

SAINT-JOSEPH, Boulevard



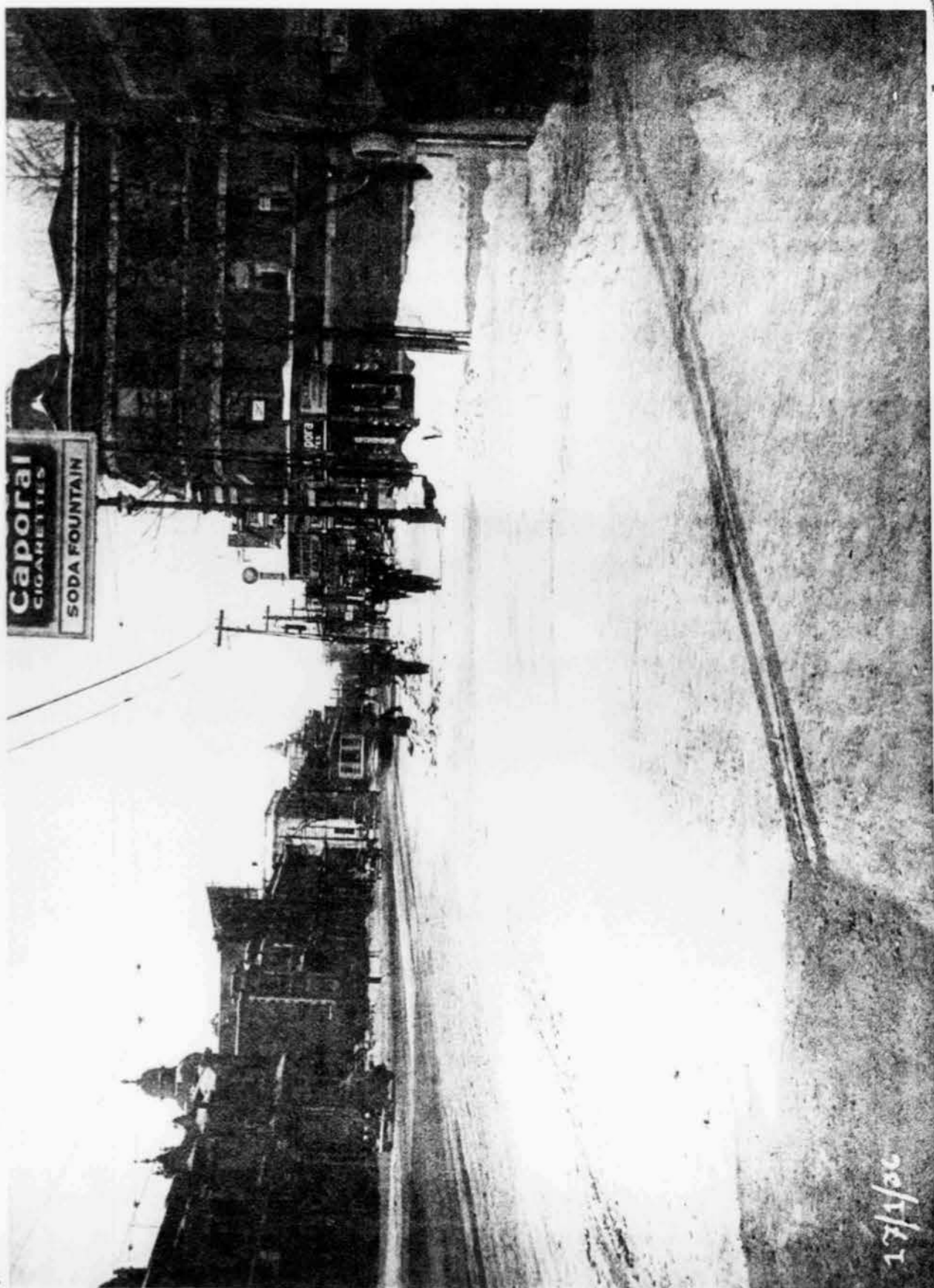
archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

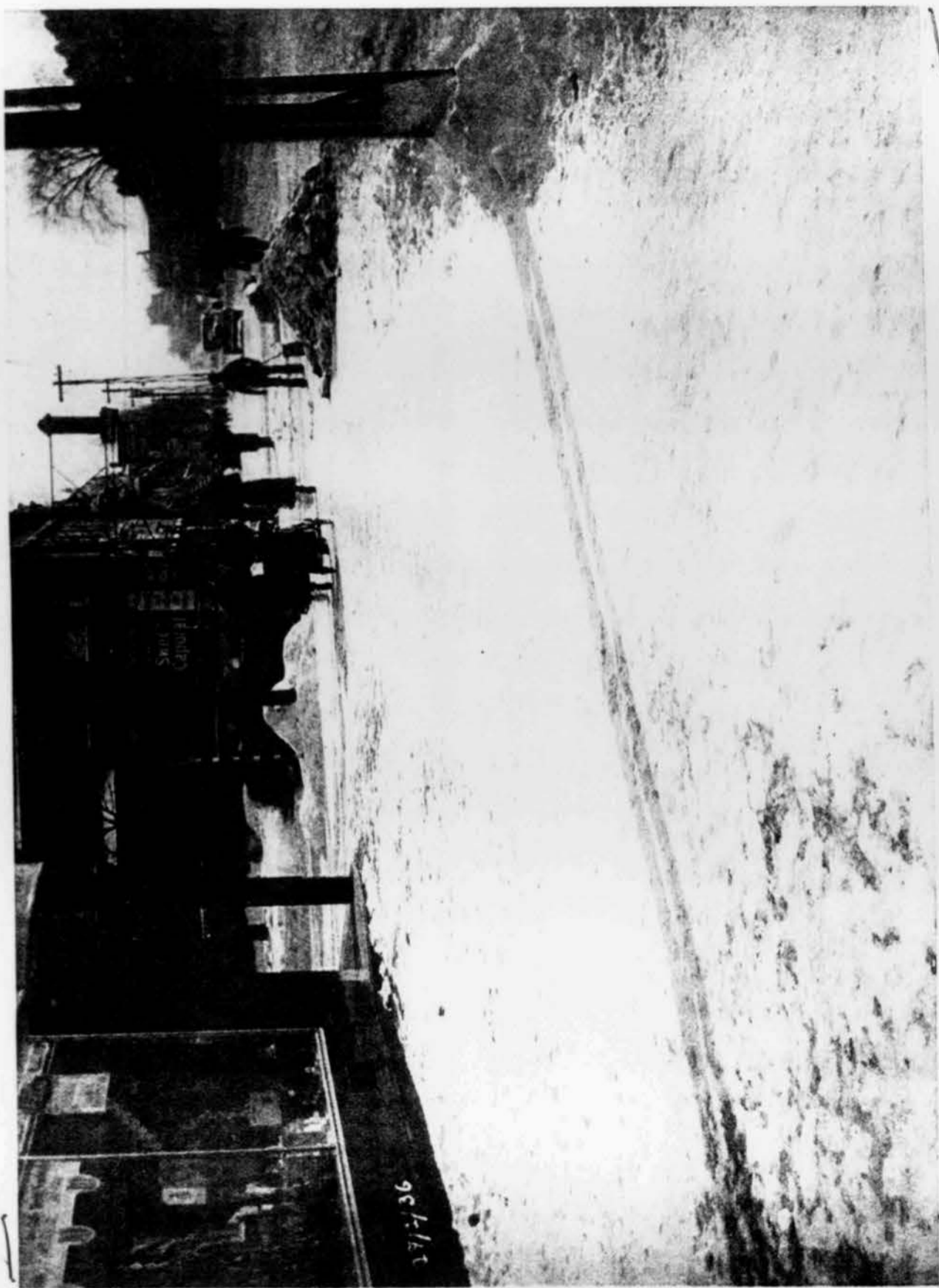
CE DOSSIER
CONTIENT
DES DOCUMENTS
ORIGINAUX.

ILS SONT CONSERVÉS DANS
LE FONDS DU SERVICE DU
GREFFE (VM6)



Boul. Saint-Joseph angle Ave. du Parc

17-1-1936



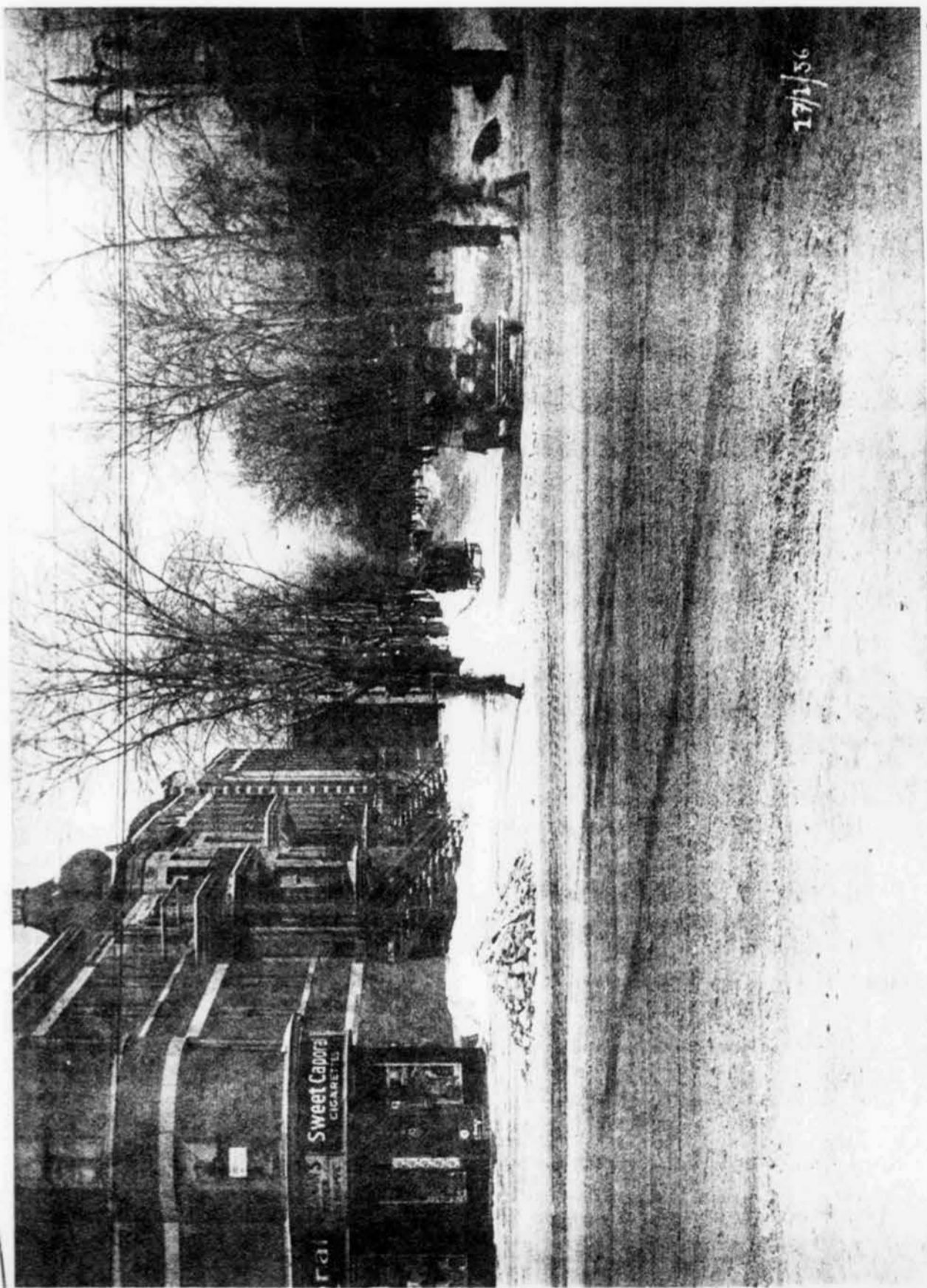
Boul. Saint-Joseph angle Ave. du Parc

17-1-1936



Boul. Saint-Joseph angle Ave. du Parc

17-1-1936



Boul. Saint-Joseph angle Ave. du Parc 17-1-1936

UN AUTRE PROJET ENNEMI
DU GOLF MUNICIPAL

La Presse

7 mai 1936



L'échevin du quartier Rosemont, M. J.-Henri Brien, demandera bientôt le prolongement du boulevard S.-Joseph à travers le golf municipal, au parc Maisonneuve, afin que cette artère rejoigne, plus à l'est, la rue Sherbrooke. Le projet ne paraît pas agréable à certains échevins, notamment à M. Georges Caron, du quartier Maisonneuve. — La vignette ci-dessus indique le trajet que suivrait le boulevard S.-Joseph, une fois prolongé. Ce boulevard finit actuellement en cul-de-sac, au viaduc de la rue Iberville, où il faudrait d'abord combler une carrière avant de le prolonger vers le boul. Pie IX. Ce tronçon inexistant, mais projeté, est ci-dessus représenté par un pointillé. Du boul. Pie IX à la rue Sherbrooke, on n'aurait aucune expropriation à pratiquer, vu que le terrain (parc Maisonneuve) appartient à la municipalité. Inutile, donc, de faire homologuer les lignes du boulevard. Ce 2^e tronçon est ci-dessus indiqué par un nouveau pointillé. Le président de la commission d'urbanisme, M. H.-A. Terrault, croit que le boul. S.-Joseph pourrait sectionner le parc Maisonneuve sans que la piste de golf en souffre trop. "On n'aurait qu'à changer de place certains terrains de départ ou quelques talus d'arrivée", dit-il. Du reste, les grands terrains de golf de la banlieue ouest ne sont-ils pas sectionnés par des voies ferrées? L'intérêt général doit passer avant celui de quelques golfeurs. Un boul. S.-Joseph réuni à la rue Sherbrooke dégagerait infiniment la circulation de Rosemont et des quartiers du nord".

Le sol coûte trop cher au boulevard S.-Joseph

La Presse

29 mai 1940

L'évaluation excessive des terrains du boulevard S.-Joseph, dans son secteur de l'Est, risque de faire échec à l'une des initiatives les plus louables de l'administration Houde-Savignac: celle de vendre à l'enchère les terrains de la Ville pour qu'il y soit construit des habitations dont la valeur devra être le quintuple de celle des terrains.

L'inconvénient, c'est qu'il faudrait construire des habitations très opulentes pour en arriver au quintuple de la valeur des terrains, étant donné que ceux-ci ont déjà une valeur extraordinairement élevée. Et ceux qui ont acheté des terrains de la Ville (à un prix inférieur de la valeur estimée) éprouvent maintenant mille difficultés à emprunter l'argent qu'il faut pour bâtir.

Aussi l'Hôtel de Ville songe-t-il

à prendre des dispositions spéciales pour les terrains du boulevard S.-Joseph, pourvu que ceux qui ont acheté des terrains dans d'autres districts ne demandent pas le même privilège que ceux du boulevard. Autrement, les dispositions premières, qui exigent une maison de cinq fois la valeur du terrain, seraient entièrement abrogées. Un autre moyen serait de réduire le plus possible la valeur des terrains du boulevard et d'augmenter au maximum raisonnable la valeur des maisons.

Par ailleurs, la Ville ne trouve pas preneur pour un grand nombre de terrains du boulevard, du côté de S.-Pierre Claver, parce que le roc y est trop dur et que les travaux d'excavation coûteraient les yeux de la tête.

Jeudi, 11 janvier 1945 *Guide Mont-Royal.*

M. Savignac et le prolongement du Boulevard Saint-Joseph

(Suite de la 1ère page)

Monsieur Savignac semble vouloir tenir ses promesses électorales. — Prolongement qui aurait dû se faire depuis longtemps. — Avantages pour tous les contribuables. — L'ancien projet de Monsieur Savignac sur le prolongement de la rue Mont-Royal. — Nécessité de mettre à exécution, le plus tôt possible, le projet actuel.

Monsieur Savignac est l'un de ceux qui défendent le mieux nos intérêts à l'Hôtel de Ville. Il a contribué à la plupart de nos améliorations locales. Dernièrement encore il faisait remarquer aux conseillers municipaux que les trois patinoires du Parc Laurier étaient encore couvertes de neige durant un temps où les enfants étaient en vacances. Monsieur Savignac se montre digne de la confiance que ses électeurs lui ont témoignée.

Monsieur Savignac nous avait promis en nous demandant un autre mandat de faire tout en son possible pour obtenir le prolongement du boulevard Saint-Joseph. Il semble vouloir tenir ses promesses électorales. En effet M. Savignac vient de présenter devant le nouveau Conseil des 99 une motion demandant le prolongement vers l'est du boulevard Saint-Joseph. Quelques-uns pourront penser que ce prolongement n'est pas nécessaire et que ce n'est qu'un moyen de se faire élire conseiller. Que ceux-là se détrompent. Ce prolongement aurait dû se faire depuis longtemps. Le projet tel qu'exposé avant les élections supprime toutes les difficultés de route et de transport auxquelles se butent les citoyens actuellement. Reprenons par le détail les avantages du projet.

Depuis quelques années, grâce au travail accompli par un petit nombre d'hommes de notre localité le Plateau Mont-Royal a progressé à pas de géants. La rue Mont-Royal possède un nombre considérable d'établissements commerciaux qui n'ont rien à envier à ceux des autres parties de Montréal. La plupart de ces magasins sont des mieux approvisionnés. Nous avons donc un gros commerce. Comme clients ces magasins ont les habitants de notre quartier. En prolongeant le boulevard Saint-Joseph et la rue Nolan nous aurons deux voies qui déboucheront directement dans Rosemont et les localités avoisinantes. D'où pour les marchands de la rue Mont-Royal et des environs un apport considérable de clients qui viendront de Rosemont, la Cité-Jardin et des autres places. Ces gens actuellement sont obligés de descendre dans le bas de la ville où très souvent ils ne trouvent pas ce qu'ils veulent.

Examinons maintenant l'avantage des simples contribuables. Le boulevard Saint-Joseph porte les résidences des plus jolies de Montréal. Actuellement il n'y a plus moyen de construire sur cet artère. En l'étendant jusqu'au boulevard Pie IX, il saute aux yeux que ce prolongement permettra de nouvelles résidences. De plus, nos tramways des rues Papineau, Amherst et Delorimier qui sont envahis tous les jours par des résidents de Rosemont se videront un peu. Et nous mè-

mes nous pourrions par un chemin plus court nous rendre dans Rosemont, grâce aux autobus du boulevard Saint-Joseph.

Actuellement le boulevard Saint-Joseph se termine aux voies élevées du Canadien Pacifique. Le tunnel est déjà construit et même les signaux électriques sont installés. Tous les terrains à l'est du boulevard Saint-Joseph sont la propriété de la ville. Il ne reste donc qu'à ouvrir le chemin. La rue Nolan est actuellement ouverte du boulevard Pie IX jusqu'à son embranchement avec la rue Rachel. Le projet comporte le prolongement de cette rue jusqu'à la rue Mont-Royal en la faisant incliner un peu. Les terrains entre le cul-de-sac et les voies ferrées appartiennent à la ville. De l'autre côté des voies ferrées il n'y a qu'une propriété importante à exproprier. Donc là encore le coût ne sera pas très élevé.

Ce projet consistait à faire dévier la rue Mont-Royal, en expropriant un terrain des abbatoirs du Canadien Pacifique. Par le fait même on commercialisait une partie du boulevard Saint-Joseph et on lui faisait perdre son cachet de tranquillité. De plus la distance à paver était beaucoup plus grande.

Le projet, tel que présenté actuellement s'impose donc. Vu le prix minime du projet actuel de Monsieur Savignac, il est de toute nécessité que les travaux commencent au plus tôt. Notre quartier

a assez attendu pour qu'on lui accorde enfin ce qu'il demande depuis si longtemps. Il y a du progrès et de l'enrichissement de notre localité. Monsieur Savignac a droit à toute notre estime, ainsi que ses collègues, pour le travail qu'ils s'imposent afin d'obtenir ce prolongement.



M. SAVIGNAC

**LE PROLONGEMENT DU BOULEVARD ST-JOSEPH
ET DE LA RUE MONT-ROYAL**

"Guide Mont-Royal"
30 mai 1946

Ce projet de prolongement de ces deux artères, approuvé par le Conseil, révisé et accepté par le Comité d'Urbanisme, est actuellement sur la table du Comité Exécutif. Une amélioration qui s'impose, non seulement pour répondre aux besoins grandissants de notre localité, mais aussi pour dégager la circulation et faciliter la communication entre l'est et l'ouest de Montréal. Un circuit d'autobus est prévu pour desservir ce nouveau parcours.

Le magnifique effort industriel et commercial que fournit le Plateau Mont-Royal exige, pour son expansion future, que ce projet de prolongement de ses deux artères principales soit accepté et réalisé dans le plus court délai possible.

Nous avons rejoint récemment le notaire J. M. Savignac, conseiller municipal et champion de cette amélioration importante et il nous faisait part que tous les conseillers du district qui ont appuyé fortement le projet depuis 1941, n'auront de relâche que le jour où ils auront accompli la réalisation de ce projet.

"Même si le prolongement de ces deux artères devait être considéré comme l'oeuvre principale de ma vie politique et que je n'aurais accompli que cela, je crois que j'aurais réalisé le rêve de tous les marchands et de tous les résidents de mon quartier", nous confiait M. Savignac... le prolongement de la rue Mont-Royal et du Boulevard St-Joseph est, sont devenus une nécessité pour le développement de l'est de Montréal et le jour où les autobus auront commencé de circuler sur ce circuit nous assisterons à une affluence de revenus commerciaux, touristiques et nous aurons aidé au solutionnement du problème de communication entre Maisonneuve, Rosemont, Montréal-est, Pointe-aux-Trembles, avec l'ouest de la ville, Outremont, Ville Mont-Royal, Notre-Dame-de-Grâce et nous apporterons une diversion nécessaire dans le trafic.

Le Projet Mont-Royal

Cette campagne de lutte intense pour le prolongement de la rue Mont-Royal a été entreprise par les conseillers du district et le "Guide Mont-Royal" depuis notre numéro du 20 novembre 1941, et depuis quatre ans et demi, nous n'avons jamais manqué une occasion de revenir sur ce sujet. Aujourd'hui la réussite est toute proche, car il est approuvé par le Conseil de Ville, et il a subi l'approbation du Comité d'Urbanisme dont M. Aimé Cousineau est le directeur.

Le projet au point où il en est, propose de passer le prolongement de la rue Mont-Royal à travers des lots vacants au sud-est des abattoirs de l'est, pour obliquer ensuite vers le sud pour aller rejoindre la rue Rachel dans un Rond-point à la hauteur de la rue Hogan. Rendu là le traf-

fic pourrait se diriger au besoin de sa destination vers la rue Sherbrooke par la rue Hogan, ou vers le boulevard Pie IX par la rue Rachel, et de là vers le Bout-de-l'Île.

Le plan révisé par le Comité d'Urbanisme comprend aussi le prolongement de la rue Marie-Anne, tout droit vers l'est jusqu'à ce qu'elle rencontre le prolongement de la rue Mont-Royal à la hauteur de la rue Hogan, afin de permettre un accès plus facile encore au district et un meilleur dégagement de la circulation.

Ce plan n'entraînerait pas d'expropriation coûteuse car il ne déplace pratiquement aucune bâtisse sur le territoire des abattoirs et il n'entraîne la construction d'aucun tunnel pour traverser les voies ferrées, puisqu'en venant se jeter à la rue Rachel, il profite du tunnel déjà existant à cet endroit.

Le Boul. St-Joseph, est

Quand au prolongement du boulevard St-Joseph vers l'est, ses voies sont déjà prêtes, Passé Iberville, car l'administration de 1930-1932 au moment où M. Savignac était membre du Comité Exécutif, avait prévu ce prolongement jusqu'au boulevard Pie IX et l'homologation des terrains fut faite à ce moment, et la ville en possède déjà plusieurs. Il ne s'agitrait présentement que de combler la carrière, ce qui ne coûterait pas un sou à la Ville. Elle n'aurait qu'à permettre aux entrepreneurs privés en excavation d'y aller verser leur terre et la pierre nécessaire à ce remplissage. Le tunnel déjà construit au bout du boulevard et Iberville et qui a coûté plus de \$200,000.00 aux contribuables ne doit pas demeurer inserviable d'autant plus que ce prolongement s'impose,

qu'il ne demanderait que la seule dépense du pavage et de l'éclairage de cette addition.

Autre projet

La circulation devient de plus en plus intense sur la rue Iberville et l'exécution de ces travaux pourrait amener un trafic encore plus grand à l'angle des rues Mont-Royal et Iberville. Ce problème a été résolu par M. Savignac.

Il existe présentement entre les rues Chapleau et Iberville, un peu plus haut que la rue Mont-Royal, un terrain vacant qui communique entre ces deux rues. M. Savignac propose à la ville l'achat de ce terrain et d'y paver une rue qui permettrait aux automobilistes se dirigeant rue Iberville vers Mont-Royal, de s'y engager et de descendre la rue Chapleau, obviant ainsi au trafic considérable de l'angle Iberville et Mont-Royal.

Circuit d'Autobus

Une fois ces artères prolongées on suggère l'établissement d'un circuit d'autobus passant par le boulevard St-Joseph dans toute sa longueur, par le boulevard Pie IX, revenant sur la rue Rachel

Jusqu'à la hauteur du Rond-point, puis sur le prolongement de Mont-Royal, puis sur la rue Iberville, et enfin le boulevard St-Joseph vers l'ouest et amener la clientèle de l'est vers notre centre d'affaires, rue Mont-Royal.

Le circuit pourrait même plus tard être prolongé pour former un circuit de 11 milles de longueur, ce qui signifie le tiers de la longueur de l'Île de Montréal, en partant du boulevard Décarie s'engageant vers l'est sur le Chemin Ste-Catherine puis sur le boulevard St-Joseph jusqu'à Pie IX pour revenir ensuite par la rue Rachel et Mont-Royal jusqu'au boulevard Mont-Royal et Chemin Ste-Catherine, pour revenir à son point de départ au boulevard Décarie.

Les avantages

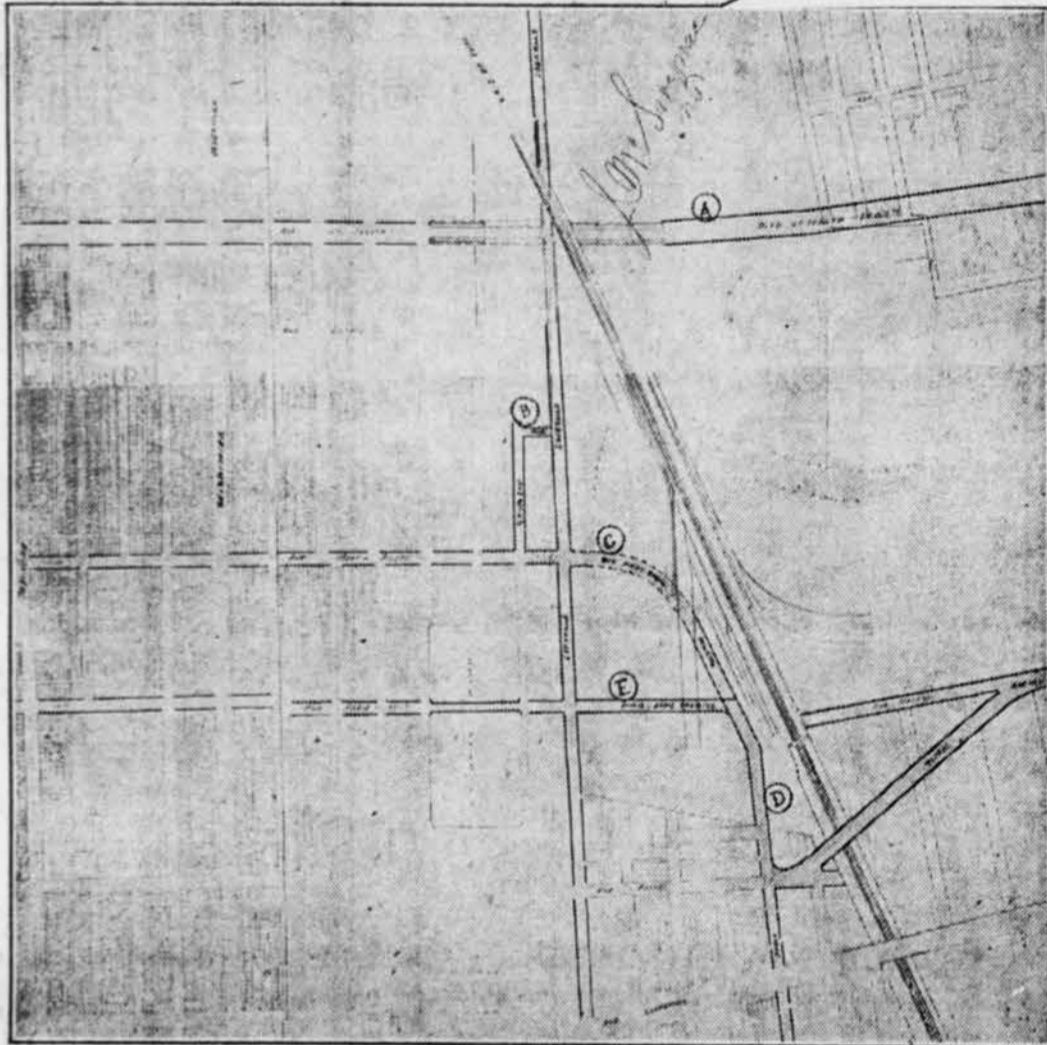
Nul n'est besoin d'insister sur les avantages énormes de cette réalisation pour toute la ville et pour notre localité particulièrement. On verrait bientôt augmenter le commerce, les affaires, en plus d'apporter une plus-value

le tourisme dans notre district à la propriété avoisinante, tous des avantages aux revenus directs pour la Ville, en plus d'apporter une solution importante au problème de circulation de Montréal, en déplaçant le trafic trans-métropolitain du sud pour le remonter vers le nord.

