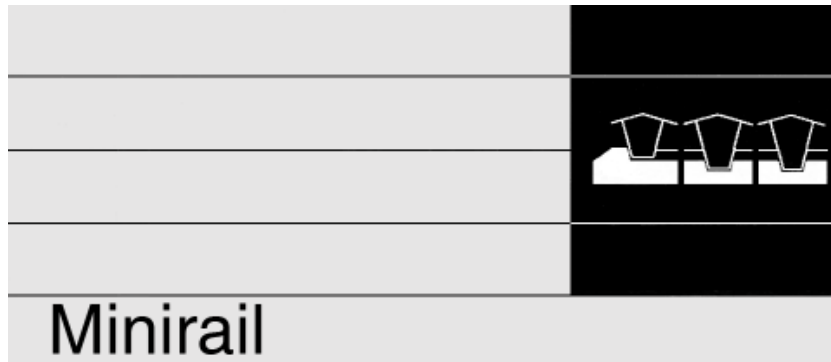


expo67 



TRANSPORT

MINIRAIL



Ancêtre du monorail: le « Hotchkiss Bicycle Railway » , construit par Arthur E Hotchkiss en 1892 qui circulait entre Mount Holly et Smithville, au New Jersey.

Auteur : **Roger La Roche**

© 2014 pour les textes et certaines des photographies
Le document peut être reproduit pour une utilisation personnelle ou
pédagogique non commerciale seulement

villes.ephemeres@gmail.com
<http://www.villes-ephemeres.org/>

Note : Sauf exception, les photographies proviennent de l'auteur ainsi que
d'archives gouvernementales



©Laro

Circuit de l'île Notre-Dame – Pavillon du Québec



©Laro

Le site de l'Expo '67 s'étendait sur plus de 1,000 acres – soit près de deux fois le site de l'Exposition de Bruxelles. Il devenait donc primordial d'offrir aux visiteurs un réseau de transport efficace et, en partie, gratuit. Le groupe chargé de la planification établit les besoins essentiels en matière de transport en tenant compte de la configuration des terrains de l'Expo, des principaux points d'accès et du nombre prévu des visiteurs. C'est l'Expo-Express qui avait la tâche de déplacer les visiteurs entre les quatre sites de l'Expo : la Cité du Havre, les îles Ste-Hélène et Notre-Dame ainsi que La Ronde. Mais à l'intérieur des secteurs, il devait y avoir un autre réseau, secondaire et complémentaire pour permettre aux visiteurs de se déplacer entre les points principaux de chacun de ces sites. La construction des réseaux secondaires joua un rôle important dans l'aménagement de chacun des secteurs.

En 1964, la Compagnie de l'Expo élaborait un premier plan pour le transport secondaire. Ces réseaux de transports secondaires devaient comporter les éléments suivants :

- § Un réseau de transport en surface pour le transport des visiteurs des Autoparc Victoria et Longueuil vers le site de l'Expo;
- § Un réseau de transport en surface pour le transport des visiteurs sur le site de la Cité du Havre;
- § Un réseau de transport en surface pour le transport des visiteurs dans le parc de l'île Ste-Hélène;
- § Un service de transport pour le site de La Ronde;
- § Un téléphérique entre la station de Métro de l'île Ste-Hélène et la Ronde;
- § Un réseau de transport par bateaux sur les canaux de l'île Notre-Dame;
- § Deux réseaux de monorails pour les sites de l'île Ste-Hélène, et l'île Notre-Dame.

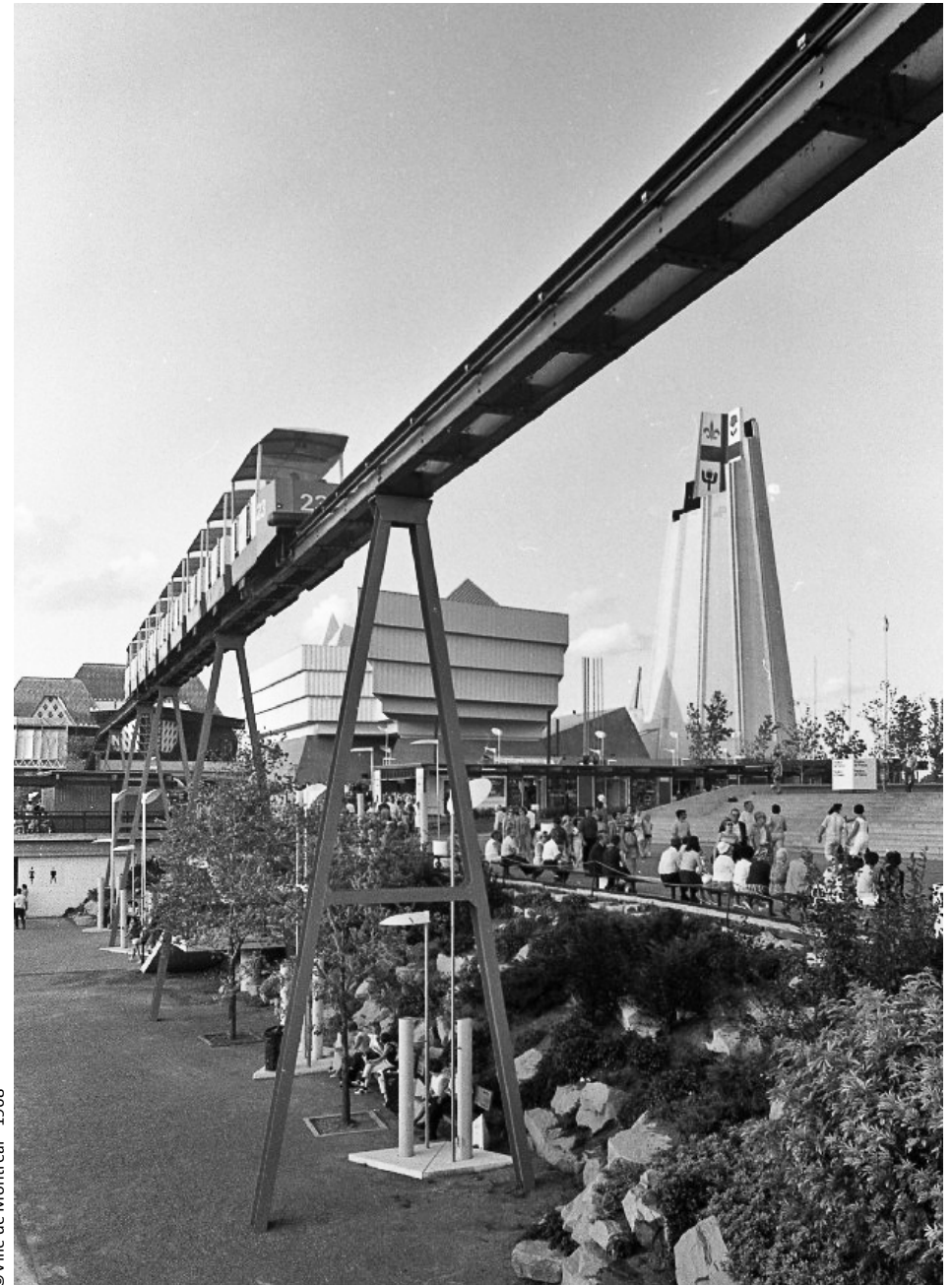
Finalement, ce sont les réseaux de transport suivants qui furent mis en place : un réseau d'autobus loué à la CTM; la Balade, plusieurs services de bateaux sur les canaux; l'Hydroglisseur; le Téléférique (mais uniquement sur le site de la Ronde, le projet de relier le Métro au secteur d'amusement a été abandonné) ainsi que les réseaux de monorails (rebaptisés « Minirails »). Un autre système de transport, qui devait provenir lui aussi de l'Exposition de Lausanne (1964) – le Télécabine (aussi connu sous le nom de « People Mover ») – et qui devait relier la station de l'Expo-Express de la Ronde à la « Tour Paris-Montréal » n'a pas été construit puisque le projet a été abandonné. Tous ces réseaux étaient payants. De tous ces systèmes de transport, le plus populaire a certainement été le minirail.

