



Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

Québec, le 14 juillet 1972

*Monsieur Bernard Pinard,
Ministre de la Voirie,
Complexe "H",
Hôtel du Gouvernement,
Québec.*

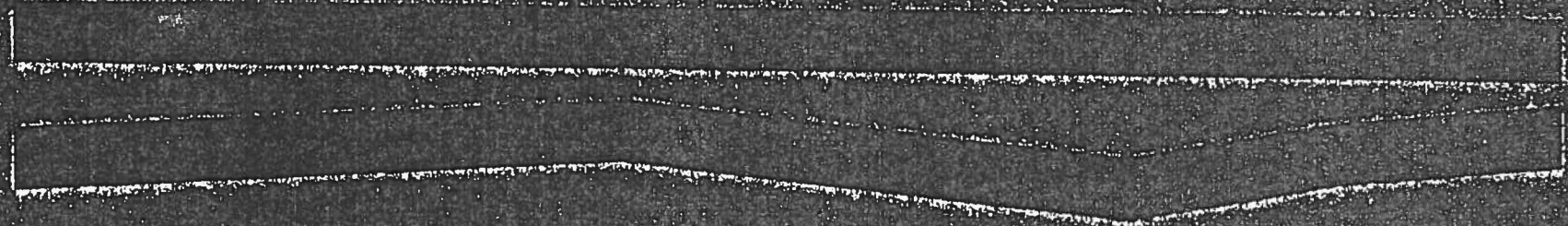
Monsieur le ministre,

*J'ai l'honneur de vous présenter "Les routes québécoises
en 1972", rapport des activités du ministère de la Voirie pour
l'exercice 1971/1972.*

*Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'hommage de mon
profond respect.*

Le sous-ministre,

budget régional de 482 millions



les milles québécoises en 1972



Encore une autoroute à Montréal ? Pourquoi ?

~~ont eu nombre de premières priorités des deux Gouvernements pro-
vincial et fédéral. Ce qui implique un volume d'investissements excep-
tionnel, comme ce fut d'ailleurs le cas pour la région sud de Montréal
dans les deux années précédant l'Expo de 1967.~~

Dans un numéro spécial de la revue de l'Ecole polytechnique consacré au projet d'autoroute (Est-Ouest) sur l'île de Montréal, le sous-ministre de la Voirie, Monsieur Claude Rouleau, donnait les principales raisons administratives qui ont poussé le Gouvernement du Québec à s'engager dans un programme de dépenses de l'ordre du quart de milliard de dollars...

... Pour le Gouvernement du Québec et plus particulièrement pour le ministère de la Voirie, il s'agit d'abord de répondre à trois questions:

- L'achèvement du réseau autoroutier sur l'île de Montréal justifie-t-il un investissement qui dépasse le quart de milliard de dollars ?
- La construction d'une autoroute urbaine à Montréal s'inscrit-elle dans le cadre de la politique des transports établie collectivement par tous les membres du Cabinet ?
- Quelles sont les incidences d'un tel projet sur l'environnement et quels sont nos moyens de les minimiser ?

De nombreuses études entreprises tant en Europe qu'en Amérique du Nord tendent à prouver que l'opinion couramment répandue selon laquelle les transports en commun sont forcément moins onéreux que les transports individuels est discutable.

Bien sûr il est tentant de ne tenir compte que des contraintes immédiatement visibles. Comparer le coût des infrastructures d'une autoroute urbaine et d'un métro par exemple demeure un procédé trop sommaire. Il convient, dans le bilan comparatif des deux réseaux, de tenir compte également du coût d'exploitation et de la qualité des services rendus.

OCT 1 1967 7C 01 0007 / 127 / 000
LE SERVICE CLINIQUE
1 HUI 00

Que l'on soumette l'usager du transport en commun et l'automobiliste aux mêmes principes rigoureux de tarification, et on découvrira que l'automobiliste moyen est un payeur de taxes lourdement pénalisé par rapport à toute autre catégorie de citoyens.

