



Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
4346 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4
Tél.: (514) 899-5314, Courriel: gruhm@sympatico.ca
Site Web (projets): <http://www.zovile.com/>

Sommaire Exécutif
Présentation faite devant
L'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)

Projet d'aménagement du domaine public
Analyse des impacts de la
Consultation Publique
Sur les grands projets à Montréal
Par Pierre Brisset du GRUHM
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)
À Montréal le 04 septembre 2013.

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonnette (GRUHM)
**Sommaire exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans le cadre du Plan de Développement de Montréal (PDM) pour l'OCPM**

Objet : Projet d'aménagement du domaine public, Plan de Développement de Montréal.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs,

voici le sommaire exécutif de notre mémoire nous permettant l'évaluer la pertinence de ces consultations publiques en ce qui traite des grands projets à Montréal. Au GRUHM, nous oeuvrons activement dans le domaine du transport urbain depuis plus de 10 ans et espérons que les suggestions avancées dans ce mémoire sont prises en considération par l'OCPM.

Malheureusement, certains de nos propos passés ont été déformés et tournés au ridicule par certains promoteurs ou leurs consultants comme dans le cas du CUSM, par exemple, quand une firme s'efforce de nous discréditer. Ainsi, dans le chapitre 6 du rapport de Dessau 2007 sur la mise à jour des études d'impact sur la circulation, cette firme a en a profité pour discréditer nos efforts en citant des chiffres d'achalandages et de niveaux de références erronés, que nous n'avons jamais eu l'occasion de contester.

Non, nous ne détenons pas de loge au Centre Bell pour tenter de séduire les décideurs dans des réceptions au champagne et au caviar; nous œuvrons à la sueur de notre front afin pour faire avancer certaines idées.

Première Intervention — Autoroute est-ouest :

Depuis les années 70', à la suite de la crise d'octobre de 1970, le gouvernement essaye de faire passer au plein centre-ville une autoroute qu'aucun urbaniste sur cette planète ne considère nécessaire. Pourtant, il nous semble que le premier magistrat de la ville devrait avoir le pouvoir d'exprimer aux gouvernements supérieurs ce qu'il veut pour la ville qu'il dirige.

En 1971, il y eut un semblant de première consultation populaire sur l'opportunité de construire cette autoroute aux effets dévastateurs au travers du centre-ville. Vous en trouverez le texte intégral à l'annexe 1 de ce document. Nous avons aussi inclus le point de vue du MTQ à l'annexe 2, ceci dans le but de présenter les deux côtés de l'argumentation.

Pourtant, aucune autre ville en Amérique du Nord ne tenterait de nos jours de reconstruire ce type d'infrastructure dans leur centre-ville. Citons à cet effet les exemples de Vancouver (aucune autoroute au centre-ville), Toronto (éventuel démantèlement de la Gardiner Expressway) et même la ville de Québec, qui procède au démantèlement progressif de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Nous sommes de l'avis que la reconstruction de Ville-Marie, qui est déjà démesurée, en une version encore plus grande contredit complètement les tendances urbaines reconnues, tenant compte du fait que Ville-Marie est invariablement une source de congestion sur les autoroutes Décarie vers le nord ainsi que l'A-20 vers l'ouest à Ville St-Pierre.

Deuxième Intervention — Remplacement de l'échangeur Turcot :

Contrairement aux déclarations des médias et de ce qu'on veut bien nous laisser entendre, le projet de base du remplacement de l'échangeur demeure toujours inchangé depuis 2007, malgré les nombreuses demandes visant la révision des principes fondamentaux mêmes qui sous-tendent le projet visant à diminuer le volume d'autos solo et favoriser le transfert modal vers le transport collectif.

En comparant les plans de base du réseau supérieur en 2007 et celui qu'on retrouve aujourd'hui, il est à même de constater que les mêmes douze (12) mouvements dans l'échangeur sont maintenus. De même, le fantôme de la Transcanadienne, reliant Décarie à Ville-Marie, un lien de type autoroutier à quatre (4) voies à grand débit subsiste. Les seules modifications majeures apportées font suite à la demande de la ville en ce qui concerne son réseau local desservant autant le nouveau parc immobilier au bord du canal Lachine que le nouveau complexe du CUSM (en jaune sur le plan).

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
**Sommaire exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans le cadre du Plan de Développement de Montréal (PDM) pour l'OCPM**

Même le plan préparé par la ville en 2010 n'avait pas pris en considération la diminution du volume de circulation dans sa configuration de rotonde avec ses 12 mouvements statutaires conservés ainsi que l'incontournable fantôme de la Transcanadienne reliant Décarie à Ville-Marie.

Pourtant, la société civile avait préparé une alternative convenable appelée Turcot 375. Cette alternative avait pour auteurs principaux Pierre Gauthier, de l'université Concordia, et le GRUHM. On y retrouvait une analyse effectuée en fonction des recommandations de la DSP ainsi que plusieurs experts invités de partout en Amérique. Mais, même un changement de gouvernement, avec une conscience sociale plus poussée, n'a pas pu faire bouger les autorités du Ministère des Transports, autrement que de mettre encore plus d'argent dans Turcot.

Mais il faut faire attention, le projet de réfection ne se limite pas au remplacement de l'échangeur défectueux, vers l'est, il comprend aussi le remplacement de toute la section de l'autoroute Ville-Marie sur pilotis ainsi que son prolongement sur Notre-Dame dans Hochelaga, Maisonneuve, Mercier (Ho-Ma-Mer) et, vers l'ouest, ce projet nécessitera le remplacement de l'échangeur St-Pierre ainsi que celui d'une bonne partie de l'A-20 en tranchée dans Lachine.

Donc un projet sans fin à grand coût pour le contribuable sans égard à la contestation venant de la société civile.

Troisième Intervention — Remplacement du pont Champlain :

Il est malheureux qu'on se précipite pour remplacer ce pont à tout prix sans trop connaître les raisons de ses faiblesses. On entend dire qu'il faut que la nouvelle structure soit conçue par un « **starchitecte** »; mais, en avon-nous les moyens?

Pourtant, deux sources indépendantes, après des études sérieuses, ont déterminé que la majeure partie de la structure existante est récupérable une fois que les défauts sont bien définis.

Si vous désirez en savoir plus long, nous vous invitons à visiter le site de M. René Therrien, Ingénieur accrédité pratiquant au Québec depuis 50 ans :

<http://solutionpontchamplain.com/>

Quatrième intervention — Autres grands travaux de la région montréalaise :

Pont de l'A-25 :

Tout a été dit sur le non-sens de ce projet tel qu'il a été réalisé. Pourtant, il aurait été tellement plus efficace de construire une véritable voie en tandem avec la Métropolitaine pour relier ce nouveau pont directement à l'A-440 au lieu de renvoyer l'autoroute à contresens vers Terrebonne, avec le résultat que deux autoroutes à 6 voies convergent sur une autoroute à 4 voies!

Autoroute 30 :

À qui sert cette autoroute telle qu'elle est aménagée? Pas aux Montréalais ni aux Lavallois et encore moins aux gens de la couronne nord (Laurentides et Lanaudière). En effet, ceux qui en profitent le plus sont les hauts fonctionnaires d'Ottawa pressés de se rendre à leur chalet au Vermont. On nous fait croire que le gros du trafic de transit de camionnage l'utiliserait davantage pour relier l'Ontario aux Maritimes. Pourtant ce trafic de camionnage se fait avec arrêt ou destination au Québec et surtout à Montréal!

Conclusion du Mémoire en forme de synthèse :

Pour conclure, dans le cadre de ces études, nous avons effectué de multiples consultations publiques sur le sujet, auxquelles beaucoup de gens ont participé, autant devant le BAPE que l'OCPM et nous avons préparé ce mémoire à la demande de plusieurs personnes présentes autour de la table, incluant le service d'urbanisme de l'arrondissement.

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
**Sommaire exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans le cadre du Plan de Développement de Montréal (PDM) pour l'OCPM**

Nous prônons l'optimisation des infrastructures que nous avons déjà et qui fonctionnent bien dans une optique de développement durable et non sur une politique de démolitions et de reconstructions constantes qui ne servent qu'à grossir les profits de certains. Il y a lieu de poser alors la question : est-ce que le dépôt de ce mémoire devant la commission Charbonneau aiderait à éclairer les vraies raisons qui motivent certaines décisions?

Pourtant, tout ce qu'on entend, c'est de l'ordre du « *plus c'est gros, plus c'est beau* ». Est-ce que nous en sommes à construire un nouveau Titanic?

Pierre Brisset, architecte à sa retraite et directeur du GRUHM

Site WEB : <http://www.gruhm.org/>

Projets d'aménagement du domaine public Analyse des impacts de la consultation publique sur les grands projets à Montréal

Pour l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
Présentation PowerPoint par Pierre Brisset,
du Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM)
Montréal, le 4 septembre 2013.

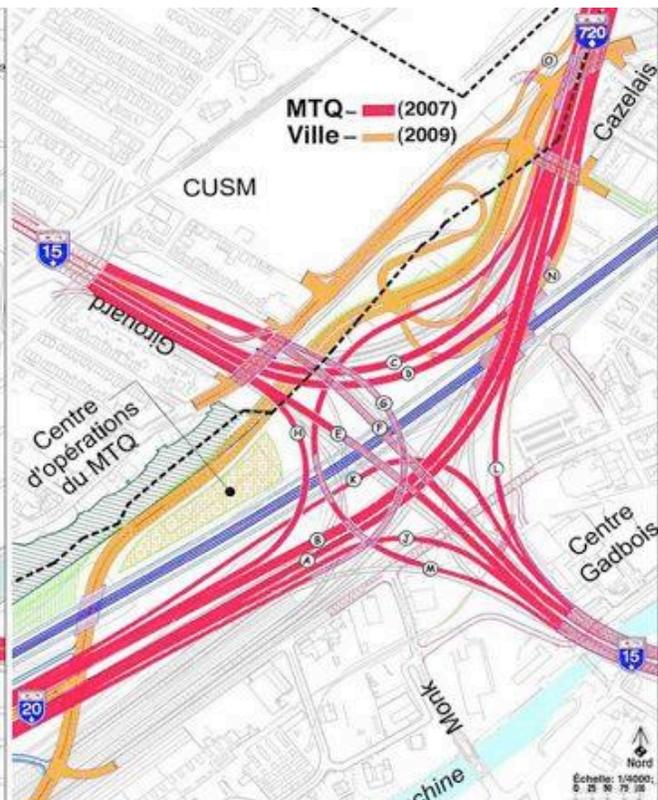
Merci de votre attention. Des questions?

Pierre Brisset, Architecte
**GRUPE EN RECHERCHE URBAINE
(GRU)**
Transports, Bâtiements,
Intégration dans le territoire
4344 Boulevard, Mt. Or, H3K 2M4
Tel: (514)899 5314, Cell (514) 668-1781
Courriel: gru@gru.com
WEB: <http://gru.com>





Proposition MTQ 2007



Proposition MTQ/Ville 2011

3- Comparaison des options depuis 2007 permettant de constater que le MTQ n'a fait aucune modification sur le réseau avec 12 mouvements ainsi que le maintien du fantôme de la Transcanadienne (lien Décarie/Ville-Marie).



Proposition MTQ/Ville



Proposition Société Civile

4- Proposition de la société civile répondant aux exigences urbaines basée sur les mémoires au BAPE ainsi que sur les recommandations de la DSP et de plusieurs experts externes présentée sous le nom de Turcot 375 (Pierre Gauthier).

Fig. 11. Impervious membrane applied to lower girder regions.

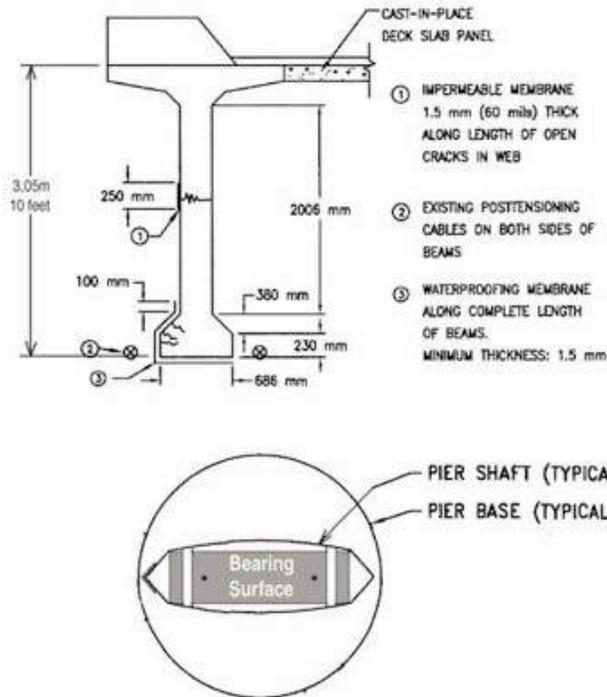
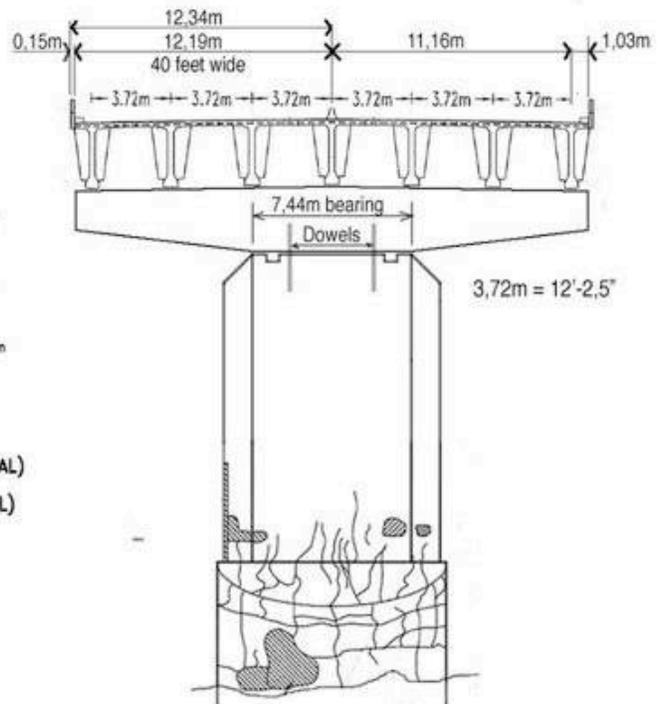
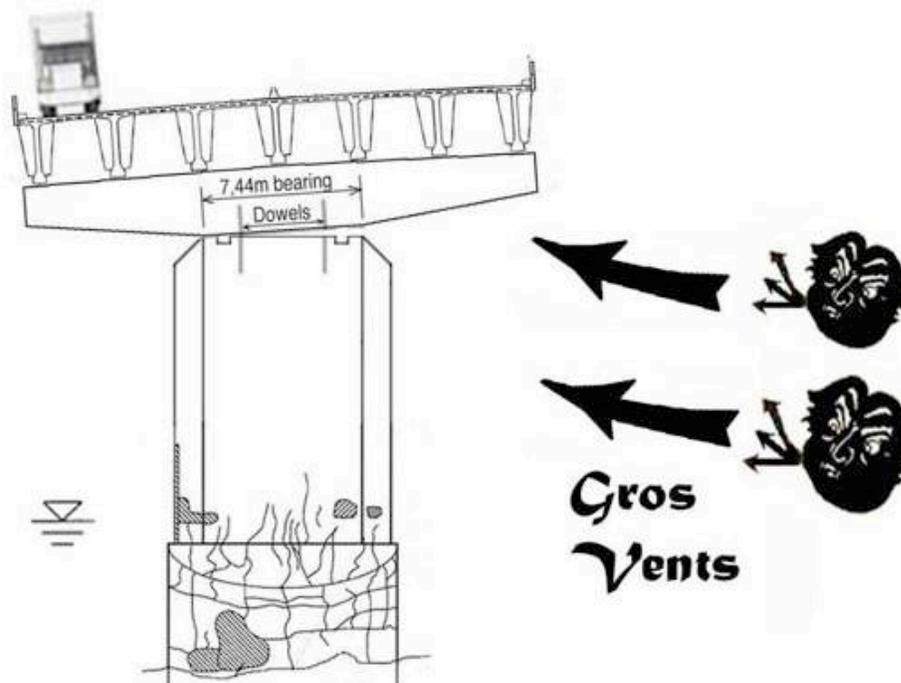


Fig. 12. Transversally posttensioned deck.



Existing structural configuration

5- Faiblesses du pont Champlain : sommets de colonnes instables et poutres de rives détériorées par le sel de déglacage. **Mais 80% de la structure est en bon état.**



Effets de gros vents sur structure combinés avec charges concentrées d'un côté.

6- Dans les documents en annexe, nous exposons deux façons de stabiliser la structure, toutes deux de sources indépendantes, soit de l'ingénieur René Therrien ainsi que du GRUHM.



**Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)**
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 899-5314
Courriel: gruhm@sympatico.ca,
Site Web: www.gruhm.org

Octobre 1971.

Transcription

Avril 2013

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'AUDIENCE
PUBLIQUES POPULAIRES
SUR L'AUTOROUTE EST-OUEST À MONTRÉAL**

Conseil de Développement Social
Du Montréal métropolitain

Montreal Council
of Social Agencies

LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'AUDIENCES PUBLIQUES POPULAIRES
SUR L'AUTOROUTE EST-OUEST

Mlle Madeleine Joubert,
Présidente

Directeur-général
Institut Canadien
D'éducation des adultes

M. Ben Carniol,

Directeur-général
Montreal Council
Of Social Agencies

M. Clément Ghautier,

Membre,
Conseil d'administration,
Conseil de Développement
Social de Montréal
Métropolitain.

M. Pierre Meunier,

Avocat

Note, Les annexes ainsi que les cartes de références ne paraissent pas dans cette version comprimée du rapport.

TABLE DE MATIÈRES (DU RAPPORT)

SECTION I - INTRODUCTION

1-	LA COMMISSION	
1.1	Les origines et le mandat	4
1.2	Mise en garde	4
1.3	La démarche	5
1.3.1	Les invitations	5
1.3.2	Les audiences	5
1.3.3	Les commissaires	5

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

1-	LA PROBLÉMATIQUE	
	L'argumentation	5
1.1	Le projet de l'autoroute est-ouest	6
1.2	Historique du projet de l'autoroute	6
1.3	L'autoroute n'est pas une priorité	7
1.4	La problématique homme-auto	7
1.5	L'autoroute et le progrès	7
2-	LA SITUATION DE CHOMAGE	
2.1	L'autoroute ne crée pas beaucoup d'emplois	8
2.2	La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois	8
2.3	Les emplois créés	8
2.4	Les emplois permanents détruits	8
2.5	Un coût de création d'emplois exorbitant	8
3-	LA QUESTION DU LOGEMENT	
3.1	La situation générale dans le domaine du logement à Montréal	9
3.2	Les expropriations par l'autoroute	9
3.3	Le relogement et les indemnités aux familles expropriées	10
3.4	Les solutions proposées	10
4-	LA POLLUTION	
4.1	La pollution atmosphérique	11
4.2	La pollution esthétique	11
4.3	La pollution sonore	11
5-	LES TRANSPORTS EN COMMUN	
5.1	Le prolongement du métro comme alternative	12
5.2	L'amélioration du réseau de surface	12
5.3	La démocratie du transport en commun	12
5.4	Des données techniques	12
5.5	Les démolitions	12
5.6	Le développement économique	12
6-	LES DONNÉES TECHNIQUE DE L'AUTOROUTE	
6.1	Le réseau existant	13
6.2	Le dégagement du boulevard Métropolitain	13
6.3	La circulation au Centre-Ville	13
6.4	Les échangeurs des autoroutes	13
6.5	La capacité de circulation de l'autoroute Est-Ouest	13
6.6	Le temps sauvé	13
6.7	Les dangers de l'échangeur de la rue Université	14
6.8	Les contraintes d'une autoroute dans le Centre-Ville	14
6.9	Les autos dans le Centre-Ville	14

** Les annexes ne sont pas inclus.

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

7-	LES COÛTS	
	7.1 Un estimé des coûts directes et des coûts sociaux	14
	7.2 Échelle de grandeur des coûts	14
8-	LES SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTOROUTE	
	Les sources de financement de l'autoroute	15
9-	LES DIMENSIONS ÉCONOMIQUES DE L'AUTOROUTE EST-OUEST	
	9.1 Localisation des Industries	15
	9.2 Déplacement de l'activité manufacturière	15
	9.3 La développement de l'Est	16
	9.4 Le commerce dans l'Est	16
	9.5 Le développement du Centre-Ville	16
	9.6 Le Port de Montréal	16
10-	LE MANQUE DE DÉVELOPPEMENT	
	10.1 Le droit de regard sur Montréal	17
	10.2 Les études de rentabilité	17
	10.3 La planification inter-ministérielle	17
	10.4 La planification inter-gouvernementale	17
	10.5 L'autoroute et la rénovation	17
11	LA POPULATION CONCERNÉE	
	11.1 Le désaccord de la population	18
	11.2 La destruction de la vie communautaire	18
	11.3 L'existence des groupes de contestation de l'autoroute	18
12-	LES MECANISMES DE CONSULTATION, PARTICIPATION ET INFORMATON DE LA POPULATION	
	12.1 La consultation	19
	12.2 La participation	20
	12.3 L'information	20
13-	CONCLUSIONS	
	Conclusions	20

SECTION III - LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

	Les recommandations de la commission	21
--	--------------------------------------	----

SECTION I - INTRODUCTION

1- LA COMMISSION

1.1 Les origines et le mandat

La commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal est une initiative du Conseil de développement Social du Montréal métropolitain et du Montreal Council of Social Agencies.