D'origine, les sites devaient être desservis par un monorail conventionnel soit du type utilisé lors des expositions de Seattle (sur rail) ou de New York (suspendue). Le réseau devait suivre sensiblement le même trajet que celui qui fut construit pour l'Expo-Express. Mais pour plusieurs raisons, ce projet fut abandonné (voir la fiche sur l'Expo-Express pour plus d'informations). À la même période, des représentants de la Cie de l'Expo '67 se rendaient visiter l'Exposition nationale suisse, à Lausanne. On pouvait y voir un tout nouveau type de monorail, spécialement construit pour cet événement par une compagnie suisse et qui connaissait un succès évident. Ces petits monorails, baptisés pour l'occasion « Minirail », circulaient sur des voies surélevées formées que d'un seul rail, chacun des convois pouvant transporter 60 personnes à la fois. De retour au Québec, on décida que ce système serait idéal pour l'Expo '67

En janvier 1965, un appel d'offres fut publié par la Cie. de l'Expo : celle-ci invitait les intéressés à faire des offres en vue de la fourniture des éléments de deux réseaux de monorail électriques à voie étroite destinés à assurer le transport des visiteurs à l'intérieur de l'île Sainte-Hélène et de l'île Notre-Dame. La Compagnie reçut une offre intéressante prévoyant l'utilisation du minirail de Lausanne. Cette offre émanait d'un consortium de compagnies à la tête desquelles se trouvait la compagnie Morgan Trust. Toutefois, cette offre fut rejetée par les gestionnaires qui ne parvinrent pas à s'entendre avec les soumissionnaires. La Compagnie de l'Expo décida alors de construire et d'exploiter les monorails elle-même.

On acheta l'ensemble du réseau de l'Expo 64, sauf trois convois et quelques sections de voies qui furent achetées par la ville de Blackpool (voir encadré). Le réseau de Lausanne fut divisé en deux sections : une fut installée dans l'île Ste-Hélène et l'autre, à La Ronde. La longueur de ces deux réseaux est sensiblement la même (environ 1.4 km) et avait une capacité maximale de 2,400 personnes à l'heure. Sur chacun des réseaux circulent douze convois; un convoi est formé de seize voitures

© Ville de Montréal - 1968



Le minirail de Lausanne (1964)

Lors de l'Exposition nationale suisse de Lausanne, en 1964, les planificateurs du site désiraient installer un système de transport secondaire léger, innovateur et esthétiquement plaisant. Ils décidèrent de construire un petit monorail, du même genre que celui utilisé à Zurich quelque temps auparavant. Rebaptisé « Minirail », celui-ci connut un succès immédiat et demeure encore aujourd'hui une icône de cette exposition.



©Ville de Lausanne 1964

En 1965, quelques mois après la fermeture de l'Expo 64, la ville de Lausanne décida de vendre certains des éléments de cette exposition. Trois trains du minirail furent vendus à la ville de Blackpool (UK) et le reste fut acheté par la Cie. de l'Expo '67. On y acheta aussi la Spirale pour La Ronde!



©Ville de Lausanne 1964

Minirail de Lausanne – à l'arrière, la Spirale

découvertes et 66 personnes peuvent prendre place dans un convoi. Ils furent connus sous le nom de « minirail jaune », à cause de la couleur de la toile qui les recouvrait. Celui de La Ronde est toujours en fonction. Ces minirails furent construits en 1963 par la compagnie Suisse Von Roll-Habegger.

En avril 1965, le contrat pour les réseaux de minirail fut attribué à la compagnie Von Roll-Habegger Engineering Works de Thun (Suisse). En vertu de ce contrat, la compagnie s'engageait à dresser tous les plans nécessaires pour la construction des trois réseaux de minirail, à fournir une partie des éléments de ces réseaux et à installer les réseaux. L'aménagement des deux réseaux de « minirail jaune » s'est fait à partir

essentiellement du matériel d'occasion de Lausanne, ainsi que de plusieurs nouvelles sections de rails. Par contre, toutes les stations des trois réseaux de minirail ont été conçues spécifiquement pour l'Expo '67.

On commanda aussi à Von Roll-Habegger un réseau de minirail entièrement neuf pour l'île Notre-Dame. Plus gros et plus rapide : ce réseau sera connu sous le nom de « minirail bleu », lui aussi à cause de la couleur de sa toiture. Ce réseau sera conçu par Von Roll-Habegger qui fournira aussi les éléments moteurs ainsi que les équipements de contrôle. Cependant, la construction des voitures sera effectuée à Montréal, par la firme Trusoon (une filiale de Hawker Siddeley) et le réseau de voies est une réalisation de Dominion Bridge, aussi de Montréal. Chacun des trois réseaux avait ses propres ateliers d'entretien.



©Laro

PLAN DU RÉSEAU - ÎLE NOTRE-DAME



STATIONS

- ➡ 1 Métro (île Ste-Hélène)
- ➡ 2 Agriculture
- ➡ 3 Thème
- ➡ 4 Canada

PLAN DES RÉSEAUX - ÎLE STE-HÉLÈNE



PLAN DU RÉSEAU - LA RONDE



LE MINIRAIL « JAUNE »

À l'origine, le réseau de minirail de Lausanne devait avoir un conducteur à l'avant de chacun des convois. En 1966, des modifications furent apportées à ces voitures afin de les informatiser. Pour l'Expo '67, les trois réseaux furent entièrement automatiques et la seule intervention humaine était celle des surveillants qui étaient affectés aux stations et dont le travail consistait uniquement à appuyer sur le bouton de départ lorsque les trains étaient prêts à quitter les stations.

On retrouvait deux stations sur le réseau de l'île Notre-Dame : « Métro » et « Place des Nations ». Il est à noter que la station « Métro » recevait les deux réseaux de minirail : celui de l'île Ste-Hélène et celui de l'île Notre-Dame. Située à côté de la station de Métro, elle était de loin la station la plus achalandée; ce qui causa régulièrement un énorme problème d'engorgement provenant des files d'attente des visiteurs.

Quelques jours après l'ouverture officielle, on modifia les approches de plusieurs des stations afin d'obtenir un meilleur contrôle des foules et réduire leur empiètement près des pavillons. Le réseau de La Ronde comptait aussi deux stations : « Pioneerland » (Fort Edmonton) et « Le Village ».

