

Benoit Clairoux

RACONTE-MOI  
**LE MÉTRO DE  
MONTREAL**





RACONTE-MOI  
**LE MÉTRO DE  
MONTREAL**

*La collection Raconte-moi est une idée originale  
de Louise Gaudreault et de Réjean Tremblay.*

Éditrice-conseil : Louise Gaudreault  
Mentor : Réjean Tremblay  
Coordination éditoriale : Pascale Mongeon  
Direction artistique : Julien Rodrigue  
et Roxane Vaillant  
Illustrations : François Couture  
Design graphique : Christine Hébert  
Infographie : Caroline Richard  
et Chantal Landry  
Correction : Caroline Hugny et  
Odile Dallaserra  
Plan, schémas, éléments graphiques et  
paroles de la chanson de la publicité  
« Il fait beau dans le métro » : © Archives  
de la Société de Transport de Montréal

Catalogage avant publication de  
Bibliothèque et Archives nationales du  
Québec et Bibliothèque et Archives Canada

Clairoux, Benoît, 1972-  
Le métro de Montréal  
(Raconte-moi)  
Pour les jeunes.  
ISBN 978-2-89754-041-8  
1. Métros - Québec (Province) - Montréal -  
Ouvrages pour la jeunesse. I. Titre.  
II. Collection : Raconte-moi.

HE4509.M8C522 2016 j338.4'20971428  
C2016-941041-2

09-16  
Imprimé au Canada

© 2016, Les Éditions Petit Homme,  
division du Groupe Sogides inc.,  
filiale de Québecor Média inc.  
(Montréal, Québec)

Tous droits réservés

Dépôt légal : 2016  
Bibliothèque et Archives nationales  
du Québec

ISBN 978-2-89754-041-8

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF :

**Pour le Canada et les États-Unis :**

MESSAGERIES ADP inc.\*

2315, rue de la Province

Longueuil, Québec J4G 1G4

Téléphone : 450-640-1237

Télécopieur : 450-674-6237

Internet : [www.messageries-adp.com](http://www.messageries-adp.com)

\* filiale du Groupe Sogides inc.,

filiale de Québecor Média inc.

Gouvernement du Québec – Programme de crédit  
d'impôt pour l'édition de livres – Gestion SODEC –  
[www.sodec.gouv.qc.ca](http://www.sodec.gouv.qc.ca)

L'Éditeur bénéficie du soutien de la Société de  
développement des entreprises culturelles du  
Québec pour son programme d'édition.



Conseil des Arts  
du Canada

Canada Council  
for the Arts

Nous remercions le Conseil des Arts du Canada  
de l'aide accordée à notre programme de publi-  
cation.