Ces audiences voulaient palier à un manque de mécanisme de consultation et de participation sur un projet qui touche toute la vie communautaire des Montréalais.

Comme un tel mécanisme est absent des réglementations du Ministère de la Voirie, organisme gouvernemental directement responsable du projet, les initiateurs ont confié au Comité sur l'Habitation et de la Rénovation Urbaine du Montréal métropolitain, qu'ils parrainent conjointement, le mandat d'organiser les séances d'audiences de cette commission.

Le premier ministre du Québec, l'honorable Robert Bourassa, fut informé de ce projet dans une lettre (annexe a**) que le comité lui faisait parvenir en date du 30 mars 1971.

Le mandat initial de cette commission relevait des trois points suivants ;

- .1 permettre à toutes les parties en cause de présenter publiquement leur point de vue
- .2 recevoir les revendications et les demandes des groupes et/ou des citoyens touchés par le projet, afin de les transmettre aux instances concernées.
- .3 éclairer la population en général sur les implications d'un tel projet.

Les commissaires, en tant qu'intermédiaires entre les parties concernées, devaient assurer que les opinions et les prises de position de chacun seraient entendues et retransmises intégralement : ils n'avaient pas à statuer sur le problème.

À la suite des quatre séances d'audition de la commission, les commissaires ont reconsidéré leur mandat, et résolu de compléter le rapport en y incluant un ensemble de recommandations qui constituent une certaine prise de position face à la problématique relevée dans plusieurs mémoires présentés à la commission.

Le présent document constitue le rapport de la commission. Il fait la synthèse de l'argumentation déployée lors des audiences. À cause du grand nombre de mémoires et de présentations verbales contre le projet d'autoroute (33 sur 35) et des difficultés de réaliser une synthèse de prose de position contraire, les deux documents en faveur de l'autoroute sont présentés intégralement en annexes b** et c** afin de rendre justice aux parties concernées.

1.2 Mise en garde

Les énoncés de l'argumentation incluses dans ce rapport ne représentent pas le prise de position des commissaires. Cette partie du rapport constitue simplement une synthèse organisée des arguments, prises de position, souhaits et demandes des groupes et/ou individus qui se sont prononcés presque unanimement contre le projet de l'autoroute est-ouest.

Les commissaires assurent par contre que les faits relevés, les affirmations et les arguments présentés ici, correspondent aux idées transmises et présentées lors des audiences.

La seule prise de position de la part des commissaires est contenue dans les recommandations qu'ils présentent aux intéressés.

** Les annexes ne sont pas inclus.

1.3 La démarche

1.3.1 Les invitations :

De nombreuses invitations personnelles ont été envoyées à divers organismes et personnes les conviant à participer aux audiences de la commission. En voici une description sommaire :

1. Groupes non-gouvernementaux qui s'étaient déjà prononcés publiquement sur le projet de l'autoroute est-ouest : quarante (40) invitation (annexe **d****)
2. Groupes et organismes dont les intérêts pouvaient être touchés par le projet : soixante-dix (70) invitations (annexe **e****)
3. Groupes et/ ou personnes de divers paliers de gouvernements (annexe **f****)
 - a) gouvernement du Québec et députés concernés : quinze (15) invitations
 - b) Ville de Montréal et conseillers concernés : vingt et une (21) invitations
 - c) gouvernement fédérale et députés concernés : huit (8) invitations.
 - d) Communauté Urbaine de Montréal et maire de Westmount.

Une invitation générale à la population a été faite par le truchement des mass-média à la suite d'une conférence de presse tenue le 1^{er} avril 1971 et d'un communiqué remis à la presse le 20 avril 1971, en plus de quelques annonces dans les journaux de quartier du sud-ouest et de Maisonneuve.

1.3.2 Les audiences :

Toutes les séances ont été enregistrées sur magnétophone parce qu'il ne fut pas possible à tout le monde de présenter un mémoire écrit, en trois copies. De plus, l'enregistrement a permis de retenir fidèlement les interrogations et commentaires formulés par les commissaires et les participants. En tout, trente-cinq (35) mémoires et présentations verbales ont été soumis à la commission. (Liste en annexe **g****).

Enfin, on trouvera en annexe **h****, une copie de tous les mémoires. Dans le cas des présentations verbales, un résumé écrit est disponible à l'annexe **h****.

La commission a tenu quatre (4) séances d'audiences. Ces séances ont eu lieu à des dates et des endroits différents afin de faciliter la participation. La liste des séances est présentée en annexe **i****.

1.3.3 Les commissaires :

Les commissaires ont participé aux quatre (4) séances d'audiences. Il est à notre qu'au début, la commission comptait cinq (5) membres. Un des commissaires, M. James Clift, a dû se retirer après les audiences du 24 avril 1971, son travail exigeant un transfert à Vancouver.

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

1- LA PROBLÉMATIQUE

L'argumentation

Les sujets abordés dans les mémoires et communications verbales soumis à la commission soulèvent plusieurs aspects du problème de l'autoroute est-ouest. Ce sont les faits identifiés, les arguments élaborés ou les questions posés lors des séances de la commission qui sont à l'origine de la synthèse qui suit.

L'ordre dans lequel les arguments sont présentés ne reflète de la part des commissaires, aucune priorité ou importance ; il ne découle que d'un choix d'organisation logique de l'argumentation.

** Les annexes ne sont pas inclus.

1.1 Le projet de l'autoroute est-ouest

Le projet de l'autoroute est-ouest soulève la problématique d'une autoroute en milieu urbain, plus spécifiquement dans le centre-ville de Montréal et au travers de quartiers domiciliaires. Il soulève aussi une question de valeurs sociales, économiques, physiques, culturelles, et humaines à partir desquelles il convient une base de décision.

Le projet est présenté par le gouvernement comme devant relier l'ouest de la métropole, à partir de l'autoroute Décarie via l'échangeur Turcot, avec l'est de la ville au Pont-Tunnel Hippolyte-Lafontaine. L'autoroute traverse la ville de Westmount et les quartiers montréalais de la Petite Bourgogne, Sainte-Marie, Saint-Jacques, Maisonneuve et Bourget. Le trajet suivant, du moins officiellement Voir carte 1**): « *Au sud de la rue St-Jacques, la route transcanadienne rejoint la route 2-17 venant de l'ouest et l'approche du pont Champlain venant du sud en une vaste carrefour surélevé au dessus de la cours Turcot. De là, comme elle s'engage vers l'Est, l'autoroute se transforme en structure élevée à deux niveaux comportant 4 pistes de circulation dans chaque sens. La structure de l'autoroute est située au sud et parallèle aux voies du Pacifique Canadien jusqu'à l'avenue Greene. À l'est de l'avenue Greene, la route se ramène à une structure élevée d'un seul niveau, passant par-dessus les rues Atwater et des Seigneurs, d'où elle plonge dans un tunnel juste à l'ouest de la rue Guy. La route dévie à ce point vers le sud passant sous les rues St-Antoine et St-Jacques et, en un point à l'est de le rue Cathédrale, elle s'incline de nouveau légèrement vers le nord et rejoint un alignement situé au sud de la rue Vitré et de la ligne no. 2 du métro. Le tunnel, dont une certaine longueur est à deux niveaux, se termine à l'est de la rue St-Alexandre, point où la route émerge, et s'avance à un seul niveau, en dépression, bordé de chaque côté de murs bas de béton et de talus. La route continue vers l'est, passant sous des ponts aux rues Bleury, Jeanne-Mance,, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Hôtel-de-Ville et Sanguinet. À l'est de la rue Sanguinet, la route s'engouffre de nouveau dans un court tunnel et sort en dépression juste à l'est de la rue Saint-Hubert, pour se glisser sus deux ponts à Amherst et Wolfe. À l'est de la rue Wolfe, la route passe entre les rues Craig et Notre-Dame, au sud de l'emplacement du projet de Radio-Canada auquel elle est adjacente » (Source : Service d'urbanisme de Montréal, Métropole, Cahiers d'urbanisme no.3, 1965, p. 39 et 41). Le tracé de l'autoroute était encore à l'étude, entre les rues Papineau et l'échangeur Hochelaga au moment des audiences.*

1.2 Historique du projet de l'autoroute

Dès 1910, le Conseil de Ville de Montréal discute de la construction possible d'une telle autoroute.

En 1925, un plan d'urbanisme présenté à la ville par l'urbaniste S.J. Lavoie, propose une autoroute identique à celle présentement construite (l'A-40 Métropolitaine).

En 1944, le bureau d'urbanisme de Montréal propose dans son plan directeur, une autoroute au long du fleuve.

En 1946, on mentionne (voir conférence de M.R.N. Watt, président du Montréal Tramways Company) que l'erreur fondamentale en matière de transport urbain a été d'essayer de résoudre le problème de circulation en fournissant aux individus les moyens de se rendre à leur travail et d'y revenir en automobile.

En 1948, le Service d'Urbanisme de Montréal publie une brochure "L'autostrade Est-Ouest" avec un tracé longeant le fleuve.

En 1952, le bureau d'aménagement soumet aux autorités municipales le plan d'une autoroute à 4 travées de 10.2 miles le long du fleuve.

En 1960, un projet d'autoroute élevée au coût de \$130 MM est soumis au gouvernement provincial.

** Les annexes ne sont pas inclus.

En 1964, MM. Drapeau, Saunier et Deshautels (directeur Bureau d'Urbanisme) annoncent officiellement une section de 4.5 milles du tracé de l'autoroute est-ouest.

En 1970, l'honorable Bernard Pinard, ministre de la Voirie au gouvernement du Québec, annonce la construction de l'autoroute est-ouest (*Suite à la crise d'octobre 1970*).

1.3 L'autoroute n'est pas une priorité

Le projet de l'autoroute, que tous les spécialistes croyaient d'ailleurs avoir été abandonné, proposé dans le contexte québécois actuel, est très mal venu. La situation politique économique et sociale rend tout engagement de cet envergure (\$450 MM peut-être, voir les coûts) extrêmement compromettant.

Les priorités actuelles du Québec et, particulièrement, de Montréal nécessitent beaucoup plus une intervention dans le logement, le transport en commun ou l'assainissement de l'environnement. Or, un investissement massif dans une autoroute, tel que consenti par les gouvernements, retarde de, d'une décennie peut-être, l'amorce d'une véritable solution dans les autres domaines mentionnés. Le Québec n'a pas les moyens de résoudre tous ses problèmes en même temps. Il doit choisir, et choisir les autoroutes ne respectent pas les priorités reconnues par la population.

1.4 La problématique homme-auto

Il apparaît fondamental de soulever cette problématique entre l'homme et l'auto, surtout dans le choix d'une solution aux problèmes du transport dans une grande métropole comme Montréal.

L'expérience récente de la décision du gouvernement de l'Ontario d'arrêter un projet semblable déjà en construction, l'autoroute Spadina à Toronto (*Note de la commission, juin 1971*), nous incite à relever l'importance de cet aspect. Le principe fondamental qui a présidé à la décision du gouvernement est une nette option en faveur de l'homme au détriment de l'auto pour régler les problèmes de transport. On a décidé d'axer la solution du transport urbain sur le transport en commun, (*Annexe j** copie d'un texte présentant la position du gouvernement ontarien*). Et cette décision vient contrecarrer une décision précédente d'axer une solution sur la construction de voies rapides. On a accepté de revenir sur cette décision parce que les conséquences sont fondamentales. On joue sur la vie communautaire de tout un ensemble et de millions d'individus. On a conclu qu'on n'allait pas régler les problèmes causés par la présence de l'automobile en incitant l'utilisation plus grande de l'automobile.

La Ville de Montréal a pris la décision il y a quelques années de toujours faire précéder les améliorations au transport en commun avant les travaux d'amélioration du réseau routier. Et le gouvernement du Québec vient de contrecarrer cette décision.

Donc, au Québec, et partout ailleurs, il faut donner la priorité aux individus en développant des solutions à partir du transport en commun. **L'AUTOROUTE EST-OUEST EST RÉTROGRADE PARCE QU'ELLE GLORIFIE ENCORE UNE FOIS L'AUTO, SOURCE DE TOUS LES PROBLÈMES.**

1.5 L'autoroute et le progrès

Cette notion doit être définie clairement parce que trop de gens sont traumatisés par la peur d'être contre le projet. Pour beaucoup, et nos dirigeants en sont, tout ce que fait par le gouvernement, c'est le progrès.

Or, il y a progrès quand l'ensemble de la société bénéficie d'un avancement social, économique et culturel par l'apport d'une chose nouvelle. Et le projet de l'autoroute est-ouest va à l'encontre même du progrès, car il va à l'encontre du bien-être des Montréalais. Et même plus, ce projet retardera l'avènement d'un progrès réel dans plusieurs secteurs. On peut donner l'exemple de la décision du gouvernement de l'Ontario d'arrêter la construction de l'autoroute Spadina déjà commencé comme étant un progrès réel.

** Les annexes ne sont pas inclus.

Mais le gouvernement québécois est nettement rétrograde par sa décision de poursuivre les travaux. Et à Boston, Philadelphie, New York, San Francisco, on a abandonné les projets d'autoroutes en milieu urbain parce qu'on a jugé que c'était fausser les solutions réelles du problème du transport urbain.

Il y aura donc progrès quand le projet de cette autoroute sera abandonné.

2- LA SITUATION DU CHOMAGE

2.1 L'autoroute ne crée pas beaucoup d'emplois

La situation du travail au Québec à la fin des années 1970, et les prévisions statistiques de chômage pour l'hivers 1971 ont incité le gouvernement du Québec à dégager des fonds afin d'activer l'économie et créer des emplois. Le secteur prioritaire retenu par Québec pour la région montréalaise a été l'autoroute, la voirie. Or, de l'avis du gouvernement même, au maximum, 4 000 emplois allaient être créés pour octobre 1972. Durant l'hiver 1970-71, jamais plus de 1 200 hommes n'ont trouvé de travail grâce à l'autoroute est-ouest.

2.2 La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois.

Or on sait que depuis longtemps, le secteur prioritaire pour relancer l'économie a toujours été le domaine du bâtiment. La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois que les autoroutes. On peut facilement créer quatre (4) fois plus d'emplois en construisant des logements, qu'en construisant une autoroute. Ce qui veut dire qu'au lieu de 4 000, on aurait pu trouver du travail à 16 000 ouvriers de la construction.

2.3 Les emplois créés.

De plus, les ouvriers qui travaillent sur des chantiers de l'autoroute sont en majorité des ouvriers spécialisés (opérateur de machinerie lourde, menuisier de coffrage standardisé, etc.) qui ne sont presque pas ou, du moins, peu touchés par le chômage. On a préféré augmenter le choix de travail de ces ouvriers plutôt que créer des ouvertures pour des manœuvres ou des ouvriers non spécialisés.

2.4 Les emplois détruits.

Il faut retenir de plus le grand nombre d'emplois permanents détruits ou déplacés par le passage de l'autoroute. Plusieurs centaines de ces emplois disparaîtront. Plusieurs compagnies importantes pour les travailleurs des quartiers touchés seront affectées par cette décision : Laurentian Spring Water, Electromould, Lepage Brothers... Enfin, quelques 375 travailleurs de Maisonneuve perdront leur emploi ou seront forcés de se déplacer, ainsi que leur familles.

2.5 Un coût de création d'emplois exorbitants.

Le coût moyen de création d'emploi au Canada est de \$5 550. À ce taux, on aurait dû créer environs 19 000 nouveaux emplois. À ce taux moyen, les 100 000 emplois de M. Bourassa coûterait environs \$550 MM. Or, le coût moyens de création d'emplois (temporaires) par l'autoroute est des \$26 250 au minimum (\$105 MM / 4 000 emplois). À ce taux, les 100 000 emplois nécessiteraient donc un investissement minimum de \$2 625 MM.

3- LA QUESTION DU LOGEMENT

Il existe présentement à Montréal un problème très grave de logement qui s'exprime par un manque dramatique de logements familiaux satisfaisants et à loyer acceptables. Donc, la conversion des logements existants s'avère primordiale, et l'affectation de sommes fabuleuses, comme on en investies dans l'autoroute, pourrait régler le problème.

3.1 La situation en générale dans le domaine du logement à Montréal

Il existe présentement à Montréal 100 000 logements jugés insalubres parce que, n'offrant pas les services essentiels à une vie normale, il y a donc nécessité de restaurer les logements qui sont récupérables afin de ne pas aggraver la crise du logement. Seul l'argent peut solutionner ce problème. Or la Ville de Montréal doit retarder son programme de restauration de 100 000 logements à cause d'un manque d'argent.

Il y a aussi l'urgence de la conservation des logements jugés insatisfaisants. Une grande partie du stock se détériore annuellement ; une politique de prévention s'impose. L'argent est indispensable pour solutionner ce problème. Or la ville ne peut appliquer de politique de conservation puisque l'argent nécessaire aux subventions exigées est inexistant. Il manque présentement à Montréal, 100 000 logements familiaux à prix abordables. Tous ce que la ville réussit à construire c'est environs 1 800 nouveaux logements par année quand l'évolution démographique nécessite environs 10 000 logements supplémentaires par année. La ville n'a pas l'argent et les mécanismes nécessaires pour faire plus. Et l'entreprise privée n'est pas intéressée à ce genre de clientèle.

En même temps, il s'est détruit à Montréal 16 800 logements depuis 1960. La ville en a remplacé à peine 2 000. Or ces logements étaient en majorité des logements familiaux à bas prix. La destruction d'autres logements du même type va sûrement aggraver la situation.

3.2 Les expropriations dues à l'autoroute.

Déjà en 1967, 850 familles ont été expropriées par le tronçon ouest de l'autoroute. 280 de ces familles sur la rue Selby ont été contraintes de partir à la suite d'un harcèlement sans arrêt des autorités : on coupait régulièrement sans avertissement l'eau, l'électricité, le gaz, etc... 70 autres familles auront été expropriés le 1^{er} mai 1971 angle Saint-Antoine et l'échangeur Turcot. 200 autres logements seront démolis entre Turcot et Sanguinet ; 40 entre Sanguinet et Wolfe, 250 entre Papineau et Fullum et près de 2 000 entre Fullum et Viau. À la fin de ce projet, il y aura eu environs 3 300 familles expropriées. Ceci représente le déplacement de quelques 15 000 personnes.

Le processus d'expropriation employé dans la partie ouest du projet doit être dénoncé. Ainsi, avant même que les avis d'expropriation ne parviennent aux locataires, des agents du gouvernement tentaient d'extirper la signature des femmes sur un document d'expropriation, et ce, évidemment le jour, en absence de leur mari. De plus, pendant que le processus d'expropriation était en cours, des résidents ont dû souffrir la détérioration de leur logement. L'agent du gouvernement pour les expropriations dans l'ouest du projet refusait de faire les réparations nécessaires à la vie normale, et même pas en cas d'urgence. C'est ainsi que plusieurs familles durent passer quelques jours d'hiver dernier (1970-71) sans chauffage parce que l'agent ne voulait plus chauffer. Il y eut plus les arrêts réguliers des commodités primaires : eau, électricité, gaz ; sans mentionner le bruit. Pourquoi ne pas coordonner les travaux et les expropriations? Pourquoi, ne pas attendre le départ des familles? Et l'information fournies alors aux résidents expropriés étaient incomplètes, mensongères et contradictoires.

Comment peut-on penser, compte tenu de la situation du logement à Montréal, à exproprier quelque 1 200 familles dans Maisonneuve (ce nombre varie de 1 200 à 1800 selon que c'est le tracé Notre-Dame ou Rouen)? Comment tous les torts faits aux familles expropriées seront-ils compensés?

3.3 Le relogement et les indemnités aux familles expropriées.

Toutes les personnes déplacées doivent être relogées et une compensation doit leur être accordée. Les familles déplacées dans l'ouest sur la rue Selby n'ont jamais été relogées et n'ont jamais reçu de compensation du gouvernement., sauf 30 familles qui avaient entrepris des poursuites légales ardues contre e gouvernement.