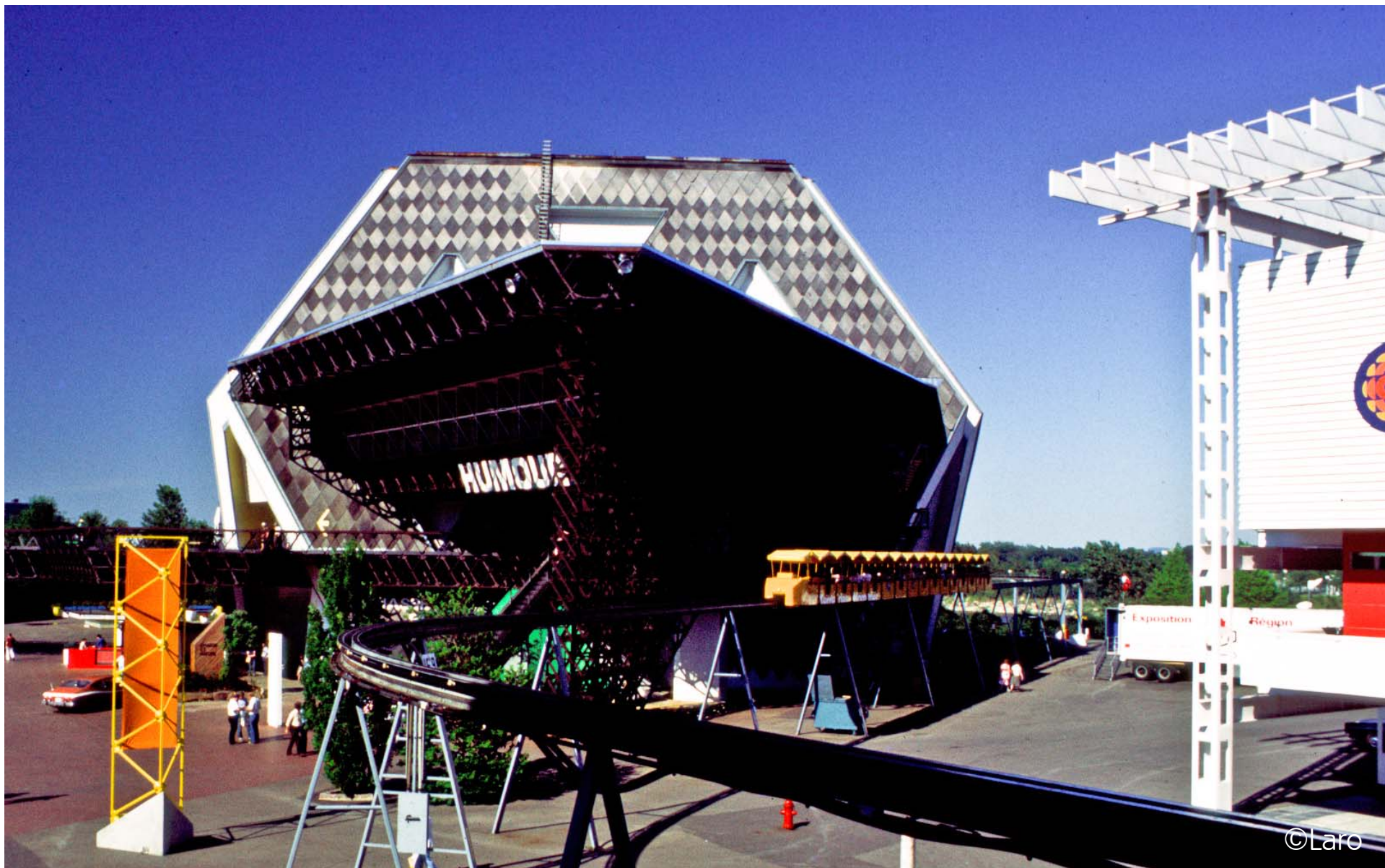


Assemblage du circuit de l'île Ste-Hélène

Bien que l'achalandage des minirail a dépassé de beaucoup les prévisions originales, les deux réseaux du minirail « jaune » furent rarement très achalandés – l'engouement était surtout pour le réseau de l'île Notre-Dame qui fut tellement populaire que les fins de semaine, l'attente était régulièrement de près d'une heure.



© Ville de Montréal - 1968



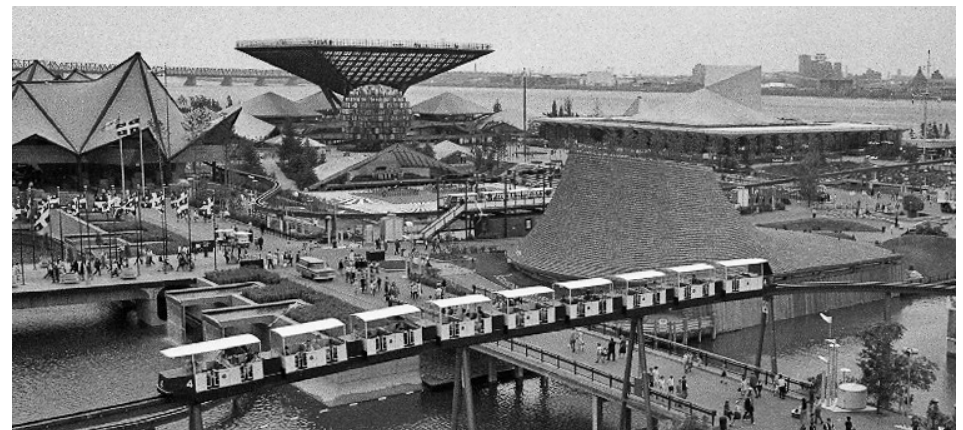
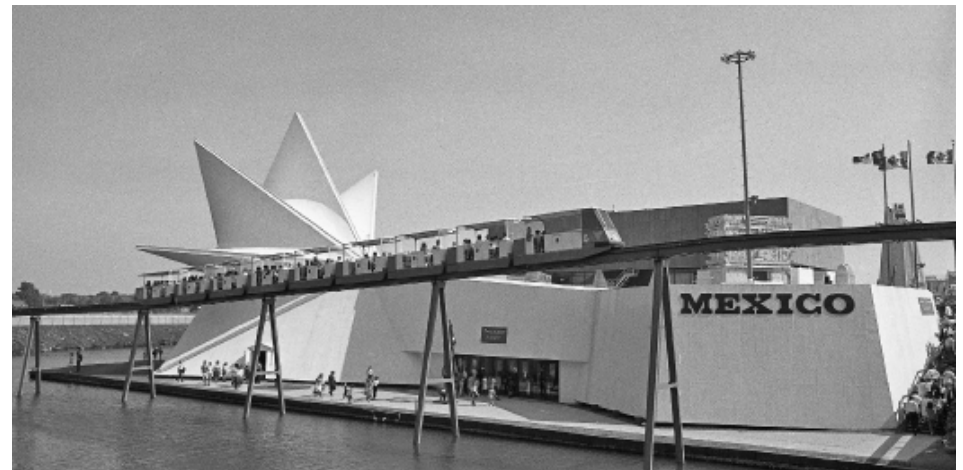
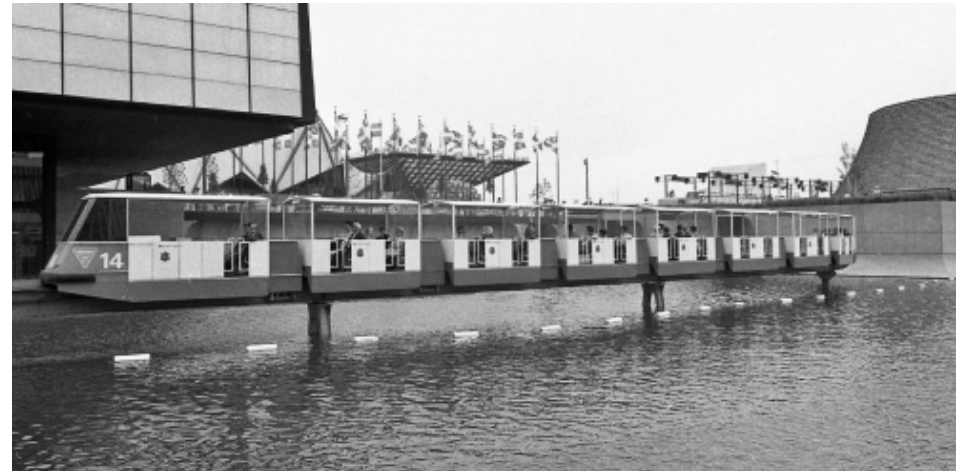
Circuit de l'île Ste-Hélène – Place de l'Univers

Le minirail de Blackpool (UK)

Lorsque Lausanne a mis sur le marché le réseau de minirail de l'Expo 64, les gens de l'Expo '67 n'ont pas acheté tous les équipements : la ville côtière britannique de Blackpool avait déjà acheté trois des trains ainsi qu'une partie du matériel. Le système fut rénové et remis en fonction en 1966 pour le « Blackpool Pleasure Beach ».



Contrairement aux réseaux de Montréal, le système de conduite d'origine a été maintenu pour Blackpool – c'est-à-dire qu'il y a un conducteur dans chacun des trains. Le système est toujours en opération et il fait partie des attractions du Casino de Blackpool.



LE MINIRAIL « BLEU »

Le Minirail de l'île Notre-Dame avait une plus grande capacité que les deux autres réseaux, pouvant transporter 5,400 personnes l'heure sur un parcours beaucoup plus long (6,5 km environ) et qui était jalonné de quatre stations : « Métro », « Thème », « Agriculture » et « Canada ».

Sur ce réseau circulaient trente-deux trains formés chacun de neuf voitures découvertes dans lesquelles peuvent prendre place cent voyageurs au total. Ce réseau était équipé d'un dispositif identique à celui des minirails jaunes, dispositif qui en assurait le fonctionnement automatique. On a toutefois apporté à ce dispositif un perfectionnement supplémentaire, car il comprend un ordinateur central. Cet ordinateur était utilisé pour maintenir les convois à égale distance les uns des autres sur les tronçons de voie compris entre les stations. L'aménagement du réseau de l'île Notre-Dame a été particulièrement complexe puisque les voies empiétaient sur de nombreuses parcelles de terrain de l'Expo réservées aux participants et traversaient même certains pavillons (États-Unis et Ontario).