La parole est maintenant aux

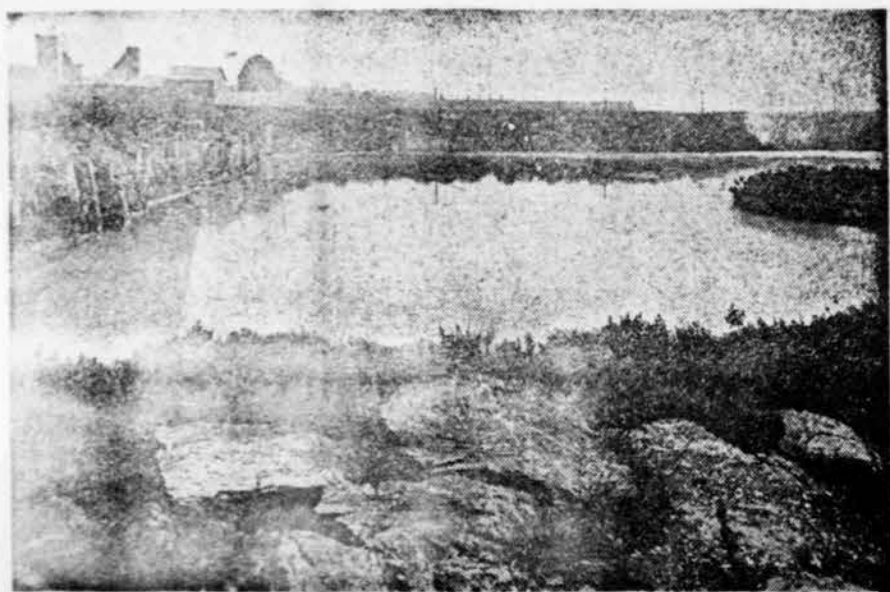
autorités municipales qui ont tout en main pour la réalisation de ce projet. Quand à nos conseillers nous sommes heureux de les féliciter et de les remercier pour le magnifique travail qu'ils ont accompli jusqu'ici pour leur district et pour toute la ville et nous les assurons que le "Guide" continuera d'appuyer leur travail jus-

qu'à l'éclosion de ce projet, et si bien que si, d'ici la fin des vacances d'été, le projet n'a pas été définitivement voté, nous entreprendrons avec leur aide une assemblée publique dans la localité, où toute la population locale sera invitée à rencontrer les autorités municipales et à leur demander des comptes.



Voici le plan de prolongement des rues Mont-Royal et du boulevard St-Joseph est. a) Le prolongement du boulevard St-Joseph vers l'est; le tunnel est déjà construit et le nouveau boulevard passerait à travers une carrière dont plusieurs terrains appartiennent déjà à la ville, les autres sont homologués. b) Petite rue qui servirait à réunir la rue Iberville à la rue Chapleau permettant aux automobilistes d'obvier au trafic de l'angle Mont-Royal et Iberville. c) Prolongement de la rue Mont-Royal en passant au sur des abattoirs et descendant ensuite pour atteindre la rue Hogan, et rejoignant ensuite la rue Rachel en suivant sur la carte à la lettre (d). e) On propose aussi de prolonger la rue Marie-Anne passé Iberville pour rejoindre le prolongement de Mont-Royal. Tous les détails de ces améliorations sont contenus dans cette page. *Guide Mt Royal 30 mai 1946*

CARRIERES
Remplissage



Prolonger le boulevard St-Joseph exigerait aussi le comblement de quelques carrières qui devraient disparaître de cette région populeuse. Ces carrières abandonnées (vignette ci-haut) sont des menaces constantes; chaque année, elles coûtent plusieurs vies d'enfants et de jeunes. On a déjà commencé à en combler quelques-unes à la grande satisfaction des citoyens qui y ont vu naître, par bonheur, des terrains de jeux. C'est un travail qu'il faut poursuivre.

Petit Journal 29 sept 1946

Des projets avantageux pour l'est de la ville

La Presse 7-6-47

Ouverture probable du boul. S.-Joseph et de la rue Marie-Anne. — Un centre d'exposition. — Elargissement des rues Dorchester et Sherbrooke.

La partie est de Montréal ne sera pas négligée, lorsque les chefs de l'administration jugeront le temps venu d'entreprendre la réalisation du programme de travaux d'après-guerre, c'est-à-dire quand les matériaux et la main-d'œuvre seront assez abondants et leurs prix assez abordables pour permettre de faire le plus possible avec l'argent dont pourra disposer la ville pour ses projets de dépenses capitales.

C'est ce que déclarait, hier après-midi, un membre du comité exécutif en apprenant aux journalistes que le comité consultatif de la circulation venait de recommander le rétrécissement de la plate-bande du boulevard S.-Joseph, en vue d'en faire l'une des plus importantes voies de dégagement du nord-est de la métropole, lorsque cette artère, qui finit actuellement à la rue Iberville, sera prolongée jusqu'au boulevard Pie IX, comme le réclame depuis longtemps déjà le conseiller J.-M. Savignac, ex-président du comité exécutif.

Ouverture de la rue Marie-Anne

Les chefs de l'administration semblent partager l'opinion que l'ouverture du boulevard S.-Joseph contribuerait sensiblement à l'amélioration de la circulation et au développement de cette partie de la ville. C'est en prévision de la réalisation de ce projet qu'ils ont fait approuver par le conseil, à sa dernière séance, un échange de terrains entre la municipalité et la compagnie des Chemins de fer nationaux par lequel la ville s'est portée acquéreur de la carrière Rogers où devra éventuellement passer le boulevard S.-Joseph.

Il sera aussi question de prolonger la rue Marie-Anne vers l'est,

de la rue Iberville jusqu'à la rue Hogan, afin d'effectuer sa jonction avec la rue Rachel, à proximité des usines Angus. Encore là, l'administration ferait suite à une demande du conseiller Savignac, et les journalistes ont appris du même informateur, hier après-midi, que le comité exécutif étudierait bientôt un rapport détaillé du service d'urbanisme à ce sujet.

Pour ce qui est du rétrécissement de la plate-bande du boulevard S.-Joseph, il faut dire que pareille amélioration a été effectuée, l'an dernier, à l'ouest de l'avenue du Parc, sur la recommandation du même comité consultatif de la circulation et que les résultats obtenus sont très satisfaisants, surtout à cause du fait qu'il existe un service d'autobus sur cette artère.

Le comité exécutif n'a pas encore fait connaître sa décision à ce sujet, mais cela ne saurait tarder.

L'élargissement des rues Dorchester et Sherbrooke

L'élargissement des rues Sherbrooke et Dorchester est un autre projet d'envergure dont bénéficiera l'est de Montréal. Dans le cas de la rue Sherbrooke, l'élargissement se fera de la rue Union à la rue S.-Denis, avec expropriation du côté nord, et de la Côte du Beaver Hall à la rue Delormier, également avec expropriation du côté nord, dans le cas de la rue Dorchester. Le projet relatif à la rue Dorchester prévoit sa jonction avec la rue Notre-Dame, dans les parages de l'édifice du Pied-du-Courant.

Les procédures en homologation sont presque terminées; quant à l'expropriation, il est possible que les procédures préliminaires soient entamées dans le cours de l'été.

Les autorités municipales en sont venues à la conclusion que l'élargissement de ces deux rues est le premier pas à faire pour résoudre partiellement le problème du congestionnement de la circulation dans le centre de la ville, en faisant disparaître les deux principales causes d'embouteillage: Dorchester vers l'est, qui est à sens unique à partir de la Côte du Beaver Hall, et Sherbrooke, entre Union et S.-Denis, où la chaussée est trop étroite pour y faire circuler librement les autobus qui doivent emprunter l'avenue des Pins, de S.-Denis à Université, pour rejoindre finalement la rue Sherbrooke.

L'élargissement servira surtout à dégager la rue Sainte-Catherine, aux heures d'affluence, car rares sont les véhicules automobiles qui emprunteront cette artère dans la direction est-ouest, lorsqu'ils pourront filer à une allure raisonnable dans les rues Sherbrooke et Dorchester. Il s'ensuivra donc une accélération du service des tramways dans notre plus importante artère commerciale, à la grande satisfaction de tous les usagers.

Le centre d'exposition

Le projet d'ériger un centre permanent d'exposition et d'échantillonnage, rue Berri, entre Démonigny et Ontario, intéresse également l'est de la métropole. Comme les journaux l'ont déjà annoncé, il s'agit là d'une entreprise d'initiative privée à laquelle s'intéresse fortieusement M. Valmore Gratton, directeur de l'Office d'initiative économique et touristique de la ville de Montréal. Les démarches de M. Gratton ont donné jusqu'ici des résultats très encourageants, et, aux dernières nouvelles, on apprenait que la réalisation du projet pourrait dater plus tôt qu'on ne le pense.

La seule contribution de la ville serait, dit-on, de céder le terrain à des conditions raisonnables.

L'achat de la carrière Martineau pour allonger le boul. St-Joseph

(par Raymond Masse)

A la suite d'un long débat au cours duquel quelques conseillers ont proposé que l'on procède plutôt par voie d'expropriation de façon qu'un tribunal compétent puisse en fixer le prix, le conseil municipal a autorisé, hier après-midi, par soixante-dix voix contre quatorze, l'achat par la cité au prix de \$140,000 de la carrière Martineau de la Compagnie de Pierre de Taille Martineau Limitée, acquisition fortement recommandée par les services d'urbanisme et des travaux publics étant donné que la ville, devenue récemment propriétaire de la carrière Rogers, pourra ainsi ouvrir le boulevard St-Joseph dans toute sa longueur jusqu'au boul. Pie IX et en développer les abords.

Succédant au conseiller Laframboise qui avait expliqué que le prix demandé — \$140,000 — est "raisonnable", le conseiller Farly, admettant la nécessité de prolonger le boulevard St-Joseph à l'est de la rue Iberville, a souligné que "l'on demande \$140,000 pour un trou d'eau". "Ma conscience ne me dit pas de voter \$140,000", ajouta-t-il. "A-t-on besoin de toute cette carrière pour prolonger le boulevard St-Joseph? Est-elle encore exploitée? Je suis surpris qu'on demande un montant aussi considérable. C'est trop cher. L'administration aurait dû en arriver à un meilleur arrangement".

Et le conseiller Asselin, président du comité exécutif, d'intervenir alors pour souligner que deux raisons militent en faveur de l'acquisition de la carrière Martineau: d'abord, prolonger le boulevard St-Joseph puis la nécessité de disposer d'un dépotoir. "Même si le prix semble élevé, ce sera une économie pour la ville qui devrait sans cela aller beaucoup plus loin pour trouver un dépotoir", termina-t-il.

Le conseiller Savignac a aussi avoué que "c'est un peu cher", tout en soulignant qu'il importait de combler les deux carrières — Martineau et Rogers — qui constituent un danger constant pour la population.

Le conseiller Jeannotte a été particulièrement violent. "Un viaduc a été construit à l'angle de la rue Iberville et du boulevard St-Joseph, il y a environ seize ans, dit-il. Le conseil est sans doute en faveur de prolonger le boulevard St-Joseph. Ne serait-il pas toutefois opportun de rappeler les pourparlers passés? Il n'a jamais été question pour la Ville d'acheter cette carrière. Il y aurait aussi lieu de savoir qui est le propriétaire actuel de cette carrière. Si le comité exécutif disait, par exemple, quels ont été les actionnaires ces dernières années et le prix payé il y a quelques mois par les nouveaux propriétaires. Pourquoi ne pas donner des explications complètes? Dans une occasion comme celle-ci, est-ce qu'il n'y a pas un tribunal d'expropriation qui pourrait fixer le prix. On devrait nous donner l'évaluation municipale du terrain offert et l'évaluation municipale des terrains avoisinants. Je ne voudrais pas que ça sente le "pork barrel". Je suis en faveur du prolongement du boulevard St-Joseph, mais ce n'est pas être bon administrateur que de payer plus cher que nécessaire et d'éviter de recourir au tribunal d'expropriation. Je demande donc des détails".

Se levant à la suite du conseiller Jeannotte, le conseiller Marler, président intérimaire du comité exécutif, a expliqué que les pourparlers en marge de l'acquisition de l'achat de la carrière Martineau ont commencé l'été dernier. Quant

à l'évaluation municipale des terrains avoisinants, elle est à peu près la même que celle du terrain de la carrière, a-t-il aussi dit.

Le conseiller DesMarais, chef du conseil, a déclaré pour sa part que l'on devrait soumettre le tout au tribunal d'arbitrage, puis le conseiller Guévremont a demandé au conseil de permettre l'achat de la carrière en question, alors que le conseiller Lévesque a demandé que l'on procède par voie d'expropriation, "de sorte que l'on saura quel prix cette carrière vaut".

Selon le conseiller Lamarre, "si on allait devant un tribunal d'arbitrage, il serait facile aux propriétaires de présenter une preuve complète pour obtenir vingt-cinq cents du pied carré, alors qu'ils l'offrent à dix-sept cents du pied carré. Relativement à l'achat d'emplacements destinés à devenir des terrains de jeux, on recommandait l'expropriation, pourquoi ce changement d'attitude de la part du comité exécutif dans le cas de cette carrière", de demander le conseiller Dozois.

"Parce que l'on en est venu à

une entente", a répondu le conseiller Asselin. "Des experts recommandent d'accepter l'offre parce que c'est un bon marché.

On appelle finalement le vote qui donne le résultat suivant:

Ont voté contre l'acquisition: les conseillers Lévesque, Jeannotte, Burrows, DesMarais, Farly, Côté, Brien, Dubuc, Reford, Fewkes, Lyall, Murphy, Osborne, Bulloch.

Ont voté en faveur: les conseillers Lalancette, Goyette, Filion, Dubreuil, Savignac, Eudore Dubeau, Moreau, Quinn, Rochon, Ratelle, Hamelin, Sauvé Tremblay, Israel Morin, Marler, Fréchette, O'Flaherty, Hanley, Parent, Asselin, Quintin, Fisher, Lafleur, LeSage, Victor, Gagnon, Carrière, Simard, Duclos, Jetté, Trudeau, Gaudry, Garipey, Guévremont, Armand Mathieu, Drolet, Gauthier, Constantin, Girard, Rodrigue, Dupuis, Todd, Rowat, Pitts, Vanier, Kolber, Smith, Lanoie, Leblanc, Haddow, Lamarre, Deslauriers, Lauriault, Lafaille, Morin, Durnford, Prud'homme, Charpentier, Godin, Achille Dubeau, Verville, Drapeau, Croteau, Normandin, Laframboise, Dozois, La-verdure, Ballantyne et Bogert.

**St. Joseph Boulevard,
Mount Royal Avenue,
Extensions Considered**

1/11/76
Councillor J. O. Asselin, chair-

man of the city Executive Committee and Aime Cousineau, director of the city Planning Department were busy this morning preparing the way for presentation to the City Council, at an early date, of proposals for the opening eastward of St. Joseph boulevard and Mount Royal avenue.

They consulted with interested officials as to the arrangements that will have to be made to avoid delays, with the railways, the abattoir owners, and other parties whose properties may be affected by the opening of these streets east of Iberville street where they now end.

Problems To Settle

Councillor Asselin indicated that he hoped to bring these two proposals before the City Council next month. Two important points have to be settled with regard to the Mount Royal avenue extension, namely, how soon the city may hope to see the slaughterhouses moved and in the meantime, what arrangements can be made to avoid interference by the traffic on the new street with the operation of the two siding tracks from the railway to the abattoirs, which the street would cross and also interference by the operation of those siding tracks, with traffic on the street.

Members of the Executive Committee are agreed that the abattoirs will sooner or later have to disappear. They consider it unthinkable that such an establishment can continue in a closely-populated area and this section of the city is rapidly becoming populated. The question of immediate moment is how this can be done.

If the slaughtering plant were likely to be moved further out at an early date, there would be no objection to running the new street beside the railway. If it is a question of many years, it may be advisable, they think, to set up some temporary thoroughfare further west, to escape the abattoirs.

The difficulty facing the St. Joseph boulevard extension, is a couple of quarries. One of these belongs to the city, and is being filled up. The other belongs partly to the city and the city's part is already nearly filled. But there is a section which the company owning it has steadfastly refused to sell to the city, because it needs it as a dumping place for its own industrial refuse.

There are three alternatives here: to wait until the company has filled the hole and can no longer use it as a dump, then buy it and complete the street; to expropriate it right away, which might entail considerable expense and take time; or to build a bridge over the hole, which would enable the street opening to proceed immediately but would look rather foolish at some future date when the hole has been entirely filled.

For the present, the Executive Committee is rather in favor of making a short connection from Iberville street to some streets in Rosemount which at present are "blind alleys," giving them an outlet and making an outlet for that section of Rosemount. This comparatively short street length could be eliminated later when the permanent extension is built over the quarries.

Le prolongement du boulevard St-Joseph attend depuis 17 ans

On sait que le raccordement du boulevard St-Joseph avec le boulevard Pie IX, à la hauteur de la rue Armand, signifierait un développement intense pour tout l'Est de la ville et établirait une communication rapide et nécessaire entre toute la région qui converge vers le boulevard Pie IX et le nord du Plateau Mont-Royal.

Les autorités municipales ont, le 1er septembre 1931, fait homologuer une bande large de 120 pieds, depuis la rue Iberville jusqu'à Pie IX. Soulignons qu'il n'y a jamais eu qu'une seule ligne homologuée à cette fin, et c'est la ligne à peu près droite, traversant la carrière Rogers. Les autres projets n'ont jamais été officiels et ne sont pas actuellement considérés. D'ailleurs, deux carrières se trouvent dans cette route, entre Iberville et Pie IX, mais la bande homologuée passe au sud de la deuxième, la carrière Martineau. Ces divers détails nous ont été communiqués récemment par M. Campeau, ingénieur au service municipal d'urbanisme.

PRESSIONS NECESSAIRES

La prolongation du boulevard Pie IX attend donc d'être exécutée depuis 17 ans. Le projet, depuis ce temps, est inscrit dans la liste des dépenses capitales. Quand sera-t-il réalisé? Sans doute, de fortes pressions des conseillers municipaux qui représentent le Plateau Mont-Royal ainsi

que des conseillers de l'Est seront-elles nécessaires pour l'obtenir.

Il existe actuellement un projet temporaire, en attendant la réalisation du plan définitif selon la ligne homologuée. Ce dernier, en effet, ne pourrait être exécuté avant un an et demi, même si les autorités municipales entreprenaient dès maintenant les procédures d'expropriation. Le projet temporaire prévoit un raccordement à la rue Laurier, à l'est d'Iberville, afin de desservir toute la population de Rosemont, surtout celle qui se trouve à l'ouest de la 9ième avenue. Ce raccordement permettrait d'éviter l'intersection dangereuse et achalandée de Masson et Iberville.

Ce raccordement, pour n'être que temporaire, devrait se faire sans aucune expropriation additionnelle et sans qu'on construise une avenue large comme les rues permanentes. Tel est le plan immédiat, en attendant la réalisation de la ligne projetée.

La semaine dernière, les conseillers Farly, Verville et Vachon, ainsi que plusieurs membres des Hommes d'Affaires de l'Est, dont le président, M. Yvon Lepage, ont visité les lieux entre le boulevard Pie IX et la rue Iberville et étudié les divers projets. Ils en sont venus à la conclusion que seule la ligne homologuée, qui est d'ailleurs l'unique plan officiel, serait avantageuse, et qu'elle ouvrirait une magnifique porte

d'accès entre le Plateau Mont-Royal et l'Est, en réunissant les intérêts de ces deux quartiers.

Au boulevard Saint-Joseph

Le Devoir 24/2/48

**Des conseillers municipaux s'opposent
à la suppression du terre-plein**

M. Aimé Cousineau, directeur du service municipal d'urbanisme, a déclaré devant les commissaires métropolitains, à la séance de mercredi après-midi, que l'on devrait utiliser très prochainement le terre-plein du boulevard Saint-Joseph pour élargir la chaussée.

"Ce projet ne rencontre pas l'approbation des conseillers intéressés non plus que celle des citoyens", a dit le conseiller Ruben Lévesque, qui regrette qu'une telle décision ait été prise sans que les représentants des contribuables aient été consultés.

M. Lévesque approuverait toutefois le rétrécissement des bandes de terre du boulevard St-Joseph, et cela dans une mesure raisonnable pour ne pas gâter l'apparence du boulevard, dans

une zone exclusivement résidentielle et cela dans un but de compromis pour l'amélioration de la circulation, laquelle, il l'admet, constitue un problème de premier ordre mais pour lequel il ne faut pas sacrifier d'autres avantages d'un caractère non moins important.

De son côté, le conseiller J.-M. Savignac s'oppose à ce que l'on ampute un seul pouce au terre-plein, du moins tant que le boulevard Saint-Joseph n'aura pas été prolongé jusqu'au boulevard Pie IX et tant que l'on ne saura pas définitivement à quoi s'en tenir sur les mesures à prendre.

Si l'on enlève le terre-plein, poursuit M. Savignac, on sera en présence d'un véritable "chemin de barrage" à cause de la largeur de la chaussée.

Boulevard SAINT-JOSEPH
Prolongement vers l'est
à une largeur de 100 pieds

LE BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Son prolongement à l'est de la rue d'Iberville, jusqu'au boulevard Pie IX

Une voie de 100 pieds de largeur — Les expropriations coûteraient \$142,000 et les travaux, \$611,000 — Grand chemin d'accès à tout l'est de la ville; artère essentielle au quartier Rosemont —
Le projet soumis aux conseillers municipaux

Le devoir

Une grande entreprise intéressant l'ensemble de la ville mais particulièrement l'est de Montréal consiste dans le projet du prolongement du boulevard Saint-Joseph, soumis à l'approbation des conseillers municipaux à leur séance de demain.

Cette amélioration a fait l'objet de nombreuses demandes au cours des récentes années.

Il s'agit de prolonger le boulevard Saint-Joseph à l'est de la rue Iberville, jusqu'au boulevard Pie IX.

Des lignes homologuées ont été établies par jugement de la Cour supérieure le 1er septembre 1931 en vue de prolonger ledit boulevard à 100 pieds de largeur, depuis la rue Fullum jusqu'au boulevard Pie IX. Des environs de la 17ème Avenue, jusqu'au boulevard Pie IX, ce tracé homologué du boulevard Saint-Joseph emprunte la rue Armand dont l'élargissement est prévu en conséquence. Depuis, la ville a obtenu en 1932, de la Commission des transports du Canada, le permis de construire, sous les voies du C.P.R., à la rue Iberville, un tunnel dans l'axe du boulevard Saint-Joseph, et a acquis des C.N.R. l'emprise homologuée presque entière du boulevard, depuis la rue Fullum jusqu'à l'extrémité est de l'ancienne carrière Rogers, aux environs de la Deuxième Avenue.

Le projet d'expropriation présentement soumis a pour objet de compléter l'acquisition de l'emprise homologuée du boulevard Saint-Joseph jusqu'au boulevard Pie IX. Il règle le problème soulevé par l'ancienne carrière Rogers. De plus, il faut noter que la ville a acquis, en 1947, une partie de la carrière Martineau, que l'emprise homologuée du boulevard traverse à son extrémité sud entre les Quatorzième et Seizième Avenues.

Pour Rosemont

Le boulevard Saint-Joseph constitue la grande artère de distribution dans la partie de la ville, comprise entre les avenues Mont-Royal et Van Horne; elle est une voie d'accès essentielle au quartier Rosemont et particulièrement à la partie comprise entre la rue Iberville et le boulevard Pie IX et donne une grande voie d'accès à tout l'est de la ville; elle représente enfin une voie nécessaire à l'exploitation et à la mise en valeur des parcelles de terres traversées.

Le boulevard Saint-Joseph au-

ra une largeur de 100 pieds. La rue Armand, dont le tracé homologué du boulevard emprunte l'emprise, entre la 17ème Avenue et le boulevard Pie IX, a 66 pieds de largeur et sera donc élargie de 34 pieds.

Le coût de l'entreprise

Les expropriations coûteraient \$142,064. et les travaux, \$611,000. Quatre-vingts pour cent de ces expropriations seraient payables par la ville de Montréal, 10 pour cent par les propriétaires des immeubles riverains des deux côtés du boulevard, depuis les voies du C.P.R. jusqu'au boulevard Pie IX, à raison de la valeur des terrains desdits immeubles, sans les bâtiments; et 10 pour cent payable par les propriétaires des immeubles situés dans la zone avoisinante, suivant la valeur desdits immeubles, sans les bâtiments.

Circulation intense

Le service municipal d'urbanisme expose en ces termes l'urgence du projet:

L'utilisation du boulevard St-Joseph, dans son ensemble, par la grande circulation, est devenue tellement intense que la chaussée double de 22 pieds de largeur, divisée par une bande centrale de 25 pieds de largeur, ne suffit plus pour accommoder effectivement le volume du trafic circulant sur cette voie. Au cours de l'été 46, la plate-bande centrale fut réduite de 25 pieds à 4 pieds entre les avenues Hutchison et Park. Cette mesure a permis d'accroître les chaussées de 22 à 32 pieds entre ces deux points et de procurer ainsi une unité additionnelle de circulation dans chaque direction. Par la suite, le Comité consultatif de la Circulation approuvait, à une séance tenue le 8 juillet 1948, le rétrécissement de la bande centrale du boulevard, de l'avenue Park à la rue Fullum. Dans un rapport que nous vous transmettions le 5 février 1948, nous recommandions à l'administration, comme première étape, le rétrécissement de la bande centrale, de l'avenue Park au boulevard St-Laurent, de la même façon qu'entre les avenues Hutchison et Park.

"L'urgence du prolongement du boulevard St-Joseph à l'est de la rue Iberville est démontrée également par la construction du chemin temporaire que l'administration vient d'autoriser, depuis la sortie du tunnel du boulevard St-Joseph, à

31 août 1948
l'est de la rue d'Iberville, jusqu'à l'avenue Laurier, près de la Douzième avenue. Ce chemin temporaire permettra un accès plus facile vers Rosemont, en attendant l'aménagement général du boulevard St-Joseph.

"Le prolongement projeté du boulevard traverse une zone évaluée à environ \$18,000,000 dont le développement sera grandement intensifié par l'ouverture de cette grande artère de circulation. Au sud du boulevard, se trouve de grandes entreprises industrielles, entre autres, les usines Angus du C.P.R., Dominion Oxygen Company Limited, Raymond McDonnell, Montreal Construction Supply Equipment, etc. Il reste encore, dans ce secteur, de vastes emplacements disponibles pour fins industrielles, et l'ouverture du boulevard facilitera certainement l'établissement de grandes entreprises à cet endroit. Au nord du boulevard prolongé, se trouve le centre commercial et résidentiel de Rosemont, qui n'a d'autres issues vers le sud et l'ouest que le boulevard Pie IX, la rue d'Iberville et le Boulevard Rosemont relié à la rue de Fleurimont. Depuis les dernières années, la construction domiciliaire s'est accrue considérablement dans ce secteur, et continuera de s'accroître avec l'amélioration des artères de circulation et l'aménagement de meilleurs voies d'accès."