Et les familles qui seront délogés dans Maisonneuve, où seront-elles relogées? Le directeur du Service d'habitation de Montréal, a lui-même déclaré que les logements présentement construits par la ville ne peuvent être offerts aux familles qui seront délogées par l'autoroute car d'autres familles expropriées déjà attendent depuis longtemps d'être relogées. Et la situation, telle que présentée précédemment. Illustre clairement que le marché privé n'offre pas de possibilité sérieuse de relogement adéquat aux mêmes conditions. L'augmentation du coût du loyer des familles délogées varie entre 25% et 83% selon les données du Service d'Habitation de Montréal. Comment va-t-on compenser cette augmentation permanente du loyer? Soulignons que ces augmentations sont souvent accompagnées d'une diminution du nombre de pièces et que la qualité des services primaires et communautaires. Les compensations prévues vont-elles être remises aux personnes déjà délogées? Les mécanismes de récupération des indemnités seront-ils harassants au point de décourager les familles?

3.4 Les solutions proposées.

Face à cette crise du logement, le grand problème est un manque d'argent. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ne peuvent assumer la construction d'une autoroute, du métro, de logements et d'autres projets en même temps. Le gouvernement provincial a choisi ; il a mal choisi.

Si l'on retirait l'estimé de \$452 Millions (voir les coûts) qui constitue le coût total estimé du projet, quelles seraient les possibilités de réalisation dans le domaine du logement?

La construction d'un logement neuf coûte à la ville environs \$20 000. L'investissement de \$452 Millions permettrait donc la construction de 22 600 nouveaux logements, soit autant de logements qu'il y en a dans Maisonneuve. D'autre part, la restauration de logements coûte en moyenne, selon la ville, environ \$5 500 par unité de logement. L'investissement total permettrait donc la restauration d'environ 82 200 logements, soit 80% du programme de la ville, qui était par ailleurs réparti sur 10 ans. Mais le gouvernement du Québec n'a pas choisi le logement comme priorité sociale des Montréalais.

4- LA POLLUTION

Le phénomène de la pollution devient de plus en plus un fardeau pour les gouvernements. Les sommes à investir pour combattre ce fléau des temps modernes risquent à long terme d'accaparer la part du lion dans le budget gouvernemental.

Il apparaît donc primordial que l'action de base à entreprendre est de cesser d'augmenter la pollution. Montréal se situe parmi les villes les plus pollués d'Amérique du Nord et la construction d'une autoroute ne fera que contribuer à la pollution atmosphérique, esthétique et sonore de cette métropole.

4.1 La pollution atmosphérique.

Les rares polluants mesurés par les services de santé sont présents dans des proportions qui portent déjà atteinte irréversibles à la santé des Montréalais.

Ainsi l'autoroute Décarie présente des concentrations en monoxyde de carbone excessivement élevées (dépassant 20 p.p.m.).

"La circulation sur cette autoroute est une des plus denses à Montréal et le monoxyde de carbone peut s'y accumuler, l'autoroute étant en tranchée !"

"Selon les déterminations qui en ont été faites à Montréal, il y a approche ou y atteint le niveau où les chercheurs ont décelé des troubles de la vision, de l'audition et de certaines facultés cérébrales !"

Ces quelques extraits au Rapport du service de Santé de la Ville de Montréal pour 1969 devraient suffire à faire le point sur la situation de la politique par les autoroutes. Sachant que les automobiles sont responsables à 60% de la pollution de l'air, on comprend facilement qu'une autoroute ne fera qu'accroître le problème de la pollution atmosphérique.

Le même rapport recommande enfin officiellement *"l'éloignement hors des centres urbains des voies pour véhicules en transit !"*

Et nous n'avons pas mentionné la poussière qui affectera grandement les résidents au long du trajet.

4.2 La pollution esthétique.

Il suffit de constater la laideur du Boulevard Métropolitain pour juger des effets irréparables sur le milieu d'une telle masse de béton. C'est cette structure qui sera érigée dans le centre-ville et dans des quartiers populeux.

En effet, quels sont les effets sur le milieu, pour la Petite Bourgogne et pour les résidents de Maisonneuve, d'une telle structure. Les résidents du nouveau développement de la petite Bourgogne, projet de rénovation où le gouvernement aura investi près de \$30MM, devront payer encore une fois les frais des erreurs de nos politiciens. Quand les résidents de ces îlots regarderont par les fenêtres, ils verront du béton et des autos; quand ils se reposeront sur le balcon, ils affronteront la même image. Et, ce n'est pas eux qui pourront utiliser cette autoroute.

Et Maisonneuve qui sera un des rares quartiers résidentiels francophones, avec une vie communautaire agréable, sera à jamais tranché par l'autoroute.

4.3 La pollution sonore.

Inutile d'élaborer longtemps sur les effets du bruit qui proviendra d'une autoroute. Le stress engendré par ce bruit fait l'objet des inquiétudes des spécialistes. Les conditions inacceptables de vie des résidents le long du parcours devraient suffire à arrêter ce projet. À toute heure du jour et de la nuit, ces familles devront endurer ce sifflement des autos sur le béton. Ces inconvénients sont encore plus grands pendant la réalisation même du projet.

5 LES TRANSPORTS EN COMMUN

5.1 Le prolongement du métro comme alternative.

L'investissement global prévu pour l'autoroute permettrait de réaliser un réseau assez complet du métro dans la région métropolitaine de Montréal. Le métro coûtant \$13,5MM du mille, le matériel roulant inclus, on pourrait réaliser 33.5 milles de métro. Cela permettrait de prolonger le métro dans l'est jusqu'à Viau, dans l'ouest jusqu'à Décarie, vers le sud jusqu'à Verdun ou Ville Lasalle et, au nord, jusqu'à la ville de Laval. Mais le gouvernement du Québec a décidé autre chose dans un domaine de juridiction municipale.

5.2 L'amélioration du réseau de surface.

Le prolongement du métro permettrait de dégager sensiblement les rues de la ville puisqu'une telle politique inciterait les gens à utiliser le transport en commun et non leur automobile.

La décongestion de la circulation de surface améliorerait le service existant d'autobus parce que l'argent récupéré de ce projet permettrait l'achat d'un plus grand nombre d'autobus et parce que l'utilisation du transport en commun dégagerait les rues. Ainsi, on pourrait répondre aux exigences de la clientèle du sud-ouest de la région qui est desservie par un réseau inadéquat d'autobus. Les longues minutes d'attente deviendraient choses du passé.

5.3 La démocratie du transport en commun.

Une politique du transport axée sur le transport en commun est beaucoup plus démocratique. Il n'y a aucune ségrégation dans un tel système de transport; les riches comme les pauvres, les vieillards et les enfants, les femmes, les infirmes, bref tout le monde peut utiliser les transports en commun, alors que la majorité des Montréalais n'a pas d'autos (femmes, enfants, vieillards, infirmes, etc...). Cela coûte moins cher, c'est plus vite et ça fonctionne même en hiver.

5.4 Des données techniques.

Le métro transporte plus de citoyens aux heures de pointe qu'une autoroute suivant le même trajet. C'est beaucoup plus rapide et confortable. Il en coûte au moins trois fois moins cher et permet une flexibilité beaucoup plus grande. En outre, l'autoroute exige des coûts d'entretiens, surtout l'hiver, à l'encontre d'un métro.

5.5 Les démolitions.

La construction d'un métro se faisant en sous-sol, il n'y a presque pas de démolition nécessaire. La vie des Montréalais n'est pas autant dérangée par le bruit et les changements dans le réseau des rues lors de la construction.

Une fois réalisé, le métro est silencieux, non-polluant, esthétique, confortable et rapide. Les données du Service d'Habitation démontrent que le taux de démolitions dues à la construction du métro est moindre que pour les autoroutes.

5.6 Le développement économique.

La réalisation des premières lignes de métro a nettement démontré qu'il y avait une très grande incitation à l'investissement le long du parcours et surtout aux bouches du métro. Mentionnons seulement le Plaza Alexis-Nihon, le centre d'achat à Berri-Demontigny, la Place Bonaventure et le Westmount Square.

De plus, le métro permettant une desserte presque directe et très rapide aux travailleurs du centre-ville, il y a là un net avantage. On peut y accéder du métro, sans tracas, à la Place Ville Marie, la gare Centrale, la gare Windsor, certains hôtels, la Place Victoria, l'Expo, en plus des endroits déjà mentionnés.

6 LES DONNÉES TECHNIQUES DE L'AUTOROUTE

6.1 Le réseau existant.

L'autoroute est-ouest doit être regardée comme une volonté de prolongement de la trans-canadienne. Cette autoroute vise entre autres objectifs de dégager le boulevard Métropolitain et d'assurer un lien dans le sud de l'île entre l'est et l'ouest et de dégager les artères du Centre-Ville. Or, les deux premiers objectifs sont déjà réalisés par le réseau existant d'autoroutes. Le lien entre l'est et l'ouest existe par la jonction des voies rapides suivantes: de Décarie on passe sur l'autoroute Bonaventure pour traverser le pont Champlain jusqu'à la route 3 sur la rive-sud qui longe le fleuve. Cette route est reliée au Tunnel Hippolyte-Lafontaine qui, via le boulevard Métropolitain, complète le réseau périphérique (Voir carte 2**).

6.2 Le dégagement du boulevard Métropolitain.

L'ingénieur responsable du tronçon ouest de l'autoroute déclarait que le boulevard Métropolitain pourrait être dégagé uniquement en construisant des voies superposées et non en construisant d'autres autoroutes. En effet, les problèmes de congestion du boulevard Métropolitain sont dus à la jonction avec l'autoroute des Laurentides et du boulevard Décarie et au faible réseau de rues de surface.

6.3 La circulation dans le Centre-Ville.

Les données actuellement disponibles au service de la circulation de la ville certifient que la capacité existante des rues est suffisante pour assurer l'accès au Centre-Ville et pour assurer le trajet est-ouest. Il est clair que l'autoroute ne dégagera pas le Centre-Ville car elle incitera un certain nombre d'automobilistes à utiliser leur auto. Quelques légères modifications au réseau actuel suffiraient à assurer un service adéquat pour plusieurs années à venir.

6.4 Les échangeurs des autoroutes.

L'autoroute est-ouest sera une voie rapide à plus grande capacité que l'autoroute Décarie. Si l'on considère que l'autoroute Bonaventure continuera à drainer une bonne partie de la circulation, il devient évident que la circulation qui se déversera sur Décarie sera imposante. L'étranglement que constitue Décarie par rapport à ces deux voies rapides est certes une source de congestion monstre. *(Puisque le nombre de voies sur Décarie (3) sera nettement moindre que le nombre combiné sur Bonaventure et l'autoroute est-ouest).*

6.5 La capacité de la circulation de l'autoroute est-ouest.

Le ministère de la Voirie évalue à 1 500 véhicules à l'heure la capacité maximale d'absorption d'une voie sur une autoroute. À quatre voies, la capacité de ce projet sera environ 6 000 véhicules à l'heure. Il est évident qu'aux heures de pointe, la circulation dépassera de beaucoup cette capacité quand on constate que sur la Métropolitaine à ces heures, il y a jusqu'à 10 000 autos à l'heure sur 6 voies. Ceci résultera en une diminution très nette de la vitesse de service et créera des encombrements de la circulation.

6.6 Le temps sauvé.

Il y a certes du temps sauvé, en dehors des heures de pointe. Ainsi, entre Turcot et la rue Université, il en résultera dans des conditions normales, un gain de trois minutes sur le trajet actuel de l'autoroute Bonaventure. Il est aussi évident qu'il y aura, en dehors des heures de pointe, un gain de temps sur le trajet entier de Turcot à Hippolyte-Lafontaine. Mais, est-ce que ce gain justifie les déboursés énormes exigés? L'amélioration du réseau routier en milieu urbain devrait viser prioritairement la diminution du temps de trajet aux heures de pointe alors que la circulation est la plus dense. En dehors de ces heures, la circulation est très normale.

** Les annexes ne sont pas inclus.

6.7 Les dangers de l'échangeur de la rue Université.

Cette section est sans objet puisque l'échangeur souterrain ne pose pas les lacunes citées.

6.8 Les contraintes d'une autoroute dans le Centre-ville.

Le rôle d'une autoroute est de relier rapidement deux villes: l'autoroute peut donc ceinturer une ville, mais n'a pas à la traverser. De plus, le coût d'implantation d'une autoroute en milieu urbain est tellement élevé que l'on doit sacrifier beaucoup de principes inhérents au bon fonctionnement d'une autoroute; ainsi l'on doit faire les virages au minimum de rayon de giration, les voies sont étroites, les voies de service intégrées impossible ou presque parce que c'est trop coûteux.

6.9 Les autos dans le Centre-Ville

Avec l'avènement prochain des améliorations du métro, il n'y aura pas d'augmentation sensible du nombre d'autos à moyen terme, c'est à dire jusqu'en 1981. Par contre, la construction de l'autoroute fera disparaître 4 350 stalles de stationnement dans le Centre-Ville. Cette disparition (près de 10% des stalles existantes) provoquera une pénurie irrécupérable de stationnement et une surenchère du coût de stationnement. Cette situation pourrait décourager les automobilistes et les inciter à utiliser le métro. Mais cette mesure, contradictoire avec le projet de l'autoroute, si elle s'avère heureuse, manque de logique. On ne construit pas d'autoroute dans le Centre-Ville pour ensuite inciter la non-utilisation de l'auto dans le Centre-Ville.

7 LES COÛTS

7.1 Le réseau existant.

Le montant avancé par le gouvernement comme coût estimatif de l'autoroute ne semble pas, estime-t-on, tenir compte de tous les points. Le coût total de l'autoroute de l'ouest à l'est est de beaucoup supérieur à \$105MM. Seules les données d'une analyse sérieuse de bénéfices/coûts de l'autoroute pourraient révéler le coût réel d'une telle initiative.

Voici quelques points qui pourraient être retenus:

- Expropriations et démolitions dans l'ouest	\$ 40	MM
- Section de l'échangeur Turcot correspondant à l'autoroute est-ouest	20	MM (fait)
- Échangeur à la rue Université	20	MM (fait)
- Honoraires professionnels	5	MM
- Construction du tronçon Turcot/Sanguinet	105	MM
- Expropriations dans l'Est	42	MM
- Construction du tronçon Sanguinet/Louis-Hippolyte-Lafontaine	160	MM
- Remplacement «nécessaires» des quelques 3 000 logements démolies	60	MM
	452	MM

Et les coûts ne tiennent pas compte des pertes en taxes pour la municipalité, des coûts subis par les familles délogés (ex.: augmentation de loyer), etc.

7.2 Échelle de grandeur des coûts.

Pour donner une idée de ce que représente \$452MM en investissements, voici quelques données

1- Aéroport Sainte-Scholastique (Mirabel)	\$ 400	MM
2- L'évaluation des six édifices les plus prestigieux du Centre-Ville (Place Ville-Marie, Place Victoria, Place Bonaventure, Édifice C.I.L., Banque Impériale, La Sun Life.)	227	MM
3- Place Desjardins	100	MM
4- Domaine Concordia	250	MM

8- LES SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTOROUTE

Il convient ici de relever les déficiences au niveau des décisions gouvernementales au sujet des autoroutes. L'entente fédérale provinciale sur le transcanadienne existe depuis 25 ans (*et se terminait le 30 décembre 1970*). Et à la toute dernière minute, le gouvernement du Québec ente de se prévaloir de privilèges que toutes les autres provinces ont eus depuis longtemps (*pour ce segment urbain de l'autoroute*).

Comment Québec peut-il financer sa part d'un projet de \$452 MM? Comment peut-il y avoir des politiques de sécurité de revenu, d'assurance-maladie, de logement, de transport en commun, etc... en même temps?

La première tranche du budget provient d'un fonds spécial de \$200MM émis par Ottawa au mois de novembre 1970. Le Québec a reçu \$68MM de cette somme. Ce prêt doit être remboursé par Québec, malgré les déclarations de l'honorable Premier Ministre du Québec. (*Pas sur de cette déclaration puisque la transcanadienne est payée à 50% par le fédérale.*)

Deux conditions étaient attachées à l'émission de ces prêts spéciaux par lequel Ottawa visait un contrôle du chômage cet hiver: (1970-71)

- 1- que l'argent serve à créer des emplois dès cet hiver (1970-71)
- 2- que l'argent serve à la réalisation de projets non-réalisables sans ce montant.

Face à ces deux conditions, le Québec a choisi l'autoroute est-ouest qui a créé au plus 1 200 emplois l'hiver dernier, et au détriment d'un projet de restauration de 100 000 logements qui reste en plan faute d'argent.

9 LES DIMENSIONS ÉCONOMIQUES DE L'AUTOROUTE

9.1 Localisation des industries.

Le principe, mis de l'avant par le gouvernement, qui veut créer des opportunités de développement industriel dans l'est par la construction d'une autoroute est faux. La localisation des entreprises ne dépend pas d'une autoroute; elle dépend plutôt de l'emplacement des matières premières et des marchés, des coûts de transport, des sources d'énergie, de la disponibilité de la main d'œuvre, de l'emplacement des industries connexes existantes, du coût des terrains, des taxes et impôts et enfin, des politiques municipales d'incitation aux industries.

9.2 Déplacement de l'activité manufacturière.

Si les industries se déplacent vers la périphérie. Ce n'est pas à cause des autoroutes mais plutôt à cause de la présence de plusieurs des facteurs économiques mentionnés: prix faible des terrains, etc. L'autoroute ne va pas créer des industries dans Maisonneuve parce que les terrains sont trop chers, les taxes trop élevées. Elles iront plus à l'est peut-être.

Et les travailleurs en chômage des vieux quartiers de Montréal n'auront pas plus de travail parce qu'ils ne pourront se rendre à ces endroits faute de moyen de transport en commun à bon marché.

L'argument du développement industriel de banlieues de l'ouest comme exemple du pouvoir magique des autoroutes, n'est fondé sur rien. L'autoroute est-ouest ne créera pas le même développement dans l'est que dans l'ouest parce que, sur la partie ouest de la transcanadienne, on est sur l'axe économique Toronto-Montréal, donc près des marchés Ontariens, les marchés les plus importants au Canada.

Une telle situation n'existe pas dans l'est et ne risque pas exister non plus. Il est sur sûr que l'autoroute a favorisé le développement à l'ouest mais non par elle même; ce sont les autres facteurs déjà énumérés au début qui sont à l'origine de cet essor.

9.3 Le développement de l'Est.

La construction de l'autoroute n'est pas la solution aux problèmes économiques de l'Est. Le problème en est d'une part de distance entre les emplois qui se créent en banlieue et les chômeurs en quêtes d'emplois qui demeurent dans les vieux quartiers de la ville, et d'autre part de mobilité insuffisante de ces travailleurs, problèmes auxquels des solutions du type autre qu'une autoroute urbaine (ex.: autobus spéciaux) semblent devoir s'imposer. Ce n'est pas aux travailleurs de Maisonneuve que cette autoroute servira, mais aux banlieusards de la rive-sud qui, eux, ont les moyens de se déplacer en auto. Ce n'est pas le développement industriel que l'autoroute est-ouest va apporter, mais la disparition de la rue Sainte-Catherine dans l'est comme artère commerciale, l'implantation de garages, et de quelques restaurants le long de l'autoroute, tandis que les industries iront s'installer encore plus loin en périphérie.

9.4 Le commerce dans l'Est.

Bien plus, l'autoroute, en expropriant une clientèle de plus de 6 000 personnes, risque de tuer définitivement les artères commerciales de l'Est, soit Ontario et Sainte-Catherine. On n'a qu'à se rappeler la construction de la Place Radio-Canada, qui a entraîné l'élimination de commerces jadis florissants sur la rue Sainte-Catherine entre Amherst et Papineau, au point où cette rue n'existe pratiquement plus en tant qu'artère commerciale dans ce secteur. On remarque d'autre part que le métro a plutôt favorisé l'éclosion de centres commerciaux prospères autour de plusieurs stations de métro.

9.5 Le développement du Centre-Ville.

Le gouvernement prétend que l'autoroute préviendrait «l'étoilement» du centre-ville, alors que Montréal a besoin d'un centre-ville vigoureux. Or, l'expérience de Los Angeles démontre clairement qu'au contraire, ce sont les autoroutes qui accélèrent l'étoilement et la dispersion du centre-ville. De plus, l'exemple Montréalaise prouve amplement que c'est la construction du métro qui a permis aux commerces du centre-ville de demeurer dans la compétition avec les centres d'achats de banlieues, malgré des coûts d'opération supérieurs, et qui a contribué à revitaliser le centre-ville (cf. tous les grands complexes commerciaux et d'affaires surgissent autour des axes de métro).

Plus que jamais, le centre-ville de Montréal s'oriente vers son champ d'action propre, soit celui des activités tertiaires spécialisées caractéristiques d'une métropole (ex.: Le Centre de Commerce International de la Place Bonaventure, la Société de Mathématiques Appliquées, Sièges sociaux de banques et compagnie d'assurances...).

