Entre 1900 et 1930, plusieurs règlements sont adoptés par l'administration municipale montréalaise afin d'interdire les véhicules lourds dans telle ou telle rue, avec parfois des spécifications précises, par exemple les véhicules n'ayant pas de système de suspension. Ces interdictions étaient souvent adoptées

---

[65] Le gouvernement québécois a entrepris son programme de déneigement des routes provinciales en 1927 environ. Les comptages d'hiver ne comptent par conséquent que très peu de véhicules immatriculés ailleurs au Canada ou aux États-Unis. Voir les rapports annuels du Ministère de la voirie du Québec.

suite aux plaintes formulées par les résidents. Ainsi, pas moins de 13 règlements ont été adoptés à cet effet entre 1902 et 1930.[66]

De plus, en septembre 1912, les véhicules à vapeur, qui étaient extrêmement lourds à cause de leur source d'énergie, furent interdits à Montréal. L'interdiction excluait les automobiles à vapeur, plus légères.[67] Mais le règlement sera abrogé, suite à des protestations vigoureuses d'entreprises se servant de tels véhicules.[68]

Des règlements définissant très précisément les charges maximales permises (en fonction de la largeur des roues) seront également adoptés.[69] Enfin, une taxe spéciale sur les véhicules lourds est imposée à partir de 1924.[70]

Mais c'est sans doute sur le plan de la compétition que le camion offrit aux autres moyens de transport, notamment au chemin de fer, qu'on peut voir son importance. On pouvait lire dans l'édition de 1922 du *Canada Year Book* que le camion offrait de plus en plus de compétition particulièrement sur les courtes distances.[71] Dans son édition suivante, le même ouvrage ajoutait que "in addition, a certain amount of traffic formerly carried over water routes has

---

66 AVM, Règlements, #294, 24 novembre 1902, #370, 18 novembre 1907, #413, 21 novembre 1910, #428, 6 février 1911, #413, 13 novembre 1911, #496, 7 juillet 1913, #535, 19 octobre 1914, #559, 6 mai 1915, #587, 28 décembre 1915, #606, 16 octobre 1916, #652, 25 février 1918, #699, 8 septembre 1919, #808, 19 mars 1923, #890, 30 juin 1925 et #1093, 9 décembre 1930.

67 *ibid.*, #460, 16 septembre 1912.

68 *ibid.*, #515, 24 novembre 1913, VM-1, dossiers, 2ème série, #2598, 2759, 4484, VM-17, dossiers, #15014

69 *ibid.*, Règlements #504, 6 octobre 1913, #841, 22 octobre 1923, #860, 30 juin 1925, #1093, 9 décembre 1930.

70 *ibid.*, #860, 18 juillet 1924.

71 *Canada Year Book 1921*, 547-548.

been diverted to these more modern carriers."[72] Cela explique que certains députés à la Chambre des Communes craignent pour les chemins de fer. Ils jugent la compétition de plus en plus néfaste au point où, pour certains, leur survie est menacée.[73] Cela était pour eux d'autant plus inquiétant que "while there can be little doubt that there is yet room for considerable expansion in the number of passenger cars, the scope of the commercial vehicle is admittedly unlimited. The latter has found its way into every branch of the industry and commerce, and is considered by authorities to have the greatest potentialities of any powered conveniance."[74] R. A. C. Henry, directeur du département de l'économie du Canadien National, reconnaissait la compétition grandissante offerte par le transport terrestre.[75] Pour l'Automobile Owners Association/Association des propriétaires d'automobiles, "nul ne contestera que pour les transports rapides, le camion automobile, libre des sujétions de stationnement, de garage, de triage imposées aux convois de wagons de marchandises, donne des résultats meilleurs que ceux-ci."[76]

Entre le tramway et le véhicule-moteur

Dans la mesure où les classes populaires ont participé à la motorisation, elles ont également été impliquées dans les conflits opposants les promoteurs du véhicule-moteur et ceux du tramway.

---

72 *Canada Year Book 1922-23*, 649.
73 Canada, *Débats de la Chambre des Communes* , 1923, 1619, 1926, 478-480.
74 AIKMAN, *The automobile Industry of Canada*, 6.
75 *idem.*
76 AOA/APA, *Auto-Sport* , septembre 1926, 2.

Une très petite partie d'entre elles faut-il souligner, puisque qu'il n'y avait que 0.5 pour cent de camions par rapport à l'ensemble de la population montréalaise en 1921 et que dix ans plus tard, la proportion n'était encore que de 1.4 pour cent.[77] Même en ajoutant l'autobus, le taxi et l'automobile utilisée à des fins commerciales, ces proportions demeurent certainement très modestes. Par contre, nous avons vu dans les sections précédentes que les véhicules commerciaux constituaient une proportion importante des véhicule-moteurs enregistrés, c'est-à-dire entre 20 et 25 pour cent. Ainsi, par rapport à la population totale, les classes populaires montréalaises ont bien peu contribué à la motorisation aux côtés des automobilistes, mais par rapport à l'ensemble des automobilistes elles ont participé dans une proportion fort significative.

De l'autre côté, le tramway demeurait le seul moyen de transport urbain disponible pour la grande majorité des classes populaires et même de la population en général. Christopher Armstrong et H. V. Nelles ont calculé que 10.6 et 40.6 pour cent de la force de travail montréalaise utilisait le tramway en 1892 et 1901 respectivement. Cette proportion s'élevait à 63.1 pour cent dix ans plus tard.[78] Avec la croissance de la motorisation et l'adoption du véhicule-moteur par les classes aisées, il y a fort à parier que cette proportion ait encore grimpé par la suite. Les promoteurs du tramway pouvaient donc compter sur un très large

---

[77] Québec, *Annuaire statistique* ,1922 et 1932; Ottawa, *Recensement du Canada* , 1921 et 1931.

[78] ARMSTRONG et NELLES , *Monopoly's Moment*, 53 et 133.

bassin de population sur lequel s'appuyer pour développer le rapport de force à leur avantage.

Les employés du transport public, particulièrement ceux des tramways, sont les plus susceptibles d'avoir participé activement aux conflits sur la voie publique, aux côtés des promoteurs du tramway. Comme nous avons vu au chapitre précédent, les employés de tramways ne voyaient pas d'un bon oeil que les motoristes fassent peu de cas de la priorité des tramways ou les dépassent malgré les interdictions. Ils auraient, dans cette perspective, manifesté une certaine agressivité sur la voie publique face au véhicule-moteur.[79] *La Presse* expliquait cette attitude des opérateurs de tramways comme une réponse à l'agressivité démontrée par les automobilistes.[80]

De plus, les travailleurs du réseau de tramways manifestèrent clairement leur sentiments face aux infractions des règlements de la circulation commises par les automobilistes en demandant au Conseil des métiers et du travail de Montréal de voter une résolution à un congrès tenu en mars 1928. La résolution protestait "against abuse to which (...) motormen had to submit through the fault of others." Au cours de la discussion sur la proposition, "it was claimed that one of the main causes of the irregularities of the service is the violation of traffic rules by automobile drivers." Les employés de la MTC demandaient de toute urgence que les règlements soient respectés. La résolution fut endossée à

---

[79] AVM, VM-17, dossiers, #27200.3.3.
[80] *LP*, 26 février 1927, 63.

l'unanimité.[81] Les employés de chemins de fer aussi ont rouspété contre la concurrence offerte par l'autobus au train. À un meeting du Congrès des métiers et du travail du Canada, en septembre 1926, la compétition a été dénoncée comme «unfair».[82]

L'ensemble des usagers du transport en commun subissait la féroce compétition entre les tramways et les véhicules-moteurs sur la voie publique. La violation des règlements interdisant le dépassement des tramways était certainement la manifestation la plus claire des dangers auxquels les automobilistes exposaient les usagers. Or, nous avons vu au chapitre précédent que l'administration municipale reçut de nombreuses plaintes à ce propos et comment elle, et le gouvernement provincial, ont tenté de faire face à cette situation. En formulant ces plaintes, les usagers du tramway appuyaient ses promoteurs dans leur lutte contre le véhicule motorisé.

En plus de l'appui des chauffeurs de métiers, d'une part, et des employés et usagers du tramway, d'autre part, chacun des deux camps de promoteurs avait à sa disposition un éventail bien garni d'arguments avec lesquels il pouvait espérer gagner l'appui de l'ensemble des classes populaires voire de la population entière.

Les promoteurs de la motorisation avaient pour eux le développement d'un secteur d'activité économique gigantesque avec une perspective de création d'emplois tout aussi impressionnante. L'industrie de la construction automobile et ses secteurs connexes (garages, stations services, etc.) promettaient beaucoup et il

---

81 *CRMW*, avril 1928, 224.
82 *idem.*, octobre 1926, 554.

n'était pas rare de les voir présentées comme telles. Par exemple, le titre d'un article de *La Presse* paru en 1927: "Une industrie qui a grandement améliorée les conditions de la vie".[83] Les salons de l'automobile à Montréal, étaient des occasions en or de vanter les bienfaits économiques de la motorisation et de l'industrie automobile.

Il est vrai qu'à Montréal, la construction automobile fut pratiquement inexistante. En fait, comme le disent Durnford et Baechler, quelques rares entreprises ont construit des véhicules-moteurs à Montréal, mais elles n'ont pas fait long feu. Seule la Comet eut quelque succès mais la production ne dépassa pas les 200 exemplaires durant l'existence du modèle entre 1907 et 1908.[84] Incidemment, la Comet avait comme directeurs parmi les plus fervents promoteurs de la motorisation soit Ucal Henri Dandurand et Frank H. Anson, deux fondateurs du ACC, ainsi qu'L. C. Rivard, qui deviendra directeur du club montréalais.[85] Par contre l'industrie auxilliaire, comme partout ailleurs, se développa rapidement. Les garages automobiles ainsi que les stations services ne mirent pas de temps à se multiplier et à réaliser les espoirs suscités.[86] Si bien que le syndicat catholique national des carrossiers de Montréal devient le syndicat catholique national des travailleurs de l'industrie de l'automobile et de la voiture en mai 1927.[87]

---

[83] *LP*, 26 mars 1927, 70.
[84] DURNFORD et BAECHLER, *Cars of Canada*, 100-101, 127, 146, 148, 163, 172-175 et 178 -181
[85] *idem.*, 101.
[86] Pour la création de garages automobiles par exemple, voir Québec, *GOQ*, 1900-1930. Les archives de la ville de Montréal regorgent aussi de dossiers concernant l'octroi de permis de construction de garages automobiles.
[87] *LP*, 23 mai 1927, 22.

Le journal ouvrier montréalais *Le travail* reconnut le potentiel du nouveau secteur industriel. La première série d'articles d'une nouvelle chronique sur les inventions, visant à parfaire les connaissances techniques des travailleurs et publiée à partir du début des années 1910, porta sur l'automobile "parce que c'est l'instrument appelé à transformer tous les pays du monde et par suite, appelé également à employer pour sa fabrication le plus grand nombre de vos enfants."[88] Cela reflète bien les espoirs et l'enthousiasme que la motorisation suscita parmi les classes laborieuses.

Même le développement de l'industrie du transport commercial était suivi avec intérêt. Voyant l'avenir de cette industrie d'un bon oeil, les chauffeurs eux-même n'hésitèrent pas à mettre en place les conditions propices à son développement. L'organisation qu'ils créèrent en 1912 visait à former des chauffeurs qualifiés dans l'espoir que les employeurs n'hésitent pas à recourir à la nouvelle technologie et, par conséquent, à créer de nouveaux postes.[89]

Un autre facteur important ayant joué en faveur des automobilistes est l'impopularité du système de transport en commun dans la population en général et l'impopularité des entreprises de tramways en particulier. La critique à l'endroit du service offert par les entreprises de tramways fusait de partout y compris des organisations ouvrières. Plusieurs d'entre elles vont se prononcer contre l'octroi de nouvelles franchises de tramways lorsque des demandes seront faites à cet effet. Ce fut le cas en du

---

[88] *Le travail*, 21 décembre 1912, 2.
[89] *LP*, 10 avril 1912, 13, 11 avril 1912, 4, 30 avril 1912, 18.

Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) en 1903[90] et de l'Union internationale des menuisiers et charpentiers en 1906.[91] En 1913, le CMTM et le Club ouvrier Mont-Royal se prononcent contre l'octroi d'un nouveau contrat à la MTC.[92] Quatorze ans plus tard, le cercle ouvrier St-Jean-Marie-Vianney demanda carrément, lui, le remplacement des tramways par des autobus sur le boulevard Pie-IX dans l'est de Montreal.[93]

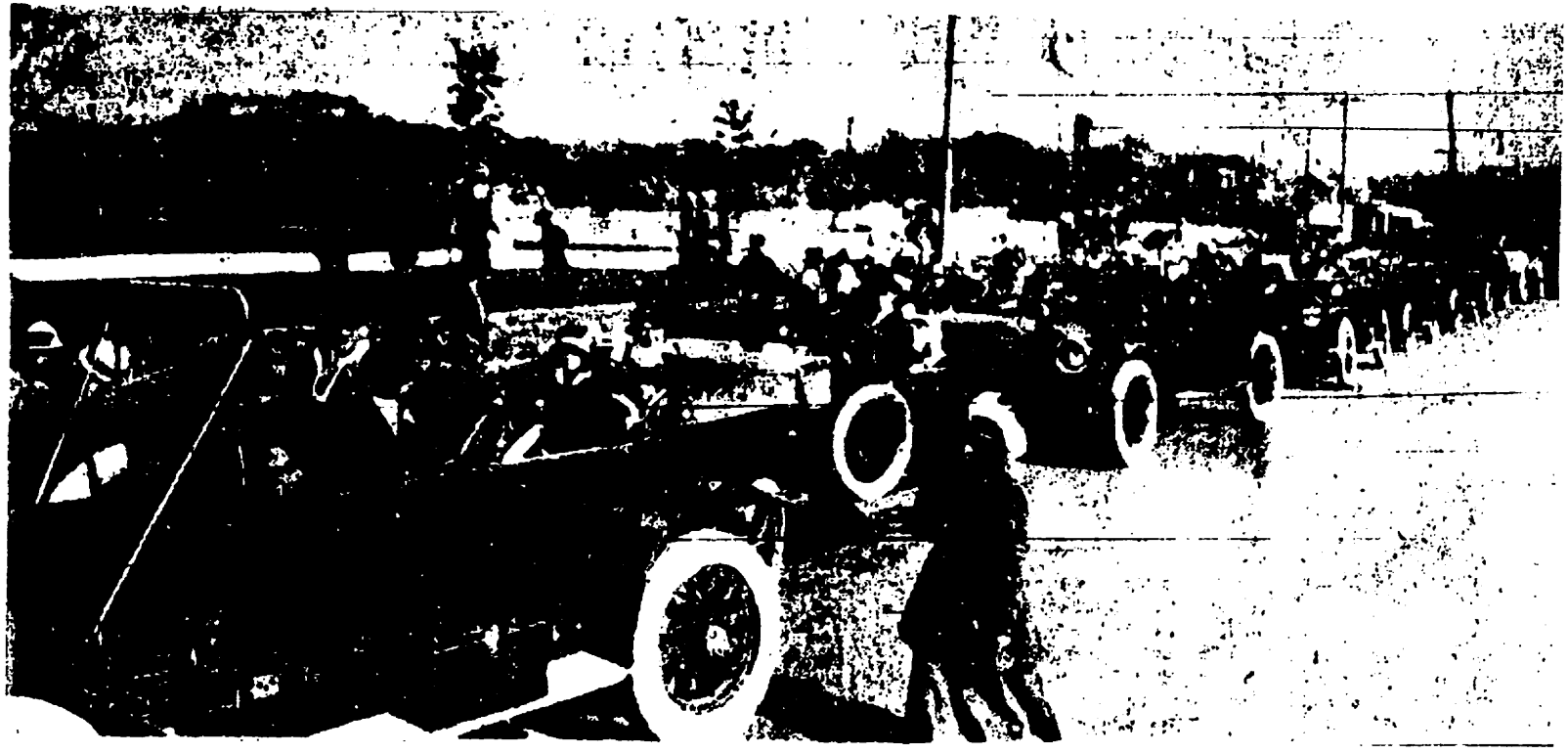
Puisque la motorisation engendrait des protestations de la population (bruit, vibration, dommage à la chaussée, etc.), les promoteurs de la motorisation ont également tout fait pour faire contrepoids à ces désagréments. Par exemple, au cours de l'été 1915, l'Automobile Club of Canada organisa des parades et des randonnées pour les enfants des soldats partis à la guerre. Au mois de septembre, "3,500 enfants distribués dans 350 voitures de tous genres, firent une exquise randonnée de Montréal à Ste-Rose." Le club organisait de telles manifestations depuis quelques années (voir photographies 6.13 et 6.14).[94]

Le ACC, ainsi que la Montreal Automobile Association, ne manquaient aucune des occasions qui leur étaient offertes pour bien paraître et donner une image positive et responsable des automobilistes. On a vu au chapitre 3 que les automobilistes s'associaient régulièrement à des campagnes de prévention des accidents et de sécurité routière.[95] Les automobilistes furent les

---

90 AVM, VM-1, dossiers, 1ère série, #1903.
91 *ibid.*, #1906.
92 AVM, *MBCM/BMCM*, 15 décembre 1913, 675a, 16 décembre 1913, 682a.
93 *LP*, 2 mai 1927, 17.
94 *ibid.*, 25 septembre 1913, ?, 18 août 1915, 17, 23 septembre 1915, 9.
95 Voir ACC, *NL*, 1921-1930; AVM, VM-17, dossiers, #20904.

Photographie 6.13 **Randonnée en automobile pour les enfants, 1913**
SOURCE: *LP*, 25 septembre 1913, 1



Photographie 6.1-4 **Randonnée organisée par le ACC pour les enfants, 1915**
SOURCE *La Presse*, 23 septembre 1915, 9.

premiers à promouvoir la signalisation et à installer des panneaux avant que les autorités municipales ne prennent la tâche en charge (chapitre 3). Par exemple, en 1915, Thomas C. Kirby, alors gérant de la Montreal Automobile Trade Association, demanda la collaboration de la ville de Montréal pour l'installation de panneau de signalisation près des écoles, des terrains de jeux et autres endroits où les enfants s'attroupent. La MATA espérait ainsi attirer l'attention des automobilistes afin de réduire les dangers et les accidents à ces endroits.[96]

Mais aux côtés des facteurs qui tendaient à propulser les classes populaires du côté de la motorisation, il y en avait d'autres qui jouaient exactement dans le sens contraire. Malgré que les associations d'automobilistes aient travaillé à diffuser une image positive de la motorisation, elle n'en comportait pas moins des côtés désagréables. Par exemple, nous avons vu au chapitre précédent que les décès et les accidents connurent une augmentation appréciable si bien que le véhicule-moteur devint rapidement leur principale cause parmi l'ensemble des moyens de transports urbains. Ces manifestations de la motorisation pouvaient altérer l'enthousiasme envers le véhicule-moteur.

Si les automobilistes cherchèrent à améliorer la signalisation près des écoles ou des terrains de jeu, c'est aussi qu'il y avait un problème quelque part. *La Presse* signalait, en 1920, que les enfants "dans les quartiers populeux où les cours sont trop petites, et les terrains de jeux trop éloignés, constituent une proie facile

---

96 *ibid.*, #28992.

pour l'auto meurtrier."[97] Une caricature du journal ouvrier *Le travail* illustre relativement bien les conséquences de la motorisation dans les quartiers populaires. On voit un écolier qui doit laisser rapidement la place à l'automobile sous peine d'être écrasé. Les passagers du véhicule sont habillés assez richement comme s'ils appartenaient à l'élite. On voit enfin un grand panneau où on peut lire "sujet de méditation durant l'Exposition d'Automobiles". Cette phrase faisait référence au Salon de l'auto de Montréal. Comme ces salons étaient les lieux de promotion de la technologie par excellence, le panneau semble inviter les automobilistes à réfléchir sérieusement sur les conséquences de la motorisation, particulièrement dans les quartiers pauvres (voir planche 6.2). Une autre caricature de la Children's Aid Society of Montreal porte essentiellement sur le même thème. Cependant, il est intéressant de remarquer l'association que l'on fait entre les dangers de la motorisation et le monde du spectacle. Il faut savoir qu'au moment de la parution de la caricature, en 1911, le cinéma et le théâtre sont critiqués parce qu'ils auraient abordé des sujets trop osés, si l'on peut dire. La caricature, s'inscrivant dans ce courant de pensée, montre l'automobile comme un des fléaux affligeant la jeunesse (voir planche 6.3). On perçoit sur ces deux dessins un grand ressentiment à l'égard de la motorisation.

Si le courant de pensée exagère en dénonçant l'automobile presque comme un vice, il n'en reste pas moins qu'avec l'augmentation du nombre de voitures en circulation, les quartiers

---

[97] *LP*, 15 novembre 1920, 2.

Planche 6.2 **La rue et les dangers de l'automobile, dessin, 1913**
SOURCE: *Le travail*, 1 février 1913, 1.

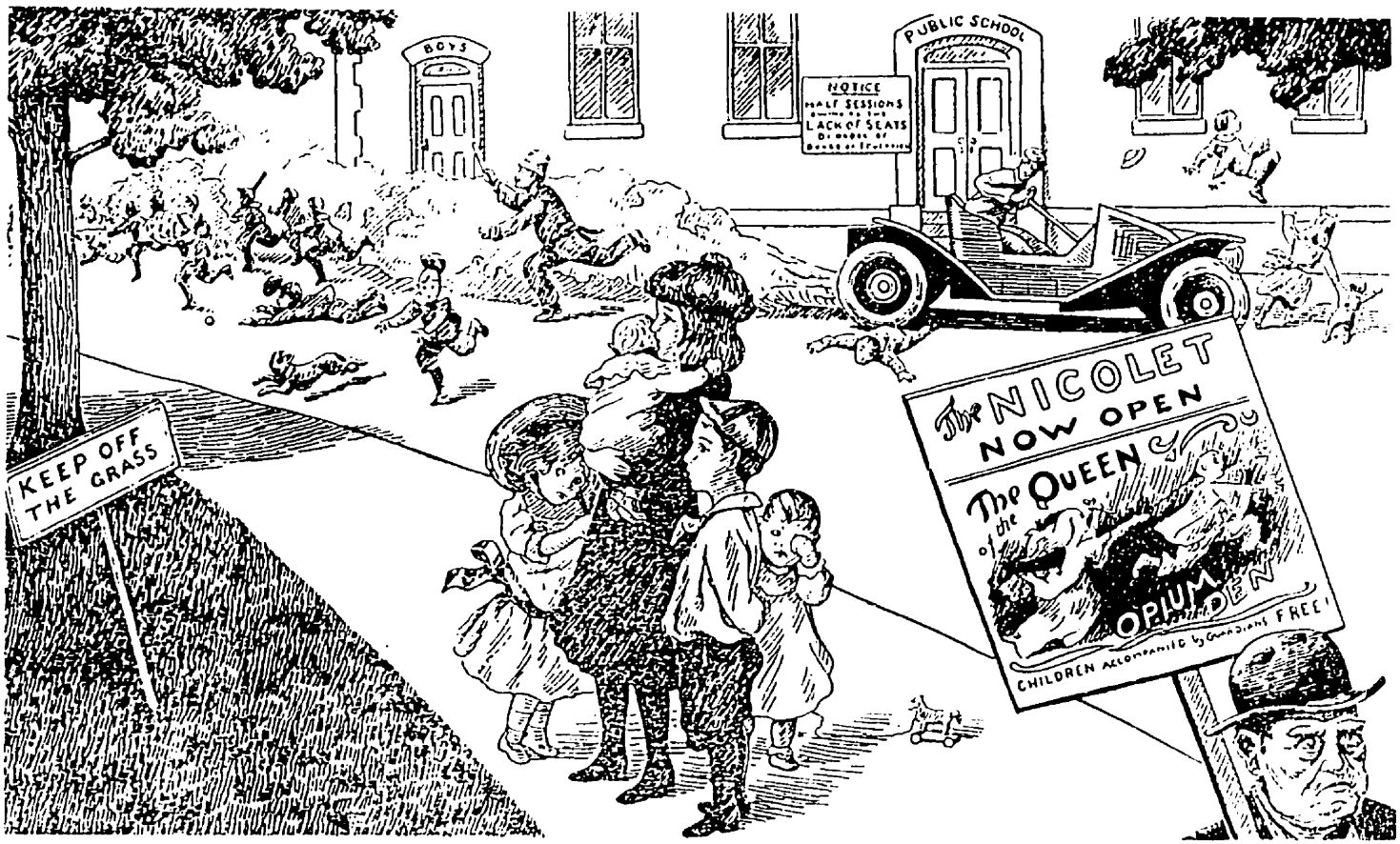


Planche 6.3 La rue et les dangers de l'automobile, dessin de la Children's Aid Society of Montreal, [1911]
SOURCE AVH, VH-17, dossiers, #5617