Entre les rues Mont-Royal et Van Horne

Du point de vue de la circulation, le service d'urbanisme énumère les avantages du prolongement du boul. St-Joseph:

"Le prolongement du boul. St-Joseph complète l'aménagement d'une artère principale prévue au plan directeur pour canaliser et distribuer le trafic dans tout le secteur compris entre les rues Mont-Royal et Van Horne, où le boulevard est la seule voie est-ouest continue et d'une largeur suffisante à cette fin.

"Le projet soumis fournit un lien essentiel entre les secteurs est et ouest du nord central de la ville, en permettant une circulation est-ouest continue du boul. Pie IX au chemin de la Côte Ste-Catherine, et répond ainsi adéquatement à un besoin essentiel de cette partie de la ville, au point de vue circulation.

Il relie entre elles, dans son ensemble, d'importantes artères nord-sud, telles que l'avenue du Parc, la rue St-Urbain, le boul. St-Laurent, la rue St-Denis, la

rue St-Hubert, l'avenue Papi-
neau, l'avenue de Lorimier, la
rue d'Iberville, et le boul. Pie IX.

Le boul. St-Joseph prolongé
procurera une voie, d'accès in-
dispensable au quartier Rose-
mont, dont le développement in-
tense des dernières années, sur-
tout au point de vue résidentiel,
a multiplié les problèmes de cir-
culation et a créé la nécessité de
nouvelles voies d'accès, du côté
ouest, pour suppléer à celles qui
existent présentement, soit sur-
tout la rue d'Iberville et le boul.
Rosemont.

Il ajoutera une voie nécessaire
complétant le réseau local de cir-
culation décongestionne ainsi
les rues Masson et d'Iberville,
étroites et encombrées; enfin
donne une issue aux avenues
nord-sud, qui se terminent ac-
tuellement en culs-de-sac au sud
de l'avenue Laurier.

Il procure en plus un accès in-
dispensable à la zone industriel-
le se développant aux alentours
des usines Angus."

Développement général

Sous l'aspect du développe-
ment général, le projet de pro-
longement du boulevard Saint-
Joseph permettra de hâter l'amé-
nagement fonctionnel, tel que
prévu au plan directeur, d'une
partie de la ville en voie de dé-
veloppement, au bénéfice de
toute la collectivité.

Le projet mettra en valeur un
vaste territoire, en grande partie
vague, dont le développement a
été ralenti par, entre autres cho-
ses, l'absence des voies de com-
munication; il permettra le dé-
veloppement de nouveaux espa-
ces libres et de grands emplace-
ments industriels à proximité
d'un réservoir de main-d'oeuvre;
il activera davantage le déve-
loppement domiciliaire déjà
bien amorcé au nord du territoi-
re traversé, répondra adéquate-
ment aux besoins nouveaux de
ce district qui n'a cessé de se dé-
velopper et facilitera de nou-
veaux moyens de communica-
tion et mettra en valeur les nom-
breux terrains du domaine privé
de la ville situés en bordure de
l'emprise homologuée du boule-
vard.

Une ferme opposition à ce projet se dessine

Deux conseillers du district No 7 s'élèvent contre toute tentative de supprimer le terre-plein du Boul. St-Joseph — Le Dr Ruben Lévesque et M. J.-M. Savignac définissent leur attitude

Mtl. matin (Par ALBERT MASSICOTTE) 24 Sept. 1948

Toute tentative d'enlever un pouce du terre-plein du boulevard St-Joseph se heurtera à une vive opposition des propriétaires riverains, si l'on en juge par des déclarations qu'ont faites hier les conseillers municipaux J.-M. Savignac et Ruben Lévesque, en marge d'une déclaration du directeur du service d'urbanisme, M. Aimé Cousineau.

On sait que ce dernier, alors qu'il exposait les projets de la ville pour l'élargissement de la rue Dorchester, devant les membres de la Commission Métropolitaine, mercredi après-midi, a déclaré que l'on devait utiliser très prochainement le terre-plein du boulevard St-Joseph pour élargir la chaussée.

Le Dr Ruben Lévesque, pour un, a dit accepter, mais seulement dans un but de compromis pour l'amélioration de la circulation, le rétrécissement du terre-plein dans une mesure raisonnable pour ne pas gêner l'apparence de ce boulevard, dans une zone exclusivement résidentielle.

Le conseiller Savignac, par ailleurs, a dit s'objecter catégoriquement à ce que l'on ampute un seul pouce au terre-plein, du moins tant que le boulevard St-Joseph n'aura pas été prolongé jusqu'au boulevard Pie IX, et tant que l'on ne saura pas définitivement à quel s'en tenir sur les mesures à prendre.

Le Dr Lévesque

"Non seulement je m'oppose au rétrécissement de la plate-bande", a-t-il déclaré, "mais je demande aux propriétaires intéressés et à mes collègues du district No 7 de prendre une attitude identique."

Dans une lettre au directeur du service d'urbanisme, le Dr Lévesque affirme que le projet ne rencon-

tre pas l'approbation des conseillers intéressés, non plus que celle des citoyens. "Il est malheureux," poursuit-il, "qu'une telle décision ait été prise et rendue publique sans que les représentants des contribuables aient été consultés."

Ce conseiller explique que le boulevard St-Joseph est l'une des seules artères de la partie est de la ville qui ait un aspect paysagiste des mieux réussis, et que le lui faire perdre serait un désavantage sérieux pour les propriétaires et les locataires qui y ont leurs résidences. De plus, la disparition complète des plate-bandes et leur remplacement par un pavage de béton ou d'asphalte ne peut qu'occasionner une dépense de correction qui s'élèvera sûrement à près de dix fois le prix qu'a coûté l'aménagement actuel.

S'il est disposé à accepter un compromis, le Dr Lévesque précise que ce ne sera que pour l'amélioration de la circulation qui "est un problème de premier ordre, mais pour lequel il ne faut pas sacrifier d'autres avantages d'un caractère non moins important."

Le conseiller Savignac

Quant au conseiller Savignac, il a dit s'objecter parce que les propriétaires s'étant établis en bordure du boulevard St-Joseph avaient la conviction que cette artère conserverait son terre-plein, orné de fleurs et de verdure. Si l'on enlève cette

plate-bande, a-t-il poursuivi, nous serons en présence d'un véritable "chemin de barrage" à cause de la largeur de la chaussée.

Ce conseiller maintiendra une telle attitude tant que le boulevard St-Joseph n'aura pas été prolongé vers l'est. Quand il se raccordera au boulevard Pie IX, d'expliquer M. Savignac, nous constaterons la déficience de la circulation, et nous pourrions alors discuter des mesures à prendre.

M. Savignac a enfin dit sa conviction que l'on compte plusieurs compétences au service d'urbanisme. Cependant, "on ne leur laisse pas toute la latitude voulue".

Opposé à la disparition du terre-plein situé sur le boulevard St-Joseph

Le Canada 2/4/49
Le conseiller municipal Ruben Lévesque, M.D., a révélé aux chroniqueurs municipaux, hier, à l'hôtel de ville, que, comme représentant du district 7 comprenant les quartiers St-Denis et Delormier, il s'oppose à ce que l'on fasse disparaître le terre-plein situé au centre du boulevard St-Joseph.

Au surplus, le conseiller Ruben Lévesque s'est même dit "surpris" de l'opinion de M. Aimé Cousineau, directeur du service municipal d'urbanisme, qui déclarait, la veille, devant les membres de la Commission métropolitaine, que "l'on devra très prochainement enlever le terre-plein de façon à pouvoir y disposer de plus d'espace pour la circulation", comme on le rapportait, hier matin.

S'adressant à M. Cousineau, dans une lettre qui lui adressait, tard hier, le conseiller Ruben Lévesque l'assurait que "ce projet ne rencontre pas l'approbation des conseillers intéressés non plus que celle des citoyens".

"Comme suggestion, j'approuverais le rétrécissement de ces bandes de terre dans une mesure raisonnable pour ne pas gêner l'apparence de ce boulevard, dans une zone exclusivement résidentielle", ajoutait-il. "Ceci, dans un but de compromis pour l'amélioration de la circulation qui, je l'admets, est un problème de premier ordre, mais dans lequel il ne faut pas sacrifier d'autres avantages d'un caractère non moins important".

"Il est malheureux, à mon sens, dit-il encore, qu'une telle décision ait été prise et rendue publique sans que les représentants des con-

tribuables aient été consultés. Ils sont pourtant bien au courant de l'opinion respectable de la population qu'ils coudoient tous les jours et leurs témoignages démontreraient clairement que la disparition de ce terre-plein n'améliorerait pas la circulation dans la mesure que l'on s'attend d'obtenir".

Au dire du Dr Lévesque, le boulevard St-Joseph est "l'une des seules artères de la partie est de la ville qui ait un aspect paysagiste des mieux réussis et le lui faire perdre serait un désavantage sérieux pour les propriétaires et locataires qui y ont leurs résidences".

De plus, terminait-il, "la disparition complète de ces ilots et leur remplacement par un pavage de béton ou d'asphalte ne peut qu'occasionner une dépense de correction qui s'élèvera sûrement à près de dix fois le prix qu'a coûté l'aménagement actuel".

Décidément, la révélation faite par M. Cousineau, en présence des membres de la Commission métropolitaine, aura des échos dans maints milieux.

'Beauty or Utility?' Decision Facing City

City Hall has been asked: "Which comes first, beauty or utility."

Proposals of the city planning department to provide two more traffic lanes on St. Joseph blvd. east of Bleury st. by eliminating the central boulevard strip of trees and shrubs, have been attacked by Dr. Ruben Levesque, councillor for that district.

He has written Planning Director Aime Cousineau expressing surprise at a report carried in The Herald 10 days ago stating that the city planners hoped to improve St. Joseph blvd. traffic by eliminating the central strip, measuring some 15 feet across the centre of the thoroughfare. The city some time ago paved over the tree-lined strip that had originally divided the boulevard west of Bleury st.

According to Councillor Levesque, however, plans to do away with the similar strip east of Park ave. do not meet with approval of proprietors there. Its elimination, he added, would not bring about the anticipated traffic improvements.

"This is one of the few traffic arteries in that section of the city presenting a landscaped aspect of the better kind," he told Dr. Cousineau. "And to lose this would be a serious setback for property owners and tenants living along that boulevard."

MIGHT BE TRIMMED

Councillor Levesque agreed, though, that the central boulevard strip might be narrowed down to "a reasonable extent" so that the boulevard appearance in a purely residential area will not be spoiled.

This would bring some traffic improvement without sacrificing beauty on behalf of the purely utilitarian, he explained.

Protestation de

M. J.-M. Savignac

la Presse 19/48

En marge de la réunion tenue mercredi par la Commission métropolitaine au cours de laquelle on a discuté du problème de la circulation dans Montréal et les villes de la banlieue, le conseiller Jean-Marie Savignac nous transmet la déclaration suivante:

"Les journaux nous apprennent que le Directeur du Service Municipal d'Urbanisme, M. Cousineau, a laissé entendre que les autorités municipales désiraient élargir la chaussée du Boulevard St-Joseph en y enlevant le "terre-plein" ou partie centrale. J'espère que les autorités municipales vont abandonner ce projet à commencer par M. Cousineau.

LES VOIES ELEVEES

"On a ruiné le nord de la ville en y laissant établir des voies élevées. M. Cousineau garantissait qu'il y aurait le long de ces voies de la verdure, du gazon et des fleurs alors que l'on n'y voit que de la roche et qu'on ne l'y laisse croître que du choux-gras et des chiendents; on va rendre inutilisable l'ouverture de la rue Dorchester si jamais elle se fait, en y constituant un chemin de barrage puisqu'on veut l'ouvrir à 120 pieds.

"J'espère qu'on va laisser le Boulevard St-Joseph tel qu'il est actuellement. Enlever le "terre-plein" serait une erreur sans nom et en faire un chemin de barrage impossible à traverser.

"Je suis certain que tous mes collègues du district s'opposeront comme moi à cette mesure qui gaspillerait une si belle artère. Dans tous les cas, pour ma part, j'attends un rapport au Comité pour dire ma façon de penser".

M. Savignac s'oppose à une pareille mesure

Levesque 24/9/48
Le conseiller J.-M. Savignac s'oppose à ce que la ville fasse disparaître le terre-plein du boulevard S.-Joseph pour élargir la chaussée, comme l'a laissé prévoir M. Aimé Cousineau, directeur du service d'urbanisme, lors d'une réunion de la commission métropolitaine, avant-hier.

"J'espère, dit M. Savignac, qu'on ne touchera pas au boulevard S.-Joseph qui est la plus belle rue domiciliaire du nord de la ville. C'est le terre-plein qui fait la beauté de cette artère et l'enlever serait une grave erreur. Je suis certain que tous mes collègues du district No 7 s'opposeront comme moi à cette mesure qui gaspillerait l'une de nos plus belles rues. En tout cas, pour ma part, j'attends un rapport au conseil pour dire toute ma façon de penser".

Boulev

Le Ter

Le terre-plein du boulevard St-Joseph

Le Devoir — *7 oct 1948*

**Il n'est pas question de le faire disparaître, mais
de le rétrécir, entre l'avenue du Parc et
le boulevard Saint-Laurent**

Le service municipal d'urbanisme ne songe nullement à faire disparaître le terre-plein du boulevard Saint-Joseph. Il pense seulement à rétrécir ce terre-plein; comme la chose s'est effectuée à l'ouest de l'avenue du Parc, par suite d'une recommandation du comité consultatif de la circulation.

Voilà ce qu'explique M. Aimé Cousineau dans une lettre à M. Ruben Lévesque, conseiller municipal, qui avait adressé ses protestations au directeur de l'Urbanisme.

Ce rétrécissement du terre-plein, moins coûteux qu'une expropriation en bordure de la chaussée, permettrait de conserver de la verdure et des arbustes au milieu du boulevard, si le service municipal des travaux publics n'y voit pas de difficultés d'ordre technique.

L'amélioration projetée — à savoir le rétrécissement du terre-plein — ne s'imposerait pour le moment que de l'avenue du Parc au boulevard Saint-Laurent, soit dans la section la plus congestionnée du boulevard, précise encore M. Cousineau.

19 mai 7/1/49

Contre le rétrécissement de la plate-bande du Boul. St-Joseph

Lorsque viendra l'étude du projet de règlement pourvoyant à un emprunt de \$16,000,000 pour les dépenses capitales, au cours de l'assemblée spéciale du Conseil municipal de demain matin, à dix heures et demie, les représentants du district No 7 se ligueraient probablement pour faire supprimer de la liste des travaux projetés l'item relatif à l'élargissement de la chaussée du Boul. St-Joseph, en empiétant sur le terre-plein.

On sait que les conseillers de cet arrondissement, formé des quartiers St-Denis et DeLorimier, se sont toujours opposés à ce que l'on ampute un pouce de la magnifique plate-bande de cette artère, parce qu'ils considèrent que le Boul. St-Joseph perdrait alors son cachet et que les propriétaires riverains seraient conséquemment lésés dans leurs droits.

Appui demandé

Il appert même que certains représentants du district ont commencé à rencontrer des propriétaires influents, afin de les prier de les appuyer dans leurs démarches à l'encontre du projet de l'administration. Le district No 7 est représenté, à l'hôtel de ville, par MM. Rod, Corbeil, Ulric Leblanc, Ruben Lévesque, Roméo Désormiers, J.-G. Ratelle et J.-M. Savignac.

Ces conseillers insisteront, par ailleurs, pour que l'on procède dès cette année à l'installation de lampadaires et à l'aménagement du terre-plein du boulevard, de la rue Papineau à la rue Fullum.

Comme on le sait, la liste des dépenses capitales insérée dans le règlement est très longue. Un des items prévoit la reconstruction de la gare de marchandises du Canadien National en bordure de la rue Windsor, selon le prolongement projeté. Une partie des crédits servira à la modification du viaduc de la rue Guy, afin de permettre au C.N.R. d'augmenter le nombre de voies ferrées dans ses cours.

University St. Parties to Get \$535,000

Public Service Board Issues Award List For Street Widening

THE Quebec Public Service Board today awarded \$535,000 to University street property owners and tenants for their property which the City is acquiring to widen the thoroughfare.

The list which was released by Antoine Lamarre, K.C., chairman of the board, has been forwarded to Albert Berthiaume, K.C., member of the City's legal department, who will report to the Executive Committee. The latter will submit the awards for final approval to the City Council within the next few weeks.

The sums are almost the same as those submitted by the City's experts, Mayor Roland Bigras of Roxboro, Guy Desautels, Roy Foss and Alan C. Simpson, who testified at the hearing which took place under Mr. Lamarre earlier this year.

The list deals only with property located from Dorchester to St. Antoine streets. The other cases on the same thoroughfare from St. Antoine to St. Paul will be heard this Fall.

While the commission granted \$535,000, the municipal valuation of the properties being expropriated is about \$279,000. The owners and occupants sought \$800,000.

Property Owners

Indemnities to property owners are as follows: Richard Walsh, \$32,826; Henri Groulx, \$43,393; Morgan Realties, \$30,000; Richard Walsh, \$22,915; Richard, Edgar Thorne, \$46,125; Estate Frederiek C. Skelton, \$17,000; Jayess Realty Inc., \$63,250; Louis Henri Juneau, \$22,502; Atlas Construction Co., \$57,000; James Robert Macaulay, \$16,500; Bell Telephone Co., \$1,074; Estates James Walker, \$1,075; John A. Masters, \$1,025; Estate Alfred Dalbec, \$14,000.

Abraham Fleming, \$21,573; Estate Thomas Bucharan, \$14,300; Emile Ruffo, \$26,000; London Realty Inc., \$13,331; Gaston Cyprien Payette, \$23,000; Robert Henders, \$23,000; Canadian Car and Foundry Co., \$1,682; Thompson Electrical Works, \$297. Three \$1 awards were granted to "persons unknown."

Awards to tenants are as follows: Champlain Oil Products Ltd. \$1,000; Richard Walsh, \$4,500; W. J. Barber, \$1,200; Peppe's Spaghetti House, \$3,000; Wilkin and Munroe, \$1,920; Miss Ann Timmings, \$1,584; G. O. Thompson, \$960; Joseph Binette, \$600; Vincent Ferrucia, \$864; Miss Julianne Vermardel, \$1,500.

Some 50 tenants were not granted compensation.

CITY WILL EXPROPRIATE OTHER PROPERTIES

Later today, it was announced that the city will soon expropriate a number of properties in various districts of Montreal to widen and extend certain other streets.

The two main projects are the extension of St. Joseph boulevard at a point east of Iberville street to Pie IX boulevard, for which A. Guenette and Henri Labrecque will act as the city's experts at the hearings before the Public Services Board and widening of Lajeunesse boulevard from Jean Talon street to Villeray street. The experts to handle the later expropriations will be T. A. Primeau and Henri Labrecque.

Wilfred Fleury has been engaged as expert in the cases of the opening of the following streets: Dupuis avenue, from Cote des Neiges road to Victoria avenue; Henri Julien street, from Kelly to Fortin street; Isabella avenue, from Earncliffe avenue to Decarie boulevard; Mountain Sights Road, from Isabella to Lacombe avenues; Sauriol street, between Francis and Charton avenues.

Le département de l'urbanisme de la Ville est fortement en faveur de ce projet qui rencontre une vive opposition de la part de certains conseillers et de nombreux résidents du boulevard St-Joseph.

Le Guide 26 juil 1951

Le Conseil de Ville débat présentement la question suggérée par le département d'urbanisme dont le directeur est M. Aimé Cousineau. Il reste à savoir si la mesure servirait les intérêts de la ville en général et des résidents du Plateau Mont-Royal en particulier.

- 1— Détruirait une des plus belles artères résidentielles de Montréal;
- 2— Réduirait sa valeur locative;
- 3— Déclencherait, par suite de l'augmentation de la circulation, des bruits nombreux, parasites et ennuyeux pour les résidents;
- 4— Rendrait intolérable l'atmosphère

et qu'à partir de l'instant où ce projet sera réalisé, il sera impossible, à cause de l'intensité plus grande du trafic, de s'opposer bien longtemps à cette mesure qui s'impose comme une solution (mineure, importante tout de même) du problème de circulation à Montréal.

De toutes façons, les partisans

d'un côté comme de l'autre du projet se promettent bien de tenir leur bout et peut-être tant et si bien que le projet restera encore bien des années dans les fi-

lières de l'hôtel de ville! Et le contribuable moyen se demandera encore comment il se fait qu'il existe de telles lenteurs dans l'administration municipale...



En attendant, la mesure suscite un piquant débat provoqué surtout par MM. les Conseillers J. M. Savignac et le docteur Ruben Lévesque, tous deux résidents et propriétaires sur le boulevard St-Joseph, qui s'opposent fortement à ce projet dont la réalisation diminuerait la beauté d'un des plus beaux boulevards de Montréal.

Les désavantages de cette mesure

Le côté de l'opposition, formé de plusieurs conseillers municipaux et d'un groupe important de propriétaires sur le boulevard St-Joseph, prétend que la proposition amènerait les désavantages suivants:

phère des maisons et de la rue même, à cause de la senteur de l'oxyde de carbone.

Les avantages de la mesure

Les partisans du projet, dont le comité d'urbanisme, présentent aussi des arguments sérieux.

1— Le terre-plein ne disparaîtrait pas. Il est suffisamment large pour être réduit, sans enlever rien à la beauté de ce boulevard.

2— Une avenue large ajoutée, au contraire, à l'esthétique d'une ville.

3— On ne toucherait pas aux arbres, et il resterait beaucoup de verdure.

4— Le problème de circulation sur le boulevard est un problème qu'il faudra tôt ou tard résoudre.

5— Une artère large, cause moins de bruits de claque-sons, moins d'embouteillage et moins d'accidents, qu'une artère étroite et de circulation difficile.

Nous croyons aussi que, bientôt, le boulevard St-Joseph sera prolongé jusqu'au boulevard Pie IX

l'élargissement
St-Joseph

On élargira la chaussée du boul. St-Joseph.

Les conseillers municipaux se prononcent en faveur de cette mesure par un vote de 48 voix contre 36 —

Le terre-plein du boulevard — Opinions diverses

Par un vote de 48 voix contre 36, les membres du Conseil municipal se sont prononcés, hier après-midi, en faveur de l'élargissement de la chaussée du boulevard St-Joseph, à même le talus central de cette importante artère, afin d'y améliorer les conditions de la circulation.

Le vote enregistré à ce sujet, sur une motion du conseiller Conrad Archambault, a mis fin à un débat au cours duquel quatre des six représentants du district No 7 — les principaux intéressés en la matière — s'étaient opposés à l'acceptation de la proposition.

Le Dr Ruben Lévesque, MM. Wilfrid Deslauriers, Ulric Leblanc et J.-M. Savignac s'étaient en effet opposés à l'amputation du terre-plein du boul. St-Joseph; tandis que MM. Charles Lafontaine et Roméo Désormiers l'avaient préconisé.

Selon le Dr Archambault, un des trois représentants de l'Université de Montréal à l'hôtel de ville, l'élargissement du boul. St-Joseph en rétrécissant la terrasse centrale pourrait se faire à peu de frais. Ceci contribuerait sensiblement à améliorer les conditions de la circulation sur cette artère de plus en plus achalandée, et l'amputation partielle du terre-plein ne nuirait pas à l'esthétique du boulevard.

Vandalisme

Le conseiller J.-M. Savignac s'opposait aussitôt à la proposition, en qualifiant d'acte de vandalisme toute tentative pour rétrécir le terre-plein du boul. St-Joseph. Il a reproché à l'administration d'avoir fait un "champ de course" d'une des plus belles rues domiciliaires, et a dit craindre pour la vie des enfants si l'on allait élargir davantage la chaussée de cette artère. M. Savignac a aussi demandé à ses collègues de considérer l'atteinte qui serait portée à l'aspect du boulevard si on allait en amputer l'îlot central de verdure.

C'était alors au conseiller Lafontaine de faire valoir l'urgence d'élargir la chaussée du pavage du boul. St-Joseph. Ce dernier a attiré l'attention du Conseil sur le fait que la Cité est propriétaire d'une lisière de terrain de huit pieds de chaque côté du boulevard, en bordure de la propriété riveraine. On pourrait donc élargir la chaussée en reculant le trottoir et en obligeant les propriétaires à déplacer leurs clôtures, qui empiètent sur la propriété publique. Le rétrécissement du terre-plein central s'avérerait cependant plus avantageux, à tous les points de vue. M. Lafontaine a conséquemment prié ses collègues de peser les choses froidement, en faisant passer l'intérêt général avant l'intérêt particulier.

Opinions

Le conseiller Victor Lévesque demandait ensuite le maintien du boul. St-Joseph, dans son état ac-

tuel, parce que, il y a une vingtaine d'années, les propriétaires riverains avaient acquis les terrains "au gros prix", après avoir reçu l'assurance de la Cité que cette artère conserverait son caractère domiciliaire.

Le conseiller Désormiers lui ripostait alors que l'acquisition de la lisière de terrain pour la construction du boul. St-Joseph avait fait l'objet d'une expropriation dont les frais avaient été répartis sur l'ensemble de la population. On doit aussi tenir compte de l'importance qu'a prise ce boulevard comme artère de grande circulation. M. Désormiers ne favoriserait pas le rétrécissement à deux pieds du terre-plein, mais il est en faveur de l'aménagement d'un talus de sept pieds qui, à son sens, serait plus joli que le terre-plein actuel.

C'était alors au tour du Dr Ruben Lévesque de prier ses collègues de ne pas enlever à Montréal "sa seule rue résidentielle un peu jolie". Ce conseiller admet qu'il y a encombrement à certaines heures du jour, mais seulement dans le voisinage de trois intersections — celles de St-Denis, de St-Laurent et de Papineau. Dans ce cas, on pourrait résoudre le problème en y interdisant le stationnement à certaines heures du jour.

Le Dr Lévesque a rappelé que le terrain en bordure du boul. St-Joseph a été vendu par la Ville, il y a 23 ans, au coût excessif d'alors de \$2.50 du pied carré, et que l'on avait promis une certaine protection aux propriétaires.

Il ne s'opposerait pas à ce que l'on ampute un ou deux pieds de chaque côté du terre-plein, d'une largeur de 24 pieds, pourvu que ceci puisse se faire sans porter atteinte aux arbres. Mais il n'est pas du tout en faveur de l'aménagement d'un talus de sept pieds pour remplacer le terre-plein actuel. Enfin, a-t-il fait valoir, la circulation sera beaucoup moins dense sur le boul. St-Joseph quand les tramways auront été enlevés sur les rues St-Denis, St-Laurent et Papineau.

Ont aussi parlé sur la question, les conseillers Ulric Leblanc, Adolphe Farly et Gérard Gauthier.

La possibilité de rétrécir le talus du boulevard St-Joseph

Le Canada 4 oct 1951

Par une faible majorité, le conseil municipal de Montréal a demandé, hier après-midi, au comité exécutif d'étudier l'opportunité de rétrécir le talus central du boulevard St-Joseph — côté nord et côté sud — afin d'y améliorer les conditions de la circulation que les tenants du projet considèrent trop lente.

C'est le conseiller Conrad Archambault, représentant de l'Université de Montréal au sein du conseil, qui s'est fait le parrain de cette motion au sujet de laquelle les six conseillers du district sont divisés.

"Actuellement, on ne peut y circuler de façon raisonnable, surtout en hiver", de dire le conseiller Archambault. "On ne peut pas faire disparaître les autobus, mais on devrait faire en sorte que l'on ne soit plus obligé de les suivre, lorsqu'on voyage en auto. On peut rétrécir le terre-plein sans porter atteinte à la beauté de cette voie".

Le conseiller Bertrand a expliqué pour sa part que "les propriétaires riverains du boulevard sont totalement opposés à ce que l'on touche au terre-plein". "Des propriétaires s'opposant au projet sont en train de signer une requête".