9.6 Le port de Montréal.

Par ailleurs, la construction de cette barrière, que constitue l'autoroute est-ouest, pourra être un obstacle majeur, dans dix ans, quinze, vingt ans, à une expansion alors devenue nécessaire des services et de l'équipement du port de Montréal, compte tenu de la concurrence acharnée que se livrent les ports canadiens actuellement. L'enjeu de cette bataille est majeur car, pour beaucoup d'industries, il est avantageux de se situer dans un point de convergence des moyens de transport disponibles (bateau, rail, route et même avion). Évidemment les critères de bases retenus par ces entreprises sont la structure des prix, la rapidité et l'efficacité des moyens de transport entre divers sites possibles. Une partie actuelle des difficultés économiques de Montréal est probablement due à la perte de vitesse du port de Montréal au profit de Québec et des ports de l'Atlantique surtout. Une part importante du développement futur de Montréal dépend probablement aussi de la vitalité de son port. Or, en construisant l'autoroute est-ouest, on enlève au Port de Montréal dans l'est, l'espace vital dont il pourra un jour avoir besoin. La construction de l'autoroute ne répond pas aux besoins de développement de Montréal pour les années à venir. D'autres solutions s'imposent, soit, entre autres, une politique d'utilisation du sol.

10- LE MANQUE DE PLANIFICATION

Plusieurs faiblesses de planifications internes et de planifications inter-gouvernementaux sont inhérentes au chaos créé par ce projet.

10.1 Le droit de regard sur Montréal.

Premièrement, cette autoroute est-ouest passe au travers du Centre-Ville de Montréal, et Montréal n'a pas droit de regard sur le principe de cette autoroute.

Deuxièmement, la Ville de Montréal et, présentement, la Communauté Urbaine de Montréal ont adopté, depuis au moins cinq ans, une politique définie quant au transport à Montréal et dans la région. On donnait priorité au transport en commun, au métro en particulier, avant tout projets d'autoroute, au point où les autorités de la ville croyaient que le projet de l'autoroute est-ouest avait été définitivement abandonné par Québec. Erreur. Cette décision de Québec vient perturber la planification existante dans le domaine du transport à Montréal.

10.2 Les études de rentabilité.

Jamais aucune étude de rentabilité sociale et économique n'a été rendue publique par le gouvernement. Les professionnels de la ville mettent le gouvernement au défi d'en produire une qui conclut à la construction d'une telle autoroute. Le gouvernement n'a aucune justification pour ce projet. Il prend pour acquis, sans le démontrer, que l'autoroute est en soi économique et nécessaire à la circulation. Or, il n'existe pas de modèle précis au Québec qui permet de tester un tel projet. On doute donc des justifications de ce projet.

10.3 La planification inter-ministérielle.

Comment croire à l'existence d'une planification dans ce projet d'autoroute quand on analyse les conséquences désastreuses de ce projet sur l'ensemble de la vie économique, sociale et culturelle des Montréalais et même des Québécois. Comment se fait-il que le ministère des Affaires Municipales n'ait pas relevé les lacunes dans les mécanismes de relogement et de compensation au délogement? Ce Ministère, par la Société d'Habitation au Québec, n'était-il pas au courant de l'impossibilité de reloger convenablement la population délacée à cause de la crise de logement qui sévit actuellement à Montréal.

Le Ministère de l'environnement ne serait vraisemblablement pas en mesure d'évaluer les effets d'une autoroute sur l'environnement, sur la trame urbaine, la pollution, les espaces verts.

Et, il en est ainsi du Ministère des Transports, de l'Industrie et du Commerce, etc.

10.4 La planification inter-gouvernementale.

Aucune planification, semble-t-il, n'a été faite entre la Ville et la Province. Comment expliquer la construction d'une autoroute de \$452MM voisine d'à peine 100 pieds d'un projet de rénovation urbaine de la ville, la Petite Bourgogne, qui coûtera finalement \$30MM environs. Cela équivaut à faire d'une zone de vieux taudis, un zone de taudis nouveaux.

10.5 L'autoroute et la rénovation.

Il faut cesser de regarder les autoroutes en milieu urbain comme étant le meilleur moyen de faire disparaître des taudis. Cette mentalité des années 1950 est nettement rétrograde. Et quand on songe qui, on va détruire dans Maisonneuve, des logements acceptables et/ou récupérables, le gouvernement n'a aucune excuse.

Comment la municipalité peut-elle définir un plan d'ensemble, une politique d'utilisation du sol? Comment peut-elle établir des priorités, si le gouvernement du Québec prend des décisions, sans aucune avertissement, qui sont contraires aux intérêts de la population?

11- LA POPULATION CONCERNÉE

Les propos présentés dans les pages qui suivent sont inspirés par les audiences et sont apportés par la commission elle-même. On y souhaite clarifier certaines interprétations du gouvernement au pouvoir. Il s'avère incontestable que par une information mieux organisée de la part du gouvernement, la population s'opposerait sûrement beaucoup plus facilement à ce projet.

11.1 Le désaccord de la population.

Il est clair que dans Maisonneuve et pour la population de Maisonneuve, l'autoroute est inacceptable, elle n'apporte rien. Mais le gouvernement, ignore-t-il l'opinion de cette population?

Quand au reste de la population, il faudrait que le gouvernement cesse de considérer l'ignorance ou le silence comme une approbation. La majorité des citoyens de la Petite Bourgogne, estime-t-on, est contre le projet. Mais, mis devant un fait accompli, compte tenu des priorités qui sont les leurs, et enfin de la peur, de l'impuissance qu'ils ressentent face au gouvernement, ça ne leur donnera rien. Eux, plus que d'autres, savent que c'est que de demander quelque chose au gouvernement; ils l'ont fait, par exemple lors des projets de rénovation urbaine, dans la lutte pour l'hôpital Saint-Henri, dans leur demandes répétés de parcs etc... Ils sont directement visés par l'autoroute, mais ils se taisent. Le reste de la population, ignorante des données du projet ou non touchée directement par le projet, ils ne s'en préoccupent pas, c'est différent. Le silence n'égale pas nécessairement l'approbation.

11.2 La destruction de la vie communautaire.

La conséquence directe de l'implantation de l'autoroute est-ouest à Montréal est la destruction de la vie communautaire des quartiers touchés, soit des quartiers Maisonneuve et la Petite Bourgogne en particulier. Il est impensable de croire que les résidents de la Petite Bourgogne continueront de vivre comme avant. Ils perdront l'intimité qui est primordiale à une vie familiale équilibrée et à une vie de quartier organisée.

La destruction de la trame urbaine planifiée par la rénovation de la Petite Bourgogne annule tous les efforts de réorganisation de ce quartier où pourtant beaucoup d'autres problèmes existent. La réalisation de ce projet coupera définitivement ce quartier de la réalité Montréalaise. L'isolation supplémentaire qu'apportera cette autoroute privera les résidents de la Petite Bourgogne de ce sens d'appartenance fondamental à la communauté Montréalaise. L'autoroute fera de la Petite Bourgogne un ghetto de luxe, un ghetto planifié.

Dans le quartier Maisonneuve, en plus des effets semblables de «charcuterie», il en en résultera une destruction permanente de la vie communautaire de toute la partie sud du quartier. Progressivement l'influence de l'autoroute s'étendra et elle rongera la vie de l'ensemble, entre autres par la venue de nouveaux développements à forte densité. L'équilibre interne du quartier sera irrémédiablement affecté par la destruction d'une partie du stock de logements, par la destruction ou le déplacement d'emplois permanents, par les effets physiques de l'autoroute et par les conséquences de développement futurs que peut engendrer l'autoroute; par exemple, plusieurs commerces disparaîtront par suite d'une diminution insupportable de la clientèle.

Il faut cesser de baser les décisions sur l'aspect économique; ce sont les conséquences sociales qui doivent guider prioritairement le choix de décisions ou de solutions, car toutes ces initiatives ont une influence énorme sur l'ensemble de la population. Il faut mettre l'accent sur l'avancement social et la conservation des valeurs humaines inhérentes à la vie de quartier.

11.3 L'existence des groupes de contestation de l'autoroute.

Depuis deux ans, le Comité de Westmount-en bas tente de convaincre la municipalité que le projet n'est pas souhaitable. Ce sont ses membres qui, les premiers, ont organisé une contestation systématique du projet dans leur milieu.

** Les annexes ne sont pas inclus.

Avant eux, trente citoyens de la rue Selby, expropriés par l'autoroute en 1967, ont réussi à gagner en justice une cause contre le gouvernement; ainsi ils ont pu recevoir une compensation de \$250 en moyenne. Aujourd'hui, les 250 familles de la rue Selby sont dispersées, mais un noyau attend toujours d'être relogé.

À la suite d'un mouvement spontané des groupes populaires, groupes de pressions, ou groupes intermédiaires qui s'opposaient publiquement au projet, il y eut consensus dans la formation d'un «Front Commun contre l'autoroute Pinard». C'est ce front commun qui alerté l'opinion publique. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas sollicité les réactions de la population? C'est le front commun qui a organisé des séances d'information dans Maisonneuve, Westmount, le sud-ouest, la Petite Bourgogne. Les mécanismes d'information du Ministère sont trop statiques. Ils attendent que la population vienne à eux. Il faut aller vers la population.

L'autre type de contestation faite par le Parti Québécois à l'Assemblée Nationale avait pour but de recevoir le Ministère de la Voirie et du gouvernement des informations concernant le projet et, en même temps, de veiller à la protection des droits des citoyens. D'autant plus que les quartiers les plus touchés par le projet sont presque tous représentés par des députés élus du Parti Québécois.

C'est la contestation de tous ces organismes qui a permis de susciter le débat dans l'opinion publique. C'est ce type de contestation, très sain d'ailleurs, qui a permis la réalisation d'un progrès immense en Ontario sur le principe des autoroutes en milieu urbain. Il faut que cette contestation se poursuive si l'on veut que le gouvernement justifie pleinement ce projet.

12- LES MÉCANISMES DE CONSULTATION, PARTICIPATION ET INFORMATION DE LA POPULATION

Ce chapitre est fondamental quant au contenu de tout le texte présenté par la commission. L'absence d'une forme de démocratie respectueuse de l'homme a déjà incité la création de cette commission. Plusieurs absences dans ces domaines sont à relever et à corriger. *(Ce chapitre présente certaines précisions par les commissaires à la suite des audiences).*

12.1 La consultation.

Selon un représentant du Ministère de la Voirie, la seule et unique consultation faite par le gouvernement l'a été auprès des comités-directeurs des regroupements suivants et ce avant 1964:

- Les ministères fédéraux intéressés
- Les ministères provinciaux intéressés
- La commission des écoles catholiques de Montréal
- L'archevêché de Montréal
- Les paroisses touchées
- La Commission des transports de Montréal
- Le Bureau du métro
- La ville de Westmount
- Les chemins de fer nationaux
- Le Canadien Pacifique
- Radio-Canada
- La Commission des services électriques
- Hydro-Québec
- La Corporation de Gaz Métropolitain
- Le Port de Montréal

En aucun moment ou occasion, la population, ou ses représentants, n'ont été consultés. Ainsi, jamais les comités de citoyens des quartiers touchés n'ont été consultés sur le projet. Et encore plus inquiétants dans notre système politique, jamais les députés non membre du parti au pouvoir et qui étaient concernés par le projet n'ont été consultés. Donc, les représentants politiques et légitimes de la population ne furent pas consultés en aucune occasion avant l'annonce du projet. Même plus, aucune personne directement touchée par cette décision n'a été consultée.

De même, jamais la Ville de Montréal et ses professionnels n'ont été consultés par Québec dans les mois précédant l'annonce du projet. Aucune «consultation populaire» ou autre n'a donc été tentée. La présente commission a dû jouer le rôle du gouvernement, avec ses moyens passablement limités, il va s'en dire.

12.2 La participation.

Les représentants politiques responsables du gouvernement ont toujours refusé systématiquement de participer à des assemblées publiques d'information (voire MM. Pinard et Bourassa ou les conseillers de ville, sauf Monsieur Robert Burns de Maisonneuve et Monsieur Kevin Drummond de Westmount).

Comment le gouvernement peut-il ignorer la présence de deux millions de Montréalais? Des mécanismes de participation sont nécessaires si l'on veut que les décisions du gouvernement soient éclairées. Et ces mécanismes doivent opérer avant toute prise de décision. La participation ne se limite pas à un vote à tous les quatre ans.

12.3 L'information.

Tel que mentionné auparavant en aucun moment le gouvernement n'a fourni librement une information détaillée et complète sur le projet à qui que ce soit. Ce sont les contestataires qui ont été obligés d'informer la population. Jamais les questions des citoyens n'ont reçu des réponses satisfaisantes sur le projet surtout lors des assemblées où des technocrates ont été délégués par le Ministère de la Voirie.

Et quand par cette commission, des organismes permettant à la population d'être informée sur le projet, tout ce que le gouvernement réussit à envoyer comme source de renseignements est un agent d'information, technocrate sans pouvoir et informé que de ce qui est secondaire au projet. Au-delà de 40 invitations ont été adressées à tous les paliers de gouvernement; seul un simple fonctionnaire, dont le rôle fut de répondre aux questions, s'il le pouvait, (*et cela se présenta très rarement*) mais dont le rôle essentiel consistait plutôt de rapporter au Ministère ce qui se passait à cette commission, a participé activement. Et pourtant, tous les mécanismes nécessaires étaient prévus pour un dialogue possible. Il y a bien eu quelques représentants d'organismes politiques, mais ils n'ont fait qu'écouter, il n'y a jamais eu tant de ministres en voyage, tant de hauts fonctionnaires déjà occupés ailleurs pour refuser systématiquement toute invitation.

13- CONCLUSIONS

La Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest a quand même réussi à permettre à des groupements et à des personnes de s'informer sur le projet, de formuler des interrogations, de soulever leurs appréhensions et d'exprimer leurs désaccords. Mais la commission n'a pas réussi à obtenir un échange direct d'information.

La participation active aux diverses audiences permet de croire qu'un mécanisme permanent et bien rodé, avec des moyens techniques et financiers adéquats, répondrait aux exigences d'une saine démocratie.

Il est à espérer que la démarche de cette commission, son fonctionnement et ses résultats, compte tenu des ressources limitées, convaincront le gouvernement de l'importance d'offrir en permanence la possibilité à la population de s'exprimer ouvertement sur des sujets controversés à l'intérieur de mécanismes dynamiques et structurés.

** Les annexes ne sont pas inclus.

SECTION III LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

Pour palier à un manque d'échange entre les parties en cause, les commissaires ont jugé nécessaire de formuler un ensemble de recommandations. Elles sont aussi dictées par l'urgence de clarifier la situation, puisque certains travaux sont en cours, et par la responsabilité qu'a le gouvernement de répondre aux arguments soulevés dans le rapport et explicités dans les mémoires déposés.

Ces recommandations sont inspirées de l'argumentation préalable et reflètent synthétiquement les opinions et les demandes exprimées lors des audiences. Ces recommandations sont soumises par les commissaires eux-mêmes.

Étant donné :

- qu'aucune étude gouvernementale connue justifiant le rentabilité économique et sociale du projet de l'autoroute est-ouest à Montréal n'a jusqu'ici été rendu publique ;
- que le projet de l'autoroute est-ouest à Montréal soulève des interrogations des objections et des désaccords d'une grande partie de la population ;
- que le projet nécessite des investissements qui taxeront les québécois pour plusieurs années à venir ;
- que les priorités sociales et économiques actuelles dans les domaines tels que le logement et la pauvreté souffriront de ces dépenses.
- que la population a droit à une information adéquate de la part de son gouvernement ;
- que le projet aura des conséquences sur le milieu Montréalais pour des décennies à venir ;
- qu'aucune consultation et aucune participation systématique n'ont été prévues ;

1 il est recommandé au gouvernement du Québec :

D'ARRÊTER IMMÉDIATEMENT TOUS LES TRAVAUX ET LES PROCESSUS EN COURS DE L'AUTOROUTE EST-OUEST À MONTRÉAL, TANT ET AUSSI LONGTEMPS QUE LE DIT GOUVERNEMENT N'AURA PAS FAIT LES CONSULTATIONS ET ANALYSES JUSTIFIANT LE BIEN FONDÉ DU PROJET.

Étant donné :

- que des investissements de ce genre accaparent une partie importante du budget de l'état;
- que des investissements de ce genre limitent l'intervention du gouvernement dans d'autres domaines, faute d'argent;
- que de tels investissements influencent directement l'ensemble du milieu;
- qu'entre autres documents de base, il y a nécessité d'une étude d'analyse bénéfiques/coûts concluant à la rentabilité sociale et économique qu'une autoroute dans l'axe est-ouest à l'intérieur du milieu urbain de Montréal.
- que la population à la base est rarement consultée sur les orientations majeures des politiques de son gouvernement entre les élections;
- que des mécanismes, tel le référendum, sont prévus pour de telles décisions majeures;

2 il est recommandé au gouvernement du Québec :

DE PROCÉDER À UNE CONSULTATION DE LA POPULATION CONCERNÉE SUR TOUT GENRE DE PROJET AYANT UNE TELLE IMPORTANCE ÉCONOMIQUE, PHYSIQUE, SOCIALE ET CULTURELLE AVANT DE PRENDRE TOUTE DÉCISION MAJEURE.

Étant donné :

- qu'aucun mécanisme de consultation et de participation n'est prévu dans les règlements du Ministère de la Voirie;
- qu'une telle réglementation existe pour les projets de rénovation urbaine à la Société d'Habitation du Québec;
- que plusieurs autres ministères gagneraient à instaurer de tels mécanismes qui maintiennent un contacte continue avec la réalité;
- que l'expérience de l'Ontario Municipal Board s'est avérée intéressante.

3 il est recommandé au gouvernement du Québec :

QUE LE MINISTÈRE DE LA VOIRIE ÉTABLISSE UNE RÉGLEMENTATION PERMETTANT LA CONSULTATION, L'INFORMATION, LE FEEDBACK ET LA CONTESTATION SUR LE PROJET PRÉCIS ETCE DE FAÇON PERMANENTE ET SELON LE PRINCIPE DES AUDIENCES SUR L'UTILISATION DU SOL.

Étant donné :

- que certaines familles délogées n'ont jamais reçu de dédommagement et n'ont jamais été relogées;
- que de plus en plus de projets d'envergure résultent en la destruction de logements et en pertes énormes pour les familles;
- que la situation actuelle de l'habitation ne permet pas de trouver facilement un logement convenable et financièrement accessible;

4 il est recommandé au gouvernement du Québec :

- **D'ASSURER UN RELOGEMENT À TOUTES LES FAMILLES DÉLOGÉES ;**
- **D'ASSURER UNE COMPENSATION COMPLÈTE, TENANT COMPTE DE TOUTES LES DÉPENSES QUI RÉSULTENT D'UNE EXPROPRIATION, AUX FAMILLES EXPROPRIÉES.**
- **DE RESPECTER DES DÉLAIS PERMETTANT AUX FAMILLES D'EFFECTUER LES AJUSTEMENTS NÉCESSAIRES.**

Étant donné :

- que la commission a permis à la population concernée de s'exprimer sur un problème qui la préoccupe;
- que des mécanismes semblables devraient exister à tous les niveaux sur des projets majeurs;
- que le gouvernement n'offre pas actuellement à la population l'opportunité de s'exprimer;

5 il est recommandé au gouvernement du Québec :

DE RÉPETER L'EXPÉRIENCE DE LA COMMISSION EN REGARD D'AUTRES PROBLÈMES

les routes québécoises en 1972

rapport annuel du ministère de la voirie
1^{er} avril 1971 — 31 mars 1972
éditeur officiel du québec — charles henri dubé

Encore une autoroute à Montréal ! Pourquoi ?

Dans un numéro spécial de la revue de l'École 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.

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 Voirie 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...

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 transportent 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 démontrent 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.

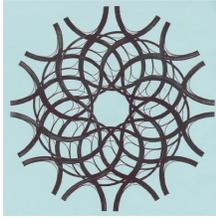
On n'a pu totalement éviter les déplacements de population encore que, dans ce cas également, nous ayons choisi la solution la moins douloureuse. A quel niveau de gouvernement appartenait-il de tenter de réduire, pour les citoyens de Montréal, les inconvénients provoqués par la construction d'une autoroute ? 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 !



Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4
 Tél.: (514) 899-5314, Courriel: gruhm@sympatico.ca
 Site Web: <http://www.zovile.com/>

Object: Analysis of instability of Champlain Bridge.

August 15th 2011

Conception and Execution.

1.0 Context.

Opened in 1962, the Champlain Bridge was heralded as a marvel of bridge construction, especially the concrete portion being in rival with the lake Maracaibo bridge in Venezuela opened at about the same time.

The slender single post column design supporting a large cantilevered column cap gave the bridge a lightweight appearance over the conventional full width pillar counterpart. However, this particular design, not allowing continuity in reinforcing cages has now lead to one of the bridge's major weaknesses.