Circuit de l'île Notre-Dame – Pavillon de l'Ontario

D'ailleurs, les concepteurs du réseau Notre-Dame auraient voulu que le minirail traverse plusieurs autres pavillons, mais la logistique avec les architectes rendait la chose très complexe. C'est pourquoi on s'est contenté de lui faire traverser seulement deux pavillons. Il faut noter cependant que le minirail ne passait pas du tout sur le site du pavillon du Canada, il se limitait à en parcourir la façade, en route vers le pavillon de l'Ontario. Il semblerait que ce soit les concepteurs du pavillon canadien qui se sont opposés à ce que le minirail le traverse.

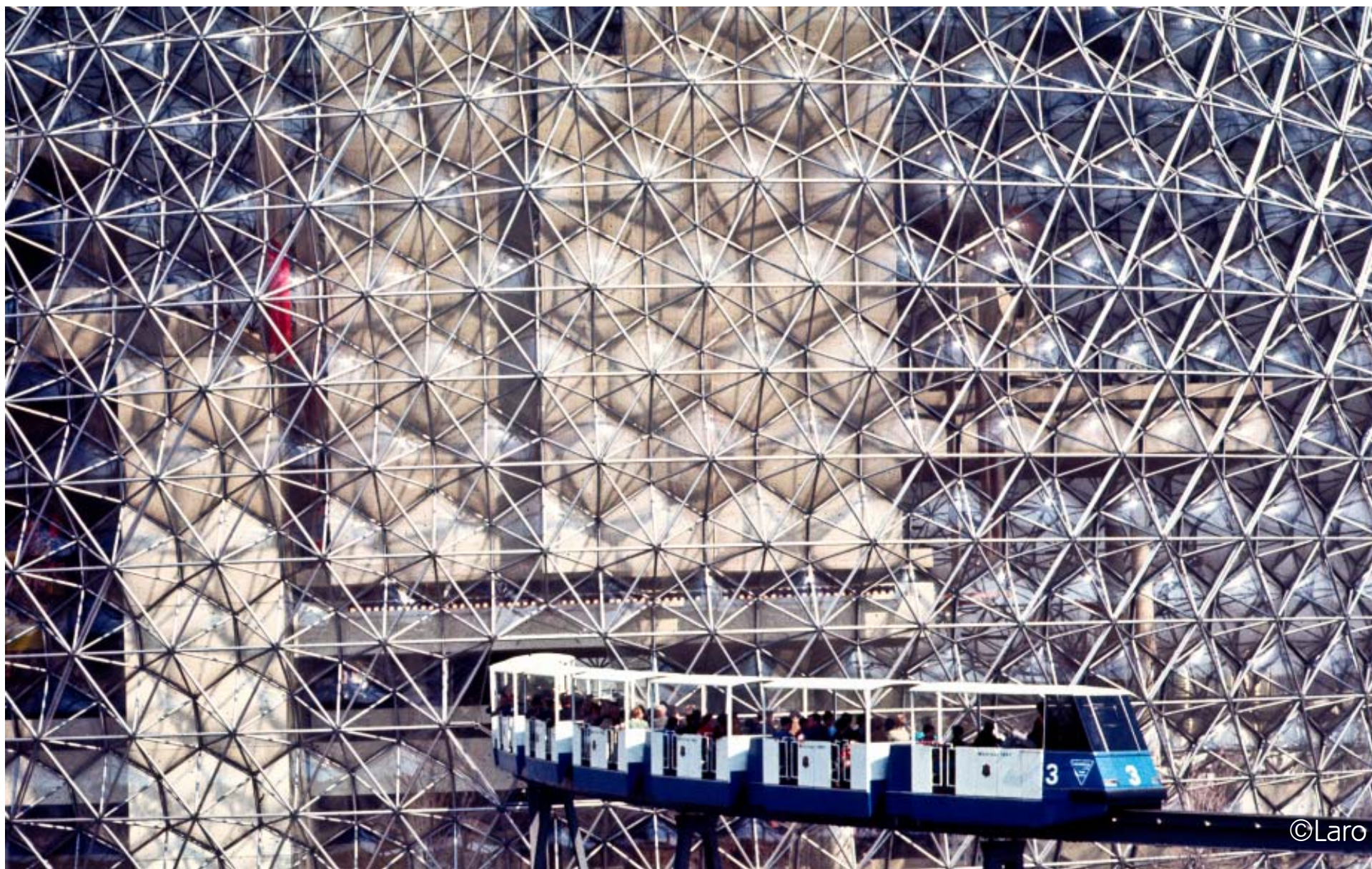
C'est ce réseau de minirail qui avait les plus importants problèmes d'achalandage. Dès l'ouverture, les files étaient interminables et l'on redoutait les mouvements de foules qui auraient pu avoir des conséquences graves, surtout que dès la première fin de semaine d'ouverture, près d'un million et demi de visiteurs se sont donné rendez-vous sur le site. À l'origine, les stations du Minirail présentaient des lacunes importantes en ce qui concernait les installations destinées à canaliser les foules et les panneaux indicateurs. On parvint rapidement à améliorer la situation en installant des barrières et des chicanes supplémentaires pour canaliser les foules,

Cependant, un autre problème est apparu dès l'ouverture : les visiteurs n'utilisaient pas les réseaux de minirail pour se déplacer d'un endroit à l'autre, mais plutôt comme un manège. Ce qui a eu comme conséquence que ceux-ci demeuraient longtemps dans les voitures, effectuant souvent plus d'un tour complet. Les dirigeants de l'Expo durent corriger cette situation en forçant les usagers à descendre aux stations « Canada » et « Métro » et en augmentant légèrement le coût du minirail qui passa dès la première semaine de .40 à .50 (le tarif pour les deux petits demeura à .40). L'achalandage diminua un peu, mais le réseau demeurait fort occupé, surtout les fins de semaine.