ouvriers sont de plus envahis et les rues, étroites, de plus en plus dangereuses. C'est pourquoi les demandes à l'effet d'augmenter le nombre de parcs et de terrains de jeux seront nombreuses et persistantes. Cette revendication visait d'ailleurs à améliorer les conditions de vie difficiles typiques des quartiers populaires.[98] La situation était telle que même la Montreal Motorists League fera sienne la revendication en 1927.[99] En 1919, les contributions financières à l'Association des parcs et des terrains de jeux de Montréal viennent en grande partie des automobilistes, si l'on en compare la liste avec celle des membres du Automobile Club of Canada.[100] Ainsi, le mouvement exigeant plus de parcs et de terrains de jeux représente en quelque sorte une réplique face aux conséquences négatives de la motorisation, spécialement pour les classes populaires.

Comme il a été mentionné un peu plus haut, l'attitude des automobilistes à l'égard de la priorité des tramways et de l'interdiction de les dépasser jouait contre leur popularité, particulièrement auprès des usagers du transport en commun. Comme les classes populaires devinrent progressivement la majorité de la clientèle, les automobilistes s'aliénaient la possibilité de s'en faire des alliés.

D'autres facteurs sont intervenus pour pousser les classes populaires du côté des promoteurs du tramway plutôt que de celui des automobilistes. Le tramway conservait les attraits qu'il avait

---

98 WOLFE et STRACHAN, "Practical idealism".
99 *LP*, 10 février 1927, 15.
100 Montreal Parks and Playgrounds Association, *The Eighteenth Annual Report* (Montréal, s. n., 1919): 13-14; ACC, *List of members*.

développé depuis son apparition. Avec les développements de la ville, c'est lui qui avait donné accès à une foule d'activités auparavant inaccessibles ou inexistantes pour la population de Montréal. Par exemple, sur le plan des loisirs, c'est le tramway qui permit la création des parcs de divertissement, comme le parc Sohmer ou le parc Dominion qui devinrent rapidement fort populaires. Le tramway pouvait "drainer des foules importantes vers les lieux de spectacles ou les joutes sportives. Les lignes de banlieue favoris[ai]ent les escapades pendant le week-end pour un pique-nique à la campagne, à Cartierville, à Sault-au-Récollet ou au Bout-de-l'île."[101] De manière générale, le tramway procurait des avantages à une grande partie de la population qui en aurait été dépourvue sans lui.

Les promoteurs du tramway ont, eux aussi, cherché à mettre en valeur leur moyen de transport auprès de la population. Vers la fin des années vingt, alors que la clientèle ne progresse plus aussi vite qu'elle ne l'avait fait au cours des décennies précédentes, ils vont lancer une véritable campagne de séduction. Plusieurs annonces parurent dans le journal *La Presse* en avril et mai 1927 pour vanter le service de transport en commun sous tous ses angles (voir planches 6.4, 6.5, 6.6 et 6.7), en même temps que la campagne mise en branle pour faire respecter la priorité et l'interdiction de dépasser les tramways. Un des arguments invoqués durant ces campagnes était que les tramways transportaient l'immense majorité de la population montréalaise. En prenant la défense de sa

---

101 LINTEAU, *Histoire de Montréal*, 240.

Le Tramway

Un Serviteur du Public au sens le plus favorable du mot

TOUJOURS à vos ordres et à votre service, les tramways de Montréal sont, sans cesse, prêts à vous conduire là où vous voulez aller et à vous en ramener.

Qu'il fasse beau ou mauvais, wattman et conducteur sont toujours à leur poste. Courtois, débrouillards, ils ont toute l'expérience nécessaire à leur tâche.

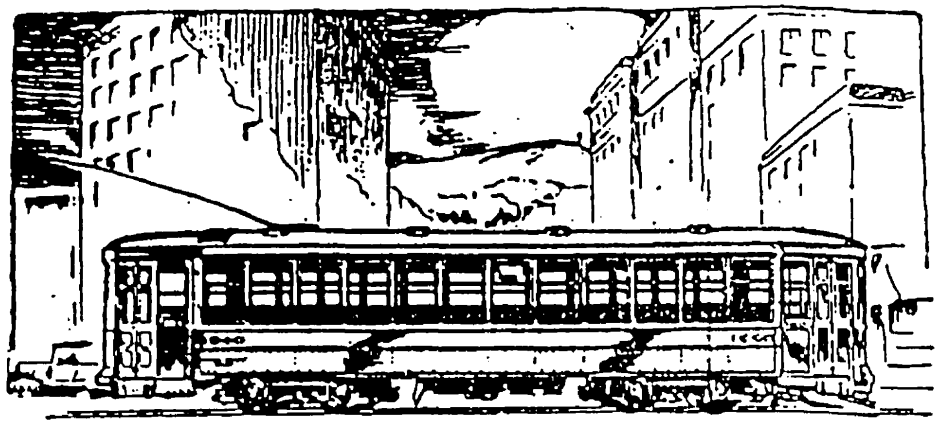
La Compagnie des Tramways de Montréal voit en son personnel des "serviteurs du public" dans le sens le plus favorable du mot.

Et ses employés comme son administration ne veulent autre chose que d'être reconnus comme tels par ceux qu'ils s'efforcent à servir.

LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL

Planche 6.4 **Publicité pour les tramways, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 9 mai 1927, 5.

Planche 6.5 **Publicité pour les tramways, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 3 mai 1927, 23.



Ils vous y mènent et vous ramènent

suivant votre désir

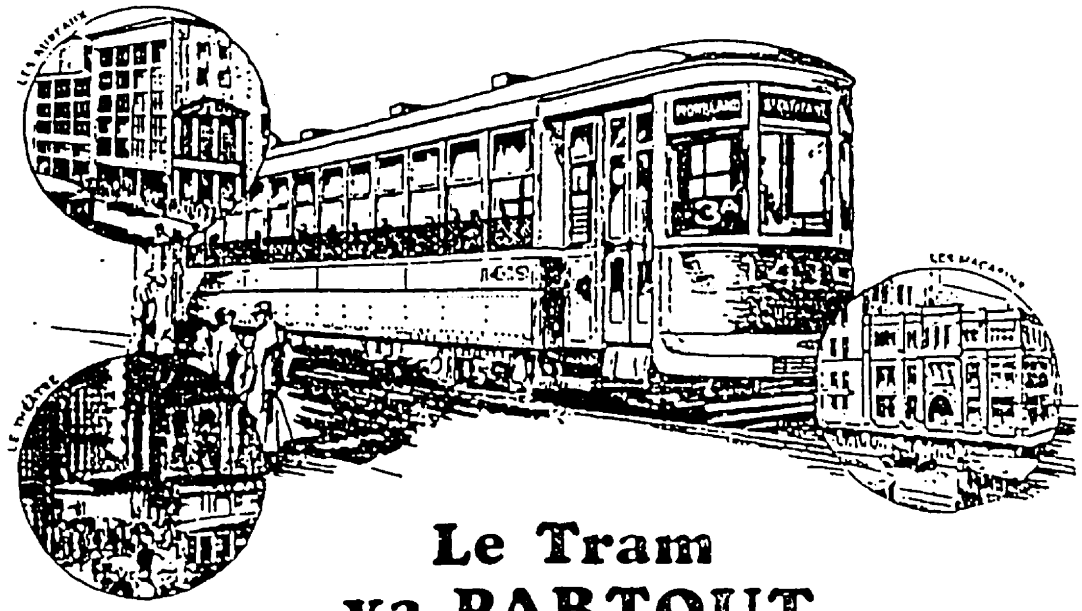
LA grande métropole qu'est devenue Montréal est desservie par un système de transport qui n'est pas surpassé sur ce continent. Une superficie de 100 milles carrés est couverte par un réseau de 305 miles de voies de tramways, rayonnant du centre de la ville jusqu'aux banlieues résidentielles.

Ce système fait circuler 1,000 tramways et emploie au-delà de 4,000 personnes. Le capital nécessaire à son maintien dépasse 50 millions de dollars.

Vraiment tout Montréalais peut être fier, à juste titre, de cette grande organisation, édifiée par des Montréalais et administrée par des Montréalais — une organisation qui joue un rôle important dans la vie de chaque citoyen.

LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL

Planche 6.6 **Publicité pour les tramways, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 25 avril 1927, 20.



Le Tram va PARTOUT

Les Affaires. Toujours ponctuel, le tramway vous amène au bureau avec un maximum d'aise et de confort.

Les Magasins. Le tramway traverse tous les quartiers où il y a de grands magasins. Wattman et conducteur connaissent leur affaire et prennent un soin particulier des dames et des enfants.

Les Plaisirs. Après le théâtre, le concert, le cinéma, aux heures où il y a foule, les tramways surnuméraires, chauds, confortables et bien éclairés, sont toujours prêts à vous reconduire chez vous.

LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL

Planche 6.7 **Publicité pour les tramways, 1927**
SOURCE: *La Presse*, 15 avril 1927, 5.

clientèle, au dépend des automobilistes, les promoteurs du tramway se donnaient une image positive propre à attirer la sympathie de la population. Une des publicités cherche à faire contrepoids aux avantages du véhicule-moteur sur le plan de la mobilité en affirmant que "le tram va partout", ce qui était loin d'être le cas. Le chapitre 2 a montré que les entreprises de tramways étaient fortement critiquées pour ne pas développer le réseau. De toute évidence, l'annonce visait à combattre cette image négative des entreprises de transport en commun. Une autre annonce pretend que le tramway "est le serviteur du public au sens le plus favorable du mot". Ici, clairement, on tente d'identifier le tramway à la plus grande partie possible de la population. Enfin, qu'une annonce soit titrée "Votre voiture" n'est pas dû au hasard. La notion de propriété est capitale durant les premières années de la motorisation. Le véhicule-moteur est ouvertement associé à la richesse. En utilisant un tel titre, les promoteurs du tramways tentent d'utiliser la notion de propriété pour s'attirer la sympathie de la population.

Le chapitre précédent a montré que les entreprises de tramways et la Commission des tramways de Montréal n'hésitaient pas à se présenter comme les défenseurs de la majorité de la population en faisant des campagnes de publicité pour que la priorité des tramways et l'interdiction de les dépasser soient respectés.

Finalement, l'industrie du tramway, comme celle du véhicule automobile, employait beaucoup de monde, en plus des opérateurs. La réparation des voies existantes et l'aménagement de nouvelles

donnaient à plusieurs l'occasion de gagner leur vie ne fut-ce que temporairement.