2.0 Corrective action:

2.1 Structural interventions to date (Image 11)

In the past several years various attempts to stabilize the deteriorated structure have been undertaken including re-stressing exterior concrete girders conventionally as well as adding queen posts. The column caps have also been subjected to external re-stressing. This corrective action will not be dealt with in present brief. (Extract of Delcan report on image 11)

2.2 Column stabilization and structural corset (Images 12, 12a, 12b and 12c)

In reviewing all the previous reports, much has been said about the accelerated deterioration of the outer concrete girder beams and the road deck but little is said about the fragility of the column design in relation to cap attachment to main post. In fact by looking at Image 12, one can realize the vulnerability of such an arrangement with the dowels being the only link between the narrow column head and the wide column cap. In fact tornados are becoming more frequent in this area and according to the Delcan report for "**The Future of the Champlain Bridge Crossing**", at the bottom of page 2, "*Analyses have shown that the capacity of the bridge to carry wind loading is marginal.*"

Image 12a: Thus our proposal to stabilize the structure immediately with lateral columns and add compensating truss girders on these columns could be a hybrid approach that could be justified. As the lateral truss girders would be twice the depth of the concrete girders, two intermediate girders can be added laterally at each cross stabilizing beams at the third of spans. As well, the main truss girder can be arranged to accommodate the future LRT required to link Montréal and the south shore and provides necessary space to deviate one lane of traffic per direction during the course of the works. If necessary, the outer concrete girders could now be replaced as required as suggested by image 11.

Image 12b: These two intermediate girders, being at a third of span width, can accommodate the queen post installations at applicable locations, thus work done to date can be salvaged and optimized.

Image 12c: Alignment of structures at main span is shown to accommodate offset at this location.

2.3 Deck Morphology (Image 13)

It has been described in many reports that the whole structure is tied together with stressed cables and that it would be difficult to dismantle members or replace components without affecting the integrity of the structure. The next two paragraphs will deal with possible configurations to counter this situation.

2.4 Girder cross bracing reinforced with steel plates (Images 14 and 14a)

To insure proper cross bracing between the main concrete girders, it is proposed that steel plates be interconnected to the 4" diameter anchorage holes provided in the diaphragms of the main concrete girders as illustrated. In this way, the dependency on the durability of the cables in the cross beams can be minimized and rigidity in conformity to earthquake requirements can be attained.

2.5 Infill slab replacement (Image 15)

We note that the effort for the transverse posttensioning cables, being spaced at about one meter c/c, is more a binding one rather than of a load transferring type. Although these seem to be the only steel link between the main concrete girders and the infill concrete slabs, we believe that these can be removed progressively bay by bay in as long as same are kept in tension by using intermediate clamping techniques described to restrain them as each bay is addressed. Note that the outer girder system can accommodate one lane of traffic as each inner lane (bay) is progressively replaced.

3.0 Conclusion:

This brief demonstrates that a hybrid scheme can reasonably be conceived in the context of maintaining traffic on the bridge to an appropriate level of service throughout construction while incorporating the widening of the structure to accommodate new rapid transit rail lines on either side of main structure from Nun's Island to the south shore (Sections 5 and 7). In the superstructure zone over the St Lawrence Seaway (Section 6) provision would be made to accommodate independent carriageways on either side of the span to accommodate one track of rail (equivalent to one lane) per direction.

Pierre Brisset Architect and director of the GRUHM

- Strengthening of the prestressed concrete girders by the addition of external post-tensioning below the soffits of the prestressed concrete girders, a methodology effected by queen posts and anchorage of this new additional external post-tensioning to the girders.



- The addition of prestressing to the pier caps which were considered to be a high risk as there was not enough development length in the reinforcing steel in these caps in accordance with modern codes, and hence the conventional reinforcement, although very heavy, is not capable of developing its full strength under load.
- There is in place a pre-purchased modular truss which has been stored nearby to the bridge and which would be intended to support an exterior girder in the case of an emergency; i.e., significant loss of load-carrying capacity and/or deformation of such an exterior girder. In addition, a pre-purchased plate girder is available which can be installed from above the deck in order to add additional security if a girder shows signs of failing.

**Image 11: Extract of Delcan report 1 - Assessment of the Champlain Bridge
Pages 19 and 20.**

Fig. 11. Impervious membrane applied to lower girder regions.

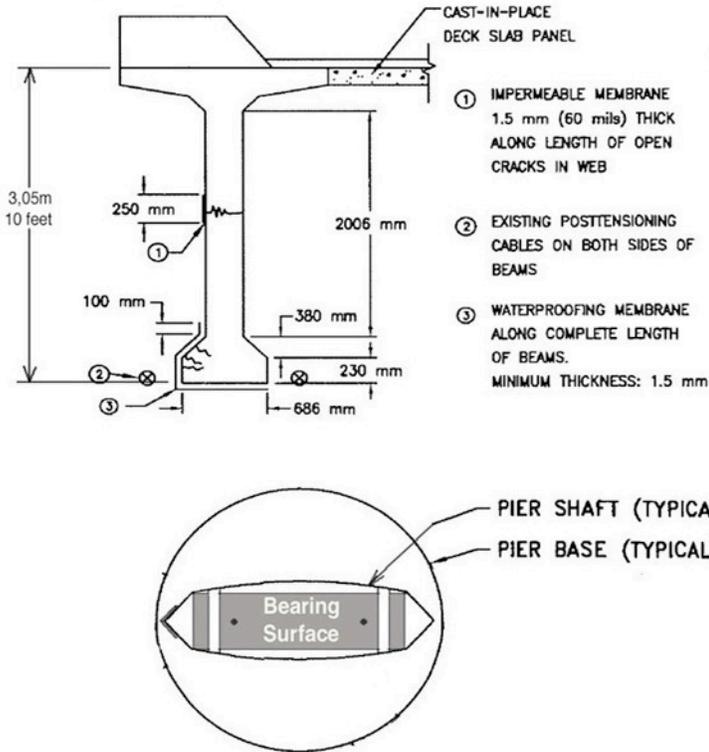
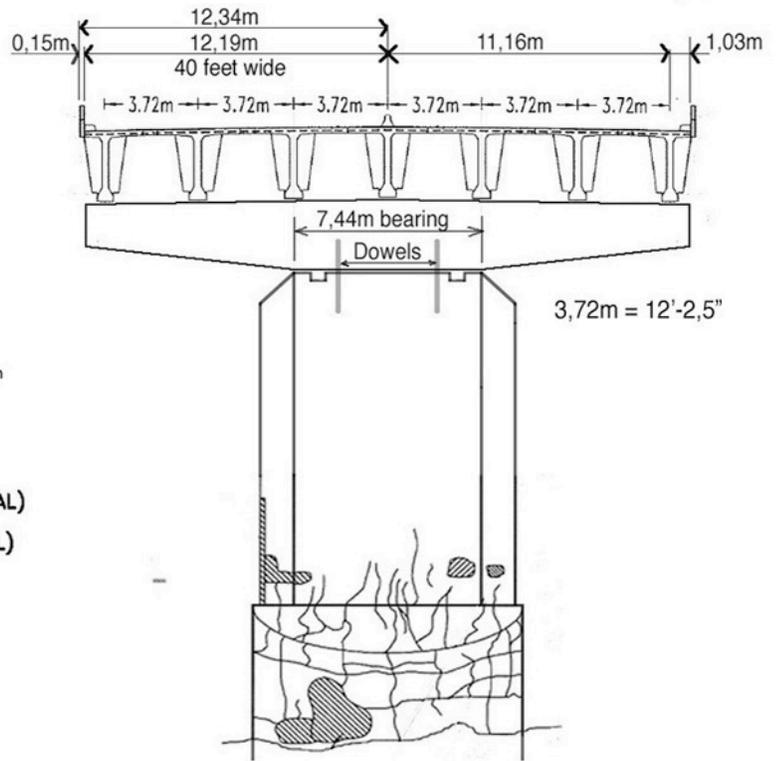
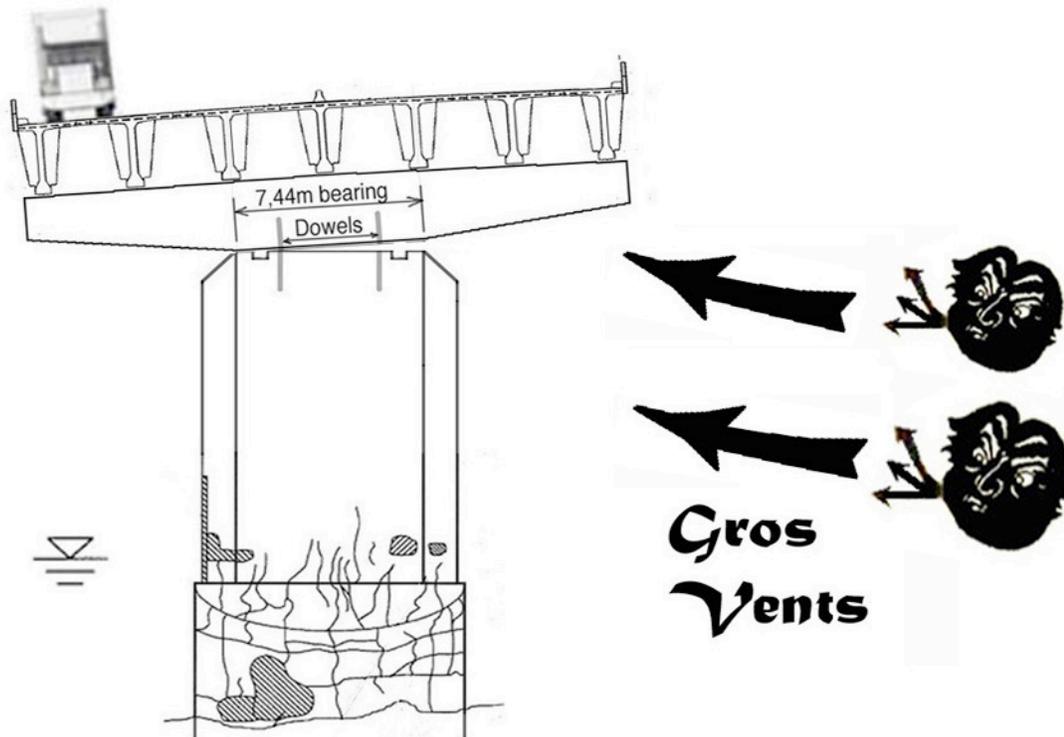


Fig. 12. Transversally posttensioned deck.



Existing structural configuration



Effets de gros vents sur structure combinés avec charges concentrées d'un côté.

Fig. 11. Impervious membrane applied to lower girder regions.

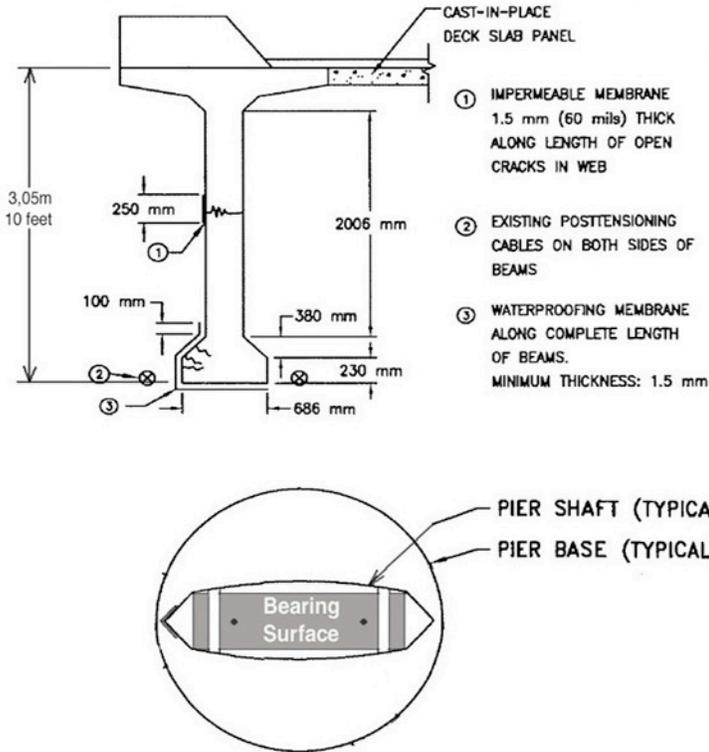
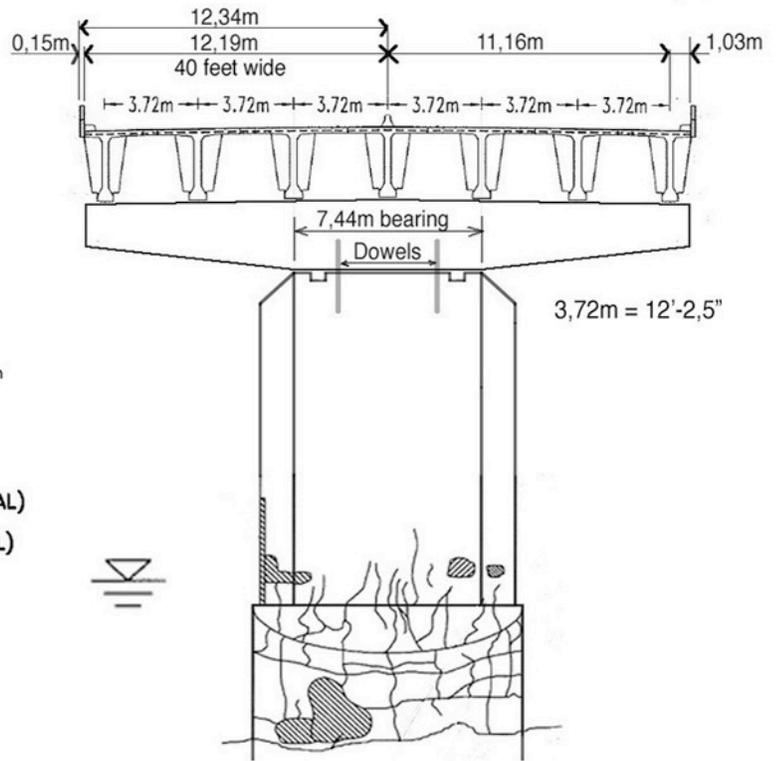


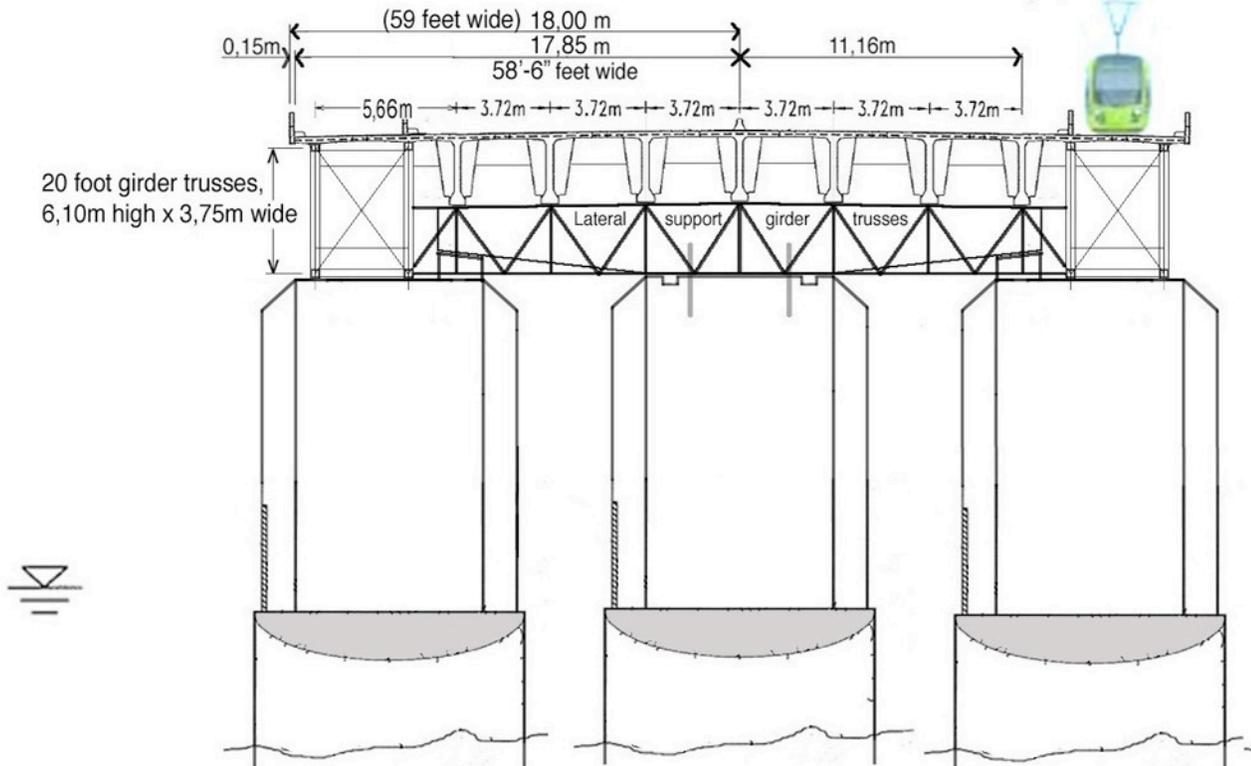
Fig. 12. Transversally posttensioned deck.



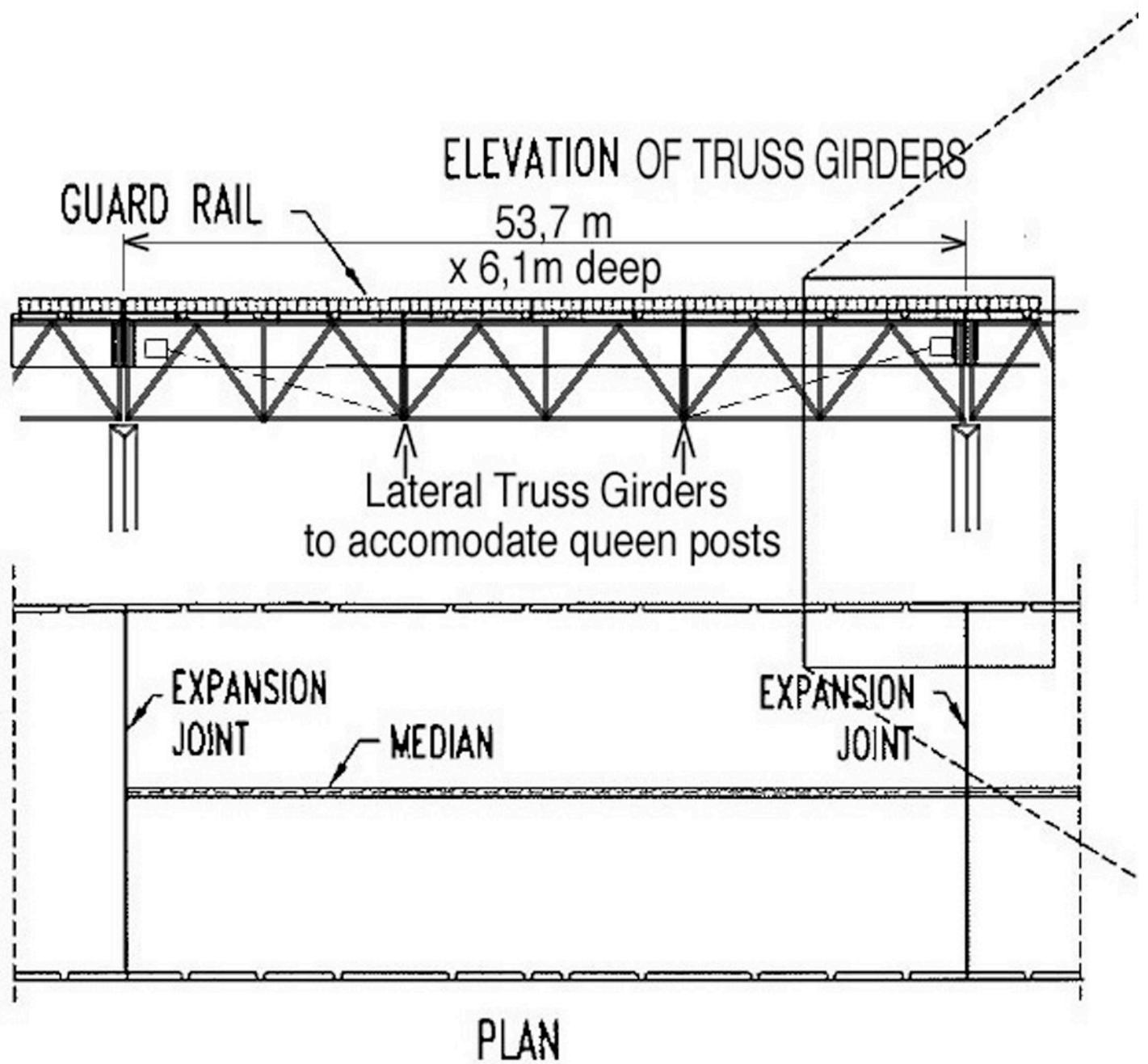
Existing structural configuration

Fig. 12. Transversally posttensioned deck.