Circuit de l'île Notre-Dame – Pavillon de l'Ontario



©Laro



©Laro

Circuit de l'île Notre-Dame – Pavillon des États-Unis



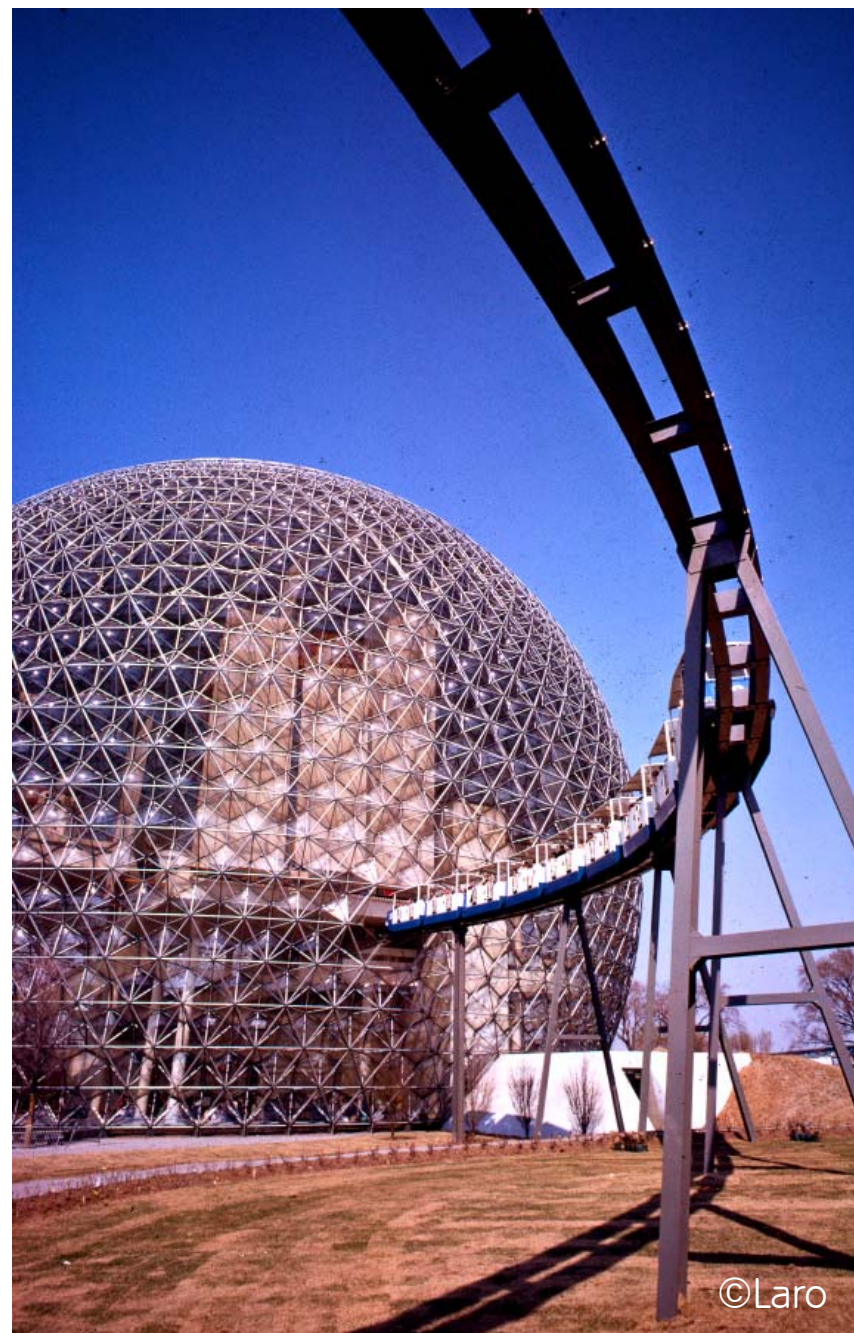
©Laro

Circuit de l'île Notre-Dame – Pavillon des États-Unis



©Ville de Montréal - 1968

Circuit de l'île Notre-Dame – Passerelle du Cosmos

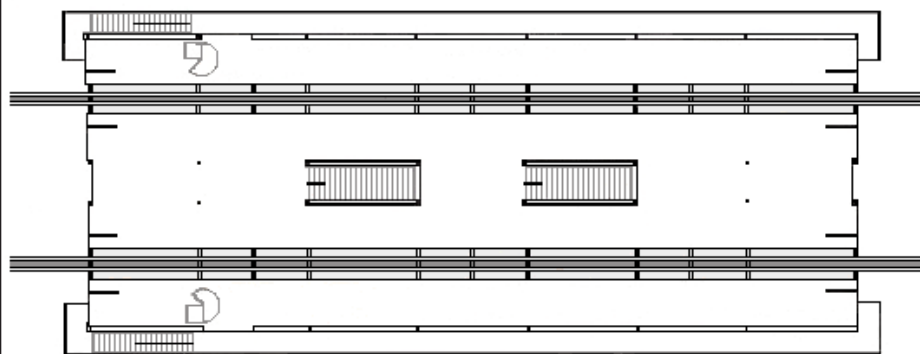


©Laro

Les stations

Les trois réseaux comptaient sept stations : « Pioneerland » (Fort Edmonton) et Village sur le circuit de La Ronde, « Place des Nations » et « Métro » pour le circuit de l'île Ste-Hélène – il faut noter ici que la station « Métro » desservait les deux réseaux de minirail et les stations « Agriculture », « Thème » et « Canada » pour le circuit de l'île Notre-Dame. Sauf pour les stations de La Ronde, qui bénéficiait d'une architecture mieux intégrée avec le site, les autres stations n'étaient que de simple plateforme – simple, mais fonctionnelle.

Suite aux encombrements importants aux abords des stations lors des premiers jours, on refit la structure des files d'attente, ce qui améliora fortement la situation. Cependant, la station « Métro » fut presque toujours très encombrée. Ceci est dû au fait que cette station desservait les deux réseaux des îles, mais aussi parce qu'elle était adjacente à la station de Métro de l'île Ste-Hélène, porte d'entrée principale du site.



Plan des stations



Circuit de l'île Notre-Dame – Station « Agriculture »



Les stations



©Laro

Station « Métro » - île Ste-Hélène

Les stations



Station « Métro » - Sorties des deux réseaux de minirail

©Laro

Les stations

©Ville de Montréal - 1968



©Ville de Montréal - 1968

↓ Station « Place des Nations » - Île Ste-Hélène ↑



↓ Station « Thème » - Île Notre-Dame ↑

©Ville de Montréal - 1968



©Ville de Montréal - 1968



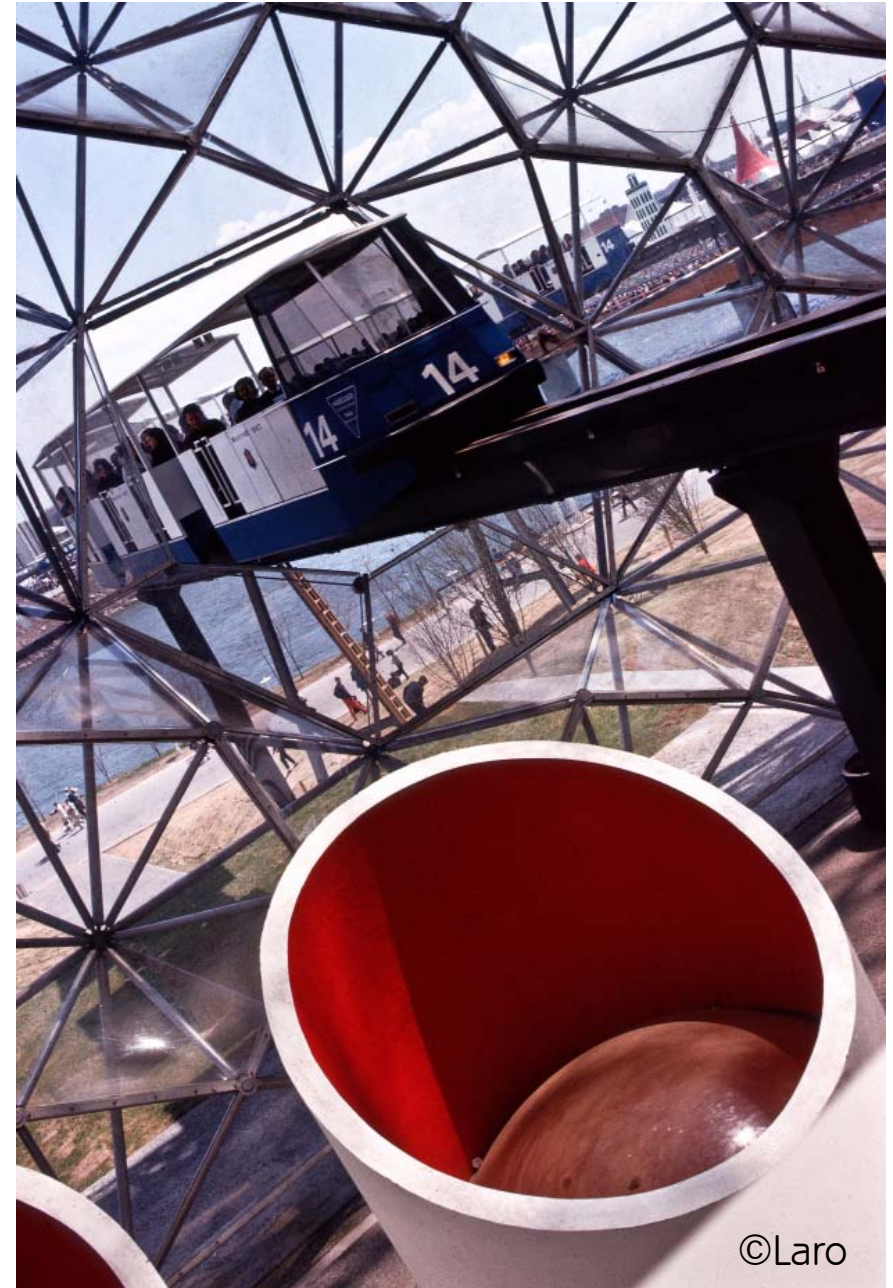
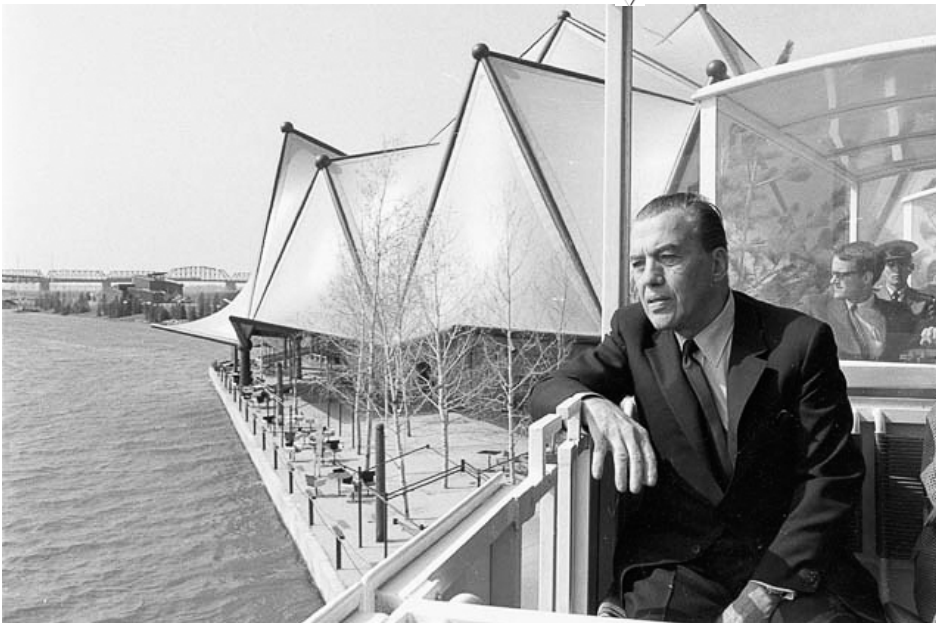
Les stations