En somme, à l'instar de la bourgeoisie montréalaise, les classes populaires étaient divisées face aux conflits sur la voie publique: les chauffeurs faisaient face aux employés de tramways et les deux camps de promoteurs s'arrachaient leur approbation et leur soutien. Cependant, le partage des classes populaires face aux conflits étaient de nature différente que celle des classes aisées.

Pour les classes populaires, le choix du véhicule-moteur n'existait pas puisque le véhicule-moteur ne leur était pas accessible sur le plan de la propriété. Pour les chauffeurs de métier, la technologie représentait d'abord et avant tout un moyen de gagner sa vie et non pas un instrument de lutte contre le tramway comme ce l'était pour les classes aisées. Le même raisonnement s'impose pour les employés de tramway. Si ces portions des classes populaires se sont rangées derrière l'une ou l'autre des fractions de la bourgeoisie montréalaise dans les conflits pour le partage de la voie publique, ce n'est pas en tant que promoteurs, c'est-à-dire en tant que "chevaliers du volant" ou propriétaires de tramway, mais en tant que soldats. Pour elles, la motorisation a signifié l'enrôlement sous l'une ou l'autre des bannières. En d'autres termes, les classes populaires ont dû faire leur les intentions, les volontés et les intérêts des diverses fractions de la bourgeoisie ou, inversement, la motorisation et les conflits qu'elle a engendrés au sein de la bourgeoisie montréalaise ont forcé les classes populaires à prendre position sur un conflit qui ne leur était pas propre.

Cette situation est reflétée par l'ambivalence de certaines prises de position par rapport aux conflits du transport urbain. Le meilleur exemple de l'expression de cette ambivalence est fourni par l'attitude des organisations syndicales dans le conflit opposant, d'une part, la Compagnie canadienne des autobus et les réformistes de l'administration municipale et, d'autre part, la Montreal Tramways Company, à partir de 1912, à propos de l'introduction de l'autobus dans le réseau de transport en commun et de la signature d'un nouveau contrat de tramway (voir le chapitre 2).

Dans un premier temps, le Conseil des métiers et du travail de Montréal va refuser l'octroi d'une nouvelle franchise à la compagnie de tramways en 1913.[102] Elle s'inscrira à ce titre aux côtés des réformistes qui soutenaient les promoteurs de l'autobus dans le but de forcer la MTC à améliorer le réseau de transport en commun. Par contre, le CMTM adopta au même moment une résolution demandant à la ville de Montréal de ne pas accorder de contrat aux promoteurs de l'autobus. Une des raisons invoquées pour justifier cette deuxième prise de position stipule que la CCAL est en réalité une créature de la MTC et que la manoeuvre ne vise qu'une augmentation des tarifs du tramway.[103] Que la CCAL ait été ou non une créature de la MTC importe peu, ce qui du reste, en 1913, est improbable. En refusant l'octroi d'une franchise à la CCAL, le CMTM faisait en sorte d'appuyer les promoteurs du tramway dans le conflit qui les opposait à l'administration municipale pour l'obtention d'une nouvelle franchise. L'autobus représentait un moyen de pression

---

102 AVM, *MBCM/BMCM*, 15 décembre 1913, 675a, 16 décembre 1913, 682a.
103 *ibid.*, VM-1, dossiers, 2ème série, #2873.

avec lequel l'administration municipale pouvait espérer faire fléchir la compagnie de tramways. En refusant d'appuyer ouvertement le projet d'autobus, l'association syndicale refusait son appui à l'administration municipale et à sa campagne contre le monopole des entreprises de tramways. En définitive, les deux prises de position du CMTM s'annulaient mutuellement.

Cette exemple montre à quel point les classes populaires se méfiaient des promoteurs des deux technologies protagonistes. La prise de position contradictoire du CMTM représente ainsi à la fois une tentative de développer un point de vue de classe par rapport aux conflits engendrés par la motorisation mais aussi une certaine forme d'impuissance à le faire de façon claire et compréhensible. En définitive, cet exemple montre combien l'initiative des classes populaires face à la motorisation était limitée.

CONCLUSION

Raymond Duchesne écrivait, en 1981, que "l'histoire des sciences et des techniques continue d'être [...] un genre marginal dans l'historiographie canadienne", expliquant que "l'on a négligé de montrer comment celle-ci pouvait se rapporter aux grandes questions qui préoccupent les chercheurs des domaines plus classiques de l'histoire canadienne, qu'il s'agisse de l'histoire politique, de l'histoire économique et sociale, ou encore, de l'histoire de la culture."[1]

En fait, Duchesne avait partiellement raison, du moins en ce qui concerne l'histoire des techniques. En effet, l'histoire des relations de classes dans le monde du travail fait largement appel à celle des technologies.[2] Par contre, en ce qui concerne les technologies utilisées en marge du monde du travail, comme c'est le cas pour le véhicule-moteur, la faiblesse identifiée demeure valable d'autant plus que peu de travaux ont été produits sur le sujet. Cependant, de récents travaux à propos de certaines technologies domestiques, comme la machine à laver, ont replacé le choix entre différentes options techniques dans un contexte socio-culturel et familial.[3]

---

[1] DUCHESNE, "Historiographie des sciences et des techniques au Canada", 194.

[2] C'est le cas notamment de la plupart des articles publiés dans *On the Job. Confronting the Labour Process in Canada*, édité par Craig HERON et Robert STOREY (Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986). Voir également Bernard Dansereau, *L'avènement de la linotype: le cas de Montréal à la fin du XIXème siècle* (Montréal: VLB éditeur, 1992).

[3] Voir PARR, "What Makes Washday Less Blue?".

Mais le choix du véhicule-moteur comme objet d'étude permet d'aller au-delà de la sphère domestique et du thème du choix technologique. Ici, c'est l'*utilisation* d'une technologie qui est centrale. Dans ce sens, elle se rapproche beaucoup de l'histoire des techniques en milieu de travail, particulièrement celle du téléphone faite par Michèle Martin. Celle-ci a montré comment les femmes, par leur utilisation du téléphone au sein des entreprises, ont influencé le développement de la technologie.[4]

En examinant l'activité quotidienne centrée sur l'utilisation d'une technologie dans un milieu de vie interactif comme la voie publique, on découvre qu'elle peut couver des tensions sociales vives et persistantes. Ainsi, la présente thèse comble, à sa manière, la lacune identifiée par Duchesne. Par le biais des relations entre les classes sociales et les groupes ethniques ou entre les automobilistes et les réformistes, elle permet de découvrir des aspects de l'histoire de Montréal peu connus.

Mondialement parlant, l'histoire de l'utilisation du véhicule automobile en est à ses premiers balbutiements. Récemment, certains travaux se sont penchés sur quelques-uns de ses aspects: les décès, les accidents et les infractions aux codes de la route. Ils se sont plus spécialement attardés à expliquer l'origine des lois et des règlements sur les véhicules-moteurs et leurs usages sur la voie publique.[5]

---

[4] MARTIN, *"Hello Central?"*.

[5] EMSLEY, "Mother, What Did Policemen Do When There Weren't Any Motors?"; FOREMAN-PECK, "Death on the Roads"; INGERSOLL, "The Death on the Street"; KNOTT, "Road Traffic Accidents in New South Wales, 1881-1991"; KNOTT, "Speed, Modernity and the Motor Car".

Ici, lois et règlements ont été replacés dans une perspective plus globale, c'est-à-dire dans le contexte des conflits entre les différents moyens de transports urbains engendrés par la motorisation. Ce faisant, ces moyens de transports apparaissent comme des outils de médiation ou de négociation entre les différents promoteurs et usagers de la voie publique.[6]

Durant les premières années de la motorisation, cette voie publique fut le théâtre des affrontements entre deux technologies derrière lesquelles l'ensemble de la société montréalaise était divisé selon des «alliances» interclasses et interethniques. Concurrence, partage de l'espace disponible et conflit dans le mouvement des véhicules constituent les grands thèmes de ces affrontements où le tramway, d'une part, et, d'autre part, le véhicule-moteur furent des instruments de conquête et de domination de la voie publique pour leurs promoteurs et leurs usagers.

Clay McShane soulignait récemment que "automobile technology emerged in the United States not just because of the refinement on the internal combustion engines in the late 1890s, but because American urban culture changed. City residents perceived their streets in a different way, thinking of them more as trafficways than open public spaces."[7]

Par cette transformation, la voie publique s'ouvrait aux tensions sociales prévalant au sein de la société. En tant que voie

---

[6] Dans cette optique, la présente thèse se démarque de l'interprétation de Clive Emsley selon laquelle la loi anglaise est le produit d'un état policier. Pour Emsley, cette loi n'a été adoptée que pour réduire le nombre des accidents et des décès.

[7] McSHANE, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, x.

de circulation, elle s'ouvrait aux conflits pour le partage de la voie publique entre les différents moyens de transport urbain et leurs promoteurs. Ainsi, on pourrait ajouter, après McShane, que non seulement la motorisation fut le produit d'une nouvelle façon de concevoir la voie publique mais qu'elle en fut tout aussi bien la cause. Stephen Davies et Gerald T. Bloomfield, par exemple, ont montré comment la motorisation a profondément transformé la rue et l'environnement urbain.[8] En entrant en conflit avec le tramway, le véhicule-moteur a transformé la rue en un lieu conflictuel sur le plan de la circulation, conflits sans précédents historiques, et a fait de la domination de la voie publique son *leitmotiv*.

La présente thèse se démarque aussi de récents ouvrages américains qui ont tenté de replacer, à leur façon, les premières années de la motorisation dans le contexte plus général des transports urbains et interurbains. Les monographies de Mark S. Foster et Scott L. Bottles présentent essentiellement la motorisation comme le résultat d'un choix effectué entre le transport en commun et le transport individuel.[9] Les deux auteurs présentent l'adoption et la diffusion du véhicule-moteur comme le résultat de l'insatisfaction de la population en général face au transport en commun et plus particulièrement face à l'arrogance avec laquelle ses promoteurs faisaient fi des désirs et des demandes quant à l'amélioration du système de transport collectif. Bottles, est particulièrement clair dans le cas de Los Angeles:

---

[8] DAVIES, "Reckless Walking Must Be Discouraged"; BLOOMFIELD, "No Parking Here to Corner".

[9] FOSTER, *From Streetcar to Superhighway*; BOTTLES, *Los Angeles and the Automobile*.

> "Although progressivism never existed as a coherent, uniform movement, it did bring together several political factions in an attempt to address various urban problems, including adequate mass transportation. Ultimately, the fragmented nature of the movement prevented it from radically altering the urban economy. The most lasting legacy of the era was the establishment of government regulatory agencies, which tried to mediate disputes between the utility companies and the public. When these regulatory commissions failed to solve the problems associated with mass transit, urban dwellers looked elsewhere for an alternative means of transport. They found their answer to these problems in the automobile."[10]

De plus, pour Bottles, comme pour Foster, les problèmes engendrés par le choix de l'automobile ne furent en fait que des problèmes techniques avec lesquels les autorités municipales, particulièrement les urbanistes, ont dû composer afin de permettre au véhicule-moteur, le choix privilégié, de s'imposer. Cette façon de voir le choix entre différentes techniques est incomplète à la lumière des conflits qui se sont développés à Montréal au début du siècle.

Le choix du véhicule-moteur n'est pas seulement un geste réactif mais aussi pro-actif. La voie publique étant déjà occupée lorsque la motorisation s'enclenche, ses promoteurs doivent entreprendre une redéfinition de l'usage et du partage de la voie publique. Cette redéfinition ne s'est pas faite uniquement par la discussion mais aussi dans la voie publique. C'est ce qui s'est produit à Montréal. Les autorités municipales n'ont pas eu qu'à faire face à l'augmentation du nombre de véhicules et aux problèmes de congestion et de stationnement. Elles ont dû composer avec ces manifestations de la motorisation dans le cadre de conflits sociaux entre groupes de promoteurs. En d'autres termes, les problèmes

---

10 *ibid.*, 12.

engendrés par l'adoption et la diffusion du véhicule-moteur ne sont pas des problèmes uniquement techniques, mais aussi des problèmes sociaux puisqu'ils sont le résultat de tensions pour le partage de la voie publique, tant sur le plan de l'espace que de celui du mouvement des véhicules.