Financé par le gouvernement du Canada  
Funded by the Government of Canada

Canada

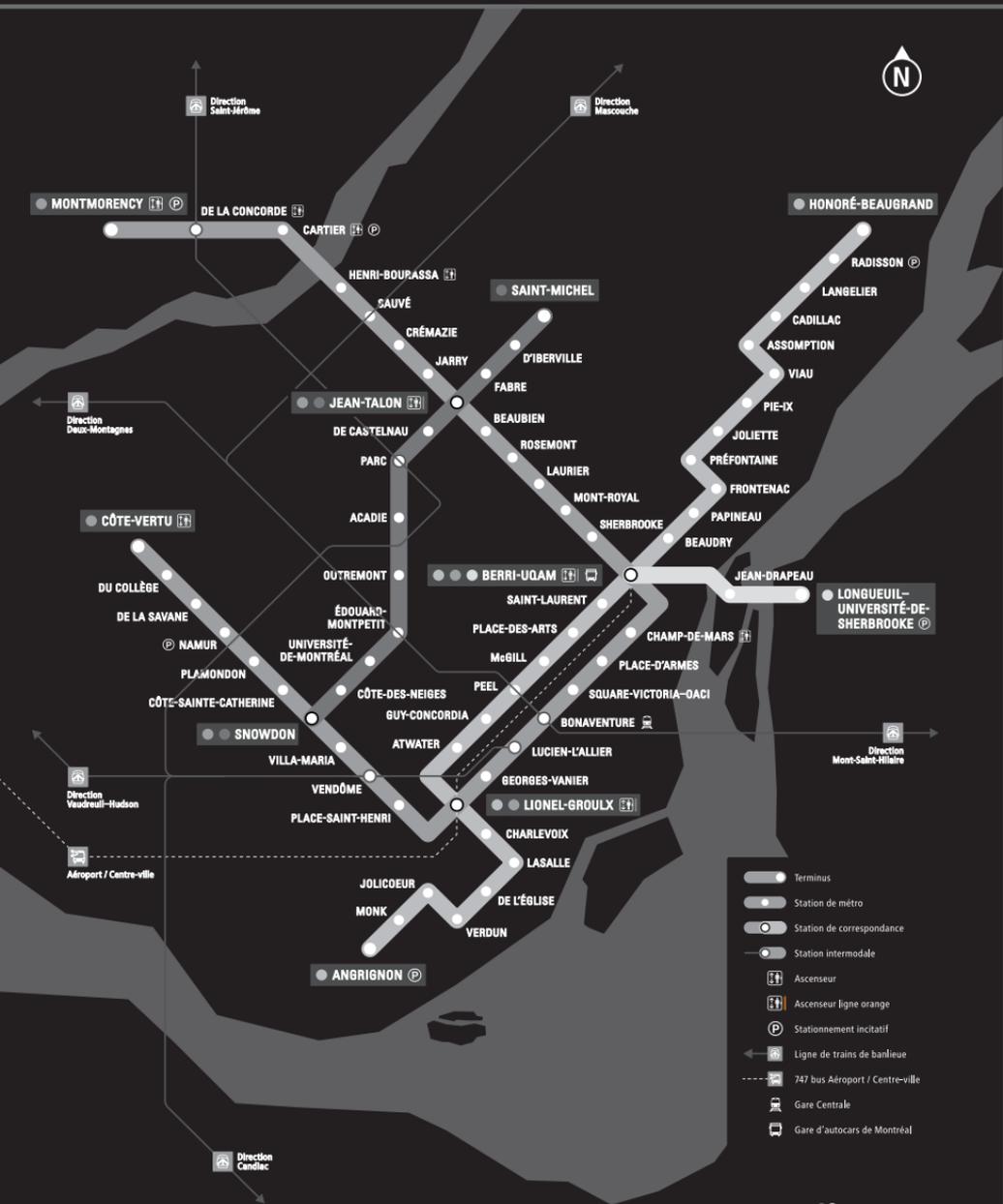
Nous reconnaissons l'aide financière du gouver-  
nement du Canada par l'entremise du Fonds du  
livre du Canada pour nos activités d'édition.

Benoît Clairoux

RACONTE-MOI  
**LE MÉTRO DE  
MONTREAL**



# Métro



- Terminus
- Station de métro
- Station de correspondance
- Station intermodale
- Ascenseur
- Ascenseur ligne orange
- Stationnement incitatif
- Ligne de trains de banlieue
- 747 bus Aéroport / Centre-ville
- Gare Centrale
- Gare d'autocars de Montréal



# PRÉAMBULE

Le matin du 23 mai 1962, des centaines de Montréalais sont réunis rue Berri, au sud de la rue Jarry. Ils entourent Jean Drapeau, le maire de la ville, Lucien Saulnier, le président du comité exécutif, et d'autres dignitaires, qui se tiennent debout sur un camion-remorque. Que se passe-t-il ?

Le maire Drapeau s'approche des micros et déclare : « Ce que nous célébrons, aujourd'hui, c'est le cinquantenaire du métro, car cela fait 50 ans que l'on discute du métro à Montréal. Nous avons cru que la meilleure façon de célébrer ce cinquantenaire était de commencer les travaux de construction. » Ainsi débute la construction du métro de Montréal !