La tarification des transports publics a souvent manqué de réalisme et de courage. Par contre, il est prouvé que l'automobile finance elle-même les investissements qu'elle requiert, en particulier grâce à la taxe sur la consommation des carburants.

Outre cette faculté de l'automobile de financer ses propres investissements, il faut mettre en évidence les gains réalisés par la société grâce aux économies de temps permises dans tous les déplacements à l'intérieur d'une ville.

L'automobile procure en effet presque toujours, grâce à la suppression des trajets terminaux et des ruptures de charge, à sa souplesse d'emploi et, dans de nombreux cas, à sa vitesse en ligne supérieure, une qualité de service bien meilleure que celle des transports en commun. Statistiquement, il apparaît que, quelle que soit la qualité du réseau de transport en commun, le déplacement urbain moyen de porte à porte est près de deux fois plus rapide en voiture particulière qu'en transport en commun.

La ville qui, jusqu'ici, avait obtenu les meilleurs résultats dans le domaine du transport en commun est Londres. Elle ne peut cependant faire réaliser, à ses autobus, des moyennes supérieures à 9 milles à l'heure. Au bilan comparatif de deux modes de transport, il conviendrait donc de faire intervenir le facteur temps. La somme des heures perdues

dans les déplacements urbains représente en effet un gaspillage considérable du seul point de vue de l'économie nationale.

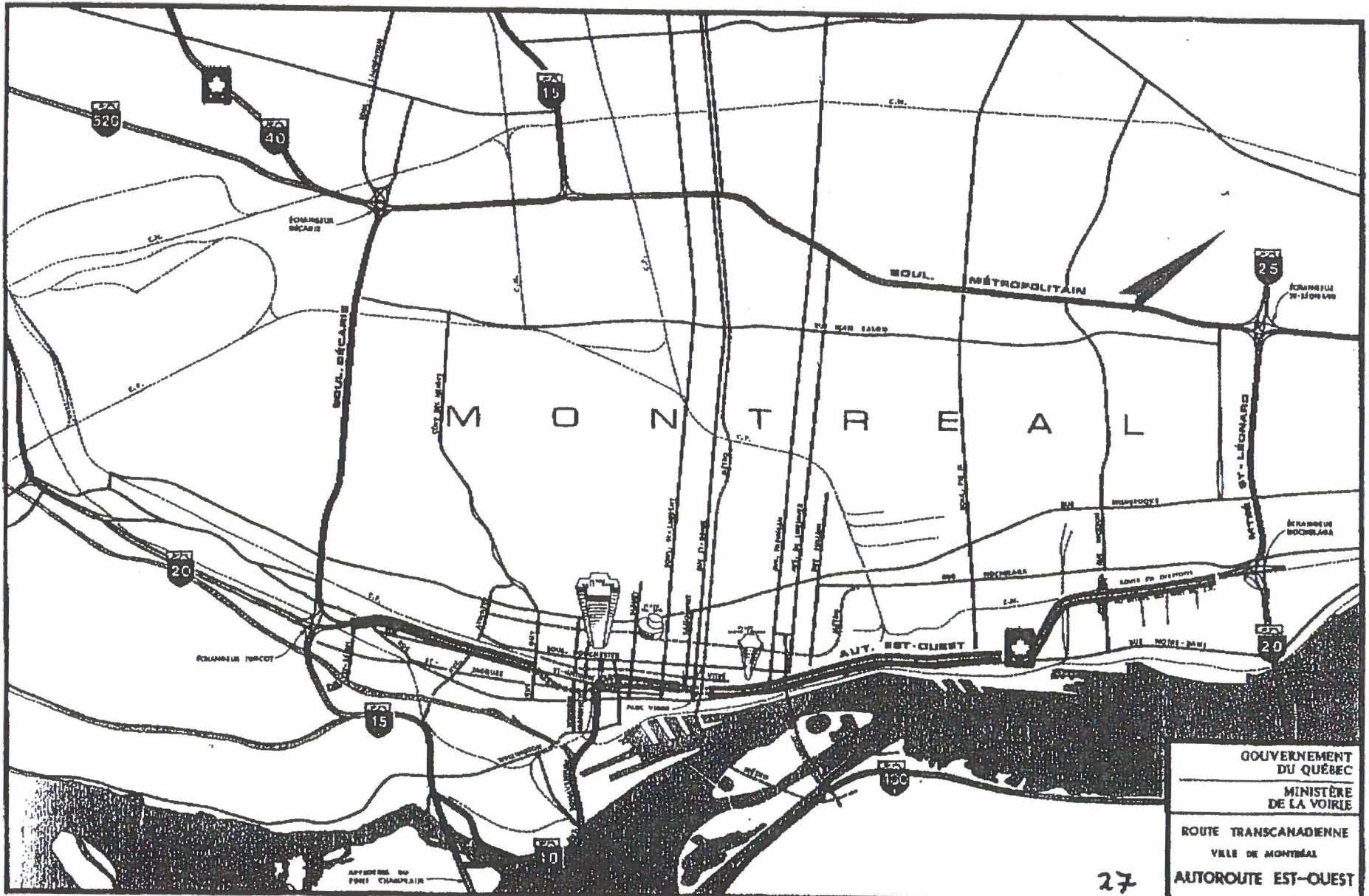
D'autres études ont déjà mis en évidence les bénéfices marginaux retirés par la société de la construction d'une autoroute dans le sud de l'île de Montréal: augmentation de la valeur des propriétés voisines de la voie rapide, création éventuelle de parcs industriels, de complexes immobiliers, de centres commerciaux, etc.