SLR's en rive

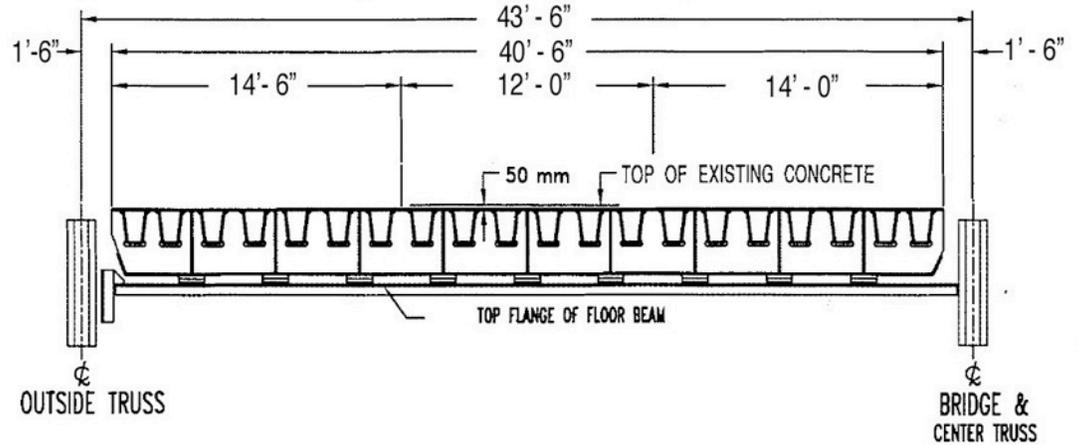


Proposed structural configuration

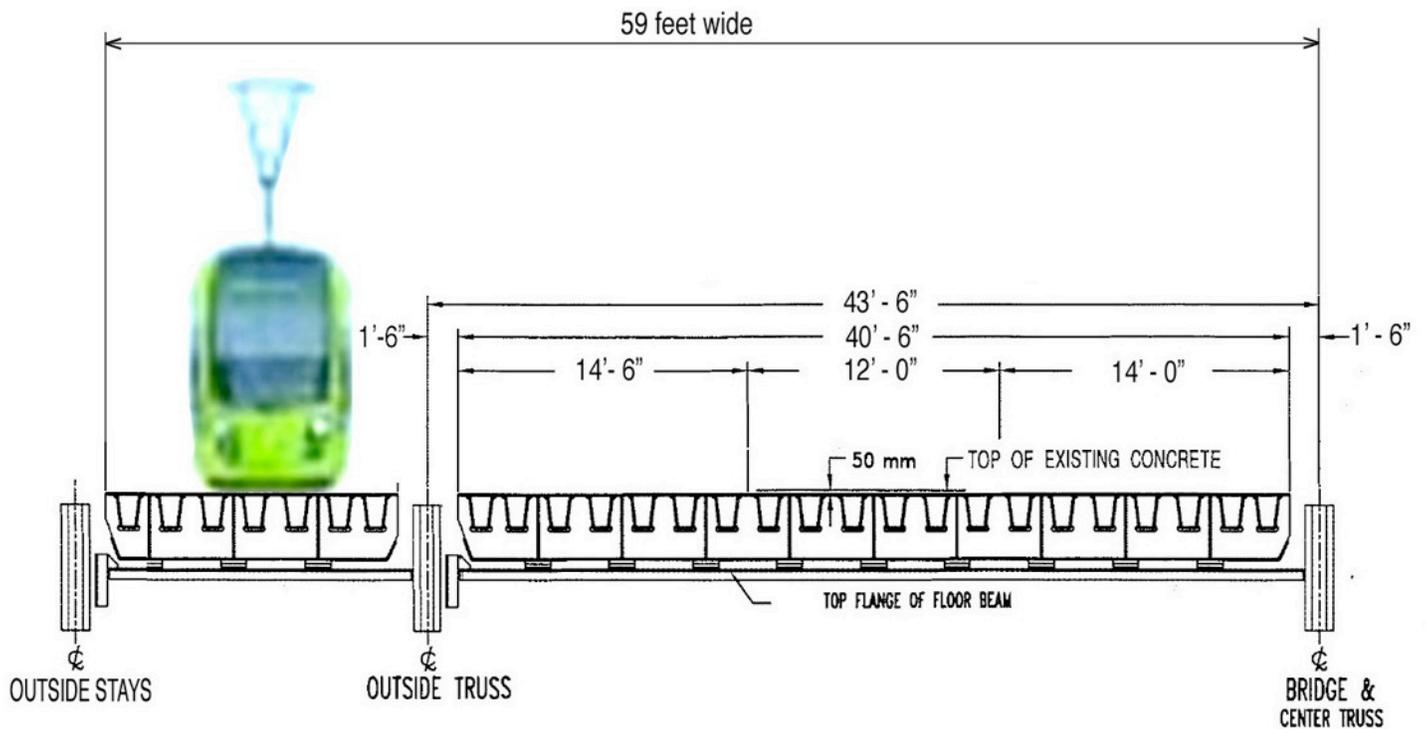


Proposed Longitudinal Elevation of Truss Girders

Fig. 3. Typical cross section of deck panels with ribs (for the main span).



Existing Main Span Structure



Proposed Lateral Additions on Main Span Structure for SLR.

Image 12c

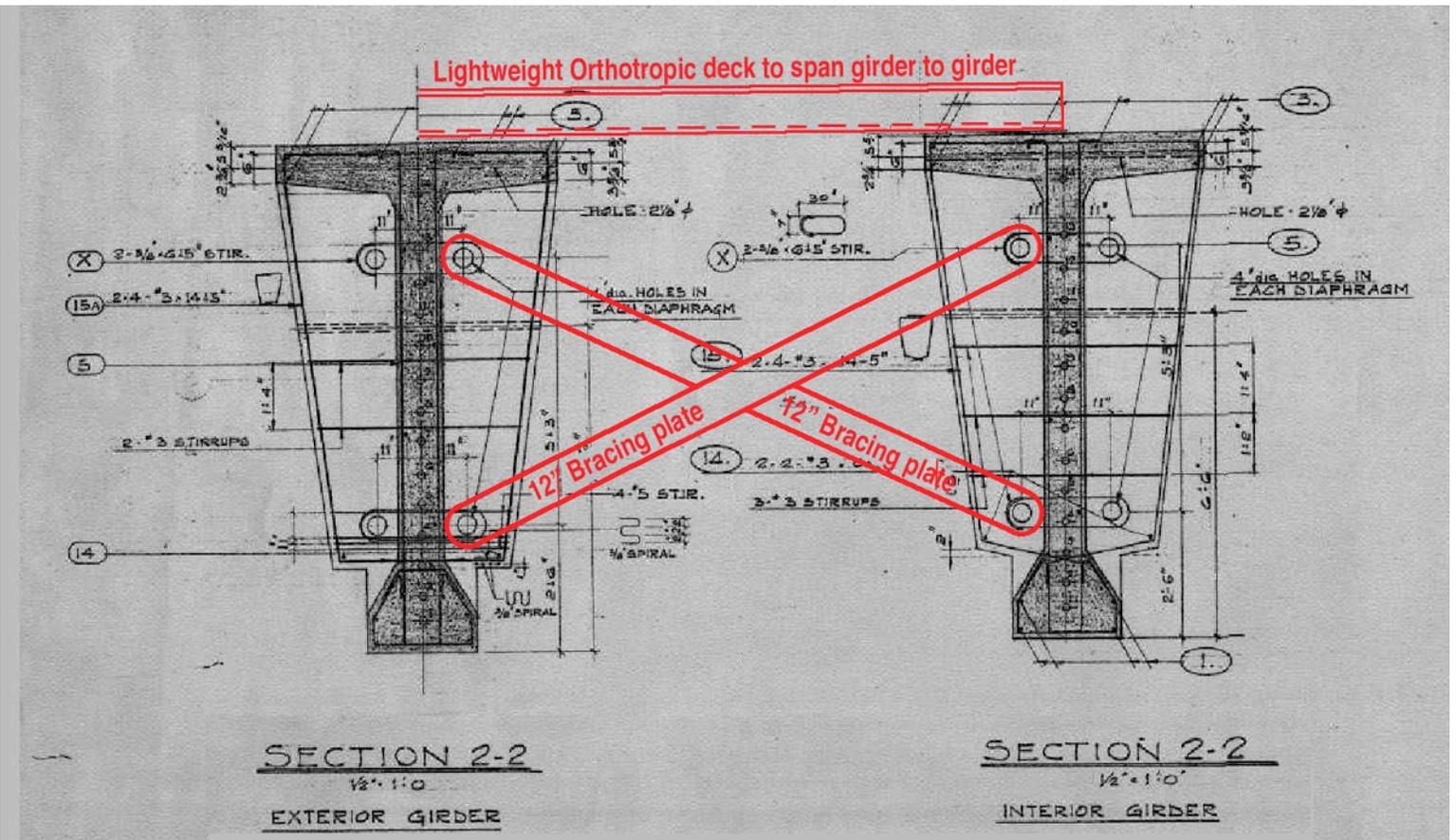


Image 14: Detail of bracing at two end (over pillar) cross beams

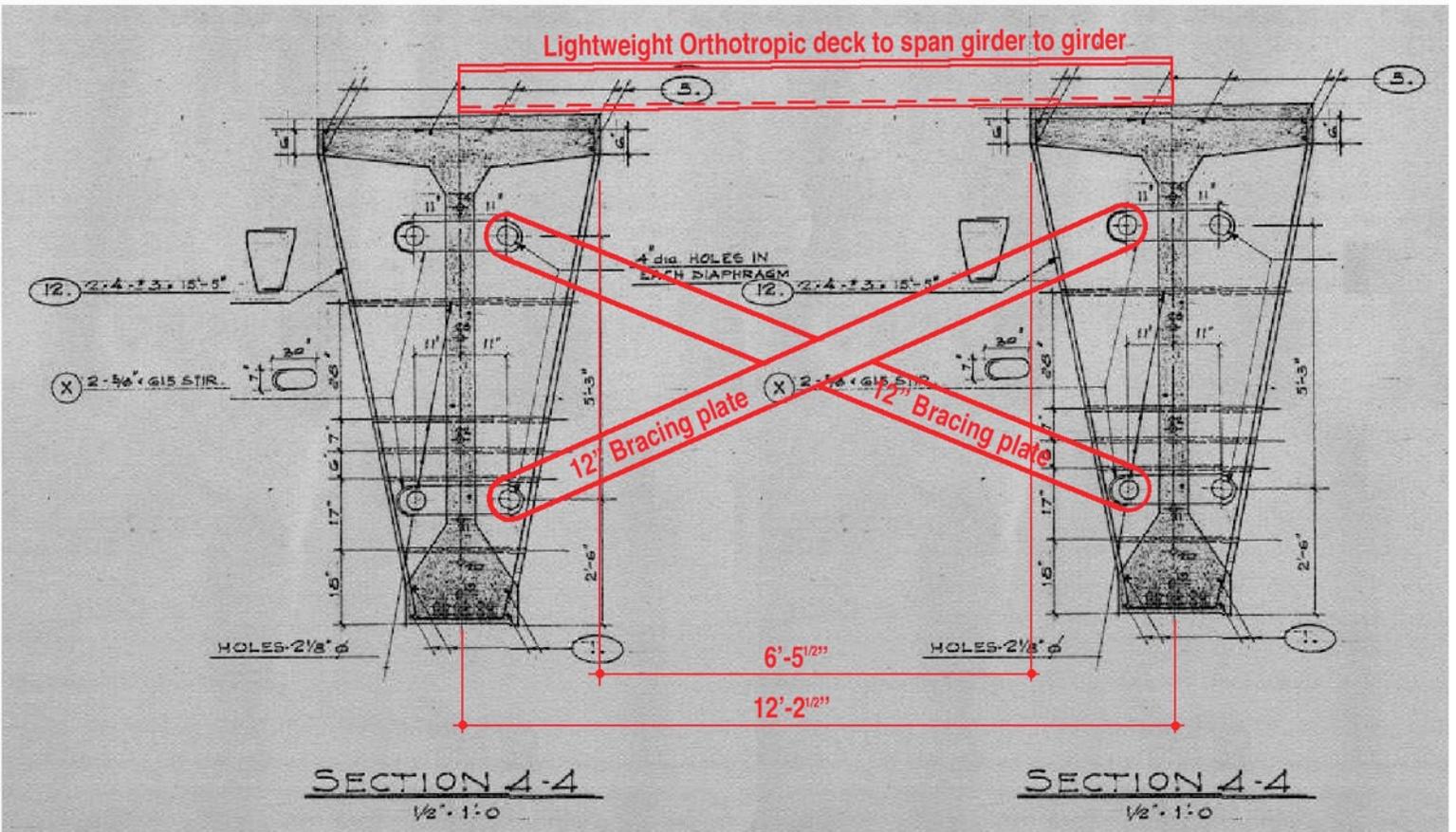


Image 14a: Detail of bracing at two third span intermediate cross beams

Fig. 12. Transversally posttensioned deck. (ref: Can. J. Civ. Eng. Vol. 23, 1996, page 1333
G.P. Carlin, M.S. Mirza, and M. Gaudreault)

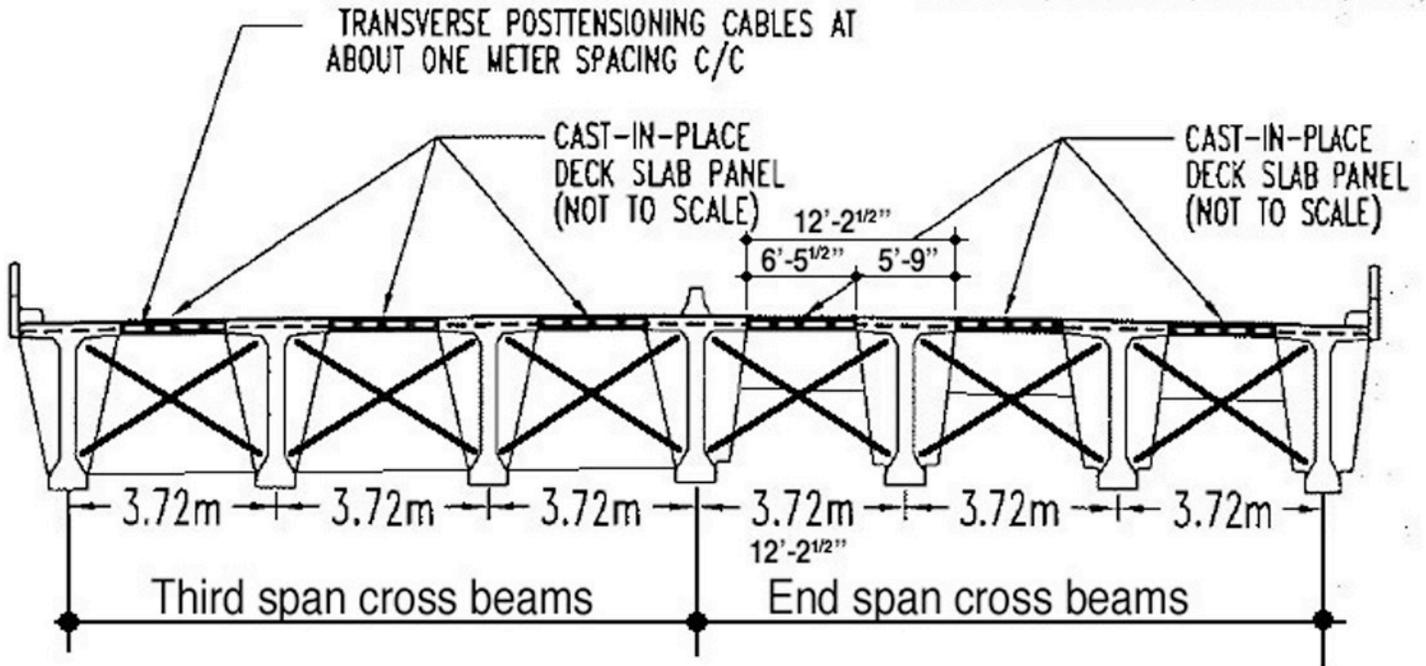


Image 13: Deck morphology (With cross bracing added)

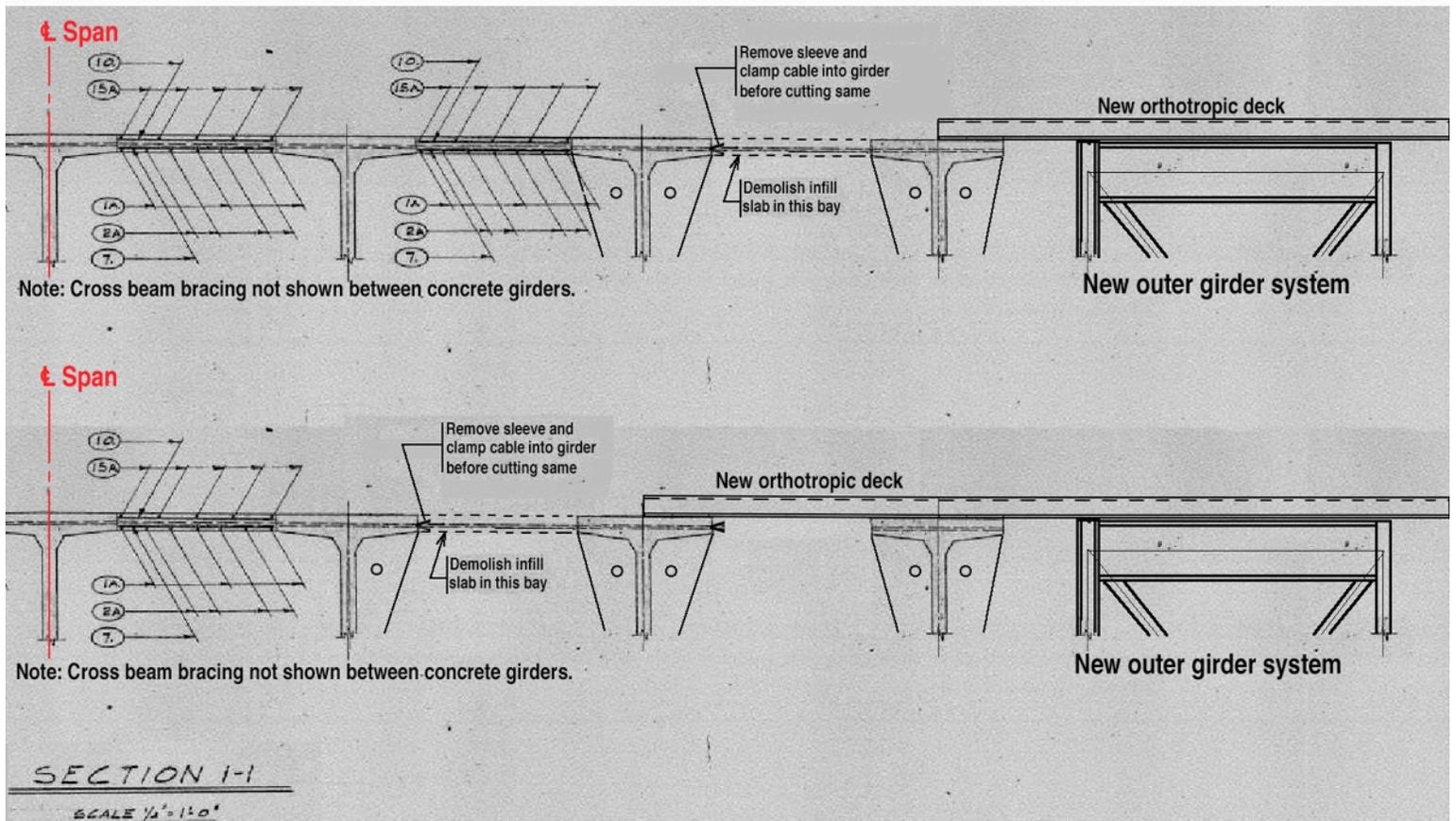


Image 15: Sequencing for replacement of infill slabs between main concrete girders

Recyclage du pont Champlain

Réflexion sur la configuration de la structure en béton
au dessus du fleuve
par Pierre Brisset (GRUHM) 130109

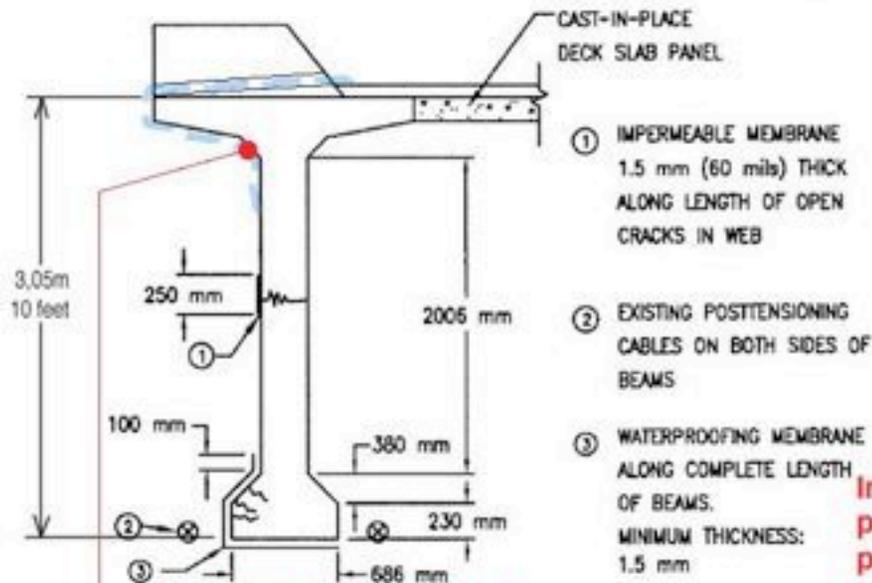
Trois failles de structure au pont Champlain;

1. Drainage inadéquat avec déversement directement sur les poutres.
2. Pileurs instables avec armature des chevêtres indépendants de la colonne de base et retenu avec gougeons seulement.
3. Dalles de roulement rattachées ensemble entre les poutres principaux de structures au lieu de par dessus donc impossible à remplacer.