Station « Métro » - Suite à la démolition du circuit de l'île Notre-Dame, cette station ne servait que pour le minirail de l'île Ste-Hélène – La voie du second réseau de minirail a été enlevée.



↑ Elisabeth II et Ed Sullivan ↓



©Laro

LES DIFFICULTÉS TECHNIQUES *

Premièrement, il convient de signaler que, dans l'ensemble, les réseaux de minirail l'Expo jouèrent leur rôle avec efficacité en assurant les déplacements des visiteurs dans d'excellentes conditions, du moins les jours où les conditions de fonctionnement correspondaient à celles prévues par les techniciens.

Le rendement de chacun des réseaux fut amélioré au cours des premiers mois de la période d'exploitation et les imperfections qu'on avait constatées furent éliminées et des améliorations furent apportées au matériel et aux installations. Entre autres, la distance à laquelle un train pouvait s'approcher d'un autre train arrêté dans une station fut réduite au tiers de la distance fixée à l'origine par les techniciens, augmentant ainsi le nombre de trains sur le réseau. Grâce à une formation accélérée destinée aux "opérateurs" auxquels on montra comment canaliser les foules et assigner des sièges aux voyageurs dans les voitures, on parvint à obtenir une répartition équilibrée des trains sur le réseau.

Le dispositif de captage du courant installé sur les minirails n'était pas très satisfaisant. Sur le réseau de l'île Notre-Dame, les patins de captage s'usaient à une vitesse effarante, le modèle de patin très léger dont était pourvu le petit Minirail, ne pouvant fonctionner convenablement sur les véhicules du minirail de l'île Notre-Dame qui étaient de plus grandes dimensions, plus rapides et captaient une plus grande quantité de courant. À plusieurs reprises, des arcs électriques se produisirent sur les rails sous tension et les flammes qui jaillirent alors prirent une certaine ampleur. Ces accidents étaient provoqués par la rupture de patins usés. Fort heureusement, aucun voyageur ne subit la moindre blessure à la suite de ces accidents et la plupart des personnes se trouvant dans les voitures ignoraient même qu'il y avait eu un début d'incendie.

De plus, il fallut remplacer tous les freins des trains du minirail « bleu », car ceux-ci, utilisés aussi sur les deux petits réseaux, étaient beaucoup trop fragiles pour le minirail de l'île Notre-Dame, beaucoup plus lourd. Les mêmes problèmes se produisirent un an plus tard, sur le réseau de minirail de l'Exposition Hémisphère '68, mais avec des conséquences plus dramatiques par contre (voir encadré).



© Ville de Montréal - 1968

Circuit île Notre-Dame

* Ces informations proviennent en grande partie du rapport officiel de l'Expo '67

Hemisfair '68

En 1968, la ville de San Antonio (Texas) a tenu une Exposition du nom de Hemisfair '68. Lors de la planification de cette foire, les dirigeants ont visité les expositions de New York ainsi que celle de Montréal. Le site de San Antonio étant trop petit pour un monorail du type utilisé à New York, il fut décidé d'y construire un minirail sensiblement du même type que celui de Montréal (mais ne provenant pas de la même compagnie).

Ce minirail fut très populaire lors d'Hemisphere '68, mais malheureusement il fut aussi très malchanceux. Durant les premiers mois d'opération, un convoi prit feu et plusieurs voitures furent détruites – heureusement, sans blessé. Le réseau fut rapidement réparé et remis en fonction. Il semblerait que ce fut un court-circuit au niveau des patins qui causa l'incendie.



Le 15 septembre, un autre accident, plus dramatique celui-là, causa la mort d'une passagère alors que 48 autres personnes étaient blessées. Cette fois-ci, le responsable était le système de freinage des voitures. Un convoi n'ayant pu arrêter, il en percuta un autre et quitta la voie pour aller s'écraser au sol.

Dans les deux cas, ce genre de problèmes avait été identifié dès la mise en service des réseaux de l'Expo '67...



©Bob Weston 1968



Circuit La Ronde – sortie de la station Pioneerland (Fort Edmonton)

TERRE DES HOMMES

En 1968, les trois réseaux de minirail furent donnés à la Ville de Montréal qui continua de les opérer pour Terre des Hommes, l'exposition permanente qui suivit l'Expo '67. En 1972 et 1973, suite à la fermeture du secteur de l'île Notre-Dame, le minirail « bleu » continua de circuler sur le site, donnant ainsi aux visiteurs une vision assez lugubre des pavillons maintenant abandonnés. Tout le réseau du minirail « bleu » fut démonté en 1975, pour permettre l'aménagement du bassin Olympique, situé sur l'île Notre-Dame.



Circuit île Ste-Hélène – Période Terre des Hommes

Cependant, les deux autres réseaux de minirail furent maintenus en opération, et ce, avec toujours beaucoup de succès. Le réseau de l'île Ste-Hélène cessa ses opérations en 1982, lors de la fermeture du site. Celui de La Ronde est toujours en opération, bien que le gestionnaire du site ait changé depuis.



©Laro

↑ Circuit La Ronde – Variations des couleurs des voitures selon les années ↓



©Laro



©Laro

Circuit île Notre-Dame – Passerelle du Cosmos (Photo prise du pavillon de l'URSS- 1967)

MINIRAIL

REVUE DE PRESSE

LA PRESSE LE CONTRAT DU RÉSEAU AÉRIEN DE L'EXPO EST ADJUGÉ EN VITESSE

24 février 1965 – Le contrat pour les boucles secondaires – payantes celle-là – du réseau de transport public de l'Exposition a été alloué d'une façon aussi expéditives que nombre d'autres marchés de la Compagnie de l'Expo. Ce réseau secondaire promènera les visiteurs dans les airs au-dessus des beautés de l'extension ouest (ex-île Verte) de Sainte-Hélène et de la nouvelle île Notre-Dame.