D'ailleurs, dans son important livre sur l'histoire des techniques, George Basalla écrivait à ce propos que "all too often we have been told that technical constraints impose restrictions on our freedom of selectivity when the fault lies with powerful sociocultural attitudes or institutions."[11] Basalla rend bien compte comment au début du siècle certains facteurs socio-culturels ont joué en faveur du moteur à combustion interne et en défaveur de l'automobile électrique ou à vapeur.[12] Nous pourrions ajouter que le choix de l'automobile à été façonné par les tensions sociales existant sur le plan des transports urbains. En d'autres termes, les facteurs socio-culturels dont parle Basalla n'ont pas seulement joué dans le choix entre différents types de véhicules-moteurs mais aussi dans le choix entre différents types de transports urbains.

Dans le cadre d'une société dont le développement est laissé à l'initiative individuelle, il ne saurait en être autrement. Les promoteurs de la motorisation, fortement liés au monde des affaires, doivent imposer leur technologie face à d'autres promoteurs, ceux du tramway, qui ne voient pas d'un bon oeil la

---

[11] George BASALLA, *The Evolution of Technology* (New York: Cambridge University Press, 1988): 210.
[12] *ibid.*, 197-203.

menace causée par le véhicule-moteur à la rentabilité et la viabilité de leur système technique et de leurs entreprises. Dans cette perspective, les technologies du transport deviennent des armes aux mains des différents protagonistes dans la «guerre» qui les opposent entre eux, tant sur le plan économique que sur celui de la circulation, puisque les deux sont liés. Dans le cas des entreprises de tramway, ce lien est essentiel. La priorité sur la voie publique et l'interdiction de dépassement, par exemple, étaient deux facteurs qui permettaient à la fois suprématie sur la voie publique et santé financière que seuls les tramways pouvaient assurer. Les voitures et les infrastructures (voies ferrées, poteau, fils, etc.) étaient le fer de lance de leur stratégie corporative pour défendre leur propriété.

Car, au fond, l'histoire de la motorisation et des conflits qu'elle a engendrés se rapporte, pour l'essentiel, à cette notion: défendre et promouvoir la propriété. Si aujourd'hui on représente avec raison les conflits du transport uniquement par l'opposition entre transport public et transport privé, où les classes sociales et la notion de propriété sont pratiquement absentes, il n'est pas possible de le faire pour les premières années de la motorisation. Au début du siècle (et en fait jusque dans les années cinquante), le transport en commun est assuré par l'entreprise privée et le véhicule-moteur est une option accessible uniquement par les classes aisées. Ainsi, l'opposition entre transport public et transport individuel était doublée d'une opposition dans le domaine de la propriété privée, celle des tramways et celle des véhicules-moteurs. Chaque groupe de promoteur considérait, à juste titre, son

droit de la défendre et de la promouvoir jusque sur la voie publique.[13] On peut avoir parfois l'impression même que les deux groupes de promoteurs se disputaient la «propriété» de la voie publique elle-même.

C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre la part des classes populaires. Comme elles n'étaient ni à l'origine de la motorisation ni à l'origine des conflits que celle-ci engendra, les choix auxquels elles ont été confrontées ont été largement déterminés en dehors de leur volonté ou de leurs désirs. Parce que la motorisation engendre des conflits pour le partage d'un milieu de vie commun, la voie publique, les classes populaires ont été forcées, en quelque sorte, à prendre position. Dans cette perspective, le véhicule-moteur, en tant que technologie de consommation, apparaît comme un instrument permettant l'intégration des classes populaires dans des conflits qui, essentiellement, concernent des groupes de promoteurs qui se font face.

Ainsi, la motorisation a peut-être permis de masquer les différences entre les classes sociales sur le plan des conditions de vie en tendant à reléguer à l'arrière plan les tensions qui pouvaient les opposer dans les relations de travail, par exemple. En contraignant les classes populaires à s'identifier à l'une ou l'autre

---

[13] Très tôt au début du siècle, tous les niveaux de gouvernement vont porter une attention particulière au vol d'automobiles. Des lois de plus en plus sévères seront adoptées par les gouvernements provincial et fédéral. Les autorités municipales, par le biais du service de police, vont accroître leurs efforts pour réduire le vol d'automobiles. Voir Denis VEILLEUX, "Propriété et utilisation: les débuts de la motorisation à Montréal", Communication présentée lors de "L'échange: les colloques Ontario-Québec sur l'histoire et la sociopolitique de la science et de la technologie", Université du Québec à Montréal, 4 novembre 1995.

des technologies qui s'opposaient et à leurs promoteurs, les différentes fractions de l'élite montréalaise ont sans doute contribué à dynamiser les «alliances» interclasses et à reléguer les conflits au second plan.

Dans cette évolution des conflits de classes, la notion de progrès apparait essentielle. C'est au nom du progrès, alors que les conflits entre véhicule-moteur et tramway sont au plus fort, que furent brandis les flambeaux et c'est au nom du progrès que les alliances purent se forger sans que les différences de classes soient remises en question.

Si la présente thèse apporte certaines précisions sur les relations de classes dans l'histoire de la motorisation à Montréal, plusieurs aspects de celle-ci demeurent obscurs, notamment la place et le rôle des communautés ethniques et des femmes.

En ce qui concerne les groupes ethniques, la présente thèse confirme la participation des Canadiens-français à la modernisation de Montréal et du Québec. Mais les raisons motivant une bonne partie de ces derniers à favoriser le véhicule-moteur au détriment du tramway mériterait d'être mieux examinées. Il se pourrait que la motorisation ait été un moyen pour eux à la fois de combattre le monopole du tramway et la mainmise des Canadiens-anglais sur le transport en commun -l'épisode le la Compagnie canadienne des autobus, relatée au chapitre 2, permettant de poser cette hypothèse. En d'autres termes, ce n'est pas parce que les deux grands groupes ethniques auraient unis leurs efforts pour combattre le monopole du tramway que les tensions ethniques se seraient nécessairement envolées. Dans cette perspective, une précision

pourrait être apportée à l'appel que lançait récemment Ronald Rudin. Ce dernier propose un retour à une histoire qui montre les particularités du Québec plutôt qu'une histoire axée uniquement sur son insertion dans la marche mondiale vers la modernité. Et, bien entendu, s'il faut en croire Rudin, les Canadiens-français sont les véritables dépositaires de ces particularités par leurs réticences à entrer dans l'ère du progrès.[14] L'hypothèse posée précédemment ainsi que l'histoire du véhicule-moteur à Montréal suggèrent que ce n'est ni en niant la modernisation de la société québécoise ni en niant la participation des Canadiens-français à cette modernisation que les particularités du Québec peuvent être dégagées mais plutôt en cherchant à comprendre le rôle et la place que chacun des groupes ethniques y a pris.

L'absence des femmes apparait sans contredit la plus grande faiblesse de la présente histoire de la motorisation. Leur absence est surtout notable du côté de ses promoteurs, ce qui est compréhensible. En effet, les conflits entre ces derniers et les promoteurs du tramway sont en grande partie des conflits au sein du monde des affaires, monde largement dominé par les hommes. Par contre, sur le plan de l'utilisation de la nouvelle technologie, ou plus précisément sur le plan des conflits dans le mouvement des véhicules, les femmes étaient présentes quoique dans une proportion moindre que les hommes. Il se pourrait que la participation des femmes dans les conflits pour le partage de la voie publique se soit faite par le biais d'autres organismes que ceux

---

[14] RUDIN, "Revisionism and the Search for a Normal Society".

présentés ici, comme le Montreal Women's Club mentionné au chapitre 3. Mais encore une fois cela est une hypothèse qui demanderait de nouvelles recherches dans des archives différentes de celles utilisées ici.

Plusieurs auteurs, notamment aux États-Unis, ont tenté de montrer que la motorisation fit l'unanimité parmi la population, qu'elle fut perçue comme un grand progrès technique en permettant, notamment, une plus grande mobilité. Si cette interprétation rend compte d'un aspect indéniable de l'histoire de l'adoption et de la diffusion du véhicule-moteur, elle est incomplète et reflète sans doute le point de vue partial et l'enthousiasme même des historiens et des historiennes face à la motorisation. Les conflits à propos du partage de la voie publique montrent que cette unanimité était loin d'être réelle au début du siècle, qu'elle ne fut pas le résultat instantané et intrinsèque de la motorisation mais bien celui de prime abord des efforts constants des «chevaliers du volant».

APPENDICE A

Nombre de véhicules-moteurs[1] enregistrés dans certains pays selon la population, 1910 ou 1911

	Année	A Nombre de véhicules	B Population	A/B (%)
Allemagne	1910	35,900	58,451,000	0,06
Canada	1911	21,519	7,206,643	0,30
Etats-Unis	1910	468,500	91,972,266	0,51
France	1911	64,209	39,192,000	0,16
Japon	1910	100	49,184,000	0,00
Norvège	1910	300	2,392,000	0,01
Porto-Rico	1910	300	1,118,000	0,03
Royaume-Uni	1911	145,000	40,831,000	0,36

Nombre de véhicules-moteurs[1] enregistrés dans certains pays selon la population, 1920 ou 1921

	Année	A Nombre de véhicules	B Population	A/B (%)
Afrique du Sud	1921	28,200	6,927,000	0,41
Allemagne	1921	90,900		
Argentine[2]	1920	48,000	8,861,000	0,54
Australie	1921	87,000	5,435,734	1,60
Canada	1921	456,999	8,787,949	5,20
Chili	1920	7,400	3,824,000	0,19
Danemark	1921	22,300	3,268,000	0,68
Etats-Unis	1920	9,239,100	105,710,620	8,74
France	1921	289,700	38,798,000	0,75
Hongrie	1920	1,700	7,990,000	0,02
Italie	1921	57,500	37,974,000	0,15
Japon	1920	7,900	55,963,000	0,01
Norvège	1920	9,100	2,650,000	0,34
Pays-Bas	1920	11,000	6,865,000	0,16
Porto-Rico	1920	5,900	1,300,000	0,45
Royaume-Uni	1921	454,000	42,769,000	1,06
Suède	1920	21,300	5,905,000	0,36
Suisse	1920	12,200	3,880,000	0,31

Nombre de véhicules-moteurs[1] enregistrés dans certains pays selon la population, 1930 ou 1931

	Année	A Nombre de véhicules	B Population	A/B (%)
Afrique du Sud[3]	1931	156,000	8,192,000	1,90
Algérie	1931	93,000	6,553,000	1,42
Allemagne[3]	1931	684,000	64,776,000	1,06
Argentine[3]	1931	418,000	11,659,000	3,59
Australie[3]	1931	527,00	6,526,000	8,08
Bahamas	1931	1,000	60,000	1,67
Belgique	1930	158,000	8,092,000	1,95
Brésil	1930	200,00	37,625,000	0,53
Canada	1931	1,191,020	10,376,786	11,48
Chili	1930	43,000	4,391,000	0,98
Cuba[3]	1930	42,000	3,647,000	1,15
Danemark	1930	110,300	3,551,000	3,11
El Salvador	1930	2,200	1,434,000	0,15
Etats-Unis	1930	26,749,800	122,775,046	21,79
Finlande	1930	36,700	3,463,000	1,06
France	1931	1,689,400	41,228,000	4,10
Honduras	1930	1,100	854,000	0,13
Hongrie	1930	18,600	8,688,000	0,21
Italie	1931	251,000	41,177,000	0,61
Japon	1930	89,000	64,450,000	0,14
Maroc français	1931	34,000	5,365,000	0,63
Mexique	1930	88,000	16,553,000	0,53
Nigéria	1931	5,700	19,158,000	0,03
Norvège	1930	46,400	2,814,000	1,65
Nouvelle-Zélande[3]	1931	263,607	1,522,000	17,32
Palestine	1931	3,400	969,000	0,35
Pays-Bas	1930	112,000	7,936,000	1,41
Pologne	1931	28,700	32,107,000	0,09
Porto-Rico	1930	13,200	1,544,000	0,85
Roumanie	1930	35,400	18,057,000	0,20
Royaume-Uni	1931	1,531,000	44,795,000	3,42
Soudan[3]	1931	2,800	5,550,000	0,05
Suède	1930	144,900	6,142,000	2,36
Suisse	1930	76,200	4,006,000	1,90
Tanzanie	1931	3,000	5,064,000	0,06
Tchécoslovaquie	1930	62,600	14,730,000	0,42
Yougoslavie	1931	12,700	13,934,000	0,09

[1] Sauf si indication contraire, ne sont compris ici que les automobiles, les camions, les autobus et les taxis excluant les motocyclettes.
[2] Population estimée en 1920 et les véhicules-moteurs ne comprennent que les "passenger cars".
[3] Population estimée.