Le 25 avril précédent, la Ville de Montréal octroyait le premier contrat de construction du métro aux entreprises Foundation of Canada Limited et Charles Duranceau Limitée. Celles-ci sont chargées de construire le tunnel sous la rue Berri,

entre les futures stations Crémazie et Jean-Talon. C'est pourquoi on tient, un mois plus tard, une cérémonie à cet endroit.

Après les discours d'usage, Lucien Saulnier tire sur une corde pour activer le sifflet appelant les ouvriers au travail. À 8 h précises, le bruit des marteaux-piqueurs se fait entendre. C'est le début du chantier le plus spectaculaire de l'histoire de la métropole...

Le même jour, la Ville de Montréal autorise la construction du tunnel entre les futures stations Jean-Talon et Rosemont. Puis, ce sera au tour du tunnel qui doit relier le métro aux ateliers d'Youville, à l'angle des boulevards Crémazie et Saint-Laurent. Il n'y a plus de doute possible : le métro s'en vient !

## UN MÉTRO, C'EST QUOI ?

Avant d'aller plus loin, il faut s'entendre sur la définition du mot « métro ». Ce mot est utilisé pour la première fois à Paris, au début des années 1900, pour désigner le nouveau réseau ferroviaire de la ville.

Le véritable nom de ce réseau est « chemin de fer métropolitain ». Rapidement, l'expression « chemin de fer métropolitain » est réduite à « métropolitain », puis à « métro ». Un métro est donc, en théorie, un réseau de chemin de fer desservant une métropole, c'est-à-dire une grande ville.

Partout dans les villes du monde, il existe des métros souterrains, en surface ou aériens, sur roues d'acier ou sur pneus, dans de grandes villes et dans de plus petites... tout comme il existe des trains de banlieue, des systèmes légers sur rail (SLR), des tramways et des navettes ferroviaires.

Toutes sortes de réseaux de transport portent le nom de « métro ». Mais ce n'est pas parce qu'un réseau est appelé « métro » qu'il en est vraiment un !

Un métro, c'est un réseau de transport public urbain de masse, guidé sur site propre, c'est-à-dire qu'il ne croise aucun autre mode de transport. Dans le cas du réseau de Montréal, il s'agit sans aucun doute d'un métro puisqu'il est l'un des rares à être entièrement souterrain et, par le fait même, en site propre.

Ailleurs dans le monde, il est plus difficile de trancher. Est-ce que le funiculaire souterrain de Haïfa, en Israël, peut être considéré comme un métro ? Et que penser du réseau de Serfaus, en Autriche, qui n'est long que de 3,2 kilomètres ? Pour cette raison, personne ne s'entend sur le nombre exact de métros dans le monde. Mais ce dont on est sûr, c'est qu'il y en a plus de 150.

\*\*\*

Si on ne peut s'entendre sur le nombre exact de métros dans le monde, on est d'accord sur ceci : le métro est le moyen de transport qui permet d'embarquer le plus de gens dans une même direction, dans le délai le plus court. Oubliez l'auto, le bus, le tramway, le train ou même l'avion : le métro les bat tous.

Et pour cause : le métro est conçu pour éviter tous les obstacles. Un feu rouge ? Un embouteillage ? Un accident de la route ? Le métro passe au-dessus ou par-dessous. Bien sûr, des incidents peuvent survenir dans le réseau du métro, mais ils sont beaucoup moins nombreux que sur la route.

Dans le métro, un seul train peut transporter jusqu'à 1000 passagers, deux fois ce que transporte généralement un gros avion de ligne comme un 747. C'est donc dire que durant les périodes les plus achalandées de la journée, le métro de Montréal transporte l'équivalent d'environ 140 gros avions en même temps ! Et sans que les passagers doivent subir une attente interminable avant le prochain vol !

Mais voilà, le métro a aussi un défaut : il est le plus cher à construire. La construction d'un kilomètre de métro coûte au moins 150 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent !

Voilà pourquoi, avant d'entreprendre la construction d'un réseau de métro ou de le prolonger, il faut réaliser plusieurs études afin d'être bien certain de son coup. Il serait catastrophique de construire un réseau au mauvais endroit, qui n'attirerait pas assez de voyageurs pour justifier son coût élevé...