On trouve l'appel d'offres pour ce réseau dans La Presse et dans le « Star » du 4 janvier dernier. Il y était précisé que les soumissions devaient être présentées 22 jours plus tard, c'est-à-dire le 26 janvier. Il fallait que les éventuels soumissionnaires fussent particulièrement rapides pour faire les calculs nécessaires (à moins qu'ils ne fussent déjà faits) et soumettre leurs offres dans un délai si court. En fait, à ce que l'on dit, il n'y eut guère qu'un seul soumissionnaire sérieux. Jusqu'à plus ample informé, il faut tenir pour rumeur que le nom de ce soumissionnaire unique soit « Montreal Locomotive Works Ltd. » et surtout que cette compagnie soit une filiale de « Hawker Siddeley Canada Ltée. » qui est déjà adjudicataire, a-t-on dit, du marché pour le réseau principal.

En fait, l'adjudicataire du marché du réseau aérien secondaire est, dit-on, un « consortium » qui comprendrait les Suisses. Déjà, l'été dernier, des autorités de l'Expo '67 étaient allées voir le petit monorail de l'Exposition nationale suisse de Lausanne. Et l'on disait déjà sur les bords du lac Léman qu'il n'y aurait rien de surprenant s'il était repris par l'Exposition universelle de Montréal après s'être gentiment tortillé à travers l'exposition suisse. Ce que voulait l'Expo, selon l'appel d'offres du 4 janvier, c'était « un réseau monorail ou à timon simple ('monobeam', disait le texte anglais) ou tout autre système semblable pouvant transporter jusqu'à 6,000 visiteurs à l'heure ».

Comme celui de l'Exposition de Lausanne, le petit train aérien sera beaucoup moins suspendu que porté sur « timon simple » d'un pilier à l'autre, comme le monorail classique. Comme dans le système suisse aussi, les voitures

seront lentes et légères : 12 pieds de longueur, 5 pieds de largeur, et capable chacune de transporter douze personnes assises. S'il s'agissait de transporter le petit monorail tortillard de l'Exposition de Lausanne, il faudrait évidemment l'acheter. C'est sans doute cette nécessité évidente qui a inspiré une autre rumeur selon laquelle le comité exécutif de l'Expo aurait, le 20 février dernier, débloqué un crédit de garantie de \$6 millions pour faciliter à l'adjudicataire du marché la réalisation de son projet.

Le coût total du réseau secondaire est estimé à plus de \$8 millions et même \$10 millions. Ce sont là des chiffres dont il est impossible d'obtenir confirmation. Pour faire ses frais, l'adjudicataire et concessionnaire devra exiger pour l'utilisation de son monorail un prix qui soit raisonnable et modique à la fois. La construction doit être terminée pour le 20 septembre 1966.

RAYMOND GRENIER



© Ville de Montréal - 1968

LA PRESSE LE MINIRAIL, LE TRAIN ROUTIER ET LE BATEAU-MOUCHE À L'EXPO

24 décembre 1965 – Le minirail, le train routier et le bateau-mouche composeront les systèmes du réseau de transport secondaire sur l'emplacement de l'Expo. M. Maurice Dubois, gérant général de la Ronde et en charge de la mise au point de ce réseau, assisté de M. Jean Zawiasza, a expliqué que la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle exploitera pour son propre compte le système de minirail de l'île Verte, l'île Notre-Dame et la Ronde.

Deux minirails, a expliqué M. Dubois, sillonneront l'île Verte tandis que l'île Notre-Dame et l'île Ronde ne compteront qu'un seul chacun. Le minirail roulera sur une voie élevée de quelques 15 à 30 pieds, et le prix de la course, environ un mille, est fixé à 25 cents. Il faut noter que le passager peut faire plusieurs tournées pour le même prix à condition toutefois qu'il demeure à bord du véhicule.

Les systèmes du train routier et des bateaux-mouches seront exploités par des concessionnaires. Le prix du billet, qui n'est pas encore définitif, serait de 25 cents le mille, quoique le prix pour le train routier, tout comme le minirail, se calcule sur le droit de passage seulement et non sur la distance. La Cité du Havre aura un train routier qui circulera entre la Place d'accueil et Habitat 67. Un autre train routier fera le tour de l'île Ste-Hélène. Il prendra son départ de la gare de l'Expo-Express pour terminer la tournée près de l'Aquarium. Quant aux bateaux-mouches, ils feront le tour du canal sur une distance d'environ 3,200 pieds. Le prix du billet sera de 50 cents pour les adultes et de 25 cents pour les enfants.

M. Jean Zawiasza a par ailleurs, souligné qu'il y aura encore des ferry-boats qui feront la navette entre le pavillon de l'Allemagne fédérale et le Village des pêcheurs, soit une distance d'environ 1,200 pieds. Le prix du billet dans ce cas sera de 25 cents pour les adultes et de 10 cents pour les enfants. Soulignons enfin que les romantiques n'auront pas été oubliés par l'Expo puisque des concessionnaires, probablement multiples, exploiteront des randonnées maritimes à bord d'embarcations de tous genres, tels que les gondoles, les barges, etc...



©Laro

LE DEVOIR DE GRÂCE... LAISSEZ DESCENDRE

01 mai 1967 – Enfin, on le savait, mais à l'Expo ça paraît encore davantage. Les hôtesses sont patientes, les policiers sont polis, les agents de sécurité font de leur mieux, mais les Montréalais, alors, agissent comme des sauvages. Attendre sur les quais du métro, de l'Expo-Express, sur les rampes du mini-rail, c'est moche, mais ça fait partie de l'Expo. Une foire est une foire. Mais les Montréalais manifestent une impatience détestable qui pourrait bien tourner au tragique un jour : de grâce, laissez les gens descendre, avant de monter. La cohue d'hier a eu lieu, presque toujours, sur les quais. Les rames bondées arrivent, les portes s'ouvrent, et l'on dirait un combat de gladiateurs. Il faut se frayer un chemin à coups de coudes et presque à coup de poings dans la cohue pour en sortir. Imaginez ceux qui ont des enfants, là, pendus aux bras.

S'il est possible d'apporter une amélioration au splendide Métro de Montréal, c'est d'y coller au-dessus de chacune des portes de sortie : de grâce, laissez descendre! Quant à l'Expo-Express, sur les quais, il ne semble y avoir aucun préposé. Il y en a quelque part, bien sûr, mais il faudrait doubler, tripler l'effectif. À plusieurs reprises hier nous avons vu des « sortants » et des « entrants » qui sont presque passés aux coups. Attendez les julleys de Montréal! Le mini-rail, lui, est tout simplement débordé. Il fallait attendre une heure hier pour accomplir un circuit. Ici, aucun remède possible, puisque les visiteurs y trouvent une façon agréable, reposante et modique (25 cents) de visiter l'Expo, avec une vue en plongée.

Le problème des transports vers l'Expo et sur les lieux mêmes, semble donc devoir se poser très sérieusement. Les parkings alentour n'affichent pas encore complet, mais les touristes américains ne sont pas encore arrivés. Déjà, pourtant, sur la nouvelle route Bonaventure, c'était pare-chocs à pare-chocs. Pour ceux qui prennent le métro, ce qui est encore la meilleure manière de s'y rendre, un précieux conseil : À la station Berri-de-Montigny, prenez la ligne Atwater au lieu de la ligne Longueuil, si la foule est trop dense; descendez à la station Peel et prenez l'autobus numéro 168 qui vous conduit directement à la Place d'Accueil. De là, après avoir visité le superbe musée d'art, le Labyrinthe, l'Homme dans la Cité et Habitat, prenez l'Expo-Express pour vous rendre dans les îles.