SOURCES: B. R. MITCHELL, *International Historical Statistics. The Americas 1750-1988*, New York, Stockton Press, 1993; B. R. MITCHELL, *International Historical Statistics. Africa and Asia*, New York, New York University Press, 1982; B. R. MITCHELL, *International Historical Statistics. Eupope 1750-1988*, New York, Stockton Press, 1992; Ministère des Finances et des Affaires Économiques, Institut National de la Statistique et des Études Économiques, *Annuaire statistique de la France. Rétrospectif*, Paris, Presses universitaires de France, 1961; B. R. MITCHELL, *British Historical Statistics*, New York, Cambridge University Press, 1988; F. H. LEACY (éd.), *Historical Statistics of Canada*, Ottawa, Statistique Canada, 1983; U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census, *Historical Statistics of The United States. Colonial Times to 1970*, Washington, D. C., 1975; James W. WILKIE et Paul TUROVSKY, *Statistical Abstract of Latin America vol. 17 (1976)*, Los Angeles, UCLA Latin America Center Publications, 1976; Wray VAMPLEW, *Australians Historical Statistics*, Broadway, New South Wales, Fairfax, Syme & Weldon Associates, 1987; Société des Nations, *Annuaire statistique de la Société des Nations 1932/33*, Genève, 1933; Armin K. LUDWIG, *Brazil: A Handbook of Historical Statistics*, Boston, G. K. Hall & Co., 1985; Susan SCHOEDER, *Cuba: A Handbook of Historical Statistics*, Boston, G. K. Hall & Co., 1982 et *The New Zealand Official Year Book 1934*, Wellington, 1933.

APPENDICE B

Liste des règlements sur la circulation ou ayant des clauses à ce sujet excluant les règlements sur les tramways.

Numéro de règlement	Date de l'adoption	Titre
50	15-3- 1870	Règlement concernant les voitures
231	25-4-1898	Règlement concernant les bicycles ou autres véhicules de cette nature
275	24-4-1902	Règlement pour l'administration des parcs et squares
294	24-11-1902	Règlement pour interdire la circulation de certains véhicules sur une partie de la rue St-Paul
330	5-6-1905	Règlement pour interdire la circulation des automobiles dans le parc du Mont-Royal
331	12-6-1905	Règlement concernant la circulation et l'usage des rues, allées, avenues publiques, terrains publics ou places publiques dans la ville de Montréal
333	19-6-1905	Règlement pour interdire l'obstruction des piétons et de la circulation [...]
370	18-11-1907	Règlement pour interdire la circulation de certains véhicules sur certaines rues
401	29-3-1910	Règlement concernant la circulation des voitures
413	21-11-1910	Règlement pour interdire la circulation de certains véhicules sur certaines rues
420	9-1-1911	Règlement pour amender le règlement no. 401 [...]
428	6-2-1911	Règlement pour interdire la circulation de certains véhicules sur l'avenue Westmount
440	13-11-1911	Règlement abrogeant le règlement no. 413
450	22-4-1912	Règlement amendant le règlement no. 401
467	2-12-1912	Règlement prescrivant l'arrêt des voitures dans certains cas
496	7-7-1913	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur la rue Saint-Hubert, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Mont-Royal
504	6-10-1913	Règlement concernant les camions mus par un pouvoir autre que la force musculaire
507	21-10-1913	Règlement amendant le règlement No. 275 [...]
510	27-10-1913	Règlement régissant la circulation des voitures sur la rue St-Jacques entre les rues Notre-Dame et St-Gabriel
518	16-2-1914	Règlement prescrivant la manière de se servir des cornes d'appel, trompes ou autres appareils d'appel
522	16-3-1914	Règlement amendant le règlement no. 275 [...] et abrogeant le règlement no. 507 concernant la même matière
535	19-10-1914	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur la rue St-Urbain, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Mont-Royal

536	19-10-1914	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur toute l'étendue de la rue Cherrier
559	6-5-1915	Règlement relatif à la circulation des camions automobiles et autres voitures affectées au transport de lourds fardeaux
564	19-5-1915	Règlement à l'effet d'amender le règlement no. 50
587	28-12-1915	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur la rue Berri, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Duluth
606	16-10-1916	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur la rue Hutchison, entre la rue Sherbrooke et l'avenue des Pins
619	16-4-1917	Règlement régissant la circulation des voitures sur la rue St-Jacques entre les rues Notre-Dame et McGill et sur la rue Notre-Dame entre les rues St-Jacques et McGill
646	11-2-1918	Règlement régissant la circulation des voitures sur certaines rues et abrogeant et remplaçant le règlement no. 510 [...] et le règlement no. 619 [...]
652	25-2-1918	Règlement à l'effet d'empêcher la circulation de certaines voitures sur la rue St-André, entre la rue Sherbrooke et l'avenue Duluth
699	8-9-1919	Règlement prohibant la circulation de certaines voitures dans la rue Eleanor entre les rues Ottawa et Notre-Dame
700	8-9-1919	Règlement au sujet de la protection des ponts dans la cité de Montréal
702	13-10-1919	Règlement amendant le règlement no. 401 [...]
717	12-4-1920	Règlement amendant le règlement no. 646 [...] et abrogeant et remplaçant le règlement no. 510 [..] et le règlement no. 619 [...]
738	10-12-1920	Règlement amendant le règlement no. 646 [...]
745	11-2-1921	Règlement amendant le règlement no. 646 [...]
789	15-9-1922	Règlement amendant le règlement no. 646 concernant la circulation des voitures dans certaines rues
802	30-1-1923	Règlement amendant le règlement no. 646 de manière à permettre la circulation des voitures dans les deux directions sur les rues St-Sacrement, Lemoine et St-Nicolas
808	19-3-1923	Règlement prohibant la circulation de certaines voitures sur la rue Durocher
809	19-3-1923	Règlement amendant le règlement no. 646, concernant la circulation des voitures dans certaines rues [...]
817	11-6-1923	Règlement amendant le règlement no. 401 [...]
841	22-10-1923	Règlement à l'effet de limiter la capacité des véhicules de commerce circulant dans la cité de Montréal
890[1]	30-6-1925	Règlement relatif à la circulation et à la sécurité publique et abrogeant les règlements [...]
909	13-9-1926	Règlement amendant le règlement no. 890 [...]
919	22-12-1926	Règlement amendant le règlement no. 890 [...]

[1] Abroge tous les règlements de la circulation précédents.

946	30-3-1928	Règlement amendant le règlement no. 890 [...]
978	13-11-1928	Règlement amendant le règlement no. 890 [...]
1093[1]	9-12-30	Règlement relatif à la circulation et la sécurité publique et concernant les autotaxis, les automobiles de louage et les fiacres

BIBLIOGRAPHIE

Sources primaires

Archives de la ville de Montréal

Bureau des commissaires, *Rapport annuel*,1906-1914.
Département de police, *Rapport annuel* ,1900-1931.
Département des licences, *Rapport annuel*, 1900-1914.
Département du trésorier, contrôleur et auditeur, *Rapport annuel*, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925, 1930.
Fonds du Conseil Municipal (VM-1)
Commissions et comités spéciaux, Procès-verbaux.
Procès-Verbaux, 1900 -1911.
Index des dossiers, série diverse, 2ème série, 3ème série.
Dossiers, 1ère série, 2ème série, 3ème série.
Fonds du Bureau des commissaires (VM-17)
Procès-verbaux , 1910-1918.
Dossiers , 1910-1918.
Fonds de la Commission administrative (VM-18)
Dossiers , 1918-1921.
Index des dossiers , 1918-1921.
Fonds de la commission de police (VM-43)
Procès-Verbaux, 1902-1910.
Fonds du service du contentieux (VM-77)
Commission des chemins de fer, dossiers.
McDONALD, Duncan, *Report on the Montreal Transportation Problem Submitted to the Citizens of Montreal* (Montréal: s. n., 1913).
Service de santé, *Rapport annuel*, 1915-1932.
SEUROT, Paul, *Transportation Problems in Modern Cities* (Montréal: s. n., 1929).
SEUROT, Paul, *Traffic Problems in Montreal* (Montréal: s. n., 1929).
Ville de Montréal, *Municipal Gazette Municipale de-of Montréal*, 1904-1912.
Ville de Montréal, *Municipal Bulletin of the City of Montreal/ Bulletin municipal de la Cité de Montréal* , 1913-1918.
Ville de Montréal, Règlements.
Ville de Montréal, *Zones de sécurité* (Montréal: s. n., [1932]).
WILLIAMSON, F. Stuart, *Municipal Underground Railways for the City of Montreal* (Montréal: s. n., [1917]).

Archives de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Claims Record Book, nos. 1-5, 1909-1926.
Commission des tramways de Montréal, *Rapport annuel*, 1919-1939.
Commission des tramways de Montréal, *Rapport de la Commission des Tramways sur le contrat passé le 28 janvier 1918 [...]* (Montréal: s. n., 1919).
Montreal Park and Island Railway Company, Board of Directors Meetings, Minute Book, 1906-1936.
Montreal Street Railway Company, *Annual Report*, 1900-1911.
Montreal Street Railway Company, Minute Book, 1905-1911.
Montreal Terminal Railway Company, Minute Book, 1907-1911.
Montreal Tramways Company, *Annual Report*, 1912-1931.
Montreal Tramways Company, *Annual Statements*, 1915-1924.
Montreal Tramways Company, Minute Book, 1920-1933.
Montreal Tramways Company, Executive Committee of the Board, Minute Book, 1924-1944.
Montreal Tramways Company, *Réseau de la Compagnie des tramways de Montréal*, 1924.
Montreal Tramways Company, *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus*, 1 février 1929.
Register of Accidents Reports, 1905-1925.
Suburban Tramways and Power Company, Minute Book, 1904-1911.

Archives des associations d'automobilistes

Automobile Club of Canada, *The News-letter*, 1921-1931.
Automobile Club of Canada, *The Royal Automobile Club of Canada* (Montréal: s. n., s.d.).
Automobile Club of Canada, *Constitution et règlements*, amendés le 4 janvier 1923.
Automobile Club of Canada, *List of Members (...)* (Montréal: s. n., 1927).
Automobile Owners' Association/Association des propriétaires d'automobiles, *Auto-Sport*, 1926
Automobile Owners, Association/Association des propriétaires d'automobiles, *Automobilists' «Vade Mecum»*, 1928-29.
Montreal Motorists' League, *Montreal Motorists' League Official Central Service Station* (Montréal: s. n., [1927]).

Archives judiciaires

Plusieurs cas de jurisprudence obtenus dans diverses collections: *Canadian Annual Digest* , *Canadian Railway Cases* , *Rapports judiciaires de Québec. Cour du Banc du Roi* , *Rapports judiciaires de Québec. Cour supérieure* , *La revue de jurisprudence* , *La revue légale*

Archives nationales du Québec, Cour supérieure du district de Montréal, plusieurs dossiers.