"On veut garder le boulevard tel qu'il est", a dit plus tard le conseiller Savignac. "Le terre-plein sert actuellement de refuge aux autos traversant le boulevard. Si on fait de ce boulevard une piste de course, comment des milliers d'écoliers pourront le traverser. Il y en a des terre-plein ailleurs, mais on ne parle pas de les rétrécir. Ce serait du vandalisme".

Le conseiller Dupuis a abondé dans le même sens, mais le conseiller Charles Lafontaine a par ailleurs déclaré que "le boulevard St-Joseph est une voie magnifique mais qu'il n'appartient pas seulement aux proprios riverains". "Le progrès doit passer avant l'intérêt particulier", ajouta-t-il. "Si on ne peut pas rétrécir le terre-plein central, on pourrait élargir la chaussée à même la lisière de quatorze pieds appartenant à la Ville, à l'intérieur de la chaîne du trottoir, de chaque côté".

Le conseiller Victor Lévesque a ensuite souligné qu'en "élargissant le boulevard, on va accroître la circulation".

Le conseiller Roméo Desormiers a opiné dans le même sens que le conseiller Lafontaine. "Des contribuables demeurant sur le boulevard et les rues avoisinantes demandent que la chaussée soit plus large", dit-il en expliquant qu'il est personnellement en faveur qu'on laisse un talus de six à sept pieds de largeur

Le conseiller Ulric Leblanc s'est déclaré opposé à la motion Archambault, tout comme le conseiller Ruben Lévesque, M.D., qui a expliqué qu'"il ne faut pas faire disparaître une des plus jolies artères de Montréal".

"Depuis quelques années, le terre-plein est mal entretenu avec l'intention de le faire disparaître", ajouta le conseiller Ruben Lévesque. A ceux-là qui prétendent que "les conditions de la circulation sont difficiles", il a répondu qu'il en est ainsi seulement aux principales intersections, aux heures d'affluence. "Un talus de sept pieds de largeur n'aurait pas de sens. On s'acharne sur le boulevard Saint-Joseph. Quand les tramways seront disparus des rues St-Denis, St-Laurent et Papineau, il ne sera plus question de circulation trop lente et trop intense sur le boulevard St-Joseph".

Mise aux voix, la motion Archambault a été adoptée par quarante-huit voix contre trente-six.

Ont voté en faveur: les conseillers Seigler, Fillion, Rochon, Healy, O'Flaherty, Hanley, J.-O. Asselin, Quintin, Bass, Brien, Pitts, Kolber, Smith, Lortie, Godin, Drapeau, Croteau, Dozois, Murphy, Prudhomme, Lépine, McNamara, Murray, Stephens, Baker, Desormiers, Simoneau, Moore, Hudon, Despatis, English, Guyot, Noël, Goulet, Brisebois, Loïselle, Custeau, Asselin, Munday, Harrington, Horan, Archambault, Binder, Lafontaine, Léopold Pigeon, Gérard Gauthier, Bock, Baron.

Ont voté contre: les conseillers Dubreuil, Lalancette, Savignac, McKenna, Victor Lévesque, Edmond Hamelin, Sauvé, Tremblay, Victor, Déglise, Carrière, Simard, Gaudry, Farly, Guévremont, Mathieu, Emile Gauthier, Dupuis, Vanier, Leblanc, Lauriault, Reford, Lyall, Dubeau, Allan, Bulloch, Deslauriers, Vautelet, Ruben Lévesque, Vachon, Gagliardi, Emile Pigeon, Tardif, J.-P. Hamelin et Bertrand. ●

BOULEVARD SAINT-JOSEPH.----
Rétrécissement du terre-plein
de la rue Park vers l'est.

Montréal-Matin; 16 janvier 1952

Le Comité exécutif a approuvé hier après-midi des plans du service des travaux publics pourvoyant au rétrécissement du terre-plein à huit pieds entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien — On prévoit que les travaux seront effectués dès le printemps prochain — La nature de la modification

Par suite d'une décision prise hier après-midi au Comité exécutif, on a tout lieu de prévoir que l'administration municipale procédera dès le printemps prochain au rétrécissement du terre-plein du boulevard St-Joseph à huit pieds de largeur dans le tronçon de cette importante artère compris entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien.

Le Comité exécutif a, en effet, approuvé, hier après-midi, les plans à cet effet soumis par le service des travaux publics, ce qui équivaut à une autorisation de procéder à l'exécution des travaux. Restera maintenant à décider si ceux-ci seront effectués par les employés du service des travaux publics ou par voie de contrat, après la demande de soumissions.

Nature de la modification

Le terre-plein, dans le tronçon précité du boulevard St-Joseph aurait actuellement 24 pieds de largeur. Selon le service des travaux publics, son rétrécissement à 8 pieds aura pour effet de doter le boulevard St-Joseph d'une allée de circulation additionnelle en chaque direction et d'enjoliver cette artère domiciliaire en la dégarnissant. On opine, en effet, que le terre-plein actuel est tellement massif qu'il donne

à cette artère une impression de lourdeur nuisant à son cachet.

Ne pas toucher au district 7

On croit comprendre que le Comité exécutif s'en est tenu à l'acceptation des plans pour le tronçon compris entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien afin de n'apporter — pour le moment du moins — la modification que dans le district n° 8. Ce n'est que plus tard que l'on déciderait de l'opportunité d'apporter la même mesure dans le tronçon compris entre la rue Henri-Julien et la rue Iberville, situé dans le district n° 7.

Suite d'un débat au Conseil

Il y a quelques mois, sur un important débat soulevé par une motion du Dr Conrad Archambault, un des trois représentants de l'Université de Montréal à l'hôtel de ville, des conseillers du district n° 8 s'étaient prononcés en faveur

du rétrécissement de la plate-bande du boulevard St-Joseph, tandis que les conseillers du district n° 7 s'étaient divisés sur la question. Dans sa proposition, le Dr Archambault demandait le rétrécissement — et non la disparition — du terre-plein actuel pour des raisons d'esthétique et pour améliorer les conditions de la circulation, et celle-ci avait été approuvée par la majorité de nos édiles.

Résultats prévus

Si l'on en croit des renseignements obtenus de bonne source, l'administration prévoit que les résultats, après le rétrécissement du terre-plein entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien seront tellement concluants que les objections des conseillers du district n° 7 tomberont par le fait même.

En certains milieux, on se demandait, hier soir, pourquoi le Comité exécutif n'avait pas autorisé le service des travaux publics à procéder jusqu'à la rue St-Denis. Le rétrécissement du terre-plein jusqu'à la rue Henri-Julien seulement aura pour effet de causer un embouteillage à cet endroit, tandis que le prolongement de la modification jusqu'à la rue St-Denis constituerait une véritable amélioration aux conditions de la circulation. D'autant plus, a-t-on ajouté, que l'on demeurerait toujours dans le district n° 8.

Mtl. Matin, 17 janv. 1952

Le Boul. St-Joseph élargi jusqu'à la rue St-Denis

Après vérification d'une carte de délimitation des districts électoraux, le Comité exécutif de la Cité a modifié hier matin sa résolution initiale, relative au rétrécissement de la plate-bande du boulevard St-Joseph, de façon à prolonger jusqu'à la rue St-Denis le tronçon de cette importante artère où seront exécutés les travaux.

On sait que les commissaires, sur la recommandation du service des travaux publics, avaient décidé la veille l'élargissement de la chaussée du boulevard St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien, en rétrécissant à huit pieds le terre-plein d'une largeur actuelle de vingt-quatre pieds.

Les commissaires avaient fixé comme point d'arrêt la rue Henri-Julien parce qu'ils ne voulaient pas toucher au district n° 7. Ayant constaté, hier matin, que cet arrondissement ne commençait que sur le côté est de la rue St-Denis, ils ont donc décidé de modifier leur résolution en conséquence.

Le Canada
20 avril 1952

Autre geste du conseil en vue de prolonger le blvd St-Joseph

Donnant suite à un rapport soumis par le comité exécutif, le conseil municipal de Montréal a résolu, hier, d'approuver un projet d'acte par lequel Dominion Oxygen Company Ltd accorde à la Cité en considération d'une somme de \$20,605.43, un droit de servitude sur une lisière de terrain requise pour le prolongement du boulevard St-Joseph, entre l'avenue Iberville et le boulevard Pie IX.

Plus précisément, la société a accepté de consentir, en faveur de la Ville, une servitude en vertu de laquelle cette dernière aura le droit de construire un remblai nécessaire pour supporter la rue là où, entre la rue Iberville et la 2e avenue, elle traverse le territoire d'une ancienne carrière.

En réponse à une question for-

mulée par le commissaire Lucien Croteau, M. J.-O. Asselin, président du comité exécutif, a dit avoir compris que le service des travaux publics commencera immédiatement à construire le remblai. "Je me propose de voir à ce que le service des travaux publics commence sans retarder les travaux requis", d'ajouter M. Asselin.

D'autre part, le conseil a autorisé l'homologation des sentences relatives à l'expropriation des immeubles requis pour l'élar gissement de la rue Dorchester, entre les rues St-Hubert et Amherst, entre les rues Ste-Elizabeth et St-Laurent. Du même coup, le conseil a autorisé le paiement des indemnités, au total de \$1,760,883.59, accordées par les sentences rendues par la Régie des services publics.

Prolongement vers l'est du boulevard S.-Joseph

La Presse 30 avril 1952
Le conseil municipal fait disparaître le dernier obstacle à l'exécution de cet important projet.
— Les travaux du boul. Métropolitain

Le dernier obstacle légal au prolongement du boulevard S.-Joseph, de la rue d'Iberville au boulevard Pie IX, vient de disparaître avec l'approbation par le conseil municipal, à sa séance spéciale d'hier après-midi, d'une recommandation du Comité exécutif aux fins d'acquiescer un droit de servitude sur un emplacement privé pour l'aménagement d'un remblai qui permettra de construire l'assiette de la rue.

Le prolongement du boulevard S.-Joseph vers l'est n'est pas un projet nouveau, car les lignes du tracé étaient homologuées par la ville il y a un quart de siècle. Ce projet est revenu à la surface vers 1943, et le conseiller J.-M. Savignac s'en est fait le plus ardent défenseur depuis, réclamant à maintes reprises, par des motions, sa mise à exécution.

Comme ce conseiller l'a signalé, hier, l'ouverture du boulevard S.-Joseph, qui se relie au chemin de la Côte Sainte-Catherine, fournira une grande artère de circulation est-ouest qui desservira le nord, l'est et l'ouest de la ville et permettra le développement d'un important secteur entre la rue d'Iberville et le boul. Pie IX.

Travaux bientôt entrepris

Le président du Comité exécutif, M. J.-O. Asselin, a laissé entendre que les travaux de remplissage de l'ancienne carrière où passera un tronçon du boulevard débiteront cet été même, et il considère cette amélioration absolument nécessaire, sans compter que l'acquisition du terrain s'est faite à des conditions avantageuses pour la ville.

Tous les conseillers du district concerné, le district no 9, approuvent l'ouverture de cette rue. Par ailleurs, le conseiller Roméo Désormiers, du district No 7, a tenu à en-

registrer sa dissidence, faisant valoir qu'il serait préférable que la ville construise un pont supporté par des piliers au-dessus de la carrière, plutôt que d'y construire un remblai.

Le niveau du fond de cette carrière est beaucoup plus bas que sera celui de la rue projetée et les ingénieurs de la ville ont jugé que la construction d'un remblai serait la méthode de procéder la plus rapide et la moins coûteuse. La compagnie propriétaire de la carrière l'utilise pour déverser les résidus inutilisables de sa production. Pour pouvoir continuer de s'en servir comme dépôt, elle a préféré accorder un droit de passage à la ville à perpétuité, moyennant une somme de \$23,605, ce que le conseil a décidé d'approuver.

Terre-plein rétréci, boulevard S.-Joseph

Le conseil municipal sera invité, lundi, à autoriser des crédits au montant de \$318,100 pour l'élargissement de la chaussée du boul. S.-Joseph, entre l'avenue du Parc et rue Henri-Julien, en rétrécissant le terre-plein afin de faciliter la circulation dans cette importante artère.

Cette mesure n'a pas encore été décidée pour la partie plus à l'est, parce que les conseillers du district concerné s'y opposent fortement.

Un autre crédit de \$274,000 se également voté pour l'élargissement de la rue Jean Talon, entre la rue S.-André et les limites est de la ville.

29 mai 1952
de Presse

Boulevard ST-JOSEPH

STATU QUO AU 1952 BOULEVARD ST-JOSEPH

La majorité du conseil municipal a désapprouvé hier un rapport du Comité exécutif recommandant le rétrécissement du terre-plein du boulevard Saint-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue Saint-Denis.

Les administrateurs municipaux recommandaient d'autoriser une dépense de \$264,500 pour la reconstruction d'un pavage permanent sur la voie en question, entre l'avenue du Parc et l'avenue Henri-Julien, et un montant de \$46,400 pour un travail semblable entre l'avenue Henri-Julien et la rue Saint-Denis.

L'année dernière, les conseillers, par un scrutin de 45 à 35, s'étaient prononcés en faveur de la réduction du terre-plein, en vue d'accélérer la circulation dans cette zone. Sur la foi de ce voeu, le Comité exécutif a préparé un rapport qu'il soumettait hier à l'assemblée échevinale.

L'un des principaux adversaires de la mesure fut M. J.-M. Savignac. Il expose que l'on doit conserver au boulevard Saint-Joseph son cachet de beauté et que le rétrécissement du terre-plein de 24 à 8 pieds, comme on le propose, constituerait un acte de pur vandalisme. Le conseiller estime que l'on devrait plutôt suspendre cette mesure en attendant que l'on ait décidé de l'aménagement de ce boulevard jusqu'au boulevard Pie IX.

M. J.-O. Asselin explique que le Comité exécutif ne fait que répondre à un désir de la majorité du Conseil manifesté il y a quelques mois en présentant le présent rapport. Les conseillers, dit-il, sont maintenant libres de l'accepter ou de le refuser. Le commissaire Paul Dozois parle à peu près dans le même sens et estime que la mesure proposée lui semblait devoir améliorer l'état de la circulation dans ce secteur, sans nuire au cachet du boulevard. M. Dozois exprime l'avis qu'une autre solution en vue d'accélérer le trafic consisterait dans l'interdiction du stationnement sur cette artère.

M. Savignac propose le renvoi des deux mesures au Comité exécutif pour plus ample étude. Dans un premier scrutin, 52 collègues appuient la proposition, pendant que 22 favorisent le rétrécissement du terre-plein; par un second vote, la motion Savignac recueille 51 voix favorables et 23 voix défavorables.

Le Conseil municipal s'est prononcé contre le rétrécissement du terre-plein entre l'avenue du Parc et la rue St-Denis — Le stationnement bientôt interdit sur cette artère? — M. Savignac réclame la démission de M. Cousineau, et M. Guévremont, celle de M. Cibeau — A quand l'ouverture du bain Rosemont? — Le débat

Mal matin sur les pavages de macadam 4 juin 1952
Un important projet, celui de l'élargissement de la chaussée du boulevard St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue St-Denis, en rétrécissant le terre-plein, a été défait, hier après-midi, au conseil municipal, quand ce dernier a décidé par une majorité absolue de retourner les deux rapports en question au comité exécutif pour plus ample étude.

Le projet soumis à nos édiles prévoyait le rétrécissement de la plate-bande du boulevard, dans le tronçon mentionné plus haut, de 24 à 8 pieds, ce qui aurait procuré une allée additionnelle de circulation en chaque direction. Selon les chefs de l'administration, la dépense à encourir aurait été de \$313,900.

Le stationnement interdit?

Par suite du refus de la majorité du conseil d'accepter le rapport de l'Exécutif, on a tout lieu de prévoir que le stationnement sera interdit en tout temps en bordure du boul. St-Joseph. Mais, les adversaires du rétrécissement de la plate-bande du boulevard ont dit préférer encore cette mesure au "saccage d'une de nos plus belles artères".

Le débat engagé sur le projet de rétrécissement du terre-plein du boul. St-Joseph a été en quelque sorte concurrent à celui amorcé la veille sur le coût de la construction des pavages de macadam à Montréal, qui s'est terminé hier par l'acceptation des rapports du comité exécutif ayant trait à la votation de crédits pour des améliorations locales. Le conseiller Brien a bien présenté une motion de référence de ces rapports au comité exécutif jusqu'à l'institution d'une enquête échevinale sur le coût des pavages. Il a cependant retiré sa proposition après que le conseiller Lafontaine eut expliqué que l'on ferait ainsi attendre un grand nombre de propriétaires ayant demandé les pavages, les égouts et les trottoirs en question.

La principale opposition

C'est le conseiller Savignac qui s'est élevé avec le plus d'acharnement contre le projet de rétrécissement du terre-plein du boul. St-Joseph. Il a fait valoir que l'administration commettrait une erreur en appliquant cette mesure immédiatement, parce que l'on y aggraverait le problème de la circulation au lieu de le résoudre. Quand le boulevard aura été ouvert sur toute sa longueur, soit jusqu'au boul. Pie IX, la mesure méritera d'être reconsidérée.

L'urbanisme blâmé

M. Savignac s'en est pris particulièrement au service d'urbanisme pour avoir recommandé le rétrécissement de la plate-bande du boulevard St-Joseph. Il a même déclaré qu'il n'aurait plus confiance au service d'urbanisme tant qu'y demeurerait à son poste le directeur actuel. Et, a-t-il ajouté, je ne lui reproche pas seulement la mesure faisant l'objet de la discussion mais également nombre d'autres recommandations qui ont entraîné des dépenses inutiles.

Parmi les conseillers municipaux s'étant opposés catégoriquement à tout empiètement du terre-plein du Boul. St-Joseph, on remarque les conseillers Louis Bass, qui a reproché à l'administration de ne pas avoir consulté les conseillers du district; et Paul Bertrand, qui a mis en relief une difficulté technique, celle de l'égouttement de cette artère. Le président de l'Exécutif, M. J.-O. Asselin, a de son côté expliqué que les chefs de l'administration n'avaient, en soumettant les rapports en question, que donné suite à une motion du conseil datant du mois d'octobre, qui avait été adoptée par un vote de 45 voix contre 35.

**Le rétrécissement du terre-plein
du boul. S.-Joseph**

Le débat sur les pavages a pris fin par le vote de plus de \$1,000,000 de crédits pour de nouveaux travaux. Ces crédits sont pour des pavages de béton de caractère permanent et il appartiendra au comité exécutif d'octroyer les contrats après demande de soumissions publiques. C'est dite qu'une attention toute spéciale sera apportée aux prix exigés cette fois par les entrepreneurs intéressés.

Quand il s'est agi d'autoriser plus de \$300,000 de crédits pour le rétrécissement du terre-plein du boulevard S.-Joseph, de l'avenue du Parc à la rue S.-Denis, la majorité du Conseil s'y est opposé et le rapport a été retourné au Comité exécutif pour l'étude plus approfondie de la question.

Les conseillers qui se sont prononcés tout particulièrement contre ce changement du caractère du boulevard S.-Joseph sont: MM. J.-M. Savignac, Dave Rochon, P.-J. Bertrand, Max Seigler, Louis Bass et W.-V. Victor.

Le rapport recommandait que la largeur du terre-plein soit réduite de 24 à 8 pieds en vue de faciliter la circulation. Les adversaires de la mesure, que le conseil avait préconisée l'automne dernier, ont représenté qu'il vaudrait mieux commencer par ouvrir le boulevard S.-Joseph, de la rue d'Iberville au boulevard Pix IX, avant de rétrécir le terre-plein dans un tronçon seulement. D'autres ont recommandé d'abolir plutôt le stationnement en bordure avant d'entreprendre l'élargissement de la chaussée, et certains conseillers ont manifesté leur opposition au projet en faisant valoir que les propriétaires riverains ne devraient avoir rien à payer pour ces travaux, étant donné qu'ils ne les ont pas demandés.

Presse H-6-1952

Boul St Joseph

Le prolongement du boulevard St-Joseph pavé prochainement

La prochaine assemblée statutaire du conseil municipal de Montréal aura définitivement lieu le mardi deux septembre, mais il est des conseillers qui espèrent qu'il y aura d'ici là, soit durant le mois d'août, fort probablement, une séance spéciale afin de notamment voter les crédits en vue de la construction de pavages et de trottoirs sur le nouveau tronçon du boule-

vard St-Joseph qui sera prolongé vers l'est jusqu'au boulevard Pie IX.

Pour sa part, le comité exécutif a déjà décidé de recommander au conseil de voter un crédit de \$260,000 et un crédit de \$46,700 en vue de la construction d'un pavage et de trottoirs permanents (des deux côtés) sur le boulevard St-Joseph, entre la deuxième avenue et la rue Lafond, puis un crédit de \$152,900 et un autre de \$31,100 en vue de la construction d'un pavage et de trottoirs permanents (également des deux côtés), entre la 16e avenue et le boulevard Pie IX.

Les crédits ainsi recommandés se chiffrent, au total, par \$90,700.

On apprend, d'autre part, qu'il y a sur la planche d'autre pain destiné au conseil municipal qui n'a pas siégé depuis un mois et demi, soit depuis le deux juin.

Par exemple, conformément à des décisions prises depuis par le comité exécutif, le conseil se verra recommander, lors de la prochaine assemblée spéciale espérée, de voter des crédits imposants en vue de la construction de trottoirs (\$333,600), de pavages (\$1,177,300), et d'égouts (\$199,700) attendus impatientement.

Au sujet du boulevard St-Joseph, on se souvient que le conseil municipal décrétait en septembre 1948 l'expropriation des immeubles requis pour le prolonger à l'est de la rue Iberville jusqu'au boulevard Pie IX.

La Canada
18 juillet 1952

La Ville pourra procéder à l'ouverture de la rue Berri

Les autorités municipales ont, mardi après-midi, été avisées par la Commission municipale de Québec qu'elles pourront procéder aux expropriations requises pour l'ouverture de la rue Berri, au nord de la rue Ontario.

On se souvient que le Conseil de ville, sur la recommandation de l'Exécutif, a voté à son assemblée du début du mois les crédits pour cette expropriation, dont une partie des frais seront assumés par les propriétaires riverains ou d'une zone avoisinante.

Avant d'approuver la dépense, la Commission municipale avait demandé de plus amples renseignements, qui lui ont été communiqués par le directeur des services municipaux, M. Lucien Hétu. La Commission demandait notamment un estimé complet du coût de l'entreprise.

En plus de l'ouverture de la rue Berri au nord de la rue Ontario, avec étagement des voies à la rue Sherbrooke, le projet prévoit l'élargissement de cette artère à quatre-vingt-cinq pieds entre les rues Chérier et Roy. A la rue Roy, un traitement pourra être effectué en permettant de canaliser la circulation à sens unique dans les rues adjacentes.

Le crédit initial voté pour les travaux a été de \$863,220, et il sera payable par la Cité dans la proportion de 90%, tandis que le reste sera assumé par les propriétaires des immeubles compris dans la zone bornée par la rue Notre-Dame, le boul. St-Laurent, la rue Roy, la rue du Parc Lafontaine, la rue Sherbrooke et l'avenue Papineau.

Travaux complétés prochainement au Boul. St-Jacques

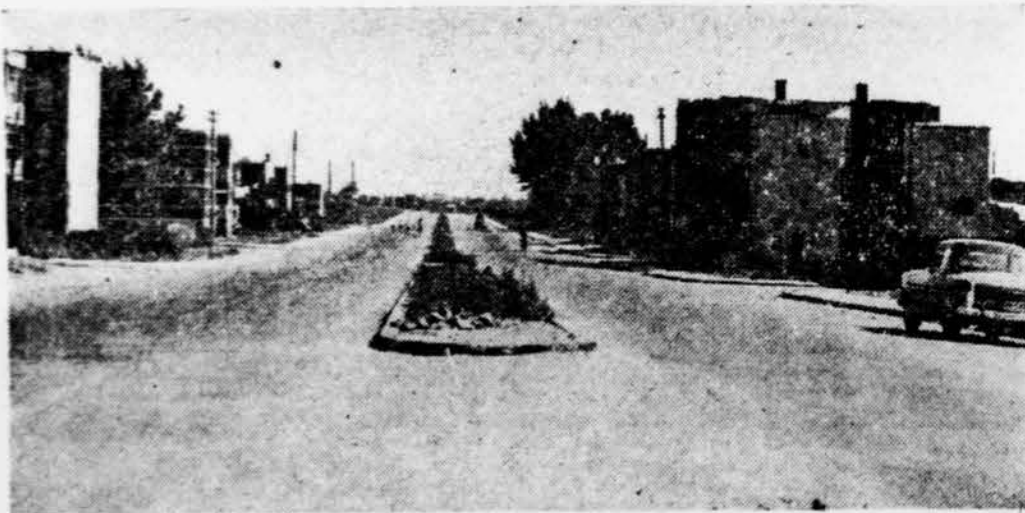
Dans trois ou quatre semaines, la construction du nouveau tronçon du boul. St-Jacques, qui s'étendra entre la rue Iberville et le boul. Pie IX, sera parachevée de sorte que pourront y circuler automobiles et camions, a-t-on appris à l'hôtel de ville.

La construction des pavages permanents est déjà complétée du boul. Pie IX à la 16e avenue, et de la 2e avenue à la 13e avenue. L'on est maintenant à construire le pavage temporaire sur le remblai où se trouvaient des carrières, entre la 13e avenue et la 16e avenue.

Ce nouveau tronçon du boul. St-Jacques comportera un terre-plein de huit pieds de large, et deux chaussées de trente pieds de large chacune, de même que deux trottoirs de six pieds de large chacun.

Après le parachèvement des travaux, le boul. St-Jacques reliera directement le chemin de la côte Ste-Catherine au boul. Pie IX.

Le boul. S.-Joseph ouvert jusqu'à Pie IX



La métropole est maintenant dotée d'une magnifique artère est-ouest qui contribuera considérablement à réduire les difficultés de la circulation dans tout le secteur central de Montréal. Il s'agit de l'ouverture du boulevard S.-Joseph, de la rue d'Iberville au boul. Pie IX, dont la photo ci-dessus donne une vue vers l'est prise un peu à l'est du tunnel aménagé à l'intersection du boul. S.-Joseph et de la rue d'Iberville, sous les voies du Pacifique Canadien. L'ouverture de ce nouveau tronçon a pour effet de relier directement le boul. Pie IX au chemin de la Côte-Sté-Catherine et au boulevard Décarie, et permet maintenant aux automobilistes de traverser toute la ville d'est en ouest et vice versa sans devoir emprunter d'autres rues, comme la rue d'Iberville par exemple, pour atteindre Sherbrooke et filer vers le Bout-de-l'Île.

(cliché LA PRESSE)

de l'Evening 23 juillet 1953

Maintenant ouvert, le boulevard s'étend sur une longueur de 10 milles et sert toute notre ville

Cette importante amélioration au problème de la circulation à Montréal est une victoire de plus au crédit des conseillers municipaux de notre district; une réalisation qui servira avantageusement les intérêts de toute la population, celle du Plateau Mont-Royal et de Rosemont en particulier.

Le boulevard, s'étendant jusqu'au boulevard Pie IX (à l'est) et jusqu'au boulevard Decarie (à l'ouest) par le Chemin de la Côte Sainte-Catherine, a une longueur de plus de 10 milles.

Nos conseillers municipaux, de concert avec nos hommes d'affaires, travaillent à la concrétisation de ce projet depuis plusieurs années; plus exactement, depuis 1943.

Pour sa part, le conseiller J.M. Savignac, qui a dirigé la bataille pour cette ouverture, nous a résumé les impressions générales dans les termes suivants:

"Nous avons lutté avec fermeté pour obtenir l'ouverture du boulevard St-Joseph vers l'est, mais nos efforts sont enfin couronnés de succès... Oubliant les difficultés qu'il nous fallut surmonter, nous nous réjouissons aujourd'hui de pouvoir présenter aux contribuables qui nous ont élus, une amélioration très avantageuse pour tous..."

"Le boulevard traversera la ville sur une longueur totale de plus de 10 milles et servira grandement à résoudre le problème de la circulation est-ouest..."