Est-ce à dire pour autant qu'hors la Voie il n'est point de salut à Montréal ?

La construction d'une autoroute urbaine s'inscrit dans le cadre d'une politique gouvernementale bien précise, visant essentiellement à la recherche d'un juste équilibre entre transports en commun et transports individuels, équilibre qui garantisse aux personnes et aux biens le libre choix de leurs mouvements.

La recherche de cet équilibre doit cependant admettre la réalité telle qu'elle est. C'est dire qu'elle ne peut nier l'envahissement croissant de l'automobile. Elle doit tenir compte du contexte nord-américain qui est le nôtre, du niveau de vie des habitants, des habitudes de confort qu'ils ont tous, des facilités de mouvement qui leur ont toujours été garanties.

Jusqu'où ira-t-on ? Il n'est pas un analyste sérieux qui ose prédire une régression de la diffusion de l'automobile. Au contraire, tous se contentent prudemment d'espérer qu'on ne dépassera pas un véhicule par citoyen en âge de conduire...



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

ROUTE TRANSCANADIENNE
VILLE DE MONTRÉAL

AUTOROUTE EST-OUEST

27

70 01 0007 107 100

0011100410

Cependant, malgré tous ces handicaps, la souplesse d'utilisation du véhicule automobile en fait réellement un transport de masse: si, aux heures de pointe, les usagers du métro sont en général deux fois plus nombreux que les passagers des automobiles, sur une période de 24 heures, les autoroutes et les voies rapides transportant quatre fois plus de monde que les transports en commun;

Nous savons toutefois que les réseaux de grande voirie, surtout en milieu urbain, ont leurs propres limites. C'est pourquoi le Gouvernement, simultanément, garantit le financement de l'extension des transports en commun sur l'île de Montréal. C'est pourquoi les gouvernements municipaux commencent à mettre en place des mesures coercitives à l'encontre des automobilistes en surnombre: tarification des stationnements, sanction sévère des infractions.

Il n'y a pas lieu de privilégier une catégorie de citoyens plutôt qu'une autre. La réalisation de systèmes de communication équilibrés exige des sacrifices de part et d'autre. Je pense, que dans ce domaine, surtout si l'on tient compte de ses situations géographique et démographique particulières, la ville de Montréal supporte avantageusement la comparaison avec toute autre ville du continent.