Archives nationales du Québec, Cour supérieure du district de Montréal, Registres des jugements, 1905, 1910, 1915, 1920, 1925.

Documents gouvernementaux

Canada, *Canada Year Book* , 1911-1932.

Canada, Ministère du Revenu National, *Rapport annuel* , 1929-32.

Canada, *Recensement du Canada* ,1911, 1921, 1931.

Canada, *Statuts du Canada* , 1900-1931.

Canada, *Statuts révisés du Canada* , 1906 et 1927.

Canada, *Vital Statistics* , 1922-1931.

Ontario, Department of Highways, *Annual Report* , 1918-1931.

Ontario, Department of the Registrar General, *Report Relating to the Registration of the Births, Marriages and Deaths* , 1916-1931.

Ontario, Ontario Railway and Municipal Board, *Annual Report* , 1925-1931.

Québec, *Annuaire statistique* ,1915-1932.

Québec, *Statistiques judiciaires* , 1919-1930.

Québec, *Gazette officielle de Québec* ,1903-1931.

Québec, Ministère de la Santé, *Rapport annuel* , 1922-33.

Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel* , 1912-1932.

Québec, Ministère de la Voirie, *Bulletin (...)* , 1923-1930.

Québec, Ministère du Trésor, *Rapport annuel* , 1906-1931.

Québec, *Statuts du Québec* , 1900-1931.

Québec, *Statuts révisés du Québec* , 1909 et 1925.

Périodiques

Canadian Railway and Marine World , 1912-1931.

La Presse , diverses années.

La revue municipale de la province de Québec , décembre 1927.

Archives photographiques

Archives de la ville de Montréal, série Z.
Bibliothèque nationale du Québec, Collection BNQ.
Bibliothèque nationale du Québec, Collection Michel Bazinet.
Bibliothèque nationale du Québec, Collection Maclean.
Bibliothèque nationale du Québec, Collection E. Z. Massicotte.
Bibliothèque nationale du Québec, Collection E. Z. Massicotte, index de rues.
Musée McCord d'histoire canadienne, Collection Notman.
Musee McCord d'histoire canadienne, Collections diverses.

Archives diverses

AIKMAN, C. Howard, *The Automobile Industry in Canada* (Toronto: The Macmillan Company of Canada, [1926])
ATHERTON, William H., *Montreal from 1535 to 1914* (Montreal: The S. J. Clarke Publishing Company, 1914): volume III.
Canadian (The) Who's Who [...] (Toronto: s. n., 1912, 1937).
EWING, James, *Replanning Montreal and District* (Montréal: s. n., [1920]).
FRENCH, R. de L., *Traffic Control by Regulation and Design* (Montréal: s. n., 1926).
HERRY, A.-F., *L'automobilisme au Canada-Français* (Québec: s. n., 1923).
Ligue du progrès civique, *L'embellissement de Montreal [...]* (Montréal: s. n., 1910).
Ligue du progrès civique, Commission d'urbanisme, *Travaux de mars à octobre 1926* (Montréal: s. n., [1926]).
PRENDERGAST, W. F., "The Automotive Industry of Canada", *Journal of the Canadian Banker's Association* , 29, no. 3 (avril 1922): 319-323.
SAINT-CYR, Jean-François, *Considérations économiques sur le contrat des tramways de Montréal* (Montréal: s. n., 1922).
SAINT-CYR, Jean-François, *The Montreal Tramways* (Montréal, s. n., 1927).
SAINT-CYR, Jean-François, *Les tramways et la circulation* (Montréal, s. n., 1929).
Who's Who and Why (...) (Montréal et Toronto: s. n., 1914, 1916, 1921).
Who's Who in Canada (...) (Toronto: s. n., 1922, 1924, 1927, 1929, 1931)

Ouvrages de références

Archives Nationales du Québec, *Guide des archives judiciaires. Cour de Circuit 1849-1953* (Québec: s. n., 1992).

Archives Nationales du Québec, *Guide des archives judiciaires. Cour du banc du roi 1795-1849 et Cour supérieure 1850-1932* (Québec: s. n., 1992).

BEAUCHAMP, J. J., *Répertoire de la Revue légale, n. s. et de la Revue de jurisprudence sous forme alphabétique et chronologique [...]* (Montréal: Wilson & Lafleur, Éditeurs, 1908).

BEAUCHAMP, J. J., *Deuxieme table generale des Rapports judiciaires de Québec* (s. l.: s. n., 1909).

BEAUCHAMP, J. J., *Répertoire général de la jurisprudence canadienne* (Montréal: Wilson & Lafleur, Éditeurs, 1914).

BEAUCHAMP, J. J., *Troisième table générale des Rapports judiciaires de Québec* (s. l.: s. n., 1925)

BEAUDOIN, Louis, *Traité pratique de la responsabilité en cas d'accident d'automobile (Québec)* (Toronto: The Carswell Company Limited, 1955).

BÉGIN, J. A., *Répertoire de jurisprudence relative à l'automobile* (Québec: s. n., 1936).

CAMERON, Edmond R. (comp.), *Digest of Cases Determined in the Supreme Court of Canada* (Toronto: s. n., 1918).

Canadian (The) Ten-Year Digest 1901 to 1910 (Toronto: s. n., 1911).

CHITTY, R. M. Willis (éd. et comp.), *A Digest of Canadian Case Law 1920-1925* (Toronto: s. n., 1926).

COOPER, Dan et J. David HULCHANSKI, *Canadian Town Planning, 1900-1930: A Historical Bibliography. Vol. I: Planning* (Toronto: Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, avril 1978).

Dictionary of Canadian Biography, vol. XI, 1901-1910 (Toronto: University of Toronto Press, 1994).

Digest of All Cases Decided by All Federal and Provincial Courts of Canada [...] 1911-1920 (Toronto: s. n., 1920).

GUÉRIN, Léopold, *Quatrième table générale des Rapports judiciaires de Québec, 1923-1935* (Montréal: s. n., s. d).

LEACY, F. H., *Historical Statistics of Canada* (Ottawa: Statistiques Canada, 1983).

PHILLIMORE, Gerald H., *Annuaire de jurisprudence de Québec 1937* (Montréal: Wilson & Lafleur Éditeurs, 1938).

SAINT-CYR, J. F., *Supplément au répertoire général de la jurisprudence canadienne* (Montréal: Wilson & Lafleur Éditeurs, 1927).

SURVEYER, Fabre et Alexandre JODOIN (éds.), *Rapports de pratique de Québec. Table décennale* (Montréal: Wilson & Lafleur Éditeurs, s. d.).

TELLIER, Maurice, *Supplément au répertoire général de la jurisprudence canadienne* (Montréal, Wilson & Lafleur Éditeurs, 1935).

Ville de Montréal, *Guide des archives* (Montréal: s. n., 1994).

Ville de Montréal, division des archives, *Comités et Commissions, 1900 à nos jours* (Montréal: s. n., s. d.).

Sources secondaires

ARCHER, John H., "Pathfinders of the Trans-Canada Highway", *Saskatchewan History*, 3, no. 1 (hiver 1950): 23-27.

ARMSTRONG, Christopher et H. V. NELLES, *The Revenge of the Methodist Bicycle Company. Sunday Streetcars and Municipal Reform in Toronto, 1888-1897* (Toronto: Peter Martin Associates Limited, 1977).

ARMSTRONG, Christopher et H. V. NELLES, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930* (Toronto: University of Toronto Press, 1986).

ARMSTRONG, Christopher et H. V. NELLES, "Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto, and Vancouver, 1896-1930", in G. A. STELTER et A. F. J. ARTIBISE (éds.), *Power and Place. Canadian Urban Development in the North American Context* (Vancouver: University of British Columbia Press, 1986): 187-218.

BANTJES, Rod, "Improved Earth: Travel on the Canadian Prairies, 1920-1950", *Journal of Transport History*, 13, no. 2 (septembre 1992): 115-140.

BARKER, Theo et Dorian GERHOLD, *The Rise and Rise of Road Transport 1700-1990* (London: Macmillan, 1993).

BARRETT, Paul, "Public Policy and Private Choice: Mass Transit and the Automobile in Chicago Between the Wars", *Business History Review*, 49, no. 4 (hiver 1975): 473-497.

BEAUREGARD, Ludger, "L'automobile et son impact à Montréal", *Montréal - Guide d'excursions* (Montréal: Presses de l'université de Montréal, 1972).

BERGER, Michael L., *The Devil Wagon in God's Country. The Automobile and Social Change in Rural America* (Hamden, Conn.: Archon Books, 1979).

BERTON, Pierre, "Wheels. The Car As a Cultural Driving Force", *Canadian Geographic*, 109, no. 6 (décembre1989-janvier 1990): 44-53.

BINNS, Richard M., *Montreal's Electric Streetcars. An Illustrated History of the Tramway Era: 1892 to 1959* (Montréal: Railfare Book, 1973).

BLISS, Michael, *A Living Profit. Studies in the Social History of Canadian Business, 1883-1911* (Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1974).

BLOOMFIELD, Elizabeth, "Reshaping the Urban Landscape? Town Planning Efforts in Kitchener-Waterloo, 1912-1925" in Gilbert A. STELTER et A. F. J. ARTIBISE, *Shaping the Urban Landscape. Aspects of the Canadian City-Building Process* (Ottawa: Carleton University press, 1982): 256-303.

BLOOMFIELD, Gerald T., ""I Can See a Car in That Crop": Motorization in Saskatchewan 1906-1934", *Saskatchewan History*, 27, no. 1 (hiver 1984): 3-24.

BLOOMFIELD, Gerald T., "Motorization on the New Frontier: The Case of Saskatchewan, Canada, 1906-1934", in Theo BARKER (éd.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles* (London: MacMillan Press Ltd, 1987): 165-193.

BLOOMFIELD, Gerald T., "No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-1961", *Urban History Review*, 18, no. 2 (octobre 1989): 139-158.

BOONE, Christopher, "The Politics of Transportation Services in Suburban Montreal: Sorting Out the "Mile End Muddle," 1893-1909", *Urban History Review*, 24, no. 2 (mars 1996): 25-39.

BOTTLES, Scott L., *Los Angeles and the Automobile. The Making of the Modern City* (Los Angeles: University of California Press, 1987).

BRASSARD, Michèle et Jean HAMELIN, "Tarte, Joseph-Israël", *Dictionary of Canadian Biography* (Toronto: University of Toronto Press, 1994): volume 13, 1018.

BRISSON, Marcelle et Suzanne COTÉ-GAUTHIER, *Montréal de vive mémoire 1900-1939* (Montréal: Triptyque, 1994).

BROWNELL, Blaine A., "Urban Planning, the Planning Profession, and the Motor Vehicle in Early Twentieth-Century America", in Gordon E. CHERRY, *Shaping an Urban World* (London: Mansell, 1980): 59-77.

BUSSIERES, Yves, "L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001", *Urban History Review*, 18, no. 2 (octobre 1989): 159-165.

Cap-aux-Diamants, 45 (printemps 96).

CHURCHIL, Kristopher, *Social History*, 27, no. 53 (mai 1994): 194-197.

COLLINS, Robert, *A Great Way to Go. The Automobile in Canada* (Toronto: Ryerson Press, 1969).

Commission de transport de Montréal, *Transport urbain à Montréal 1861-1961* (Montréal: Commission de transport de Montréal, 1970).

COOPER, John I., *The History of the Montreal Hunt, 1826-1953* (Montréal: Montreal Hunt, 1953).

CORN, Joseph J., "Work and Vehicles. A Comment and Note", in Martin WACHS et Margaret CRAWFORD (éds.), *The Car and the City. The Automobile, the Built Environment and Early Urban Life* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1992): 25-34.

COUSINEAU, Aimé, "City Planning Activities in Montreal", *Journal of the Royal Architectural Institute of Canada*, 20, no. 4 (avril 1943): 51-53.

DAGENAIS, Michèle, "Une bureaucratie en voie de formation. L'administration municipale de Montréal dans le première moitié du

XXe siècle", *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 46, no. 1 (été 1992): 177-205.