## LES MÉTROS DANS LE MONDE

Le tout premier réseau de métro au monde a été inauguré à Londres, en Angleterre, en 1863. Pourquoi Londres ? Parce qu'à cette époque, la capitale du Royaume-Uni compte déjà plus d'un million d'habitants, un sommet dans le monde occidental. Pour résoudre le problème des rues encombrées, on décide de construire un métro sous terre... même si la technologie n'est pas encore au point !

En fait, l'idée d'un réseau de transport souterrain n'est pas nouvelle. Dès le 15<sup>e</sup> siècle, le célèbre inventeur Léonard de Vinci dessine une cité dotée de tunnels pour les « chariots et autres transports destinés à l'usage et aux commodités du peuple ». Idée ancienne, donc, mais qu'il faut perfectionner avant de la mettre en pratique.

Dans les années 1860, les trains fonctionnent encore à la vapeur et conviennent difficilement à

une exploitation en sous-sol, même à faible profondeur. Londres tente tout de même l'expérience. Malgré la fumée qui incommode les voyageurs, le Metropolitan Railway (le terme *Underground* et le surnom *Tube* viendront plus tard) remporte un grand succès.

Il faut toutefois attendre le perfectionnement du train à propulsion électrique avant que d'autres grandes villes du monde tentent l'aventure : Budapest (1896), Glasgow (1896), Boston (1897), Chicago (1897), Paris (1900), Berlin (1902), Athènes (1904)...

Le cas de New York est plus compliqué : là-bas, on exploite un métro aérien à compter de 1868, mais les premières sections en tunnel ne sont mises en service qu'en 1904, année aujourd'hui considérée comme le point de départ du réseau new-yorkais.

Suivent ensuite les métros de Philadelphie (1907), Hambourg (1912), Buenos Aires (1913), Madrid (1919), Barcelone (1924), Tokyo (1927), Osaka (1933), Moscou (1935), Stockholm (1950), Toronto

(1954), Rome (1955), Saint-Petersbourg (1955), Cleveland (1955), Nagoya (1957), Lisbonne (1959), Kiev (1960), Milan (1964), Oslo (1966) et, enfin, Montréal (1966). Eh oui, notre métro entre en service 12 ans après celui de Toronto !

Certaines grandes villes devront attendre davantage : Vancouver a son métro en 1985, et Copenhague n'inaugurera le sien qu'en 2002. La construction de certains réseaux nécessite des dizaines d'années d'efforts, comme à Alger, où les travaux, entamés dans les années 1980, ne sont achevés qu'en 2011. C'est tout de même mieux qu'à Cincinnati, où le chantier est carrément abandonné ! Aujourd'hui, la plupart des nouveaux réseaux sont construits en Asie, notamment en Chine.

Mais pourquoi avoir tant attendu avant de construire un métro à Montréal ? C'est ce que nous allons voir dans les pages qui suivent.

## **ENFIN, UN MÉTRO À MONTRÉAL!**

Depuis l'année 1861 et jusqu'en 1959, Montréal est dotée d'un vaste réseau de tramways qui circulent aux quatre coins de la ville. Toutefois, l'automobile prend une place de plus en plus importante, et les tramways se suivent souvent à la queue leu leu, ce qui retarde le service. Il faut donc trouver autre chose. Le métro semble représenter la solution.

Les premiers projets de métro apparaissent à Montréal vers 1910. Il s'agit alors de construire des tunnels pour les lignes de tramway les plus achalandées, celles du centre-ville. Mais ces projets échouent, car personne ne veut les financer. Surtout pas la Montreal Tramways, compagnie privée qui gère tout le transport collectif dans la métropole...