Libérer l'emprise d'une autoroute à six ou huit voies au coeur même de la ville la plus densément peuplée d'Amérique du Nord pose cependant des problèmes considérables. Elle alourdit fortement le prix de revient en raison du nombre important des expropriations et de leur valeur. Les études des ingénieurs démontrant à quel point le Gouvernement du Québec s'est soucié d'en minimiser les effets. Dans l'est de la ville par exemple, nous avons pu au maximum éviter les déplacements d'usines et la perte d'emplois pour la région.

On n'a pu totalement éviter les déplacements de population encore que, dans ce cas également, nous ayons choisi la solution la moins douloureuse. A quel niveau de gouvernement appartenait-il de tenter de réduire, pour les citoyens de Montréal, les inconvénients provoqués par la construction d'une autoroute ? Bien que la question reste posée, le ministère de la Voirie a tenté une expérience exceptionnelle: il a mis sur pied un organisme dont la mission est d'aider les personnes déplacées à se relocaliser sensiblement dans les mêmes conditions.

Il serait trop facile d'avancer que tout progrès exige une rançon. Comme il serait trop simple de prétendre que la construction d'une autoroute à Montréal est une "impensable charcuterie". Je préfère, aux aphorismes gratuits, opposer des chiffres précis: une autoroute urbaine ne consomme que 2% des espaces qu'elle dessert...

Quelles solutions de rechange nous proposera-t-on demain ? Je doute que les "urba-trains", les avions à décollage vertical et autres "monorails" soient une solution valable dans un petit périmètre densément peuplé.

A l'intérieur d'une ville, il faudra nous contenter, longtemps encore, des modes traditionnels de transport. L'automobile est un de ceux-là et le rôle des ingénieurs n'est pas de tenter de réconcilier deux catégories de citoyens, mais plutôt de permettre à chacune d'elles d'être ce qu'elle veut être.

Ceux que cette froide constatation rebute peuvent toujours emboîter le pas à l'urbaniste américain Victor Gruen qui, au nombre des transports de l'avenir, classe... la marche à pied !

**La région nord de Montréal
dans la perspective
d'un centre intermodal de transports
à Sainte-Scholastique**

Dans un hebdomadaire économique et financier de la métropole canadienne, le ministre de la Voirie, Monsieur Bernard Pinard, a présenté, en juin 1971, les grands objectifs de son ministère pour la région nord de Montréal...

L'un des défis des années 70 pour le ministère de la Voirie sera d'irriguer l'axe démographique et économique le plus dynamique à l'heure actuelle, celui de Montréal — St-Jérôme. Il s'agit en effet, pour le Gouvernement québécois, de canaliser l'impact créé dans ce corridor par l'ouverture d'un nouvel aéroport international et d'en tirer le meilleur parti.

Le réseau routier est certes l'équipement le plus structurant au point de vue du développement urbain et industriel. Son influence est déterminante dans la localisation des industries, des commerces, des résidences et des principaux équipements socio-économiques.

Dans l'axe Montréal — St-Jérôme, se marient les forces des tendances naturelles et les impératifs d'un développement urbain et industriel concentré. Nous pensons, au ministère de la Voirie, qu'il est plus facile d'accélérer un développement qui s'inscrit dans les tendances existantes plutôt que de l'amener là où il n'existe pas.

Nous respectons ainsi l'esprit de libre entreprise qui caractérise notre société et nous minimisons les coûts d'intervention de l'Etat.

Cet objectif immédiat — il devra être complété pour 1984 — ne préjuge pas des lignes de forces nouvelles créées éventuellement par la "Trans-

québécoise" de Sherbrooke à Shawinigan, par la route de l'acier de Montréal à Sorel ou par une liaison Joliette-Hull. Mais leurs effets seront aussi beaucoup moins concentrés.