JEAN-YVES DUFRESNE

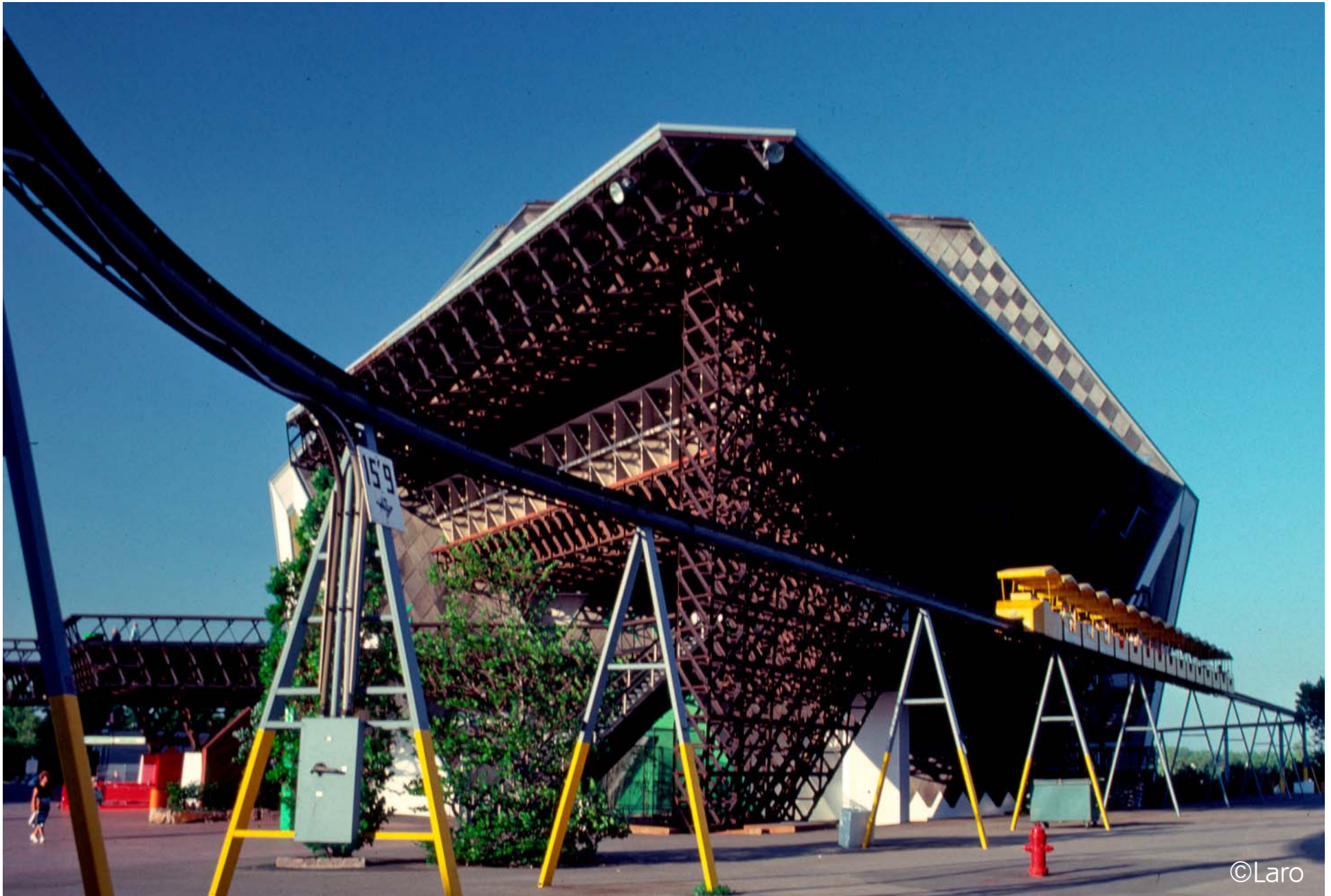
©Ville de Montréal - 1968



Circuit île Notre-Dame

©Ville de Montréal - 1968





©Laro

LA PRESSE PLUSIEURS PAVILLONS PRENNENT L'EAU

04 mai 1967 – Alors que le commissaire adjoint de l'Expo, M. Robert Shaw, visitait le pavillon des Indiens du Canada, il a constaté qu'il devait enjamber des seaux d'eau et même se mouiller les pieds pour terminer sa visite. Le toit di pavillon, en forme de tente, coulait à plusieurs endroits. Il semble que cet inconvénient s'est répété dans plusieurs pavillons à structure légère. Avec la pluie, l'Expo hier, a passé par une nouvelle expérience. Le matin, la Terre des Hommes offrait le spectacle d'une mare à canard. À plusieurs endroits, il y avait plus d'un pouce d'eau sur la chaussée. Pour ceux que la pluie et le vent ne dérangent pas, c'était le temps idéal pour prendre le minirail. En effet, les visiteurs, de peur de se mouiller ou d'attraper froid, ont délaissé ce mode de transport pour se déplacer à pieds. Cependant, plusieurs « braves » ont appris à leurs dépens qu'il ne faut pas trop braver la nature. Un réseau du minirail, celui de l'île Notre-Dame, a été bloqué à un moment donné pendant tout près d'un quart d'heure. Les passagers ont dû attendre patiemment que le minirail entre en gare pour pouvoir descendre, trempés jusqu'aux os.



©Laro

le journal de montréal MINIRAILS

05 mai 1967 – Une bonne nouvelle a finalement été annoncée par la direction de l'Expo. À compter de ce matin, plus de voyageurs seront transportés d'un seul coup par les minirails. Les autorités ont décidé d'ajouter des voitures à chaque convoi et d'augmenter les vitesses des minirails. On espère ainsi éviter les longues minutes sinon les longues heures d'attente qu'ont connues jusqu'à maintenant les visiteurs de l'Expo.



©Laro

MONTREAL MATIN

LES MINIRAILS SERONT PLUS RAPIDES ET PLUS NOMBREUX

05 mai 1967 – Les autorités de l'Expo ont décidé, hier, d'accroître le nombre de minirails ainsi que leur vitesse. Les visiteurs déploraient effectivement, depuis l'ouverture de la Terre des Hommes, la lenteur de ces petits trains et leur insuffisance numérique, ce qui les obligeait à faire la file. Si après cela, les gens font encore la file, les autorités ont pensé à leur rendre « la file joyeuse » en mobilisant un corps de clown musiciens qui les divertira aux gares, pendant qu'ils attendront pour prendre place à bord du minirail.

LE DEVOIR LE MINIRAIL : NOUVEAU RÈGLEMENTS CE MATIN

18 mai 1967 – Finies les balades sans fin dans le minirail. L'Expo a modifié ses règlements, car le gentil moyen de locomotion aérien ne fournit plus – il n'a jamais fourni, depuis l'inauguration – et les voyageurs à compter d'aujourd'hui qui empruntent le « petit train' (ne pas confondre avec l'Expo Express) à la station du métro devront descendre à la station du pavillon du Canada, et inversement.

Le prix du billet, rappelle l'Expo, demeure 50 cents par voyage dans un sens ou l'autre. Cependant, si un passager monte à une station intermédiaire, par exemple au pavillon de l'agriculture, près du pavillon russe, il n'aura qu'à verser 25 cents et il pourra descendre à la station Thème, près de l'arrêt de l'Expo Express, dans l'île Notre-Dame. Mais il ne pourra aller plus loin que la station du pavillon du Canada. Ces changements n'affectent pas les autres circuits de l'île Sainte-Hélène et de La Ronde.

La décision va sans doute créer des inconvénients, mais le minirail est devenu si populaire que l'Expo doit s'assurer que le plus grand nombre possible de visiteurs en profite. À l'heure actuelle il faut faire la queue souvent plus d'une heure pour y monter. Les nouveaux règlements sont : A) de la station du métro à la station Canada, 50 cents. Les passagers peuvent descendre à la station Agriculture ou Thème, mais ils doivent nécessairement descendre à la station Canada; B) de la station Canada à la station Métro, mêmes remarques et même prix; C) de la station Agriculture en direction de la station Métro, 25 cents. Les passagers doivent descendre à la station Métro; D) de la station Agriculture en direction de la station Canada, 25 cents. Les passagers peuvent descendre à la station Thème mais ils doivent descendre à la station Canada; E) de la station Thème en direction de la station Métro, 25 cents. Les passagers peuvent descendre à la station Agriculture mais ils doivent descendre à la station Métro; F) de la station Thème à la station Canada, 15 cents. Les passagers doivent descendre à la station Canada.

Près de 320,000 personnes ont visité l'Expo mardi et hier, à 17h., l'assistance s'élevait déjà à 131,000 pour atteindre un total de 4,896,510 depuis l'inauguration. On prévoyait même atteindre les cinq millions tard dans la soirée. (...)

©Ville de Montréal - 1968



©Ville de Montréal - 1968





Circuit île Notre-Dame 1967