"Mes collègues et moi-même

grouperons encore nos efforts pour obtenir des lumières comme on en voit sur le boulevard à l'ouest de la rue Iberville... Et

samment secondé par les conseillers Ulric Leblanc, docteur Ruben Lévesque, P. J. Bertrand, Roméo Désormiers, Charles Lafontaine, tous du district 7; ainsi que par les conseillers du district 8. Nous les félicitons d'avoir tous accompli leur devoir jusqu'au bout.



J. M. SAVIGNAC

nous pourrons alors, mais alors seulement, chanter notre "Nunc dimittis!"

M. J.-M. Savignac a été puis-

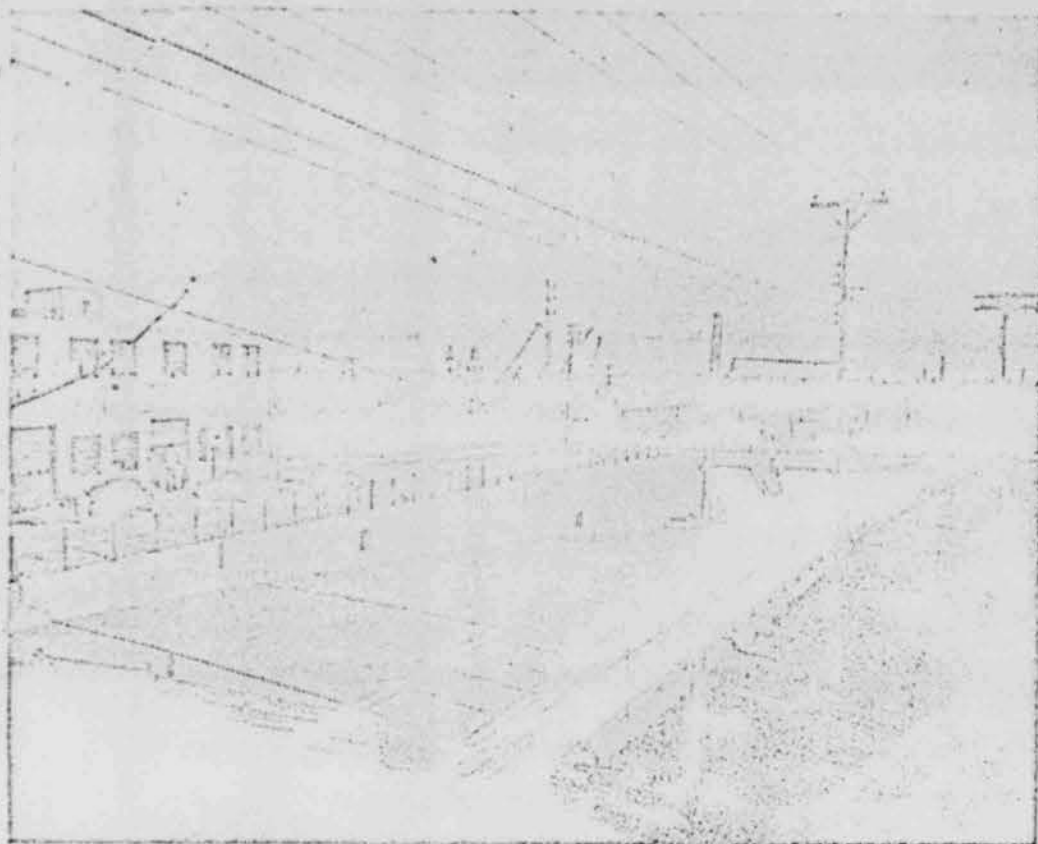
Le boulevard S.-Joseph

Le prolongement du boulevard S.-Joseph, de la rue d'Iberville au boul. Pie IX, est considéré comme l'une des principales améliorations à la circulation en direction est-ouest, vu que le boul. S.-Joseph se relie au chemin de la Côte-Sainte-Catherine, lequel va aboutir au boul. Décarie, l'une des principales artères nord-sud.

Quant au boul. Pie IX, autre grande voie nord-sud traversant l'Île de part en part, il assure un magnifique débouché vers le nord, par le pont du même nom à Montréal-Nord, et vers l'est par la rue Sherbrooke jusqu'au Bout-de-l'Île.

Les travaux de construction du nouveau tronçon du boul. S.-Joseph, qui ont exigé le remplissage d'une ancienne carrière, ont coûté à la ville la somme de \$700,000. De la rue d'Iberville à Pie IX, le boulevard s'étend sur un parcours de 5,242 pieds et comprend deux voies de 30 pieds chacune, avec bande médiane qui s'ornera de lampadaires pour l'éclairage de la rue. Ces lampadaires seront installés dès que la ville en prendra livraison.

le 21 au 7 mai 1953



Le nouveau viaduc de la rue Christophe-Colomb sera ouvert à la circulation samedi prochain, le 14 courant, et la Commission de transport y fera passer dès ce jour-là ses trolleybus du service "Amherst-Christophe-Colomb". On dégagera ainsi la rue S. Hubert, entre S. Grégoire et De Fleurimont, où s'entremettent présentement les trolleybus "Amherst" et les autobus "S. Hubert". On attache une assez grande importance à cette nouvelle "amélioration" apportée aux services de transport en commun du nord de la ville.

\$7,000,000 de travaux de voirie cette année

La ville a réalisé une portion signalée de son programme d'amélioration de la circulation par des entreprises de grande envergure.

Tous les domaines touchés

par Vincent Chené
chroniqueur municipal

L'année qui s'achève en aura été une de grande activité dans le domaine des travaux de surface exécutés par la ville de Montréal pour répondre aux exigences toujours croissantes de son développement et diminuer, autant que faire se peut, les difficultés multiples que pose le problème de la circulation, devenu le cauchemar des administrateurs de tous les grands centres.

Et ces travaux de surface, les plus remarquables du public, ne sont qu'un item dans la liste imposante des réalisations majeures au crédit des autorités municipales pour l'année courante. Beaucoup de ces travaux — égouts, canalisations d'aqueduc, construction et réfection de bâtiments, aménagement de parcs et modernisation de l'éclairage des rues — ont été commencés l'an dernier; s'il y en a encore en cours, on peut dire que la plupart auront été parachevés cette année, du moins ceux que ce reportage, d'une série de cinq articles, veut porter à l'attention du public.

Les travaux de surface sont ce qu'on appelle communément les travaux de voirie, que comprend la construction de tunnels, de trottoirs et de pavages. Cette année, les dépenses que la ville a effectuées dans ce domaine se chiffrent par environ \$7,000,000, ce qui représente moins du quart des crédits engagés dans le programme général des travaux dont la mise à exécution est sous la surveillance et la direction du service des travaux publics.

Ce montant de \$7,000,000 pour les travaux de voirie vaut pour les nouveaux travaux et ne s'applique pas à l'ouvrage de réfection des pavages et des trottoirs confié au service de la voie publique. Ce chiffre se compare

à \$7,400,000 pour l'année 1952 et à \$7,500,000 pour l'année précédente.

30 milles de nouveaux pavages

La longueur des pavages construits depuis le début de l'année est de 30 milles, soit trois milles de moins que l'an dernier et quatre de moins qu'en 1951. Il faut ici tenir compte que cette différence dans la longueur des pavages construits se compense par la largeur des voies aménagées; quant à la différence des crédits dépensés, elle ne signifie pas qu'il y a eu moins de travail d'effectué, mais bien que les prix chargés par les entrepreneurs ont diminué d'une façon assez sensible dans le cours des derniers mois.

Pour ce qui est des trottoirs, le chiffre de construction est aussi imposant, soit 57 milles cette année, contre 61 milles l'an dernier et 65 en 1951.

A l'heure actuelle, le réseau des rues de la métropole s'étend sur un parcours global de 889 milles, dont 678 milles étaient pavés à la fin de l'an dernier; avec l'ouvrage exécuté cette année, 30 milles viennent s'ajouter à ce chiffre, pour un total de 708 milles. On aura une juste idée de ce que cela représente par une simple comparaison: Outremontréal compte 25 milles de rues et Westmount environ 35 milles. C'est dire que, dans une seule année, et cela depuis trois ans, Montréal a posé plus de nouveaux pavages que n'en comprend tout le réseau routier d'Outremont et presque autant que l'ensemble des rues de Westmount. A cela, il faut ajouter que ce genre de travail ne peut s'effectuer que durant les quelques mois de la belle saison, ce qui explique le délai dans la marche des travaux dont les contribuables sont souvent portés à se plaindre.

A SUIVRE SUR LA PAGE 57

\$7,000,000 de travaux de voirie cette année

SUITE DE LA PAGE 25

La rue Dorchester

L'élargissement de la rue Dorchester, entre les rues Guy et De Lorimier, est la plus grande entreprise du genre que la ville de Montréal ait exécutée à date. Il est vrai que les travaux d'élargissement proprement dits ne sont pas encore commencés, mais 1933 aura vu la fin des procédures en expropriation et le début des travaux de démolition qui se poursuivent à un rythme satisfaisant, de la Côte Beaver Hall à la rue De Lorimier. Les expropriations ont coûté au trésor municipal la somme imposante de \$10,500,000.

Ce montant de \$10,500,000 est plus que le double du montant originellement voté à cette fin par le conseil municipal, soit \$5,000,000. La plupart des indemnités payées par la ville aux propriétaires riverains pour l'acquisition de leurs immeubles ont été fixées par la Régie provinciale des services publics. Quant à la démolition, elle ne coûte rien, car Concordia se fait payer par les entrepreneurs pour le privilège de garder les matériaux pour revente.

Quant au travail d'élargissement et d'aménagement de la nouvelle ar-

rière, il exigera de nouveaux crédits que le conseil sera appelé à voter en temps et lieu. Le parcours de la rue Dorchester est de 8,000 pieds, de Beaver Hall à De Lorimier, et de 2,100 pieds, de Guy à Windsor.

La rue University

L'ouverture de la rue University, au sud de la rue Dorchester, et son prolongement jusqu'à la rue S-Paul sont une autre grande entreprise de voirie destinée à alléger le problème de la circulation dans un des secteurs les plus congestionnés du centre de la ville. Commencée l'an dernier, la construction du pavage de la nouvelle artère est maintenant parachevée jusqu'à la rue S-Paul.

Il ne s'agit là que de la première étape réalisée au coût de \$1,000,000, sans tenir évidemment compte des dépenses d'expropriation. La deuxième étape consistera à prolonger la même voie, au sud de la rue S-Paul, pour la raccorder à la rue Wellington et à la rue Brennan élargie, ce qui assurera une liaison directe avec le tunnel Wellington d'une part et, d'autre part, avec le pont Noir et la rue Mill.

Le boulevard S-Joseph

Le prolongement du boulevard S-Joseph, de la rue d'Iberville au boul. Pie IX, est considéré comme l'une des principales améliorations à la circulation en direction est-ouest, vu que le boul. S-Joseph se relie au chemin de la Côte-Sainte-Catherine, lequel va aboutir au boul. Décarie, l'une des principales artères nord-sud.

Quant au boul. Pie IX, autre grande voie nord-sud traversant l'île de part en part, il assure un magnifique débouché vers le nord, par le pont du même nom à Montréal-Nord, et vers l'est par la rue Sherbrooke jusqu'au Bout-de-l'Île.

Les travaux de construction du nouveau tronçon du boul. S-Joseph, qui ont exigé le remplissage d'une ancienne carrière, ont coûté à la ville la somme de \$700,000. De la rue d'Iberville à Pie IX, le boulevard s'étend sur un parcours de 5,242 pieds et comprend deux voies de 30 pieds chacune, avec bande médiane qui s'ornera de lampadaires pour l'éclairage de la rue. Ces lampadaires seront installés dès que la ville en prendra livraison.

Rues Mont-Royal et Marie-Anne prolongées

Le prolongement des rues Mont-Royal et Marie-Anne, à l'est de la rue d'Iberville, est fort apprécié par la population de cette partie de la métropole, car il permet un raccordement de ces deux voies aux rui-

Sherbrooke et Rachel et évite à la circulation d'avoir à emprunter comme autrefois la rue d'Herbylle, ce qui était une cause de congestionnement, tant à l'intersection de Mont-Royal qu'à celle de Rachel.

La ville a dépensé \$150,000 pour ces travaux. Comme dans tous les autres cas dont il est ici question, les frais d'expropriation ne sont pas compris.

Aux points de congestionnement le plus intense, les autorités municipales tentent par tous les moyens à leur disposition d'améliorer la situation. Elles procèdent, pour cela, par l'aménagement de diagonales et par coupes, l'arrondissement des intersections par le rétroissement des trottoirs qui permet en même temps l'élargissement de la chaussée.

Deux diagonales aménagées cette année se prêtent à l'attention. Il s'agit du raccourci reliant l'avenue des Cèdres au chemin de la Côte-des-Neiges et de la diagonale aménagée à même le parc Jeanne-Mance, à l'est de la rue Mont-Royal, pour raccorder l'avenue du Parc au chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

Ces deux entreprises ont coûté chacune \$100,000 à la métropole. Une autre diagonale sera peccée, le printemps prochain, au sud du parc Jeanne-Mance, pour relier l'avenue du Parc à l'avenue des Pins. On sait qu'à l'intersection de ces deux importantes artères, la situation de la circulation est devenue intenable.

Le tunnel Christophe-Colomb

Le raccourci des deux tronçons de la rue Christophe-Colomb, à la hauteur de la rue de Fleurimont, par le percement d'un tunnel sous les voies du Pacifique Canadien, ouvre une nouvelle artère nord-sud qui contribuera à diminuer considérablement le volume de la circulation dans les rues S-Denis et S-Hubert.

Ce tunnel, construit au coût de \$500,000 et depuis si longtemps réclamé par les citoyens de la partie nord de la ville, sera ouvert à la circulation le 14 du courant. Il s'étend de la rue de Fleurimont à la rue S-Grégoire et, en attendant que des mesures soient prises pour le doter d'un meilleur débouché vers le sud, probablement à travers le parc Laurier, si l'administration réussit à surmonter l'opposition qu'a fait naître ce projet, la circulation devra se faire par les rues Mentana et Brébeuf et contourner ainsi le parc pour aboutir à la rue Christophe-Colomb, à la hauteur des rues Laurier et S-Grégoire.

Transformation du carré Chaboullier et prolongement de la rue Windsor

La disparition de la vieille gare Bonaventure a permis à l'autorité municipale de procéder à l'embellissement et à un meilleur traitement de secteur par le prolongement de la rue Windsor jusqu'à la rue Colborne, entre les rues S-Jacques et Notre-Dame, et la transformation du carré Chaboullier en un vaste parc de stationnement éventuellement muni de parcomètres.

Les travaux effectués à cet endroit ont entraîné une dépense de \$200,000. Il faut ajouter que la rue Windsor a aussi été élargie du côté est, entre les rues S-Jacques et S-Antoine.

Autres travaux à signaler

Parmi les autres travaux bientôt terminés, on peut mentionner la réfection du pont de la rue Notre-Dame, au-dessus des cours de l'ancienne gare Viger et l'ouverture de la rue Decelles, de Troie au chemin de la Côte-des-Neiges. La rue Decelles sera ouverte le printemps prochain, entre le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et l'avenue Van Horne.

Au nombre des projets d'importance dont l'exécution ne saurait tarder, citons l'ouverture de l'avenue Fielding, du chemin de la Côte-S-Luc à la rue Patricia, soit sur une longueur de 7,312 pieds, dont une partie comprendra une voie de 36 pieds de largeur et l'autre partie deux voies de 22 pieds; le prolongement du boulevard Henri-Bourassa, sur une longueur de 10,200 pieds et comprenant 2 voies de circulation de 44 pieds de largeur chacune, de la rue Millen aux limites est de la métropole; enfin, l'aménagement à neuf du carré Youville pour fins de stationnement.

Le prochain article de cette série portera sur les travaux d'égouts.

de correspondance par les rues La jeunesse, Emile-Journault, Saint-Hubert et Crémazie, et au sud, au terminus Crémazie, pour la ligne "23", tandis que la ligne "22", qui circulera dans les mêmes rues au nord, se terminera au sud par une boucle Durcheval-Berri-Lagachetière-Saint-Denis.

Ce sera la fin des services "Saint-Denis-Frontenac" et "Saint-Denis-Peel", qui s'écartaient considérablement, comme l'on sait, de la trajectoire de la rue Saint-Denis, dans le cours de leurs longues pérégrinations à travers des quartiers d'affaires ou l'affluence des véhicules de toutes catégories est toujours très grande.

An nord de la rue Emile-Journault, l'autonomie du service sera encore plus grande. Ne voyageant que dans la propriété privée de la Commission de transport, jusqu'à la gare d'Aumont, puis en bordure du boulevard Henri-Bourassa, le tramway solotram "Millen 24" ne devrait plus offrir qu'une régularité de service parfaite.

C'est la conception moderne du transport en commun, dont les avantages deviendraient encore plus évidents le jour où Montréal posséderait un métro. Mais déjà, affirme-t-on, malgré la nécessité de changer de voiture un peu plus souvent, les voyageurs des lignes Saint-Denis et Millen en profiteront appréciablement.

La nouvelle route de solotram "Millen 24" sera inaugurée demain matin, au terminus Emile-Journault, à 5 h. 20, par un premier tram qui se rendra jusqu'à la gare d'Aumont. Deux minutes plus tard, un autre tram suivra le même parcours pour continuer ensuite jusqu'aux limites de la métropole et de Montréal-Nord, où se trouvera le terminus nord-est de la ligne.

Jusqu'à hier, la Commission attendait encore une quarantaine d'autobus neufs pour la plupart absolument nécessaires à l'inauguration de son service "Saint-Denis". Ces véhicules, partie d'une commande de 100 voitures d'une valeur cumulative de \$2,500,000, sont arrivés à Montréal "à la dernière minute", soit hier matin et hier après-midi.

Dans quelques semaines, on saura le nombre exact d'autobus qui seront attachés en permanence à la rue Saint-Denis, et au début, on doit tenir compte du fait que la substitution de l'autobus au tram dans la rue Saint-

Laurent a d'abord requis 65 véhicules, puis, par étapes, 63.

La voiture à essence aurait regagné au transport en commun la faveur d'un certain nombre d'usagers, tandis que beaucoup de voyageurs auraient abandonné les services de tram des rues Bleury et Saint-Denis pour se confier plutôt aux autobus de la rue Saint-Laurent. Un partage additionnel de passagers pourrait aussi se faire entre les services Saint-Denis et Saint-Hubert, qui se rencontreraient désormais au terminus Emile-Journault.

Le service Saint-Denis devait en tout cas débiter dimanche et lundi avec une flotte de 65 à 80 autobus, selon les besoins.

Le tunnel Christophe-Colomb

La Commission de transport avait projeté de faire circuler dès demain les trolleybus des rues Amherst et Christophe-Colomb dans le nouveau tunnel construit dans la seconde division des rues. Hier, cependant, on a ap-

pris que ce tunnel ne serait ouvert à la circulation que le samedi 14 du courant.

Cette autre "amélioration" au réseau nord-sud de la Commission est donc retardée d'une semaine. On lui accorde de toute façon une certaine importance, car elle éliminera l'entremêlement des voitures des routes Saint-Hubert et Christophe-Colomb, rue Saint-Hubert, entre Saint-Grégoire et De Fleurimont.

Appel historique

Pour les amateurs de la petite histoire du tramway, rappelons maintenant quelques dates importantes qui ont marqué la carrière du véhicule électrique dans la rue Saint-Denis.

La route Saint-Denis-Crémazie a été inaugurée le 3 février 1919 sur un parcours qui est à peu près le même que celui de la nouvelle route d'autobus "63". Jusqu'au 20 décembre 1925 toutefois, le terminus sud de cette ligne a été au carré Victoria. A cette date, la Compagnie des Tramways de Montréal (M.T.C.) a ouvert au public son terminus de la rue Crémazie, qui fut par la suite fréquenté par la plupart des tramways de la rue Saint-Denis.

La route Saint-Denis-Aumont (22)

a été pour sa part inaugurée le 3 octobre 1921, pour être complétée, aux heures d'affluence, à partir du 14 novembre 1927, et en permanence, à partir du 26 décembre 1929, par le circuit prolongé Saint-Denis-Sault (24). La route Saint-Denis-Frontenac (72) a été ouverte le 2 décembre 1925.

Ce sont toutes ces routes qui disparaîtront de la carte du tram dès demain.

Un autre service de tram de la rue Saint-Denis, le "Christophe-Colomb 35", a existé du 6 décembre 1920 au 5 septembre 1948. Combiné ensuite au service Amherst, il a été par la suite desservi par des autobus, puis par des trolleybus.

Une intersection bientôt améliorée à Côte-des-Neiges

Les chefs de l'administration municipale viennent d'octroyer à trois firmes locales les contrats pour la démolition des immeubles que la ville a acquis dans le triangle borné par le chemin de la Côte-des-

Neiges, les avenues Troie et Gati-neau, en vue d'améliorer la circulation à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et de la Reine-Marie.

Ce projet se greffe à l'ouverture de l'avenue Decelles, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue Troie, et qui est sur le point de parachèvement. Il permettra le raccourci du chemin de la Reine-Marie au chemin de la Côte-des-Neiges, à l'est du carrefour actuel de ces deux importantes voies.

La ville recevra \$3,175 pour la démolition des immeubles qu'elle a expropriés au coût de \$520,310. Instruction a aussi été donnée aux avocats du contentieux de l'hôtel de ville d'adresser des avis aux locataires des immeubles pour les enjoindre d'évacuer les lieux sans plus de délai.

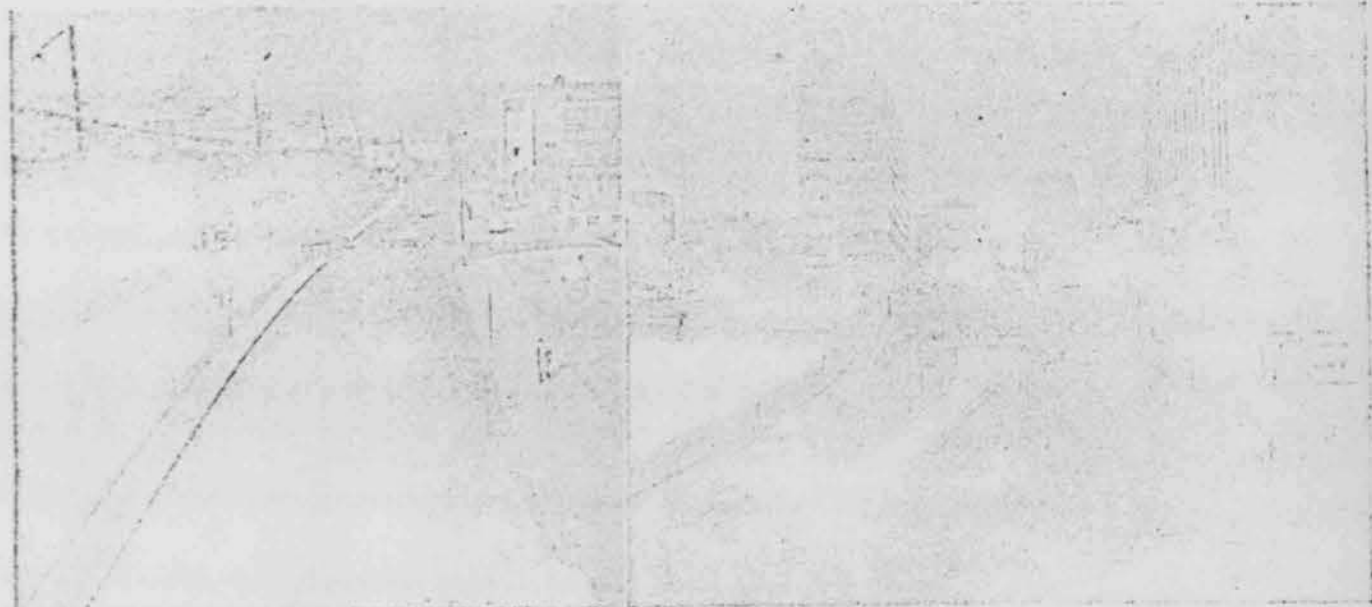
Les petits pois

—Plus de la moitié des petits pois verts mis en conserve (en boîtes) au Canada proviennent de la province d'Ontario, et environ un cinquième proviennent de la province de Québec.

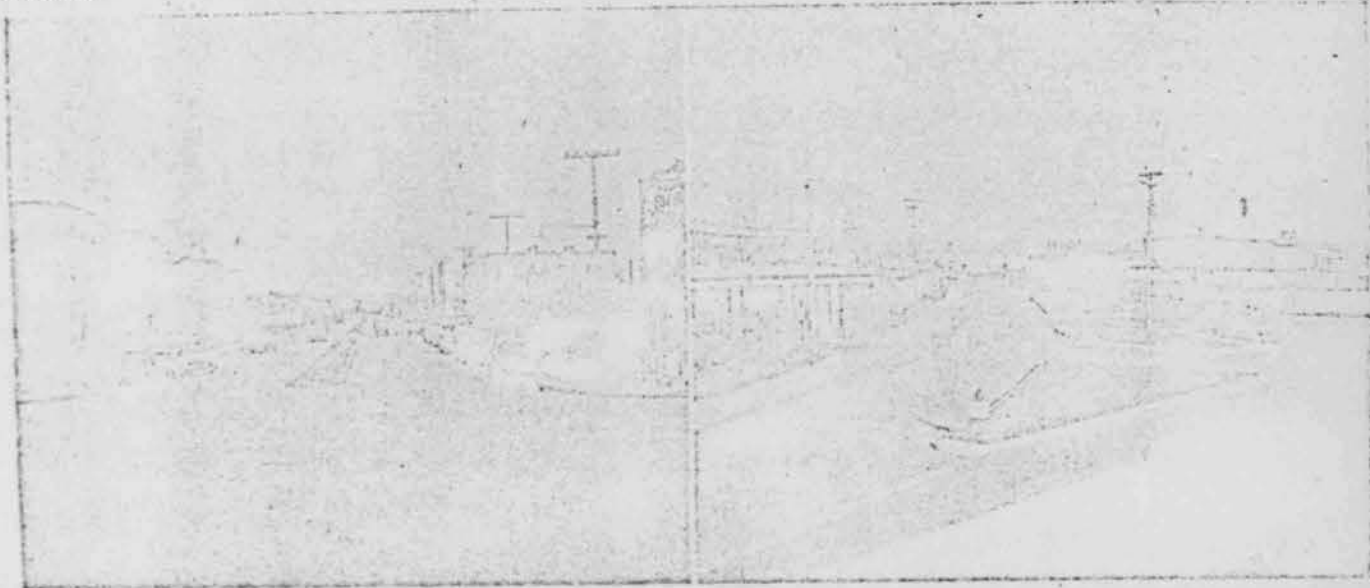
Année de grandes réalisations pour Montréal



La métropole canadienne a considérablement avancé, cette année, son programme de travaux destinés à répondre aux exigences croissantes du développement de son territoire et à alléger son difficile problème de la circulation. La somme dépensée en nouveaux travaux de voirie se chiffre par \$7,000,000, soit moins du quart des \$33,000,000 de crédits engagés et dépensés dans ce programme municipal. Ci-dessus, à gauche, la diagonale raccordant l'avenue des Cèdres au chemin de la Côte-des-Neiges. A droite, vue du raccourci reliant l'avenue du Parc au chemin de la Côte Ste-Catherine et percé du côté nord du parc Jeanne-Mance, à la hauteur de Mont-Royal.



Réalisés au coût de \$1,000,000, l'ouverture de la rue University, au sud de la rue Dorchester, et son prolongement jusqu'à la rue S-Paul, constituent une amélioration majeure pour la circulation dans un secteur important du bas de la métropole. L'entreprise a aussi contribué à relever sensiblement la valeur immobilière, d'où bénéfice pour la ville par le truchement des impôts fonciers. A gauche, vue du sud au nord de la nouvelle artère divisée en deux par une bande de béton; à droite, autre aspect de la rue en direction nord également, avec bande gazonnée au centre.



La partie est de la ville n'a pas été ignorée par l'administration municipale. L'ouverture du boul. S. Joseph, de la rue d'Iberville au boul. Pie IX, ajoute une grande artère est-ouest au réseau routier; cette amélioration permet maintenant de traverser la ville du nord-ouest au sud-est en peu de temps, via Sherbrooke, Pie IX, S. Joseph, Côte-Sainte-Catherine et Decarie. Le prolongement des rues Mont-Royal et Marie-Anne, à l'est d'Iberville, et leur raccordement avec Sherbrooke favorisent aussi l'est. A gauche, vue du nouveau tronçon du boul. S. Joseph, prise du boul. Pie IX; à droite, rond-point au raccordement Mont-Royal-Marie-Anne.