Note: Les images des étapes de réalisation (diapos 8 à11 ont été empruntés des documents fournis par M. René Therrien, ingénieur et concepteur de l'ensemble du projet.

Site WEB: <http://solutionpontchamplain.com/>

Fig. 11. Impervious membrane applied to lower girder regions.



Écoulement des eaux usés à forte teneur de calcium qui on corroder les cables d'acier de tension.

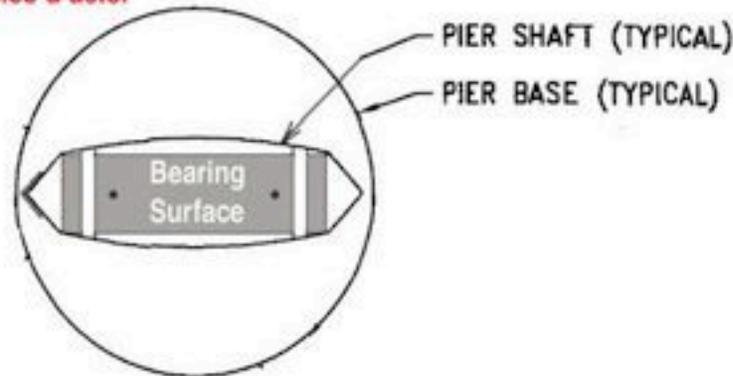
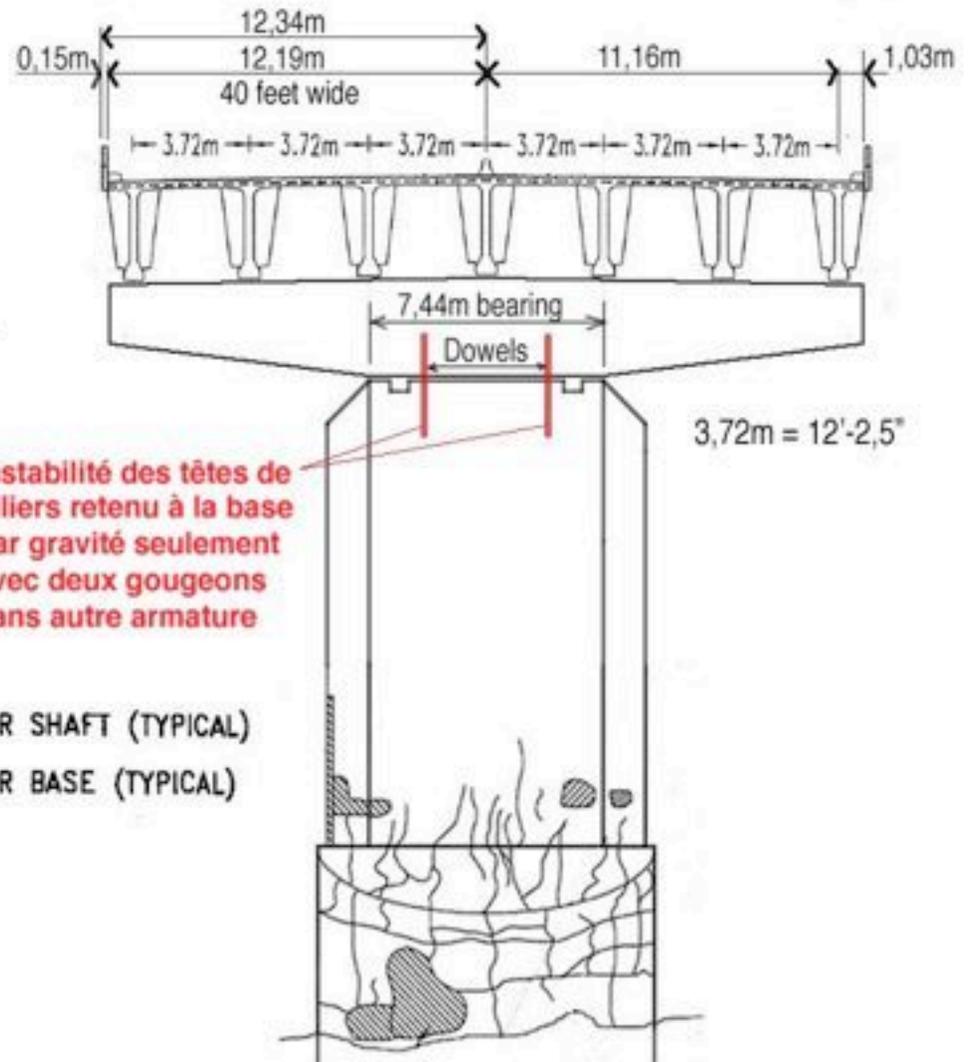


Fig. 12. Transversally posttensioned deck.



Existing structural configuration

2-Morphologie de la structure tel que conçu avec drainage en rive non canalisé.

Fig. 12. Transversally posttensioned deck. (ref: Can. J. Civ. Eng. Vol. 23, 1996, page 1333
G.P. Carlin, M.S. Mirza, and M. Gaudreault)

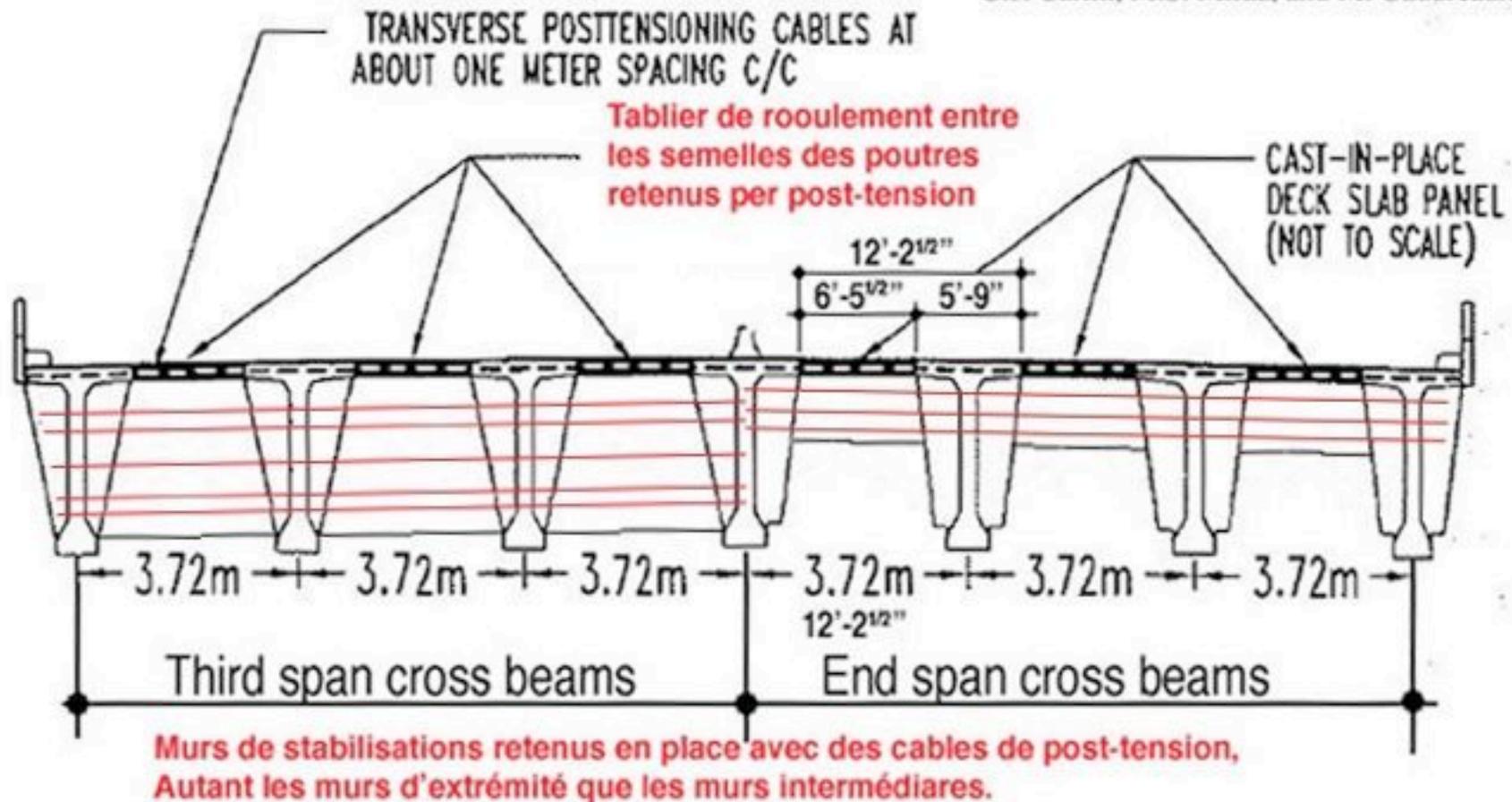
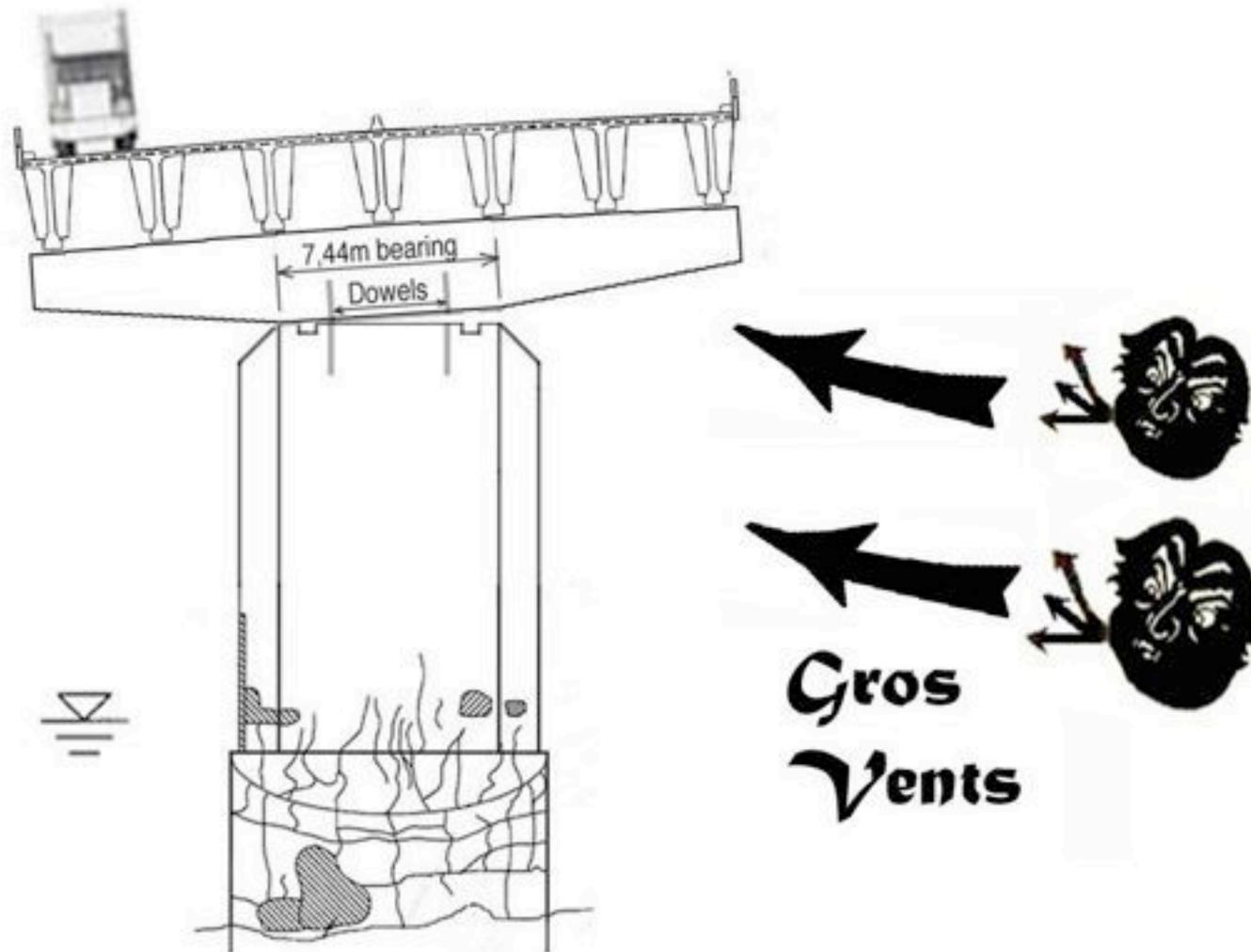


Image 13: Deck morphology

3-Morphologie du tablier avec insertions entre les poutres au lieu d'être dessus.



Effets de gros vents sur structure combinés avec charges concentrées d'un côté.

4- Effet d'instabilité du tablier avec efforts extrêmes, tornades ou ouragans.

Fig. 12. Transversally posttensioned deck. (ref: Can. J. Civ. Eng. Vol. 23, 1996, page 1333
G.P. Carlin, M.S. Mirza, and M. Gaudreault)

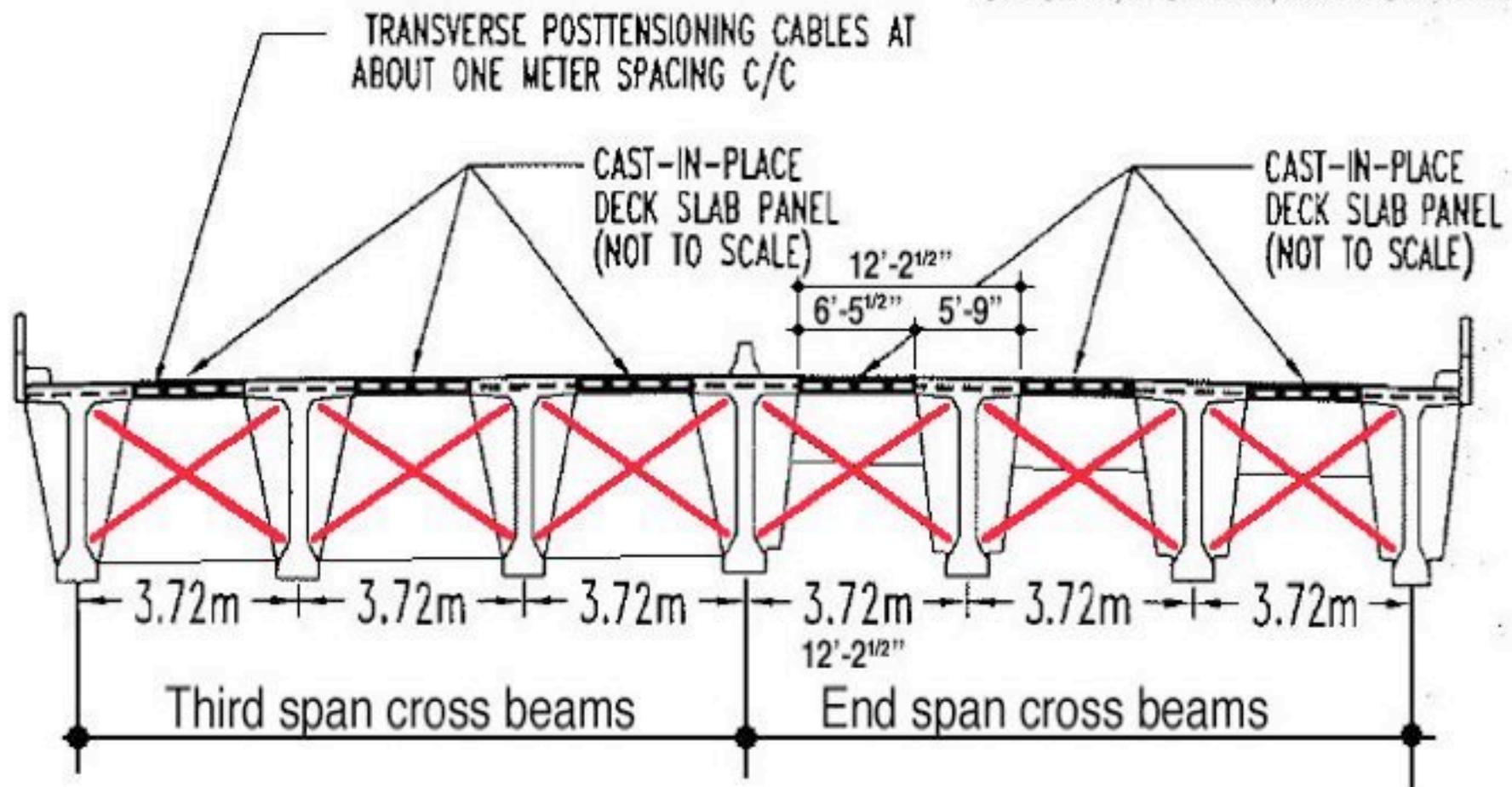


Image 13: Deck morphology (With cross bracing added)

5- Morphologie du tablier avec contreventements rajoutés entre les poutres.

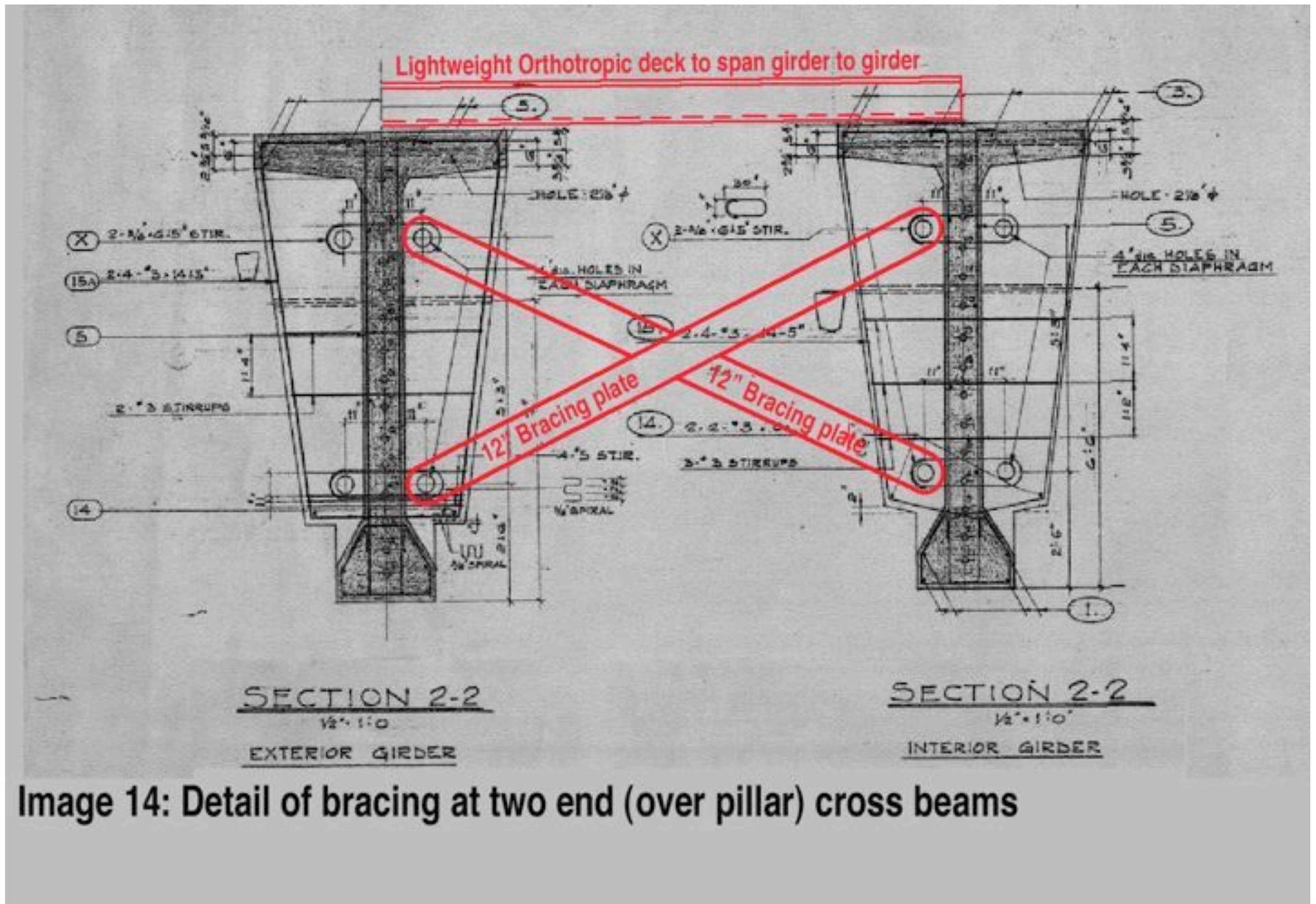


Image 14: Detail of bracing at two end (over pillar) cross beams

6- Détail de contreventements en forme de croix St André, dessus des piliers.