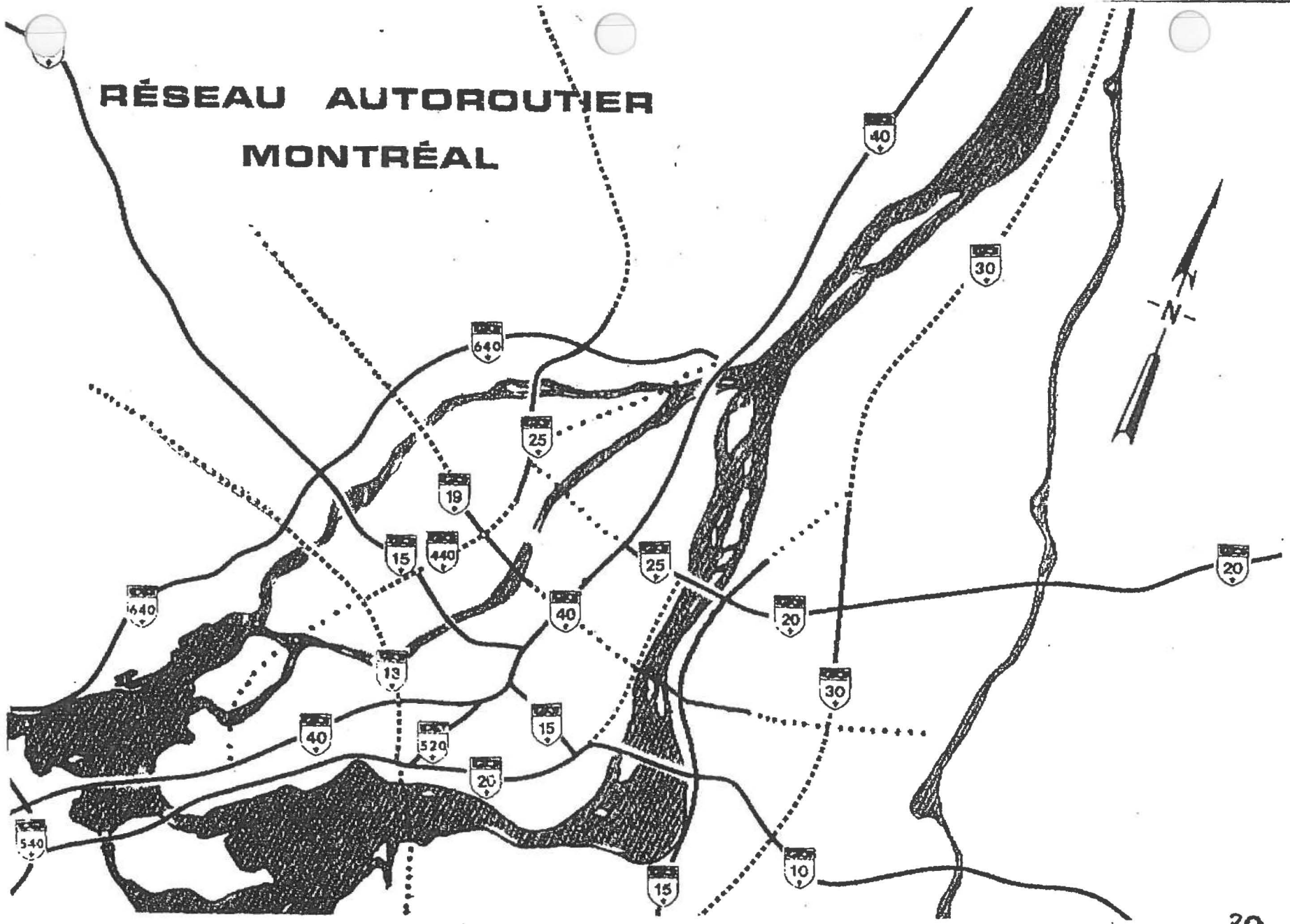
Ces perspectives, à moyen et à long terme, démontrent l'importance des gestes posés par mon ministère, outil au service de tous mes collègues du gouvernement préoccupés d'un aménagement harmonieux du territoire québécois.

Notre premier souci sera donc de couvrir avec un grillage routier toute la région Nord de Montréal. Deux grandes autoroutes viendront compléter la distribution Nord-Sud déjà partiellement assurée par l'autoroute des Laurentides.