Le conseiller Désormiers s'élève contre l'aspect repoussant du boulevard

PLATEAU MONT-ROYAL. — Avec les déchets et la neige boueuse que les charrues déposent sur la (large) plate-bande du boulevard St-Joseph, les conseillers et les contribuables sont servis à souhait, qui se sont toujours opposés au rétrécissement de cette plate-bande.

C'est du moins l'opinion du conseiller Roméo Désormiers qui, devant l'état lamentable, repoussant et anti-hygiénique du boulevard St-Joseph, ne peut s'empêcher de rappeler les sarcasmes et les critiques de tous ceux-là qui protestaient contre sa demande. "Dans le temps", précise M. Désormiers, "cette question de la neige malpropre qu'on y verse, était mon principal argument pour réclamer le rétrécissement de la plate-bande du boulevard St-Joseph... Je disais que le boulevard prenait chaque hiver l'aspect d'un dépôt en longueur, idéal pour la propagation des microbes porteurs de maladie... Ceux qui ont encore des doutes sur cette affirmation, peuvent se rendre compte sur place du sens exact de mes paroles..."

Et le conseiller Désormiers termine son avertissement en conseillant à tous ceux qui doivent traverser la plate-bande à pied sec (si possible !) de bien secouer leurs chaussures avant d'entrer au logis, histoire de laisser les mauvais microbes en plein air.

Boul.
St-Joseph

ml. motia
Elargissement du
17 avril 1954
boul. St-Joseph
décidé en principe

Le président du Comité exécutif, M. Pierre DesMarais, a annoncé hier que l'élargissement de la chaussée du boul. St-Joseph avait été décidé en principe par les chefs de l'administration.

Il appert que l'on ne s'est pas entendu toutefois sur la formule la plus recommandable. M. DesMarais, par exemple, préconiserait l'élargissement du pavage en rétrécissant le terre-plein central, qu'il juge trop large. D'autres commissaires voudraient que l'on ampute plutôt une lisière du trottoir.

M. Savignac 28 août 1956
**M. SAVIGNAC NE VEUT PAS
FAIRE UNE AUTRE "RUE CRAIG"
DU BOULEVARD ST-JOSEPH**

En apprenant que le Comité exécutif songeait à élargir la chaussée du boul. St-Joseph en rétrécissant le terre-plein ou en amputant sur le trottoir, le conseiller Savignac s'y est hier déclaré catégoriquement opposé. "Qu'on enlève le stationnement sur le boulevard comme on le fait ailleurs et la circulation se fera comme dans les autres grandes artères," a-t-il ajouté.

M. Savignac a dit ne pas s'opposer aux travaux en cours dans le voisinage de l'Avenue du Parc. Mais il s'est dit en principe absolument opposé à ce qu'on touche au terre-plein du boulevard surtout dans la nouvelle partie qui s'étend de la rue Drolet à la rue Iberville.

A son point de vue, rétrécir le terre-plein dans cette partie du boulevard St-Joseph changerait tout à fait le cachet de cette magnifique artère "qui sera envahie par le trafic lourd". Le boulevard deviendrait en somme une "autre rue Craig".

Ce conseiller s'oppose à la moindre atteinte au terre-plein du boulevard St-Joseph parce qu'il croit qu'une première amputation serait suivie d'une série d'autres, avec le résultat qu'une des plus belles artères du nord deviendrait une rue démodée et d'aucun attrait.

Il a rappelé qu'on n'a jamais eu à déplorer d'accident grave sur le boulevard St-Joseph. "Veut-on avoir des pertes de vies, qu'on rétrécisse le terre-plein". M. Savignac a alors déclaré que la conservation des vies vaut mieux que quelques minutes de sauvées par

des automobilistes. Il ne nie pas qu'il y ait congestion de la circulation à certaines heures du jour mais "la même situation existe sur le boulevard St-Laurent, sur la rue St-Denis et sur les autres grandes rues".

Ferme opposition au Conseil à toute amputation du mail central du boul. St-Joseph

L'hostilité d'un grand nombre de conseillers municipaux au projet du Comité exécutif d'élargir le pavage du boulevard St-Joseph en en rétrécissant le terre-plein s'est manifestée hier après-midi, de façon non équivoque. Du ton du débat et des déclarations faites par les chefs de l'administration, on peut prévoir que, s'il est jamais élargi d'un prochain, le boulevard St-Joseph le sera sans amputer un pouce de la plate-bande. On a laissé entendre que ceci pourrait se faire en rétrécissant le trottoir.

C'est le conseiller municipal Max Seigler qui a ouvert le débat à l'encontre du projet de rétrécir la plate-bande du boulevard St-Joseph. Le Conseil venait d'être saisi d'un projet de règlement d'emprunt de \$3,000,000, dont une tranche de \$1,001,055 devait servir à défrayer la part de la Ville pour l'exécution des travaux préconisés sur le boul. St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la 2e Avenue.

Vives protestations

Les conseillers Bass, Aronoff, Roland Savignac, Victor, Kolber, tous des représentants du district No 5, ont protesté contre le "saccage" du mail central du boul. St-Joseph dans le secteur compris entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien. Ils ont reçu l'appui de plusieurs de leurs collègues. On a rappelé, à ce sujet, que le Conseil s'était déjà prononcé contre toute amputation du terre-plein de ce boulevard. Le conseiller Gagliardi s'est même demandé comment un directeur de service, dans un rapport à l'Exécutif, pouvait venir à l'encontre d'une décision bien catégorique du Conseil.

Le débat a pris une telle tournure qu'on s'est demandé à un certain moment si on ne pourrait pas bloquer définitivement le projet en réduisant le montant du règlement d'emprunt à \$2,000,000. Il s'est avéré que ceci n'empêcherait pas le Comité exécutif de revenir à la charge. Si l'on tenait absolument à toucher à la plate-bande, le maire a suggéré qu'on laisse le règlement d'emprunt à \$3,000,000, mais qu'il soit consigné au procès-verbal qu'aucune tranche de ces crédits ne pourrait être utilisée pour le rétrécissement de la plate-bande du boulevard St-Joseph. Quant au président de l'Exécutif, M. DesMarais,

il a soumis que le projet de règlement d'emprunt ne constituait qu'une autorisation de principe et que toute modification au montant prévu obligerait le directeur des finances à reviser ses certificats.

Autre débat en perspective

Un vote fut néanmoins enregistré sur une proposition de MM. Seigler et R. Savignac, mais sans entraîner la modification du projet de règlement, précisément à cause des arguments rapportés plus haut. On prévoit que le débat reprendra quand, à l'item 48, le Conseil sera prié de voter les crédits pour donner suite spécifiquement à l'élargissement du boulevard St-Joseph.

Des obligations bilingues

Durant l'étude des dispositions de ce règlement d'emprunt, le conseiller Gagliardi a demandé que soient bilingues les obligations de la Ville même sur le marché américain. Il a été appuyé par un grand nombre de ses collègues, dont le conseiller Hanley. Finalement, le maire a promis de consulter les avocats du Contentieux et de faire rapport au Conseil sur la possibilité de donner suite à la suggestion, des points de vue légal et pratique.

Plusieurs questions

Durant la discussion d'hier après-midi, M. J.-O. Asselin a posé plusieurs questions susceptibles de décrire la véritable situation financière de la Ville: le montant des règlements d'emprunt adoptés par le Conseil, la portion déjà engagée; la tranche de ces autorisations d'emprunt pour des dépenses capitales, pour des expropriations et pour des améliorations locales. Il a appris que la dette s'établissait à \$214 millions; que pour \$182,894,000 de règlements d'emprunts avaient été autorisés. Les autres renseignements parviendront plus tard.

Le taux d'intérêt

Un peu plus tard, il fut question du taux d'intérêt de 4½% prévu dans le projet de règlement. Certains conseillers, dont M. Asselin, ont dit craindre qu'il soit trop bas, et que la ville n'ait à payer des montants trop élevés sous forme d'escompte. M. Asselin a profité de la circonstance pour rappeler que MM. Drapeau et DesMarais, qui reprochaient avec une telle véhémence à son administration d'emprunter aux Etats-Unis, avaient tendance à s'adresser eux aussi au marché américain. Puis, après avoir analysé les conditions actuelles du marché, il leur a conseillé de "rester autant que possible au Canada".

Quand le Conseil a, vers 6 h. 30, ajourné ses délibérations à 8 h. 30, l'on était encore à discuter de l'opportunité de prévoir un taux d'intérêt de 5% dans le nouveau règlement d'emprunt.

Attitudes opposées au sujet du boul. S.-Joseph

4 Dec 1956
Des conseillers contre l'élargissement du pavage,
estimé à \$1,059,000. — Un autre y voit un excel-
lent remède au problème de la circulation.

par Raymond Masse

Le conseil municipal de Montréal a commencé, hier soir, à étudier un rapport soumis par le comité exécutif et recommandant de voter un crédit de \$1,059,000 en vue de l'élargissement, à même le terre-plein central, du pavage du boul. S.-Joseph, de l'avenue du Parc à la 2e avenue.

Quelques conseillers du district no 5, comprenant l'extrémité ouest de cette artère, ont particulièrement participé au débat, protestant surtout contre l'abattage de près de cent arbres que nécessiteraient ces travaux.

Le débat engagé hier soir se continuera vraisemblablement aujourd'hui. Entre-temps, les conseillers du district no 5 auront pris connaissance des plans et des raisons de différents directeurs de services,

dont celui de la circulation, à l'appui du projet.

Quelques précisions

Hier soir, à la demande du conseiller Louis Laberge, M. Pierre DesMarais, président du comité exécutif, a succinctement expliqué qu'à la suite des travaux projetés, les deux voies — ouest et ouest-est — auraient chacune une largeur de 32 pieds, séparées par un "mail" d'une largeur de seulement quatre pieds, mais que le projet n'entraînerait pas le rétrécissement des trottoirs, qui demeureraient aussi larges qu'ils le sont depuis des années.

Premier orateur, M. Max Seigler, un des conseillers du district no 5, a prononcé un long plaidoyer en faveur des arbres ornant actuellement le terre-plein, entre les rues Henri-Julien et Jeanne-Mance.

"Les propriétaires riverains du boulevard sont absolument opposés à ce que les arbres imposants que l'on y compte, au nombre de 85, soient abattus", dit-il.

Une piste de course

"Ils ne veulent pas non plus que le boul. S.-Joseph, qui est une belle artère résidentielle, bordée de plusieurs écoles, devienne une piste de course", ajouta-t-il, en invitant ses collègues à maintenir le statu quo.

M. William V. Victor, autre conseiller du même district, a abondé dans le même sens, suivi par M. P.-J. Bertrand, conseiller de la classe "C"; ce dernier, demeurant en bordure du boulevard, a rappelé qu'il y a quelques années, il a fait circuler une requête que 90 p.c. des propriétaires riverains, de la rue Iberville à l'avenue du Parc, ont signée en vue de s'opposer au projet. M. Bertrand a même déclaré qu'advenant que le projet soit approuvé, des assemblées publiques de protestation auraient lieu en vue d'empêcher l'élargissement de cette artère.

Problème de la circulation

Pour sa part, M. Laberge, conseiller de la classe "C", a attiré l'attention de ses collègues sur le problème no 1 à Montréal, celui de la circulation.

"La ville dépense des millions de dollars chaque année, en expropriations et autrement, en vue d'améliorer les conditions de la circulation dans ses limites, nota-t-il.

L'adoption rapide de motions termine la séance du conseil

Le conseil n'adopte pas l'élargissement du boulevard St-Joseph

La séance du conseil municipal s'est terminée à minuit, mardi soir, par l'adoption très rapide d'une série de motions de conseillers. Le conseil était selon toute évidence décidé d'en finir ce soir-là, après avoir siégé pendant six jours presque tous les soirs.

On procéda aussi à la discussion des motions de l'ordre du jour soumises par l'exécutif laissées sur la table au cours de séances précédentes ou qui n'avaient pas encore été discutées.

Le rapport de l'exécutif qui demandait des crédits en vue d'élargir le boulevard St-Joseph provoqua le débat le plus important de la soirée, encore que les arguments apportés n'étaient en rien différents de ceux que l'on avait invoqués lors de débats antérieurs sur la question.

Les conseillers qui s'opposaient à tous travaux sur le boulevard Saint-Joseph déclarèrent que la cité n'avait pas raison de vouloir obtenir une meilleure circulation au prix de la beauté de cette artère et qu'il ne fallait pas réduire presque à néant le terre-plein du centre. On souigna aussi que tous les propriétaires du boulevard Saint-Joseph s'opposaient à un tel élargissement.

D'autres conseillers approuvaient le rapport de l'Exécutif tel que présenté. Ils argumentèrent qu'il fallait être "consistant" (anglicisme, trop fréquent sur le parquet municipal, qui signifie "conséquent") avec soi-même et avec d'autres travaux et qu'il fallait unifier le boulevard Saint-Joseph et le rendre aussi large de l'avenue du Parc à la 2^{ème} avenue qu'il l'est de cette avenue jusqu'à Pie IX.

Un troisième groupe, dont le Docteur Ruben Lévesque, suggère un autre mode d'élargissement. Au lieu de réduire le terre-plein à un minimum de 2 à 4 pieds, on demande ici que le terre-plein soit rétréci de 24 à 14 pieds et que l'on empiète de 3 pieds sur chaque trottoir. On obtiendrait ainsi une chaussée de 32 pieds permettant trois travées et la beauté du boulevard serait préservée. Le conseiller Lévesque proposa une motion de référence pour que le rapport soit

renvoyé à l'exécutif. La motion ne fut pas adoptée, 40 conseillers votant en sa faveur et 45 contre. Il fallait 57 voix pour que le rapport fut référé.

Pour le vote sur le rapport lui-même, il fallait également 57 votes, soit les deux tiers des 83 conseillers présents, et au moins 51 votes, soit la majorité absolue du conseil. Le rapport ne fut pas adopté, car 52 votes furent enregistrés en sa faveur, alors que 31 conseillers votèrent contre l'élargissement de St-Joseph selon la manière proposée.

Il restait, mardi soir, à disposer d'une trentaine de motions de conseillers. Le conseiller Gagliardi en comptait à lui seul 14 qu'il n'eut même pas le temps de lire en entier. Dès les premiers mots, on adoptait les motions par les

quelles il priait l'Exécutif d'étudier l'opportunité d'apporter diverses améliorations locales. Quant à sa "motion-thème" relative à un nouveau mode d'administration à Montréal, il la laissa sur la table pour la prochaine séance, voyant qu'il n'avait pas le temps de prononcer un discours sur la question.

Le conseil adopta également sans discussion la motion du conseiller Antoine Tremblay qui demandait la création d'un comité pour étudier la situation du service de police et la motion du conseiller E.-T. Asselin sur l'établissement d'un organisme municipal de défense civile.

Aucune décision sur le projet du boulevard Saint-Joseph

Le projet d'élargissement du boulevard St-Joseph, en rétrécissant le terre-plein, n'a été ni adopté ni rejeté, hier soir. De fait, 47 conseillers se sont prononcés contre le rapport de l'Exécutif, qui n'a reçu l'appui que de 12 membres du Conseil. La recommandation des chefs de l'administration est demeurée toutefois sur la table parce qu'il fallait 51 votes négatifs pour en assurer la défaite, comme il fallait le même vote pour son adoption.

Hier après-midi, le conseiller J.-M. Savignac avait fait un vibrant appel à ses collègues. Il avait fait l'historique du boul. St-Joseph, dont il avait décrit le cachet. Il avait insisté sur l'"erreur" que l'on commettrait en rétrécissant le terre-plein de ce magnifique boulevard, d'autant plus que la construction du tunnel de la rue Masson ouvrira un autre débouché au trafic lourd de l'est de la ville.

Et, avait-il terminé, "je crois qu'on ne me pénalisera pas, à la fin de ma carrière politique, parce que j'ai été un de ceux qui ont voulu faire quelque chose de beau à Montréal en contribuant à l'aménagement du boulevard St-Joseph dans son état actuel". M. Savignac, qui relève d'une maladie, semblait tellement ému à ce moment qu'il n'a pu terminer son discours.

Plusieurs autres conseillers se sont, durant la journée, opposés au rétrécissement du terre-plein du boul. St-Joseph, que l'on veut, selon certains, remplacer éventuellement par une rampe de béton.

Hier soir, le Conseil a aussi approuvé, mais seulement après un long débat, le vote d'un crédit de

\$1,070,000 pour la construction d'une route sur la montagne, entre l'intersection du chemin du Souvenir et du chemin de la Côte-des-Neiges, et le boul. Mont-Royal.

Les conseillers avaient tenu à obtenir des précisions à cause de la nature de cette voie, qui n'aura que 24 pieds de largeur sur la montagne, et qui est destinée éventuellement à devenir une voie de promenade.

Sur le boul. St-Joseph, 104 trous entre St-Denis et l'avenue du Parc

(Par Arthur Précost)

Certains gens "vivent sur des épines": les Montréalais, eux, vivent sur... les trous! Leur ville est construite sur une passoire, une écumoire. Nous sommes au pays des Mille-Lacs, en passe de se transformer en pays des Mille-Iles. L'ensemble des trous de nos paysages ferait un cratère assez grand pour loger, en plus de l'île Ste-Hélène, une centaine de natatoriums comme celui de Verdun.

Qu'on ne se méprenne pas! Ces trous si nombreux éparpillés dans nos rues, ce n'est encore que ce qui apparaît dans les parties du pavage déjà découvertes de neige. Qu'est-ce que ce sera dans une semaine? Chaque jour, le soleil en met d'autres à jour et l'on ne sait plus si on aura assez de sable et de mâchefer pour les remplir à mesure qu'ils apparaissent.

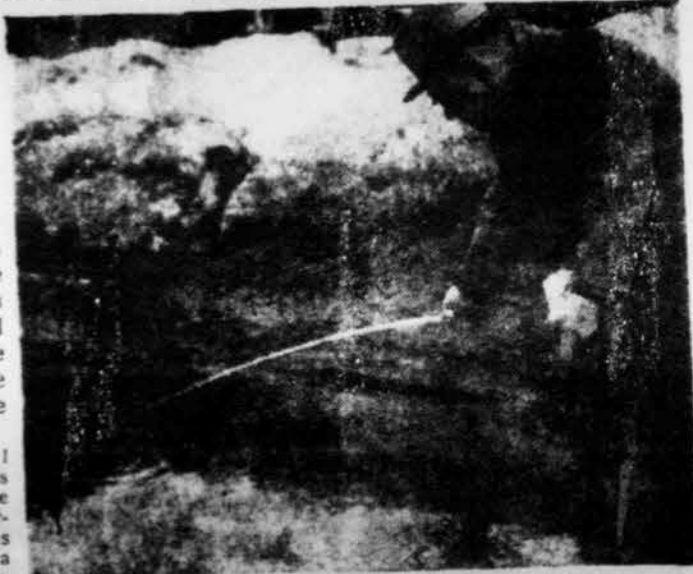
Il en aurait honte!...

Une fois rempli, l'eau en est chassée... mais ce n'est jamais pour longtemps. Elle revient, s'accumule au beau milieu du trou et le sable, repoussé, fait une auréole alentour. On dirait une passoire qui retient son jus.

Saint Joseph, le patron des ouvriers, aurait honte du boulevard qui porte son nom et c'est à se demander s'il ne descendrait pas du ciel... ou du Mont-Royal pour y venir travailler.

C'est surtout entre l'avenue du Parc et la rue St-Denis que la multitude des trous y est le plus apparente. On dirait que la rue a été mangée par les mites, comme une pièce de laine laissée dans un placard qui n'a rien connu du cèdre.

"Tu vas aller compter les trous du boulevard St-Joseph, m'a dit



Le gallon d'acier mesure six pieds, et pourtant il n'est pas assez long pour mesurer cette base boulevard St-Joseph, face au No 201, ouest. La photo donne l'impression que le monsieur est en train de pêcher. Peine inutile, à Montréal, les poissons ne sont pas tous dans l'eau!

mon chef des nouvelles, et surtout, n'oublie pas de les mesurer!" Tâche difficile car c'était m'envoyer prendre une douche d'eau pas très propre, mêlée de gravier et teintée du gaz qui s'échappe des autos.

Entre les rues St-Denis et du Parc, il y a 104 trous d'importance dans la chaussée du boulevard. Je les ai comptés moi-même, avec un photographe-temoin. Et nous avons négligé les petits trous d'un pied carré et de trois pouces de profondeur.

Du côté sud du terre-plein il y a 39 trous de l'avenue du Parc à la rue St-Laurent, 34 de St-Laurent à St-Denis. Du côté nord, 21 trous de Parc à St-Laurent et seulement 10 (ah, les chanceux!) de St-Laurent à St-Denis.

Devant le 110 ouest du boulevard nous avons trouvé un "maître trou". Le ruban métallique de 6 pieds que j'avais acheté tout exprès n'était pas assez long pour le mesurer. Ce trou, resserré par le milieu comme le chiffre 8, peut bien avoir sept à huit pieds de longueur.

J'ai encore noté trois trous successifs d'un pied et demi de diamètre, au carrefour du boulevard et de la rue St-Urbain. Il faut dire que le secteur du boulevard qui va de l'avenue du Parc à la rue St-Denis n'a pas été repavé depuis plusieurs années. Une dispute à savoir si on devait ou non rétrécir le terre-plein a retardé ce travail.

Pos ces "poissons"-là!

A l'est de la rue St-Denis, c'est beaucoup mieux. La chaussée y est plus récente et ces pavages tiennent bon, même après trois hivers et après la prédiction faite en certains milieux que le "repavage" ne tiendrait pas.

Plus ça va plus les trous s'agrandissent. Il y en a tellement qu'il faudra bien, dans quelques jours, cesser de compter ces "lacs" trop nombreux pour nous limiter à dénombrer les flots qui resteront. Et dire que tout cela s'en va dans les puisards et qu'il faudra les vider au printemps de toute la boue et des déchets qui s'y seront accumulés à la tonne!

Cent quatre trous sur une seule rue et cela seulement sur la distance de 10 à 12 pâtés de maisons! Il y a aussi la rue Mont-Royal. Il y a la rue Amberst, de la rue Sherbrooke à la rue Craig. Il y a... toute la litanie des saints de nos rues. Ora pro nobis!

S'il existe des poissons à Montréal, il serait temps de leur donner leur habitat. L'ensemble des trous de nos rues ferait un très bel aquarium en annexe au "zoo" du Parc Angrignon. Si ça continue, les autos auront besoin de flotteurs et de rames. Hélas! nous sommes des pisciculteurs sans poisson... excepté ceux qui marchent et qui paient pour l'entretien des rues!

Déplorable état des rues de la métropole

Thomas G.

Après la neige, ou du moins maintenant que la neige a quelque peu quitté le pavé, les automobilistes se trouvent devant un autre problème tout aussi grave.

Les rues sont dans un état pitoyable, d'énormes trous guettent l'automobiliste distrait, et de nombreux essieux de voitures ne résistent pas aux traitements que l'administration leur impose.

Les chauffeurs de taxi en particulier maugréent contre l'insouciance des dirigeants de l'hôtel de ville et se demandent ce qu'ils ont bien pu faire de tous les crédits votés depuis quelques semaines par le comité exécutif. Leurs plaintes se changent d'ailleurs vite en insultes, ou en regrets après un petit retour en arrière.

De fait l'état des rues de Montréal est déplorable, en particulier les grandes artères, comme St-Joseph, Parc, Mont-Royal, et bien d'autres encore. Des énormes trous bloquent la circulation et sont un danger pour tout le monde à cause des embardées que doivent faire les chauffeurs pour les éviter.

Et pendant ce temps, au comité exécutif, on se renvoie la balle d'un service à l'autre, et on est même allé jusqu'à convoquer le directeur du service de la circulation, M. Lacoste! Les commissaires en sont tout de même venus à un arrangement en demandant à la Police de signaler au service de la Voie publique les "gros trous" afin qu'on les comble de sable temporairement.

Elargissement du Boul. St-Joseph

(Par ALBERT OSTIGUY)

On élargira dès cette année les chaussées du boulevard St-Joseph de la rue Fullum à l'avenue du Parc en réduisant le mail central de 28 à 4 pieds.

C'est ce qu'a annoncé, hier soir, M. Lucien Saulnier, président du Comité exécutif. Les travaux coûteront au-delà d'un million et demi.

On élargira de même la chaussée du Chemin de la Reine-Marie, à 82 pieds, de Côte-des-Neiges aux limites de Hampstead en empruntant à même les trottoirs.

Le mail central

Le mail central du boulevard St-Joseph, qui de l'avis des citoyens habitant cette artère faisait la beauté du boulevard, a également été la cible de nombreuses critiques de la part des automobilistes.

Il mesure vingt-huit pieds de largeur, ce qui ne laissait que 20 pieds de chaque côté pour la circulation. Une fois les travaux projetés complétés, les voies nord et sud auront 32 pieds de largeur chacune permettant aux automobilistes de circuler trois de front, si on interdit le stationnement.

Arbustes

Le mail projeté sera construit en béton et aura quatre pieds de largeur. On érigera une clôture en fer ornemental sur le mail et, grâce à des ouvertures à intervalles, on pourra installer dans la clôture des baquets contenant des arbres et arbustes et on pourra les enlever l'hiver pour le déneigement.

Les pavages actuels remontent à 11 y a une quarantaine d'années et sont les plus vieux dans la partie comprise entre Parc et Henri-Julien.

Les travaux

Comme le boulevard St-Joseph traverse deux quartiers entre la rue Fullum et l'avenue du Parc, on a divisé les travaux en deux parties. L'élargissement du pavage entre Henri-Julien et Parc coûtera \$405,500 et on ajoutera une somme de \$57,400 à ce montant pour la reconstruction des trottoirs. Dans la partie Henri-Julien à Fullum, les travaux coûteront \$1,057,400 y compris la réfection des trottoirs.

On procédera plus tard à la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard.

Chemin Reine-Marie

Pour élargir le Chemin de la Reine-Marie, on réduira la largeur des trottoirs et la ville n'aura pas à exproprier pour accomplir ces travaux. Actuellement la rue a de 65 à 70 pieds de largeur.

Les autorités municipales étudieront en même temps la possibilité d'élargir cette artère dans les limites de Hampstead mais il faudra en venir à une entente avec cette municipalité de la banlieue avant de procéder à l'élargissement sur une plus grande étendue.

Les deux projets devront avoir l'approbation du Conseil qui en sera probablement saisi à sa séance statutaire de mars et ensuite celle de la Commission des affaires municipales.

GAZETTE

Road Widening, Paving Plans Being Prepared

Chairman Lucien Saulnier said yesterday Montreal's administration expects to have ready for submission at the next meeting of city council, early in March, a report asking credits for widening of Queen Mary Rd. to 82 feet, from Cote des Neiges Rd. to the limits of Hampstead, by narrowing of the sidewalks.

He said no property expropriations would be involved.

Meanwhile, the administration already has prepared for that meeting a request for appropriations totalling \$1,520,300 for reconstruction and widening of the paving of St. Joseph Blvd. by 24 feet, through narrowing of the central mall from Park Ave. to Fullum St., and for new sidewalks.

The 28-foot-wide mall is to be reduced to four feet, with the

traffic lanes on both sides to be brought to 32-foot width from the present 20 feet.

Sidewalks are to be rebuilt at their present width.

Mr. Saulnier said the administration also has asked for a report from the department concerned looking to installation and synchronization of traffic lights where needed in the St. Joseph Blvd. stretch.

Widening of Two Streets To Cost City \$2,000,000

Two main arteries, Queen Mary road and St. Joseph boulevard, will be widened this year at a cost of about \$2,000,000, it was disclosed at the City Hall yesterday.

The two projects must be ratified by the Montreal City Council at its March sitting.

The St. Joseph central mall, from Park avenue to Fullum street, will be reduced from 28 to four feet, thus allowing three lanes in each direction. The widening will give a 32-foot width on each side from the present 20 feet.