La compagnie propose un autre projet de métro en 1944, mais la Ville refuse de lui faire ce « cadeau » ; la Montreal Tramways ferait des profits énormes si son projet était accepté. La Ville entame les procédures pour racheter les actions de la compagnie, dans le but de faire de celle-ci un service de transport public, la Commission de transport de Montréal. Celle-ci est créée en 1950. Elle succède à la Montreal Tramways et reçoit, l'année suivante, le mandat de proposer un nouveau projet de métro.

La Commission de transport ne perd pas de temps et présente son projet de métro dès 1953. Le métro projeté comprend une seule ligne pour commencer, qui serait située le long de la rue Saint-Denis, entre le boulevard Crémazie et la rue Saint-Jacques, puis suivrait cette dernière et la rue Sainte-Catherine vers l'ouest.

Mais le moment n'est pas encore venu de construire un métro à Montréal, car tous ne sont pas d'accord sur le tracé et sur le prix à payer. Il faudra attendre l'élection en 1960 d'une nouvelle

équipe, menée par un maire visionnaire et par son efficace « bras droit ».

\*\*\*

En 1960, l'élection du tandem formé par le maire Jean Drapeau et le président du comité exécutif Lucien Saulnier marque le début d'une nouvelle ère dans l'histoire de Montréal. Les finances de la Ville sont en bonne santé et sa structure politique a été simplifiée. Le temps des grands travaux est enfin arrivé !

Une fois élu, le tandem Drapeau-Saulnier déclare que la Ville construira et financera elle-même son réseau de métro, qui sera bien entendu situé en grande partie sur son territoire. Ce que le tandem ne dit pas, c'est qu'il demandera plus tard aux villes voisines de payer leur part, car elles aussi profiteront du métro !

Le 26 janvier 1961, le gouvernement du Québec autorise Montréal à construire son métro. On commence alors des études pour déterminer l'empla-

cement des premières stations. C'est en effectuant des sondages dans le Vieux-Montréal, par exemple, qu'on se rend compte que le sol y est très mauvais et qu'il vaut mieux creuser ailleurs.

Le 20 octobre 1961, le tandem Drapeau-Saulnier annonce l'emplacement quasi définitif des premières stations du réseau. Une ligne sera située sous la rue Berri, du boulevard Crémazie à la rue Craig (aujourd'hui la rue Saint-Antoine), puis sous cette dernière jusqu'à la hauteur de la place d'Armes. L'autre ligne sera creusée au nord de la rue Sainte-Catherine, entre l'avenue Atwater et la rue Frontenac.

Le coût du projet est estimé à 132 millions de dollars. Certains conseillers municipaux s'opposent à cet investissement, mais se ravissent lorsqu'on menace de ne pas écrire leur nom sur la grande plaque qu'on a l'intention de dévoiler lors de l'inauguration du métro ! Cette grande plaque, au bout du compte, ne sera jamais réalisée.

\*\*\*

Une célèbre photo des Archives de la Ville de Montréal, prise en mars 1963, montre trois hommes en veston qui tiennent dans leurs mains un modèle réduit d'une voiture de métro. Il s'agit de Lucien Saulnier, de l'ingénieur Lucien L'Allier et de Jean Drapeau. Tous trois ont reçu le titre de « père du métro ».



## **Qui est Lucien Saulnier ?**

*Président du comité exécutif de la Ville de Montréal de 1960 à 1970, Lucien Saulnier est celui qui mérite le plus le titre de « père du métro ». S'il accepte de faire campagne avec le futur maire Jean Drapeau aux élections de 1960, c'est à la condition qu'un métro soit construit à Montréal. Et pas n'importe quel métro : un réseau entièrement souterrain, pas un monorail comme le souhaite Drapeau !*

*Gestionnaire efficace et réfléchi, Saulnier est le partenaire idéal pour Drapeau, l'homme des grands projets. Plus tard, l'ingénieur en chef adjoint lors de la construction du réseau initial, Gérard Gascon, dira de lui : « Si Lucien Saulnier n'avait pas été là durant toutes ces années, je ne sais pas ce que nous aurions fait. »*