DAVIES, Stephen, ""Reckless Walking Must Be Discouraged": The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Urban Canada to 1930", *Urban History Review*, 18, no. 2 (octobre 1989):123-138.

DAVIS, Donald F., "Mass Transit and Private Ownership: An Alternative Perspective on the Case of Toronto", *Urban History Review*, 8, no. 78 (février 1979): 60-98.

DAVIS, Donald, "Dependent Motorization: Canada and the Automobile to the 1930s", *Journal of Canadian Studies*, 21, no. 3 (automne 1986): 106-132.

DAVIS, Donald F., "Competition's Moment: The Jitney-Bus and Corporate Capitalism in the Canadan City, 1914-1929", *Urban History Review*, 18, no. 2 (octobre 1989): 103-122.

DAVIS, Donald F., "The North American Response to the Jitney Bus", *The Canadian Review of American Studies*, 21, no. 3 (hiver 1990): 333-357.

DAVIS, Donald F., "Technological Momentum, Motor Buses, and the Persistence of Canada's Street Railways to 1940", *Material History Review*, 36 (automne 1992): 6-16.

DICKINSON, John A. et Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec* (Québec: Septentrion, 1992).

DOUCET, Michael J., "Politics, Space, and Trolleys: Mass Transit in Early Twentieth-Century Toronto", in Gilbert A. STELTER et A. F. J. ARTIBISE, *Shaping the Urban Landscape. Aspects of the Canadian City-Building Process* (Ottawa: Carleton University press, 1982): 356-381.

DOYLE, Richard K., "The First Motor Cars in New Brunswick", *The Atlantic Advocate* (décembre 1978): 57-62.

DUCHESNE, Raymond, "Historiographie des sciences et des techniques au Canada", *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35, no. 2 (septembre 1981): 193-215.

DURNFORD, Hugh et Glenn BAECHLER, *Cars of Canada* (Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1973).

EMSLEY, Clive, "'Mother, What Did Policement Do When There Weren't Any Motors?' The Law, the Police and the Regulation of Motor Traffic in England, 1900-1939", *The Historical Journal* , 36, no. 2 (1993): 357-381.

FLINK, James J., *America Adopts the Automobile 1895-1910* (Cambridge: MIT Press, 1970).

FLINK, James J., *The Car Culture* (Cambridge: The MIT Press, 1975).

FOREMAN-PECK, James, "Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents", in Theo BARKER (éd.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles* (London: MacMillan Press Ltd, 1987): 264-289.

FOSTER, Mark S., "City Planners and Urban Transportation. The American Response, 1900-1940", *Journal of Urban History* , 5, no. 3 (mai 1979): 365-396.

FOSTER, Mark S., "The Automobile and the City", *Michigan Quarterly Review* , 19, no. 4 (automne 1980): 459-471.

FOSTER, Mark S., *From Streetcar to Superhighway: American City Planners and Urban Transportation, 1900-1940* (Philadelphia: Temple University Press, 1981).

GAUVIN, Michel, "The Reformer and the Machine: Montreal Civic Politics from Raymond Préfontaine to Médéric Martin," *Journal of Canadian Studies* , 13, no. 2 (1978): 16-26.

GERMAIN, Annick, *Les mouvements de réforme urbaine à Montréal au tournant du siècle* (Montréal: Département de sociologie, Université de Montréal, 1984).

GLAZEBROOK, G. P. deT., *A History of Transportation in Canada* (Toronto: McClelland and Stewart Limited, 1964).

GUILLET, Edwin C., *The Story of Canadian Roads* (Toronto: University of Toronto Press, 1967).

HEAP, Margaret, "La grève des charetiers à Montréal, 1864", *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 31, no. 3 (décembre 1977): 371-395.

Historique du camionnage. Biographie des pionniers (Montréal: Publication du transport par camion enr., 1979).

INGERSOLL, Richard, "The Death on the Street. The Automobile and Houston", in Jan JENNINGS (éd.), *Roadside America. The Automobile in Design and Culture* (Ames, Iowa: Iowa State University Press, 1990): 149-156.

JACKSON, John B. "Truck City", in Martin WACHS et Margaret CRAWFORD (éds.), *The Car and the City. The Automobile, the Built Environment and Early Urban Life* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1992): 16-24.

KAPLAN, Harold, *Reform, Planning, and City Politics: Montreal, Winnipeg, Toronto* (Toronto: University of Toronto Press, 1982).

KLASSEN, Henry C., "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", *Alberta History*, 24, no. 2 (printemps 1976): 1-8.

KNOTT, John W., "Road Traffic Accidents in New South Wales, 1881-1991", *Australian Economic History Review*, 34, no. 2 (septembre 1994): 80-116.

KNOTT, John W., "Speed, Modernity and the Motor Car: The Making of the 1909 Motor Traffic Act in New South Wales", *Australian Historical Studies*, 26, no. 103 (octobre 1994): 221-241.

LAJEUNESSE, J. M., *Histoire du transport en commun à Montréal* (Montreal: Publications Apollon, 1973).

LESSARD, Michel, *Montréal, métropole du Québec. Images oubliées de la vie quotidienne, 1852-1910* (Montréal: Éditions de l'homme, 1992).

LINTEAU, Paul-André, *Maisonneuve. Comment les promoteurs fabriquent une ville* (Montréal: Boréal, 1981).

LINTEAU, Paul-André, "Le transport en commun dans les villes", in Norman R. BALL (éd.), *Bâtir un pays: histoire des travaux publics au Canada* (Montréal: Boréal, 1988): 73-100.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération* (Montréal: Boréal, 1992).

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT, *Histoire du Québec contemporain* (Montréal: Boréal, 1989).

MARCHAND, Mario, "La publicité automobile au Québec. Du moyen de transport à l'imaginaire (1905-1930)", mémoire de maîtrise, Université du Québec à Trois-Rivières, avril 1988.

MARRELLI, Nancy (éd.), *Montréal: un album de photos* (Montréal: Véhicule Press, 1993).

MARSAN, Jean-Claude, *Montréal en évolution* (Montréal: Éditions du Méridien, 1994).

MARTIN, Michèle, *"Hello Central" Gender, Technology and Culture in the Formation of Telephone Systems* (Montréal: McGill-Queen's University Press, 1991).

McNALLY, Larry, "Routes, rues et autoroutes", in Norman R. BALL (éd.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada* (Montréal: Boréal, 1988): 45-72.

McSHANE, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City* (New York: Columbia Unversity press, 1994).

MEEN, Sharon P., "Holy Day or Holiday? The Giddy Trolley and the Canadian Sunday, 1890-1914", *Urban History Review*, 9, no. 1 (juin 1980): 49-63.

MÉTHOT, Denis, "L'histoire du CAA au Québec", *Touring*, 64, no. 4 (septembre-octobre 1986): 6-9.

MIGNER, Robert-Maurice, "Le bossisme politique à Montréal: Camilien Houde remplace Médéric Martin (1923-1929)", *Urban History Review*, 3, no. 1 (juin 1974): 2-8.

MOREAU, Luc, *Montréal perdu* (Montréal: Quinze, 1975).

MORLEY, Primo, "The Political Career of Mederic Martin, 1906-1928," *The Register* 3, no. 2 (1982): 63-82.

NELLES, H. V. et Christopher ARMSTRONG, "The Great Fight for Clean Government", *Urban History Review*, 5, no. 2 (1976): 50-66.

PARR, Joy, "What Makes Washday Less Blue? Gender, Nation, and Technology Choice in Postwar Canada", *Technology and Culture*, 38, no. 1 (janvier 1997): 153-186.

PRÉVOST, Robert, *Cent ans de transport en commun motorisé* (Montreal: Les Éditions Proteau, 1993).

RAE, John B., *The Road and the Car in American Life* (Cambridge: The MIT Press, 1971).

ROBERTSON, Heather, *Driving Forces* (Toronto: 1995).

ROSE, Phyllis, "Les ponts", in Norman R. BALL (éd.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada* (Montréal: Boréal, 1988): 23-44.

ROUSSEAU, François, *Histoire des transports* (Paris: Fayard, 1961).

ROY, Fernande, *Progrès, Harmonie, Liberté. Le libéralisme des milieux d'affaires francophones à Montréal au tournant du siècle* (Montréal: Boréal, 1988).

RUDIN, Ronald, "Revisionism and the Search for a Normal Society: A Critique of Recent Quebec Historical Writing", *Canadian Historical Review*, 73 (1992): 30-61.

RUMILLY, Robert, *Histoire de Montréal* (Montréal: Fides, 1974).

SACHS, Wolfgang, *For Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires* (Berkeley: University of California Press, 1984).

SANCTON, Andrew, *Governing the Island of Montreal. Language Differences and Metropolitan Politics* (Berkeley: University of California Press, 1985).

SCHWANTES, Carlos, "The West Adapts the Automobile: Technology, Unemployment, and the Jitney Phenomenon of 1914-1917", *The Western Historical Quarterly*, 16, no. 3 (juillet 1985): 307-325.

SELWOOD, H. John, "Urban Development and the Streetcar: The Case of Winnipeg, 1881-1913", *Urban History Review*, 4, no. 1 (1977): 34-41.

SINCLAIR, Bruce, Norman R. BALL et James O. PETERSEN (éds.), *Let Us Be Honest and Modest. Technology and Society in Canadian History* (Toronto: Oxford University Press, 1974).

SINNOTT, Emmett et Paul TENNANT, "The Origins of Taxicab Limtation in Vancouver City", *BC Studies*, 49 (printemps 1981): 40-53.

Société historique de Montréal, *Montréal: artisans, histoire, patrimoine* (Montréal: Fidès, 1979).

SPENCER, J. R., "Motor-Cars and the Rule in Rylands v. Fletcher: A Chapter of Accidents in the History of Law and Motoring", *Cambridge Law Journal*, 42, no. 1 (avril 1983): 65-84.

TAYLOR, G. W., *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914* (Victoria: Morriss Publishing, 1984).

VEILLEUX, Denis, "Propriété et utilisation: les débuts de la motorisation à Montréal", communication présentée lors de "L'échange: les colloques Ontario-Québec sur l'histoire et la sociopolitique de la science et de la technologie", Université du Québec à Montréal, 4 novembre 1995.

VEILLEUX, Denis, "Buses, Tramways and Monopolies: The Introduction of Motor Vehicles into Montreal's Public Transport Network", *Michigan Historical Review*, 22, no. 2 (automne 1996): 103-126.

VEILLEUX, Denis, "Buses, Tramways and Monopolies. The Introduction of Motor Vehicles into Montreal's Public Transport Network (1912-1925)", communication présentée lors de "L'échange: les colloques Ontario-Québec sur l'histoire et la sociopolitique de la science et de la technologie", Université du Québec à Montréal, 15 février 1997.

VEILLEUX, Denis, "Le difficile partage de la voie publique et le début de la motorisation à Montréal", communication présentée lors du colloque "Les enjeux de la science, de la technologie et de la médecine au Québec: recherches historiques en cours" organisé dans le cadre du 65ème congrès de l'ACFAS, Université du Québec à Trois-Rivières, 13 mai 1997.

VENNAT, Pierre, "Un an et demi avant la date prévue", *La Presse* (23 mai 1995): E1

VIGNEAU, André, "Historique du CAA-Québec à Montréal", *Touring*, 64, no. 5 (novembre-décembre 1986): 6-9.

WACHS, Martin, "Autos, Transit, and the Sprawl of Los Angeles: the 1920s", *Journal of the American Planning Association*, 50, no. 3 (été 1984): 297-310.

WOLFE, Jeanne M. et Grace STRACHAN, "Practical Idealism: Women in Urban Reform, Julia Drummond and the Montreal Parks and Playgrounds Association", in Caroline ANDREW et Beth M. MILROY, *Life Spaces: Gender, Household, Employment* (Vancouver: University of British Columbia, 1988): 65-80.