L'autoroute Papineau reliant l'est de Montréal à St-Jérôme donnera un accès direct au nouvel aéroport pour les gens venant du centre-ville ou de l'est de Montréal. Cette autoroute permettra également de décongestionner et de desservir la zone récréative des Laurentides. Il semble évident que cette route renforcera l'axe Laval — St-Jérôme. De plus elle permettra de libérer l'autoroute des Laurentides de son excès de circulation tout en favorisant St-Jérôme comme centre polarisant. L'autoroute Papineau rejoint l'autoroute des Laurentides au nord de la ville de St-Jérôme et complète ainsi un réseau de ceinture pour cette ville. Dans Montréal même, le raccordement de l'autoroute Papineau au boulevard Métropolitain exigera sans doute des investissements considérables; il conviendra d'en étudier, en temps voulu, l'opportunité.

0007 157 100
7C 01
OCT 1 1971
LE GOUVERNEMENT QUÉBÉCOIS

RÉSEAU AUTOROUTIER MONTRÉAL



L'autoroute Chomedey a pour but premier d'assurer, à partir du Sud de l'île de Montréal, une liaison directe et rapide entre l'aéroport de Dorval et le nouvel aéroport de Sainte-Scholastique; elle pourra également améliorer l'acheminement des produits agricoles vers le marché de Montréal en plus d'ouvrir la voie vers Lachute et, éventuellement, vers Hull.

Au niveau du développement industriel, compte tenu que le nouvel aéroport va stériliser une partie de cet axe nord-sud, nous pensons assurer une très honnête distribution des trois pôles importants: — Laval, Ste-Thérèse, et St-Jérôme. De plus, la pénétration de ces trois autoroutes dans le coeur même de l'île de Montréal les reliera au centre-moteur que constitue la métropole.

Nous ne voulons pas cependant que notre réseau autoroutier puisse devenir contraignant pour le développement industriel. C'est pourquoi nous ouvrirons trois grands axes est-ouest susceptibles de se prolonger vers Hull et Joliette. A l'ouest, ils associeraient l'Outaouais au développement de l'axe Toronto-Montréal, à l'est ils élargiraient le couloir naturel du Saint-Laurent.

L'autoroute 640, déjà partiellement réalisée, assure un déblocage et un meilleur accès pour les villes situées à l'est de l'autoroute des Laurentides et au nord de la rivière des Mille-Iles. La partie ouest de la 640 assurera en outre une bonne liaison pour le parc provincial et la ville d'Oka.

Dans Laval, l'autoroute Laval aura pour fonction de relier à la base le réseau routier de la région: elle assurera une liaison entre l'autoroute

Chomedey, l'autoroute des Laurentides, l'autoroute Papineau et la Montée St-Léonard.

Plus au nord, une nouvelle autoroute — la 50 — relierait à long terme Hull et Joliette en passant par Lachute. Dès les premières phases de sa réalisation, elle pourra contribuer à desservir les zones au sud de la Rivière du Nord tout en créant un lien entre Joliette, St-Jérôme et Lachute, via l'aéroport international.

Nous pensons que ce quadrillage du couloir Montréal-St-Jérôme ne fige pas le développement industriel au contraire. En préservant un certain équilibre entre les axes nord-sud et les axes est-ouest nous n'hypothéquons pas l'avenir: notre réseau pourra être branché autant sur l'ouest que sur le sud, et il reste surtout ouvert vers les régions du nord-ouest québécois qui attendent beaucoup de l'avenir.

Il est bien certain que la force d'attraction du nouvel aéroport international est difficile à évaluer. C'est au niveau qualitatif sans doute que ce facteur jouera le plus. Nous prévoyons que les premiers occupants du corridor Montréal — St-Jérôme seront des industries légères à haute technicité.

Nous pensons toutefois qu'un réseau routier aussi complet devrait permettre à tous les secteurs industriels de se tourner vers le nord de la métropole.

Notre ministère est celui qui demande le plus d'efforts au Gouvernement quant aux immobilisations. Nous sommes convaincus que le dynamisme industriel permettra de rentabiliser au plus vite les investissements considérables consentis par le Gouvernement du Québec."

18:32 0007/57/AR
014861/138
LE GRUPE PEIRINE
PAGE 02