## **Qui est Lucien L'Allier ?**

*Lucien L'Allier est le premier ingénieur en chef du métro, poste qui lui revient de droit en tant que directeur du Service des travaux publics. Il dirigera aussi la Commission de transport pendant dix ans. Après son décès*



*survenu en 1978, on donnera son nom à la station Aqueduc, alors en construction.*

### **Qui est Jean Drapeau ?**

*Maire de Montréal de 1954 à 1957 et de 1960 à 1986, Jean Drapeau dirige « sa » ville comme personne ne l'a fait auparavant, ni même après. Il connaît la gloire avec le métro et l'Exposition universelle de 1967, puis se retrouve au cœur d'une controverse lorsque les Jeux olympiques de 1976 coûtent beaucoup plus cher que prévu.*

*Le maire Drapeau est de toutes les grandes discussions sur le métro et insiste pour que le mot « métro » soit écrit avec l'accent aigu sous le symbole de la flèche. Il visite aussi de temps à autre le chantier, défonçant à coups de pied les palissades qui bloquent son chemin ! Il n'est donc pas surprenant que la station Île-Sainte-Hélène soit rebaptisée en son honneur après son décès, survenu en 1999.*

Mais s'il y a un nom à retenir dans l'histoire du métro de Montréal, c'est celui de Gérard Gascon.

Il est pourtant peu connu, ce qui donne raison à Fulgence Bienvenüe, l'ingénieur en chef du métro de Paris, qui a dit un jour : « Le propre des constructions souterraines, c'est d'être parfaitement ingrates à l'égard de leurs auteurs... »

Gérard Gascon commence sa carrière d'ingénieur dans les mines du nord de l'État du Michigan, aux États-Unis. De retour au Canada, il joint les rangs du Service des travaux publics de la Ville de Montréal et participe à l'élargissement du boulevard Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque) et à la construction du boulevard Métropolitain.

En 1961, Gascon est nommé ingénieur en chef adjoint du métro. Dans les faits, il est le véritable ingénieur en chef, puisque le détenteur du titre, Lucien L'Allier, gère plusieurs autres dossiers. Gascon n'a jamais voyagé en métro de sa vie, mais il a creusé des mines, alors les tunnels, il connaît ça ! C'est lui qui recommande la construction d'un métro sur pneus, avec des voitures de petit gabarit, ce qui rendra la construction des tunnels plus abordable.

Nommé directeur du Bureau de transport métropolitain (BTM) en 1970, Gérard Gascon reçoit le mandat de prolonger le métro dans toutes les directions. Il s'acquittera de cette tâche avec brio, jusqu'à sa retraite en 1984.

# QU'EST-CE QUE LE MÉTRO DE MONTRÉAL ?

- ✓ **LE CHANTIER** LE PLUS SPECTACULAIRE DE L'HISTOIRE DE LA MÉTROPOLE
- ✓ **UN RÉSEAU DE 65 KM**, ASSURANT 1 MILLION DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR EN SEMAINE
- ✓ **UNE VÉRITABLE GALERIE D'ART**, AVEC PRÈS DE 90 PROJETS ARTISTIQUES EXPOSÉS DANS 68 STATIONS

## TOUTES CES RÉPONSES !

LE MÉTRO est au cœur de la vie des Montréalais depuis 50 ans. En plus d'alléger la circulation automobile, sa présence a facilité la tenue de nombreux festivals et de grands événements, comme Expo 67, les Jeux olympiques et la venue du pape. Descends sous terre et découvre tous les défis que l'on a relevés pour construire et prolonger cette infrastructure unique !

13

AUTRES TITRES DE LA COLLECTION **RACONTE-MOI**

- RENÉ LÉVESQUE - LES NORDIQUES - JULIE PAYETTE -
- PIERRE ELLIOTT TRUDEAU - LES CANADIENS -
- LES JEUX OLYMPIQUES DE MONTRÉAL - CÉLINE DION -
- LES ALOUETTES -

Illustré par François Couture.

Illustration de la couverture :  
Jean-François Vachon

Groupe  
**Livre**  
Québecor Média

ISBN 978-2-89754-041-8



9 782897 540418