The project, to which former Executive Chairman J. M. Savi-

gnac was opposed, will also consist of installing a fence atop the central mall, Chairman Saulnier added.

Mr. Saulnier said the administration also has asked for a report from the department concerned looking to installation and synchronization of traffic lights where needed in the St. Joseph boulevard stretch.

On Queen Mary road, the City will be required to expropriate only a few feet on each side from Cote-des-Neiges road to the eastern limits of the Town of Hampstead. It was added. The sidewalks will be narrowed.

Les deux voies du boulevard St-Joseph élargies à 32 pieds

Le boulevard Saint-Joseph deviendra, à brève échéance, une voie à circulation rapide.

Hier le comité exécutif a pris la décision de réduire le terre-plein central du boulevard à 4 pieds et d'élargir les deux chaussées de 20 à 32 pieds.

Lors de sa prochaine séance le conseil municipal sera appelé à voter des crédits se totalisant à \$1,520,300 pour la reconstruction et l'élargissement du pavage du boulevard Saint-Joseph de l'avenue du Parc à la rue Fullum.

Depuis de nombreuses années on parle de l'élargissement de ce boulevard qui relie le chemin de la Côte Sainte-Catherine au boulevard Pie IX.

Le rapport du service des travaux publics mentionne qu'il sera possible d'élargir la chaussée du boulevard et de refaire les trottoirs sans toucher aux arbres.

Dans le terre-plein on érigera une petite clôture ornementale de 18 pouces de hauteur. Cette clôture sera interrompue à cer-

tains endroits pour permettre la plantation d'arbres. Le terre-plein actuel du boulevard a 28 pieds de large.

Le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier a annoncé, à l'issue de la séance d'hier, que l'administration se propose aussi de faire élargir le pavage du Chemin de la Reine-Marie de Côte-des-Neiges aux limites de Hampstead. Le pavage existant a environ 70 pieds de large et l'on voudrait le porter à 82 pieds en rétrécissant les trottoirs.

LE DEVOIR

22 FEV 1961

Le mail central rétréci de 28 à 4 pieds

\$1,500,000 pour élargir la chaussée du boul. St-Joseph

par Raymond MASSE

Le comité exécutif a décidé, hier, de demander au conseil municipal de voter des crédits au montant de plus de \$1,500,000 en vue d'élargir la chaussée du boul. St-Joseph de chaque côté du mail central qui sera rétréci d'autant, entre l'avenue du Parc

et la rue Fullum (entrée du tunnel "d'Iberville-St-Joseph").

Le conseil sera saisi de la recommandation du comité exécutif dès sa prochaine assemblée, vraisemblablement au début de mars.

Le mail central serait rétréci de 28 à quatre pieds. Et chaque

chaussée latérale serait élargie de 20 à 32 pieds. Le mail actuel serait remplacé par un mail de béton qui compterait une "clôture de fer ornemental".

Il y aurait trois voies de circulation, et non plus deux, de chaque côté du mail.

Les propriétaires riverains du tronçon "avenue du Parc-Henri-Julien" seraient appelés à écopper

Le pavage de ce tronçon a été construit en 1914 et est actuellement "en plus ou moins bon état", souligne un rapport. Cependant, il n'a jamais été cotisé. La répartition du coût du nouveau pavage serait comme suit : part des propriétaires riverains, \$58,755 ; part de la ville, fins publiques, \$2,490 ; part de la ville, excédents, \$344,255. L'égout est suffisant et en bon état.

Le coût d'un trottoir permanent sur les deux côtés du même tronçon est estimé à 57,400. Les trottoirs actuels sont en asphalte, dales, béton. Et ils n'ont jamais été cotisés. Ils ont été construits il y a 46 ans et sont actuellement aussi "en plus ou moins bon état", souligne-t-on. La répartition du coût des trottoirs permanents ; part des propriétaires riverains, \$54,602 ; part de la ville, fins publiques, \$2,224 ; part de la ville, 1 p. 100 du coût, \$574.

"Henri-Julien - Fullum"

Quant à la reconstruction et à l'élargissement du pavage entre la rue Henri-Julien et la rue Fullum, on l'estime à \$1,057,400. Le pavage existant a été construit entre 1924 et 1934

et a été cotisé pour la largeur maximum.

Le pavage actuel est considéré en mauvais état à plusieurs endroits. Pour leur part, les trottoirs sont "en assez bonne condition mais devront être reconstruits sur une certaine longueur, à cause de la correction à apporter au profil du pavage".

Le coût de l'exécution de ces travaux se détaille comme suit : pavage, \$665,315 ; trottoir non utilisable, \$328,000 ; utilités publiques, \$36,000 ; mail central et clôture, \$115,000 ; travaux contingents, \$10,000 ; imprévus, travaux corrélatifs, \$74,978 ; frais d'ingénieurs, \$47,955 ; escompte sur débentures, \$50,352.

Une autre fois

Le projet d'élargir la chaussée du boul. St-Joseph n'est pas nouveau. Il a fait l'objet de maintes controverses dans le passé. Notamment vers 1956, l'administration Drapeau-Marais a tenté en vain, à deux reprises, de faire voter des crédits par le conseil dans le but de réaliser un projet semblable. On peut facilement prévoir que le prochain rapport sera adopté.

Hier, on a appris que les services municipaux des travaux publics, de la circulation et

des parcs ont approuvé le projet qui sera soumis prochainement.

Selon ce projet, les trottoirs et les trottoirs adjacents seraient

Dans le mail central, de quatre pieds de largeur, on construirait une clôture de fer ornemental "avec ouverture à intervalles plus ou moins réguliers pour recevoir des baquets".

Les baquets contiendraient des arbres d'ornement et des fleurs. Les arbres seraient enlevés au cours de l'hiver et pourraient être remplacés, au moins durant la période des fêtes, par des arbres de Noël.

M. Claude Robillard, à titre de directeur du service des parcs, a recommandé que les arbres qui sont actuellement situés entre la bordure et le trottoir ne soient pas dérangés, mais ne soient pas non plus remplacés, quand il faudra les abattre.

Le service des parcs se propose de planter de nouveaux arbres entre le trottoir et la ligne de propriété. Les arbres nouveaux seraient ainsi à l'abri des appareils de déneigement et constitueraient la plantation d'alignement définitive de cette artère.

Feux synchronisés

A l'issue de la séance du comité exécutif, on a aussi appris, cette fois de M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, qu'il se peut que des feux de circulation additionnels soient installés boul. St-Joseph, entre la rue Fullum et l'avenue du parc. Des mesures seront aussi prises, a annoncé M. Saulnier, pour synchroniser les feux par sections.

M. Saulnier a enfin annoncé que le comité exécutif espère aussi recommander bientôt au conseil de voter des crédits en vue d'élargir le chemin de la Reine-Marie, de 70 pieds à 82 pieds, à même les trottoirs, du chemin de la Côte-des-Neiges jusqu'aux limites de la ville de Hampstead.

L'élargissement de cette artère n'exigerait aucune appropriation.

Rues
Boul. St. Joseph

' Le moderne n'est pas toujours laid'

Il faut ce qu'il faut. Surtout, il ne faut pas pleurer sur des vétilleries. La chaussée du boulevard Saint-Joseph sera élargie. Du moins est-ce le désir du comité exécutif. Reste le conseil municipal qui à sa réunion de mars sera appelé à trancher un problème dont la solution se fait attendre depuis une quinzaine d'années.

Les arguments contre l'élargissement sont connus. Ils sont à la fois sentimentaux et d'un autre âge. Nous admirons tous une jolie pelouse mais encore faut-il qu'elle soit propre, entretenue, qu'elle puisse respirer et qu'elle ne soit pas un dépotoir durant l'hiver et massacrée jour après jour, durant l'été, par les pneus des autos et camions.

Je connais le secteur; je l'ai habité durant sept ans. Les arbres du terre-plein central dans la partie ouest sont étriés, rabougris, vivent par miracle. Encore quelques années et les gaz émanant de la chaussée en auraient fait autant de squelettes.

Dans le secteur est, à la hauteur de la rue Papineau, il faut voir comment la toison verte est mortifiée. On ne compte plus les embardées quotidiennes des véhicules qui, faute de place, roulent sur le tapis central laissant un tracé de roues qui disparaîtra avec le labeur du jardinier. Et ce sera toujours à recommencer.

La géographie urbaine a voulu

que le boulevard Saint-Joseph devienne une voie de grande et rapide circulation, la seule voie de dégagement est-ouest du plateau Mont-Royal, au nord de la rue Sherbrooke. L'aménagement du boulevard a été conçu à une époque où le véhicule automobile était en nombre moins important. Qu'on ait alors voulu une avenue classique "à la française", quoi de plus juste.

Mais une ville est un corps vivant qui grandit sans cesse. La plus belle avenue peut devenir un corset lorsqu'elle ne répond plus aux exigences du temps. Que les esthètes se rassurent! Le nouvel aménagement ne sera pas une destruction féroce. Les arbres en bordure des trottoirs seront conservés mais la chaussée étant plus large, ils ne seront pas menacés d'être écrabouillés entre deux mastodontes montés sur caoutchouc.

L'étroite séparation centrale sera en béton. Certes, il y a plus joli. Mais une clôture de fer ornemental, des réverbères modernes, des niches contenant des arbres d'ornement qui seront mis à l'abri l'hiver, une plantation plus rationnelle des arbres, entre la ligne de propriété et le trottoir, un jeu d'ornementation de sapins à la période des Fêtes, autant de formules inédites qui rejoignent l'esthétique sans pour autant priver l'automobiliste, le transport en

commun et le camionnage d'une voie qui était devenue dangereuse aux heures de pointe et d'une lenteur de tortue dès que le stationnement était permis.

Bien sûr, on veut une ville belle et ordonnée. On veut des arbres et un décor de beauté. Et en même temps il faut vivre, se rendre rapidement à son travail, en revenir sans encombre; on ne veut pas attendre l'autobus plus longtemps que de raison et le camionneur a le droit de gagner sa vie. Certains verront disparaître le terre-plein gazonné avec tristesse parce qu'en effet le boulevard Saint-Joseph était l'une des rares artères montréalaises qui avaient quelque allure. Mais le progrès qui n'est pas toujours un laideur a ses exigences et le bien commun doit primer sur des considérations qui sont plus nostalgiques que réalistes.

Nous faisons confiance à M. Claude Robillard. L'ex-directeur du Service des parcs devenu directeur du Service de l'urbanisme n'est pas un destructeur. Bien au contraire. S'il a recommandé le nouvel aménagement, c'est qu'il est nécessaire, inévitable et il n'a sûrement pas suggéré une dépense d'un million et demi pour enlaidir.

Le modernisme peut réussir de belles choses. Il en a ici l'occasion. Surtout qu'il ne la rate pas.

Roger CHAMPOUX

for
boul St. Joseph

Savignac Criticizes Plan To Widen St. Joseph Blvd.

STAR

Former Executive Committee Chairman J. M. Savignac yesterday criticized the civic administration's proposal to widen St. Joseph's boulevard by reducing a 24-foot mall in the middle of the street between Park avenue and Fullum street. He said if the mall is nar-

M. Savignac contre l'élargissement du boul. Saint-Joseph

L'ancien président du comité exécutif, M. Jos-Marie Savignac a protesté hier contre le projet de l'administration municipale d'élargir les chaussées du boulevard St-Joseph en rétrécissant à 4 pieds le mail actuel de 28 pieds.

M. Savignac affirme que depuis que le boulevard a été ouvert à la circulation en 1924 aucune administration n'a voulu causer "un pareil dommage".

Il a dit qu'en portant les chaussées à 32 pieds on fera du boulevard St-Joseph une autre rue Craig car élargir cette voie servira aux camions lourds.

M. Savignac soutient que l'administration mettra ainsi en danger la vie des enfants et des piétons qui fréquentent les huit écoles et les quatre églises construites en bordure du boulevard. "On fait tout pour le trafic, les camions et les autos et rien pour les piétons" dit-il.

Enfin l'ancien président du comité exécutif affirme que cette amélioration ne donnera rien car le tunnel de la rue Iberville forme un goulot qui paralyse la circulation. Il soutient que l'on devrait plutôt élargir la rue Laurier qui avec le Chemin Ste-Catherine constituera une artère importante.

M. Savignac n'est pas content

MTL-MATIN

Le projet de l'administration municipale d'élargir les chaussées du boulevard St-Joseph à 32 pieds chacune, en réduisant le mail central de 28 à 4 pieds, n'a pas eu l'heur de plaire à M. J.-M. Savignac, ancien président du Comité exécutif et conseiller pendant près de trente ans d'un district que traverse cette artère.

M. Savignac a souligné qu'il y a actuellement 8 écoles et 4 églises dans ce district et que les travaux projetés mettront en danger la vie des écoliers qui traversent cette artère à toute heure du jour. On compte 10,000 élèves fréquentant les institutions d'enseignement.

Les véhicules

Selon l'ancien président, on veut faire du boulevard St-Joseph, un autre boulevard Dorchester ou une rue Craig où il n'y aura de place que pour les véhicules sans penser aux piétons.

"J'espère que les conseillers municipaux de ce quartier vont nous défendre, a déclaré M. Savignac. Cette rue qui ne mesure qu'un mille et demi de long est loin d'être une artère principale".

Rues
St. Joseph

Ne pas faire du boul. St-Joseph un autre boulevard Dorchester

L'ancien président du comité exécutif de Montréal, Me J.-M. Savignac, ne voudrait pas que le boulevard St-Joseph devienne un autre boulevard Dorchester, difficile à traverser, ou une autre rue Craig à grande circu-

lation de véhicules de tous genres.

M. Savignac, qui s'est toujours objecté du temps où il était à l'hôtel de ville à l'élargissement du boulevard St-Joseph, s'est déclaré surpris mercredi de la décision de l'administration Drapeau d'élargir le boulevard St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue Fullum.

"Ce fut une bien désagréable surprise pour nous dit-il, d'apprendre que les autorités municipales veulent transformer la largeur du boulevard St-Joseph en élargissant chaque allée pour la porter de 20 à 32 pieds; les véhicules pourront y faire de la vitesse, et les camions et les remorques immenses constitueront un danger et une dépréciation des propriétés. Ainsi, on va faire du boul. St-Joseph une autre rue Craig.

"Jusqu'ici, poursuit Me Savignac, aucune administration n'a voulu causer un pareil dommage à l'une de nos plus belles artères. Si je tiens pareil langage, ce n'est pas parce que je demeure dans cette artère, et parce que j'y ai des intérêts, mais seulement parce que je veux garder beau ce qui l'est, et protéger la population, surtout nos petits enfants, nos écoliers.

"Le boulevard St-Joseph, de dire Me Savignac, existe comme rue à circulation, depuis 1924. D'excellentes constructions y ont été érigées. Il y a actuellement environ 8 écoles et couvents, et quatre églises. Ces constructions se sont faites justement parce qu'on avait la certitude que cette rue demeurerait absolument résidentielle et ne contribuerait pas à l'avenir un danger pour au-delà de 10.000 petits garçons et petites filles qui croisent

cette artère à toute heure du jour, pour se rendre aux écoles, églises et couvents.

"Voyons d'ici le danger pour ces petits enfants de traverser une artère où une circulation intense et augmentant jour et nuit, évoluerait. On veut rétrécir le terre-plein du milieu à quatre pieds, à tel point que nos petits enfants ne pourront plus être en sécurité pour le traverser. Ce sera un autre boulevard Dorchester; tout pour la circulation, camions, autos, et rien pour les piétons: manoeuvre déplorable qui va coûter à la ville plus de \$1,500,000, et va constituer un danger continue à la vie des citoyens.

"Jusqu'ici, ajoute Me Savignac, qui fut plus de 30 ans membre du conseil municipal de Montréal, seule la présente administration municipale a pensé à poser un pareil geste dans cette partie du quartier numéro 7. J'espère que les conseillers municipaux de ce quartier vont nous défendre. Et que les autorités municipales vont y penser à deux fois avant de poser un tel geste qui va sûrement être dénoncé par la population du quartier.

"J'ose croire que le comité exécutif n'ira pas plus loin pour dépenser ainsi des sommes aussi élevées pour élargir (sur environ un mille et demi de longueur seulement) une partie d'une rue qui est loin d'être une artère municipale. Alors que d'autres artères dans le voisinage se prêtent beaucoup mieux à un pareil développement; telle la rue Laurier, qui avec le chemin Ste-Catherine constituera une artère d'envergure.

"Dans le boulevard St-Joseph, il y aura engorgement, un goulot, à la rue d'Iberville, qui empêche tout nouveau développement."

Rues
Boul St. Joseph

Opposition au projet du boul. St-Joseph

Une requête qu'ont signée ces deux derniers jours quelque 300 propriétaires ou locataires opposés au projet d'élargissement de la chaussée du boulevard St-Joseph, projet annoncé la semaine dernière par l'administration Drapeau-Saulnier, sera présentée aujourd'hui aux membres du comité exécutif, à l'hôtel de ville.

La décision de l'administration d'élargir la chaussée du boul. St-Joseph en rétrécissant de 28 pieds à quatre pieds le mail central de cette artère est-ouest a fait naître un groupement connu sous le nom de "Comité des contribuables résidents des quartiers St-Louis, St-Denis et deLormier" dont les porte-parole se rendront à l'hôtel de ville aujourd'hui.

Les signataires de la requête demandent à l'autorité municipale de retarder la présentation du rapport au conseil municipal "pour permettre une étude poussée des opinions des contribuables intéressés".

Les signataires disent s'opposer au projet "pour des raisons d'esthétique, de sécurité, de circulation et de protection de la vie des citoyens et de nos enfants qui fréquentent un grand nombre d'écoles, de couvents et d'églises situés en bordure de cette artère".

On a appris, hier soir, que les porte-parole du comité seront, entre autres: MM. J.-M. Savignac, ancien président du comité exécutif de la ville, Paul-J. Bertrand, président de la Ligue des propriétaires de Montréal et ancien conseiller, J.-A. Vallée, J.-O.-Edgar Houle, Gérard Laporte, Jules Poudrette, Yves Oligny, Raymond Lamarque et Antonio Laurin.

Le comité a tenu hier soir une réunion au domicile de M. Houle, 334 est, boul. St-Joseph.

LA PRESSE
28 FEV 1961

Paris
St. Joseph

Boulevard Saint-Joseph

Qu'on l'élargisse, d'accord!
Qu'on y érige le béton et
le "fer ornemental" au centre,
alors là on ne marche plus.
Pourquoi? On se tue à parler
d'urbanisme, de parcs, de ver-
dure, etc., et voyez ce qu'on
projette tout bonnement: "le
boulevard blindé". "Montréal
aura aussi sa ligne Maginot!"
Ce sera quand même embêtant
pour les citadins de la traver-
ser... Mais non, ça n'est pas
un problème, bah! Et c'est joli
du béton avec du "fer orne-
mental". Même qu'on le pein-
tra vert... comme les tun-
nels!

Messieurs les paradeurs der-
rière Drapeau, y en aura-t-il
un d'entre vous pour sortir du
rang et crier à l'absurde?

Le gazon y est déjà, laissez
en disons six pieds de large
avec les bosquets qui y sont,
c'est simple. C'est une des
très rares fois où je donne
raison en partie à Jean-Marie
Savignac. Ou alors faites-le
en béton avec du "fer orne-
mental"; vos ennemis n'atten-
dent que ça.

Sincèrement,

Jacques LAURENDEAU,
automobiliste

LE DEVOIR

14 MAR 1961

Crédits de \$1,520,300

Le conseil décrète l'élargissement du boulevard St-Joseph jusqu'à Fullum

Le conseil municipal a décrété hier soir par 50 voix à 8 l'élargissement du boulevard Saint-Joseph depuis l'avenue du Parc jusqu'à la rue Fullum et il a voté à cet effet des crédits se totalisant à \$1,520,300. Dans le cas des crédits pour la réfection des trottoirs, il n'y eut que deux dissidences.

L'opposition à ce projet a été manifestée particulièrement par le conseiller Roland Savignac qui a soutenu que le boulevard Saint-Joseph est une rue résidentielle et que les résidents de cette artère craignent qu'on ne la convertisse en voie de circulation rapide.

M. Savignac a dit aussi qu'il craignait pour les arbres nombreux que l'on trouve en bordure de cette voie et qui pourrissent être coupés un jour. Cela indique, dit-il, que l'on visera de nouveau à élargir le boulevard de quatre pieds de chaque côté à même les trottoirs.

Le conseiller Alfred Gagliardi a emboîté le pas en déclarant que le projet soumis par l'administration est "une invitation à faire l'abattage des arbres et l'invasion des îlots de verdure."

M. Gagliardi a soutenu "que nous n'avons pas besoin d'un autre boulevard Dorchester à la hauteur du boulevard Saint-Joseph".

Les conseillers E. T. Asselin et B. B. Tremblay de Notre-Dame de Grâce ont affirmé que l'administration devrait destiner les deniers publics à des réalisations plus importantes comme "la protection de la montagne".

Le conseiller Dave Rochon a dit ne pas s'opposer en principe au projet, mais souhaiter que l'on commence d'abord par faire des améliorations nord-sud avant de continuer à faire des améliorations est-ouest.

Les conseillers J. Omer Roy, Hyman Brock, Paul-Emile Robert, Gérard Niding et le Dr Jean-Paul Forest ont défendu le projet de l'administration.

M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, a repris cette défense en répondant point par point aux opposants. Il a affirmé que l'élargissement du boulevard Saint-Joseph par la réduction à quatre pieds du terre-plein central est la seule formule logique et acceptable. Il a ajouté que l'administration ne veut absolument pas réduire les trottoirs et que c'est pour cela qu'elle se propose pratiquer une politique de plantation d'arbres entre les trottoirs et les terrains privés.

M. Saulnier a souligné que selon l'avis d'experts les grands arbres, tels les ormes, sont appelés à disparaître à Montréal. Aussi, a-t-il dit, nous croyons qu'il serait futile de dépenser des sommes d'argent considérables pour tenter de sauver des arbres qui, à cause des conditions climatiques, sont appelés à disparaître.

"Nous préférons mettre de l'avant une politique de plantation d'essences qui résisteront mieux à notre température."

Quant à la sécurité des enfants, M. Saulnier a dit que l'administration a l'intention d'instaurer un système de signalisation bien conçu qui protégera les enfants et les piétons en général.

Ce système de signalisation, d'ailleurs, sera installé dans toutes les grandes rues de Montréal.

M. Adrien Angers, pro-maire

Au début de sa séance d'hier soir, le conseil municipal a élu le conseiller Adrien Angers, classe A, district No 10, pro-maire pour le prochain terme de trois mois. Il succède au conseiller Gérard Niding.

Le conseil a aussi approuvé les crédits pour améliorations locales se totalisant à \$824,000.

Au moment d'aller sous presse, la séance se continue.

STAR Boulevard Widening Approved

St. Joseph boulevard, one of the city's first arteries in a residential zone with a central mall, will soon be widened to 64 feet, with three lanes in each direction between Park avenue and Fullum street.

Widening of this east-west thoroughfare was approved by City Council last night by a vote of 50 to 8. The sum of \$1,520,300 was voted to carry out the project.

Executive Chairman Lucien Saulnier stressed that existing elms and oaks on the boulevard will not be harmed and property owners will be billed for only \$61,245, or just about \$30 per year for 20 years.

Supporters of the Drapeau-Saulnier administration favored the change, but eight other councillors offered stiff opposition to the undertaking, particularly Coun. Roland Savignac, nephew of former Coun. J. M. Savignac, who had always opposed the narrowing of the central mall from 28 to four feet.

Coun. Savignac said he feared the boulevard would become a speedway with constant hazards for children attending schools in the district.

Pedestrians Protected

"There are 10 schools and about 20 churches in the immediate proximity of the boulevard and with the present wide mall, pedestrians are given some sort of protection," he noted.

Coun. Alfred Gagliardi said he wondered if a narrower mall would give sufficient protection to motorists and Coun. Dave Rochon questioned the Executive Committee's policy of providing more and better east-west main arteries while ignoring south-north traffic needs.

Coun. E. T. Asselin said he thought that \$1,520,300 "is quite a bit of money to spend on one boulevard" and suggested that part of the money be used to restore the city's trees.

Coun. Gerard Niding objected to some of his colleagues' claims that the boulevard would become a speedway. "Why, the maximum speed to make each synchronized light is 23 or 24 miles per hour," he stated.

Chairman Saulnier said the administration had no intention of transforming the boulevard into a speedway, but planned to speed up traffic, adding that every possible angle had been studied and the best solution was to narrow the mall.

*Lucien
Saulnier*

Healthy Trees Remain In Boulevard Widening

By CHARLES LAZARUS

Executive Committee Chairman Lucien Saulnier said today that the project to widen St. Joseph Boulevard will not involve any destruction of trees that hadn't already outlived their most useful days.

He said that fears on the part of tree lovers could be understood but were actually unfounded, "since most of these trees are very old, many are dying, and most have been so badly damaged by the recent storm that they are hardly worth saving."

The Executive Committee chairman pointed out that in narrowing the 28-foot mall to four feet, it should be remembered that only the trees in the centre mall between Park avenue and Henri Julien street would come down, since the easternmost part of the boulevard to Fullum street is not landscaped in the same manner.

"The citizens of Montreal can be assured," he said, "that the beautiful trees along the sidewalks of St. Joseph boulevard will be preserved and, the thoroughfare will be more beautiful than ever."

Mr. Saulnier said that since city council last night approved the St. Joseph boulevard project, steps would be taken to expedite the work as quickly as possible.

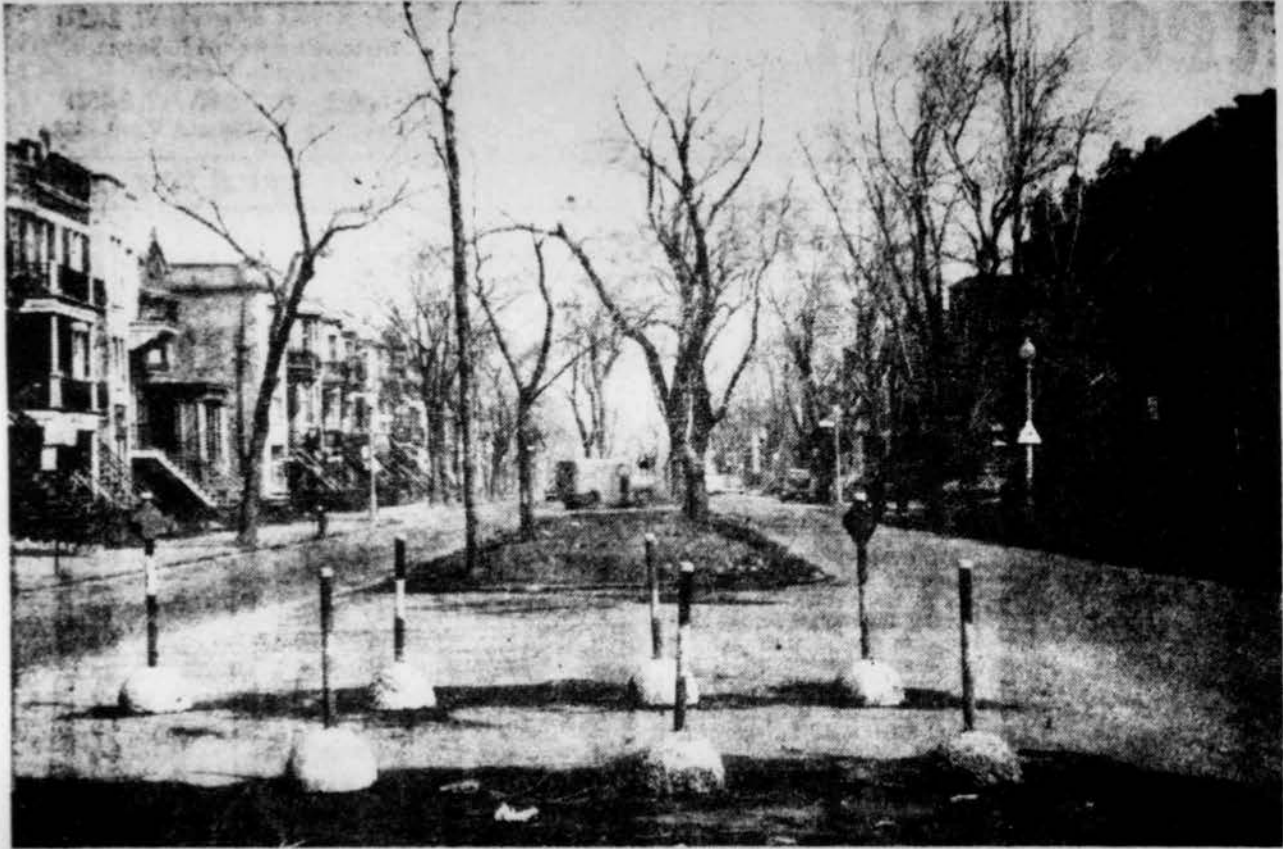
"The point that everyone should remember," he added, "is that we are not out to destroy something that could or

should be saved. But the fact of the matter is that the trees along the St. Joseph mall are in bad shape, and it is a matter of time before they would be dead or useless."