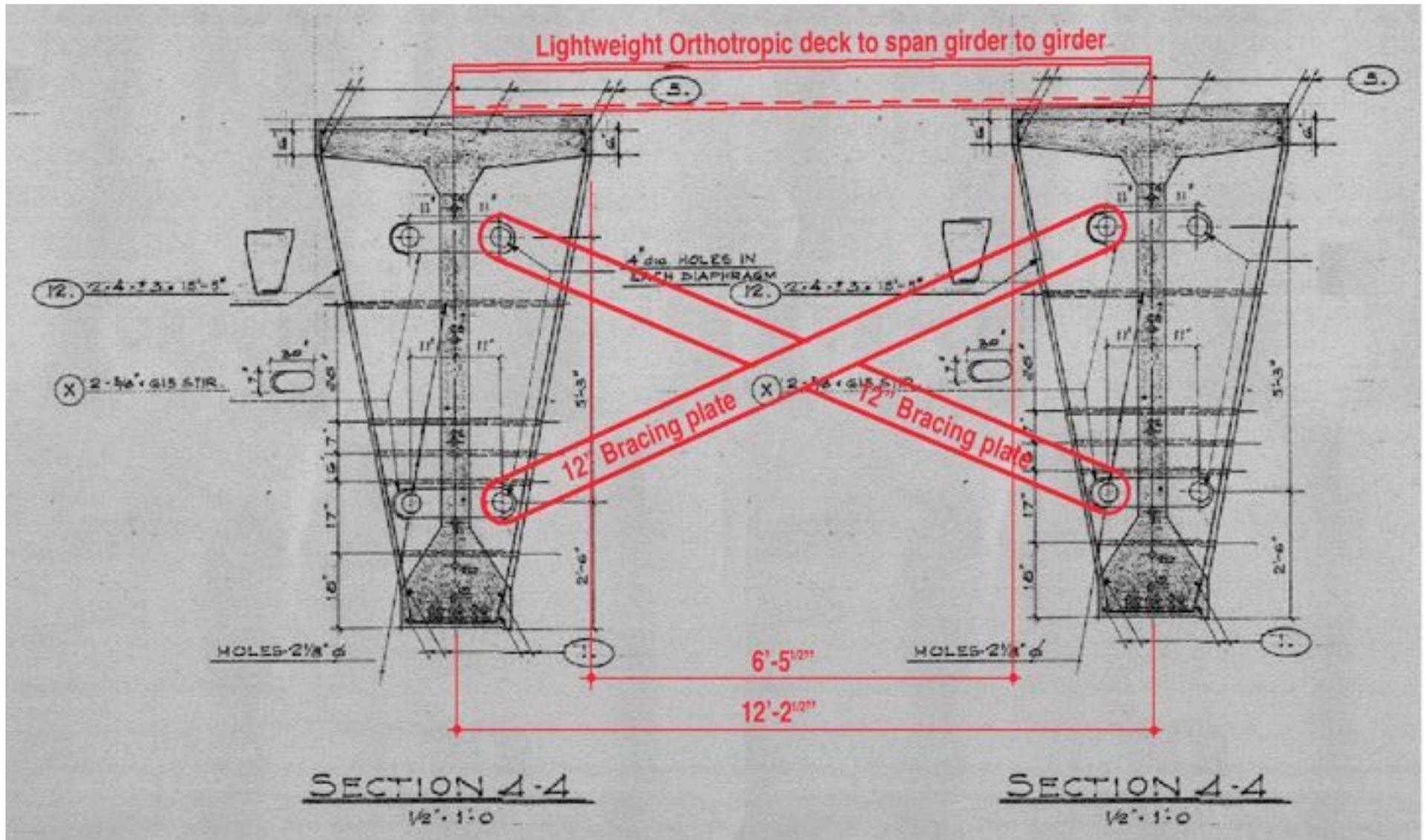
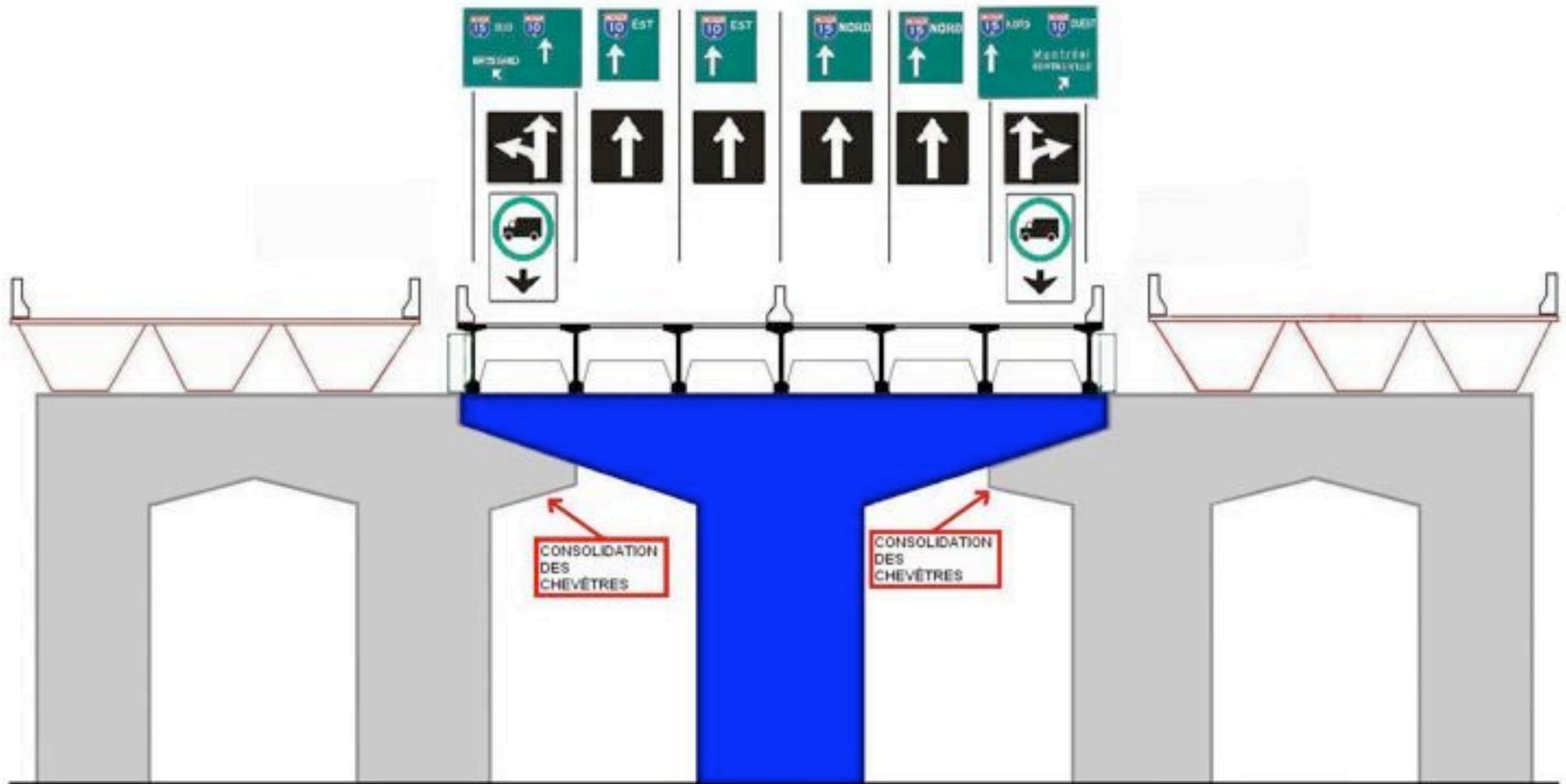


Image 14a: Detail of bracing at two third span intermediate cross beams

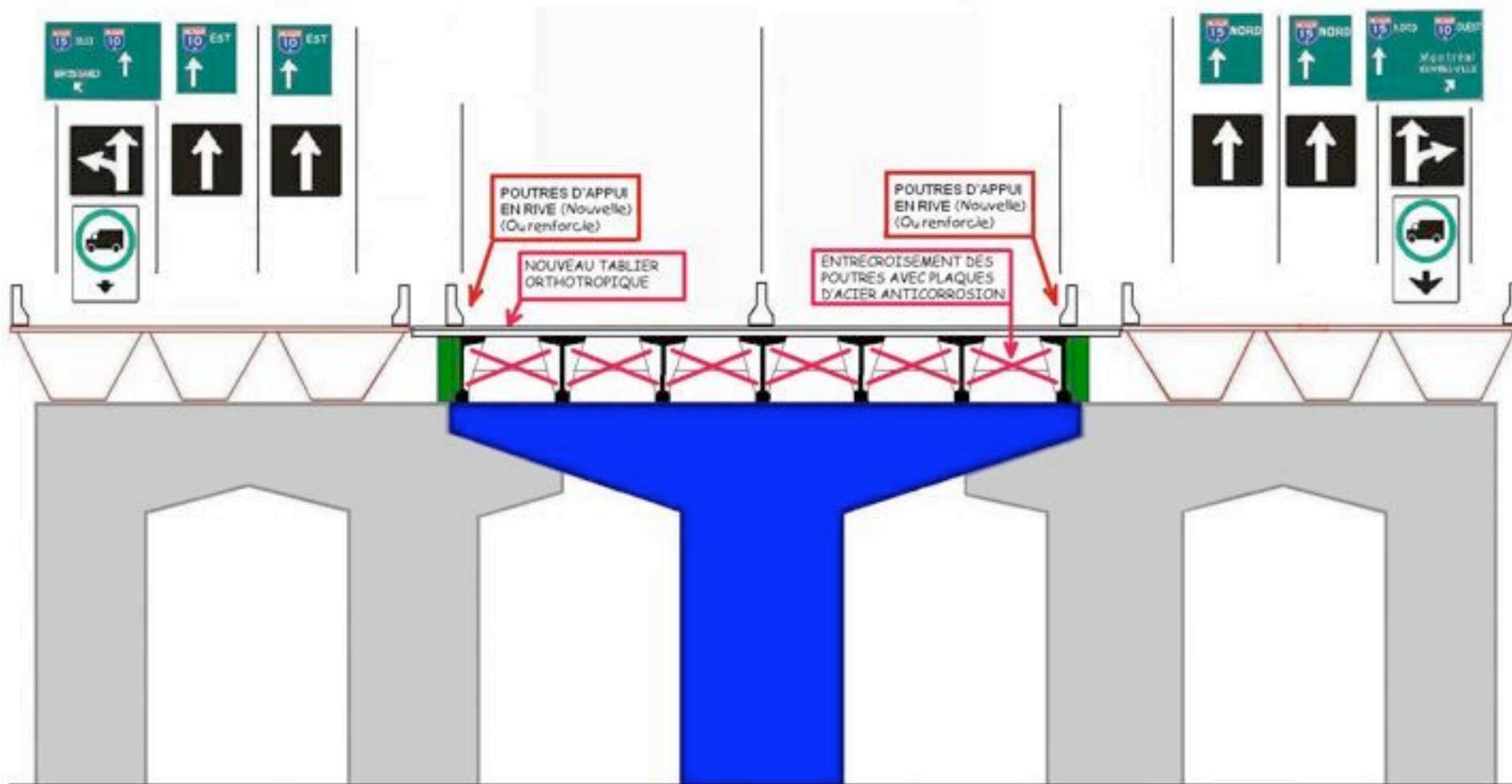
7- Détail de contreventements en forme de croix St André, tiers de la travée.

ÉTAPE 1



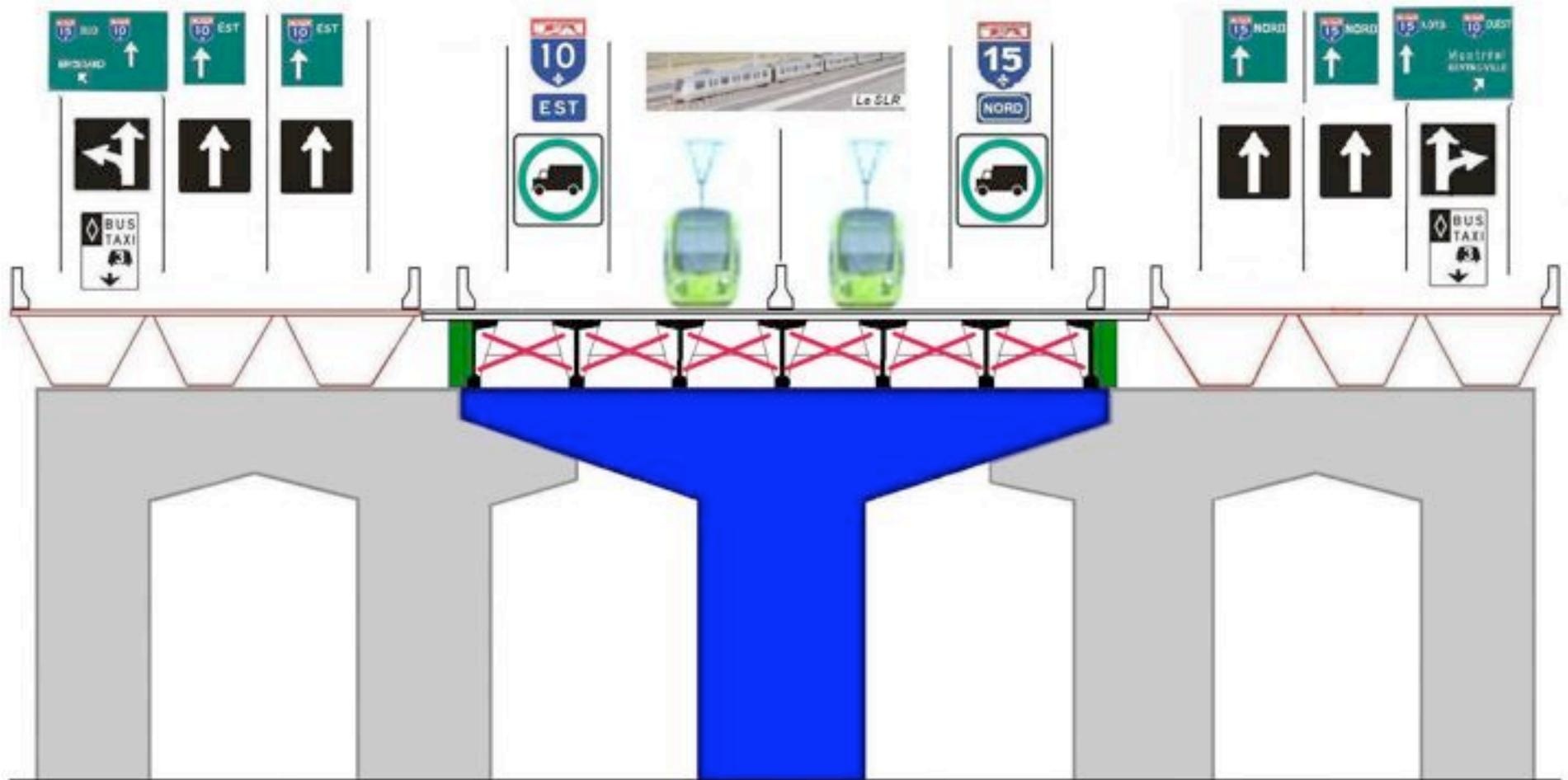
8- Étape 1: construction de piliers pleine largeur et nouveaux tabliers en rive.

ÉTAPE 2



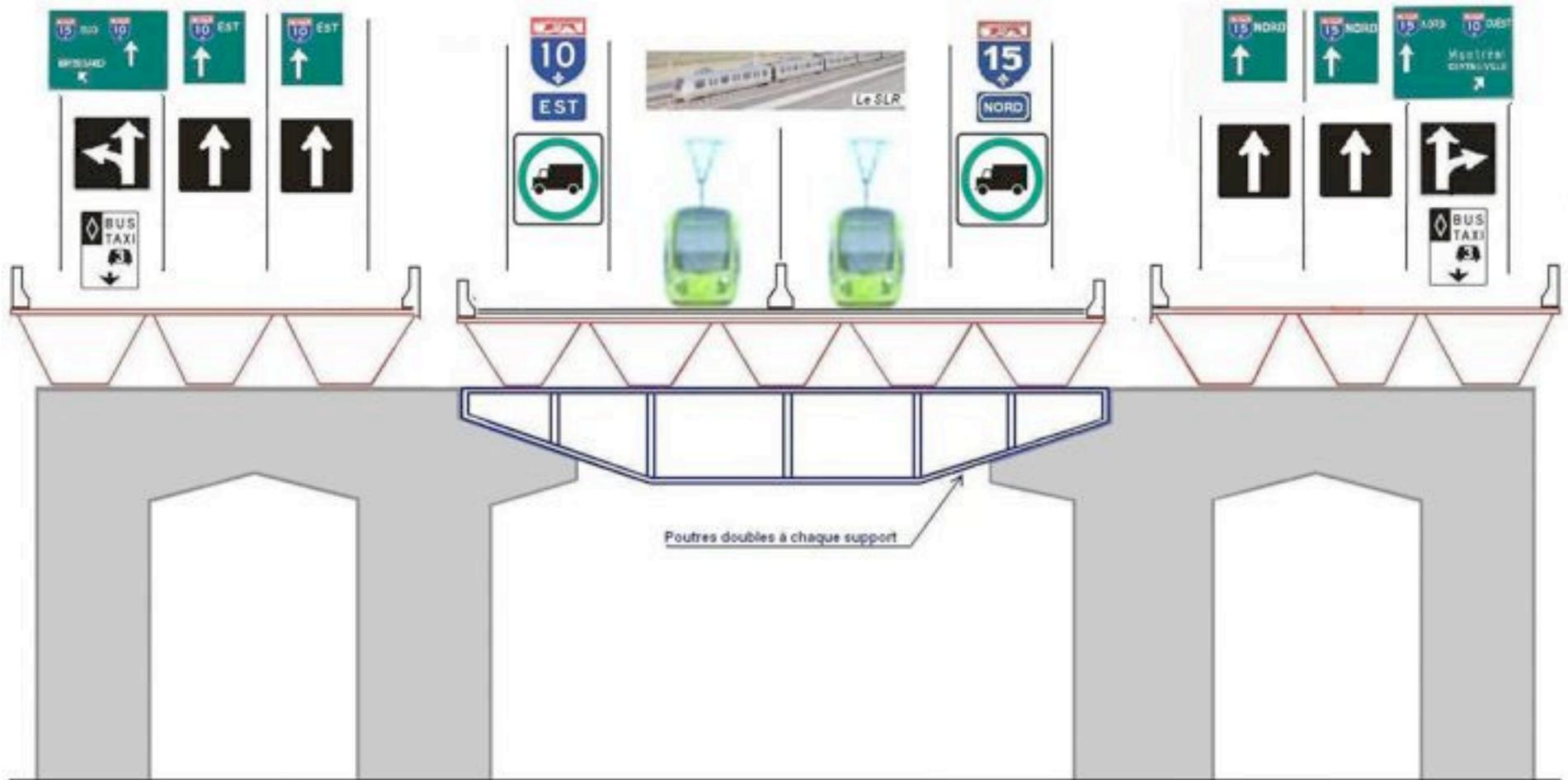
9- Étape 2: Transfert du trafic en rive afin de renforcer le tablier centrale.

ÉTAPE 3



10-Étape 3: Mise en service du tablier central avec voies dédiés au camionnage ainsi qu'un Système Léger sur Rails.

ÉTAPE 3a



11- Étape 3: Alternative du tablier centrale avec voies dédiés au camionnage ainsi qu'un Système Léger sur Rails.

Merci, Questions?

Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE de RECHERCHE URBAINE
(GRI)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Boulevard, M1, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cell (514) 668-1781
Courriel: grub@rma-urba.com
WEB: <http://www.rma-urba.com>