STAR

29 MAR 1961

See
about page



With the narrowing of St. Joseph boulevard's 26-foot mall to four feet, only the section between Park avenue and Henri Julien street involves the elimination of trees.

—Staff Photo by Gerry Davidson
The easternmost part of the boulevard to Fullum street is not landscaped in the same manner. The project has been approved by the City Council.

STAR

29 MAR 1961

Reçu
St-Joseph

Le Conseil municipal en décide

Le boul. St-Joseph sera élargi

Le boulevard St-Joseph sera élargi en réduisant le mail central de 28 à 4 pieds, de la rue Fullum à l'avenue du Parc.

Le Conseil municipal l'a décidé, hier soir, par un vote de 50 à 8. On dépensera \$1,520,300 pour ces travaux.

Débat

Le vote a été pris un peu avant neuf heures après un débat de plus d'une heure.

Plusieurs conseillers se sont prononcés contre un tel projet alléguant que cette artère qui est une rue domiciliaire deviendra une voie à circulation rapide.

Le conseiller Roland Savignac a de plus soutenu que l'on compte une dizaine d'écoles en bordure du boulevard ou avoisinantes et que des milliers d'écoliers doivent le traverser chaque jour. L'élargissement portera les automobilistes à faire plus de vitesse et la rue deviendra dangereuse.

Les conseillers Alfred Gagliardi, E.-T. Asselin et autres se sont également élevés contre le fait qu'il faudra couper les arbres dans le mail à l'ouest de la rue St-Denis.

Valeur des propriétés

En réponse, M. Lucien Sauvier, le président du Comité exécutif, a déclaré que si l'on laisse le boulevard dans l'état actuel, la valeur des propriétés baissera considérablement. Il a ajouté que ce n'était pas l'intention de l'administration d'en faire une voie rapide mais simplement de l'élargir pour permettre à un nombre plus grand d'automobilistes de l'emprunter.

M. J.-O. Roy, conseiller de ce district, a abondé dans le même sens.

Pelote d'épingles

Monsieur le Rédacteur,

Sous peu, le conseil municipal aura à décider de l'élargissement du pavage du boulevard St-Joseph entre le tunnel Iberville et l'avenue du Parc.

Plusieurs façons de procéder ont été étudiées et il semble bien que quelle que soit la façon acceptée, elle occasionnera des ennuis, tant aux conseillers municipaux qu'aux riverains propriétaires ou locataires.

Parmi les façons de procéder suggérées, on trouve les suivantes :

1—Rétrécissement du terre-plein central (mise de l'avant par le Parti Civique). Ce qui présente les inconvénients suivants :

A) Installation de feux de circulation à tous les coins de rues. Ces feux feront arrêter la circulation causant du bruit par des freins. Les klaxons résonneront pour attirer l'attention de la première auto arrêtée pour qu'elle parte. B) Sans feux de circulation, ce serait pire. Le boulevard croisé à tous les 200 pieds par une rue ne pourra plus être traversé sans de très grands risques d'accident. C) Disparition du gazon et des arbres au centre du boulevard.

2—Elargissement du pavage à même l'emprise du trottoir. Mais voici les inconvénients :

A) Les piétons se feront écla-bousser quand la chaussée sera humide; B) Les arbres en bordure du trottoir disparaîtront.

3—Elargissement du pavage jusqu'au trottoir qui sera placé à la limite du terrain appartenant à la Cité. Il y aura là encore des inconvénients : A) Ceux ci-dessus. B) Les parterres disparaîtront. C) Certains escaliers devront être coupés. D) Du trottoir, les piétons curieux regarderont à l'intérieur des maisons.

En plus des inconvénients ci-dessus, à cause de la Charte de Montréal (peu importe la solution) les propriétaires des terrains entre Henri-Julien et Parc (ancienne ville St-Louis), auront probablement à payer une taxe spéciale de pavage d'égout et de trottoir.

Avant de procéder à l'acceptation d'une des solutions ci-dessus ou d'une autre, si toutefois il s'en trouve, la cité de Montréal devra faire une enquête auprès des riverains du boulevard St-Joseph pour connaître davantage leur opinion et leur créer le moins d'ennuis possible.

André Desmarais,
notaire.



Le boulevard Saint-Joseph de Montréal, après la toilette qu'on lui aura faite, aura cet aspect : clôture de fer ornemental, boîtes d'arbustes, et surtout 6 voies de circulation.

BOULEVARD ST-JOSEPH

par Hervé LEPINE

Tout n'a pas été dit sur l'élargissement du boulevard St-Joseph, à Montréal. La chose est décidée et se fera au cours de l'été. Ce genre de boulevard tel qu'il apparaît aujourd'hui ne peut plus être la formule de l'avenir à cause du déneigement.

Mieux vaut un mail en ciment qu'une pelouse lépreuse. M. Adrien Richard, ingénieur surintendant de la division des améliorations, aux travaux publics, nomme ces terre-pleins des boîtes à pisselits; c'est tout ce qui peut y pousser. C'est aussi un endroit où les enfants aiment se tirer, dangereusement à cause du trafic.

M. Richard insiste sur le fait qu'à cause du calcium qu'il faut répandre dans les rues, aucune pelouse ne peut résister sur un terre-plein ou mail. L'hiver, ce calcium y est projeté avec la neige et se dépose sur la terre au printemps. Même de solides arbres ne peuvent plus vivre au milieu d'une rue, encore moins de tendres

fleurs et fines pelouses. La ville a essayé d'entretenir une lisière de pelouse et des fleurs au milieu du boulevard Dorchester. La chose s'est révélée impossible. On y installera là aussi, un mail de ciment avec clôture de fer ornemental et des boîtes de fleurs ou d'arbustes que l'on pourra remettre en serre, l'hiver venu avec son calcium.

De beaux arbustes

Le fameux boulevard St-Joseph voit son sort réglé et les quelques arbres qu'il lui reste entre les rues Hôtel-de-Ville et Parc, seront abattus. Les autres ont depuis quelques années été anéantis par le calcium. Le boulevard aura un tout autre panorama, mais qui sera aussi

joli que l'ancien. La clôture ornementale du centre sera coupée par de grosses boîtes de quatre pi. ca. avec arbustes décoratifs.

L'hiver venu, ces beaux et délicats arbustes seront remis en serre et remplacés par de solides sapins qui joueront le rôle d'arbres de Noël.

Les bonnes dimensions

Actuellement les deux voies de circulation du boulevard St-Joseph ont chacune 22 pieds de largeur et le terre-plein a 24 pieds. Qui l'aurait cru? Le futur mail n'aura que 6 pieds de largeur et une voie de 8 pieds pourra donc être ajoutée de chaque côté. Le boulevard St-Joseph deviendra une artère moderne de circulation rapide de six voies.

LA PATRIE

9 AVR 1961

Rue
St-Joseph

Contrats accordés pour des travaux, boul. St-Joseph

Deux contrats ont été accordés par la Cité de Montréal, en vue de la reconstruction et l'élargissement du boulevard St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue Fullum.

Un premier contrat de \$212,341. a été accordé à la compagnie Charles Duranceau, pour une partie des travaux, entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien, plus \$30,150 pour la construction des trottoirs.

L'autre contrat a été attribué à la compagnie Miron Limitée. Se chiffrant par \$469,503., il couvre les travaux de Henri-Julien à Fullum.

Les deux compagnies qui ont obtenu les contrats étaient les plus bas soumissionnaires.

Rue
boul. St. Joseph

Le boulevard Saint-Joseph refait à neuf

Le boul. St-Joseph va coûter plus de \$700,000 à la ville de Montréal mais il sera grandement amélioré dans un proche avenir.

L'administration a accordé, hier, à la compagnie Charles Duranceau, un contrat de l'ordre de \$212,000 pour l'élargissement du boulevard et un nouveau pavage en asphalte, entre l'avenue du Parc et la rue Henri-Julien. Pour \$30,000 de plus, la même firme aménagera des trottoirs neufs des deux côtés de la rue. Quatre firmes avaient présenté des soumissions pour cette partie des travaux, mais la maison Duranceau demandait le plus bas prix.

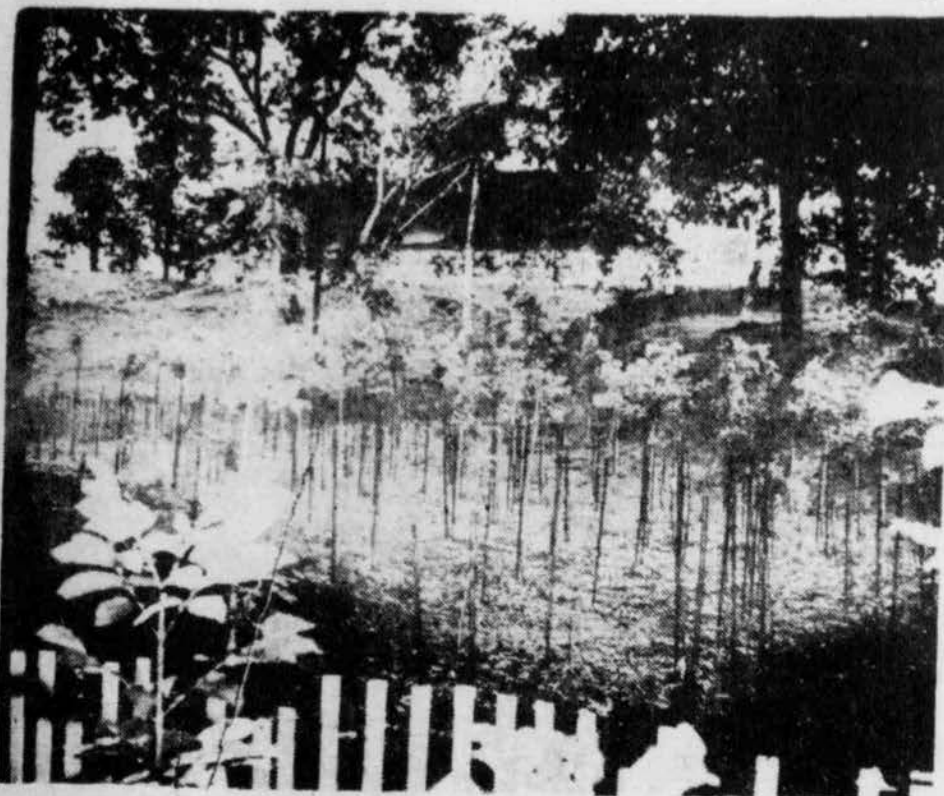
Pour le deuxième tronçon, entre les rues Henri-Julien et Fullum, c'est la compagnie qui élargira le boulevard et fera le pavage. La compagnie Miron avait présenté la plus basse de cinq soumissions reçues par la Cité. Le coût des travaux : \$469,505. Il n'est pas nécessaire de refaire les trottoirs dans cette portion du boulevard.

Humans Said Mountain's Worst Enemy



(Gazette Photo Service)

STREET WIDENING: Initial steps leading to the widening of St. Joseph Blvd. have been undertaken by the City of Montreal with the cutting down of trees located on the median of the busy thoroughfare. The median itself will be reduced to four feet in width to provide extra road space. Earth taken from the project will be used in the reforestation of Mount Royal.



SYLVAN RENOVATION: A fence four to six feet high, which can be seen in the foreground, protects this newly tree-planted area on Mount Royal near the chalet from the destructive footsteps of roaming mountain visitors. Approx-

mately 6,000 baby trees of various species are set in this sector, with some 2,000 of these destined to be removed and re-planted in other areas in the autumn of 1963 and another 2,000 destined for similar treatment in 1965.

GAZETTE
28 AOUT 1961

Ave
St. Joseph

Work Delayed On Boulevard

Widening of the St. Joseph boulevard from two 22-foot to two 31-foot lanes will be completed only between St. Denis street and Delorimier avenue this year, City Public Works Director Lucien L'Allier announced yesterday.

Coming of winter will postpone completion of the sections between Park avenue and St. Denis street, and Delorimier avenue and Fullum street.

The grassed central mall is being reduced to four feet, a narrowing process which will provide three traffic lanes on each side and will speed up traffic on the east-west artery, Mr. L'Allier said.

A number of St. Joseph boulevard residents, headed by former Executive Chairman J. M. Savignac, had opposed the widening at City Hall.

The job will cost more than \$1,000,000.

Rue
boul. St-Joseph

Deux secteurs ne seraient reconstruits que l'an prochain

Le tronçon "St-Denis-de Lorimier" du boul. St-Joseph est terminé

Les travaux de reconstruction et d'élargissement de la chaussée du boul. St-Joseph sont pratiquement terminés entre la rue St-Denis et l'avenue de Lorimier.

Mais ce ne sera apparemment que l'an prochain que les travaux du même genre, aussi autorisés par le conseil municipal depuis mars dernier, seront exécutés dans le tronçon "avenue du Parc-rue St-Denis" puis dans le tronçon "avenue de Lorimier — rue Fullum".

Une "promenade" faite le long du boul. St-Joseph, entre l'avenue du Parc et la rue Fullum a permis de constater que la nouvelle voie "nord" est terminée, de la rue St-Denis à l'avenue de Lorimier. La nouvelle voie "sud", aussi entre la rue St-Denis et l'avenue de Lori-

mier, est aussi terminée, sauf entre la rue St-Hubert et la rue de Laroche où le béton a été coulé avant-hier et où il ne reste plus que l'asphalte à étendre.

De sorte que la température aidant encore quelque peu, les nombreux véhicules qui empruntent quotidiennement cette voie est-ouest disposeront d'ici quelques jours de deux larges voies — une "nord" et l'autre "sud". Ils devront toutefois attendre 1962 pour voir les conditions de la circulation s'améliorer d'autant entre l'avenue du Parc et la rue St-Denis puis entre l'avenue de Lorimier et la rue Fullum.

Les plans prévoient que le mail central gazonné (?) doit être rétréci de 28 à quatre pieds. Chaque voie est ainsi élargie de 20 à 32 pieds. Il y

aura trois allées de circulation — sur chacune des deux voies — et non plus deux, si l'on maintient les plaques indiquant depuis des années qu'il est défendu de stationner de 8 h. du matin à 7 h. du soir, du lundi au vendredi (inclusivement).

Le nouveau mail central est de béton. Par suite d'une décision prise par le comité exécutif le 26 avril dernier, les plans du mail central ont été modifiés — de l'avenue du Parc à la rue Fullum.

Le comité exécutif a alors décidé d'installer des baquets en briques, d'une longueur de 15 pieds et d'une hauteur de 30 pouces, baquets que l'on fleurira.

C'est le 27 mars dernier que le conseil municipal votait les crédits suivants : a) \$1,057,400 pour la reconstruction et l'élargissement du boul. St-Joseph, entre l'avenue Henri-Julien et la rue Fullum ; b) \$405,500 pour la reconstruction et l'élargissement du boul. St-Joseph, entre

l'avenue du Parc et l'avenue Henri-Julien ; c) \$57,400 pour la construction de trottoirs permanents sur les deux côtés du boul. St-Joseph, de l'avenue du Parc à l'avenue Henri-Julien.

Grand total des crédits votés il y a près de huit mois : \$1,520,300.

Hier, il n'y avait pas d'ouvriers à l'oeuvre dans le tronçon "avenue du Parc-rue St-Denis". Il était aussi possible de constater que, jusqu'ici, on n'a enlevé que la "terre de surface" du mail central, de la rue St-Denis à l'avenue Henri-Julien.

Le long du tronçon "avenue de Lorimier-rue Fullum" : aussi aucun ouvrier à l'oeuvre. La "terre de surface" du mail central a été enlevée entre l'avenue de Lorimier et l'avenue des Erables.

*Photo
du 25/11/1961*



photo LA PRESSE

DIFFERENCE — La reconstruction et l'élargissement du pavage du tronçon "St-Denis - de Lorimier" du boul. St-Joseph est presque chose faite et le rétrécissement de la bande centrale — de 28 pieds à 4 pieds — permet l'utilisation de trois voies de circulation dans les deux sens, alors qu'on ne disposait jusqu'à récemment que de deux voies dans chaque sens. Toujours grâce à des crédits votés par le conseil municipal en mars dernier, ce n'est vraisemblablement que l'an prochain que des

travaux du même genre seront exécutés dans le tronçon "du Parc - St-Denis" et dans le tronçon "de Lorimier - Fullum". La photo ci-haut montre, au premier plan, la nouvelle chaussée du boul. St-Joseph, avec une bande de quatre pieds de largeur, à l'ouest de l'avenue de Lorimier, puis, à l'arrière-plan, à l'est de la même avenue nord-sud, la vieille bande centrale de 28 pieds de largeur qui subsistera jusqu'à l'an prochain.

boul.
St-Joseph

Pas de problèmes avec les feux du boul. St-Joseph

En réponse aux critiques formulées au sujet des feux de circulation installés sur le boulevard St-Joseph, à la hauteur des arbres, le président du comité exécutif, M. Lucien Sautinier, a déclaré: "Il s'agit de la première rue où il y aura deux feux à toutes les intersections, feux qui seront synchronisés. Donc, si un chauffeur ne peut voir parfaitement un feu à une intersection, il n'aura qu'à jeter un regard sur la série de tous les autres, qui seront semblables."

Il ajouta qu'une fois terminé, le boulevard St-Joseph sera

N.B (Pas de suite dans le journal.)

Boulevard St Joseph

Heureuse initiative de la ville



Elles sont décoratives et faciles d'entretien, ces boîtes à fleurs qui ornent l'allée centrale du boulevard St-Joseph à Montréal, et nous remercions à en féliciter les autorités municipales.

(Photo "Dimanche-Matin", par Bernard Lauzé)

12 AOUT 1962

DIMANCHE-MATIN

to the press



BOULEVARD IN BLOOM: Fifty-three tubs of flowers have been installed to add to the new concrete mall in St. Joseph Blvd. from Fullum to St. Denis Sts., Parks Director André Champagne, left, reported yesterday. At right here is Marcel Raymond, of the Botanical Garden. The old central boulevard with its grass, trees and shrubs, was replaced with the concrete mall when the two lanes of the street were widened. Next year it is planned to place the tubs along the whole street with small trees in the middle surrounded by flowers.

THE GAZETTE, TUESDAY, SEPTEMBER 11, 1962

Rue
St Joseph

Baquets à fleur d'un nouveau genre sur le blvd St-Joseph

Le Service des parcs de la ville de Montréal a installé récemment 53 baquets à fleurs sur le mail de béton du boulevard St-Joseph entre les rues Fullum et St-Denis.

La ville a procédé à l'élargissement du boulevard et le terre-plein a dû être remplacé par des mails de béton.

En 1963, des baquets seront placés sur toute la longueur du boulevard St-Joseph; on y plantera des arbustes au centre des baquets et des fleurs tout autour.

Ces baquets sont fait de métal isolé par une mousse plastique. Ils mesurent trente pouces de hauteur et 30" x 30" au sommet et 24" x 24" à la base. Les



plantes comprennent surtout des coléus, des kochias, des zénias, etc.

CITÉS ET VILLES

octobre 1962

Rues:
Boulevard St. Joseph

Bientôt sur le boul. St-Joseph

Des bacs à fleurs pour enjoliver cette artère

Le Guide Mont-Royal a publié au mois de juillet, l'an dernier, que le boulevard St-Joseph méritait d'être décoré de bacs à fleurs, à la suite de M. Eugène Gaudry qui réclamait ces pièces de décoration. Cette personne a poursuivi ses démarches entre-temps auprès du directeur des services municipaux, M. Lucien Héту, et recevait ces dernières semaines une lettre encourageante.

Une première démarche de M. E. Gaudry, ancien conseiller municipal, remonte au mois de juillet 1963 alors qu'il écrivait à M. Lucien Héту. Ce dernier répondit que des soumissions allaient être demandées pour construire et poser les bacs à fleurs.

Autre lettre

Puis le silence suivit cet échange de correspondance. A la veille de la campagne d'embellissement, M. Eugène

Gaudry écrivait à M. Héту: "Pourriez-vous me dire si nous aurons les boîtes à fleurs sur le mail central du boul. St-Joseph, cet été?"

Et enfin...

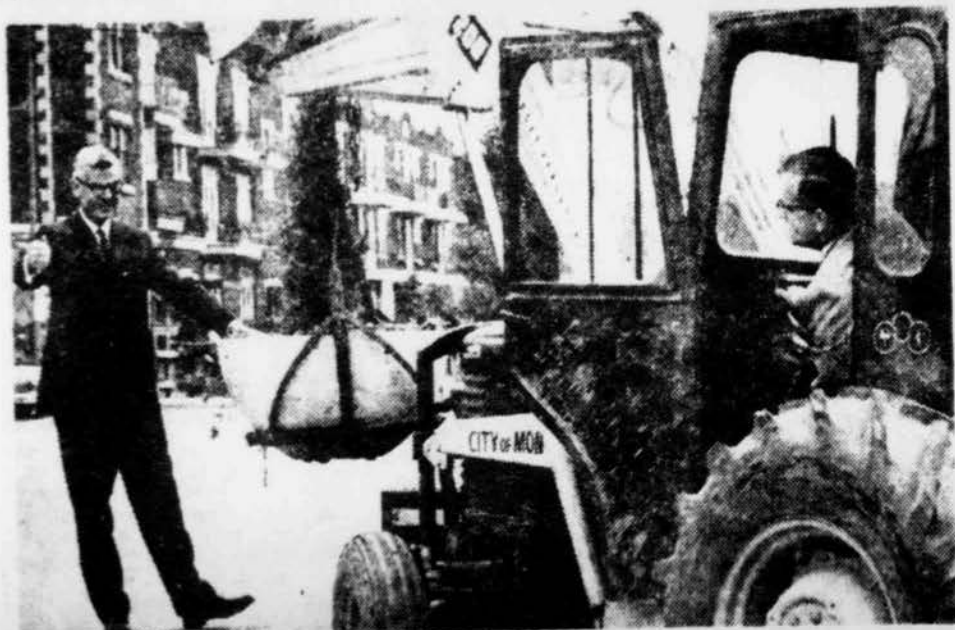
M. Gaudry attendit une semaine pour recevoir une réponse de M. Héту: "Je désire vous informer que des soumissions ont été ouvertes par la ville le 31 mars et que, vraisemblablement, le contrat pour la fourniture de bacs à fleurs

serait octroyé au cours du présent mois. Je vous prie de me croire, votre bien dévoué, le directeur des services, Lucien Héту."

Et alors...

Le boulevard St-Joseph sera-t-il décoré de bacs à fleurs au cours du prochain été? C'est ce que nous saurons sans doute bientôt.

St. Joseph.



THIS WAY, PLEASE: Yves Demarais (left), superintendent of the Botanical Garden, is seen directing City of Montreal executive committee chairman Lucien Saulnier in the placement of one of 70 dwarf elm tree tubs

along St. Joseph Blvd. and Delorimier Ave. this week. Mr. Saulnier was inspecting the installation of the flowers and shrubs which are a part of the city's beautification plans.
(Gazette Photo Service)

Rue: Blvd St. Joseph.

Les résidents se plaignent de la circulation lourde

Le boulevard Saint-Joseph est-il vraiment une artère résidentielle?

Le boulevard Saint-Joseph probablement l'artère la plus agitée de la métropole, est-il vraiment une rue résidentielle? C'est la question que se posent actuellement un groupe de résidents du boulevard St-

Joseph.

— Si on se rappelle bien, il a été question, il y a quelques années, de déclasser la circulation lourde sur des rues voisines. Mais aucune décision dans ce sens n'a encore été prise.

Un "high-way"

Des habitants qui demeurent sur le boulevard Saint-Joseph dans ont fait savoir que les chauffeurs de camions semblent considérer l'artère comme un véritable "highway".

De plus, on note que la circulation lourde amène aux résidents des ennuis considérables à cause du bruit qui se fait parfois intolérable, de la détérioration des maisons par l'oscillation sans tenir compte que personne ne peut avoir la tranquillité. Voilà autant d'objections fournies par les résidents du boulevard Saint-Joseph et qui provoquent, à contre sens, un mécontentement populaire.

Le résident qui nous signale cette situation "déplorable" termine en disant "que tous les habitants de ce boulevard seraient de mon avis, et il serait peut-être favorable de faire un sondage afin d'en résulter à une intervention du Comité exécutif".

Nous pensons qu'il est cependant bon de rappeler aux résidents du Plateau que la ville de Montréal a entrepris de nombreux travaux d'envergure, soit pour l'Exposition internationale et universelle ou pour la construction du métro. Ce qui implique naturellement une circulation accrue des camions qui transportent terre, pierre concassée, ciment, asphalte et matériel roulant nécessaire pour l'exécution des travaux. Si la ville de Montréal prenait à ce moment-ci des mesures pour défendre l'accès de grandes artères aux camions, la marche des travaux serait par conséquent retardée. Prenons

comme simple exemple les travaux de la rue St-Hubert. Les gens s'étonnent en voir que les travaux de nuit ont cessé à la suite d'une résolution du Comité exécutif; ce dernier avait reçu de nombreuses et très nombreuses plaintes de la part des résidents. La construction de la nouvelle rue St-Hubert prendra presque deux fois plus de temps malgré l'immense besogne accomplie par les contracteurs...

Sur le boulevard St-Joseph

78 camions en 2 hres!

(Par André Beauvais)
Il y a deux semaines, le "Guide" demandait aux au-

torités municipales d'apporter une attention spéciale à une recommandation con-

cernant le boulevard St-Joseph: il y circule trop de camions, aux dires des résidents. Depuis, rien n'a été fait.

Le public n'en peut plus. Voyons quelques extraits d'une lettre que nous a expédiée une dame qui demeure sur le boulevard St-Joseph: "Croyant cette artère vraiment résidentielle, nous y avons élu domicile en vue d'éviter les affres des camions et malaxeurs. Après le gros frais du déménagement, du nettoyage, etc., nous constatons que nous sommes en proie aux mêmes ennuis que nous avons voulu fuir."

78 camions

Et la brave dame de poursuivre: "Pis encore: ce soir, en l'espace de 1 heure 45 minutes, il est passé 78 camions (transportant de la pierre) de "Mount Royal Paving Co.". Les maisons en tremblent jusque dans les fondations. Et quel bruit! Nous nous sentons secoués dès qu'ils s'amènent dans le tunnel Frontenac. Les officiers de la compagnie (M. de Grandis) nous informent que leur itinéraire est tracé par la police; et à la police, personne ne sait rien. Beau pays!!!!"

De préciser notre correspondante, dans un moment d'emportement: "N'y aurait-il pas moyen que ces ca-

mions aillent faire un détour par chez M. le Maire, à Cité Jardin? Il sersa bon qu'il y goûte lui aussi..."

La dame qui rouspète, et qui nous demande de faire son nom, a constaté que le vacarme dure passé minute: "Plus d'un camion à la minute", précise-t-elle.

Tel que le mentionnait un hebdomadaire de fin de semaine, est-ce que les administrateurs de Montréal sont trop préoccupés avec l'Expo, le Métro et les annexions? On pourrait consacrer plus de temps au bien-être de la population et principalement des résidents du boulev. St-Joseph.

Egout

Construction d'un égout boul. St-Joseph et rue de La Roche

Les résidents du secteur compris entre les rues Chambord et St-Denis, sur le boulevard St-Joseph n'auront plus d'ici peu à craindre les orages et les inondations dans les sous-sols. Les conseillers municipaux ont été appelés, lors d'une dernière assemblée, à voter un crédit de \$12,000 pour la construction d'égouts à l'intersection du boulevard St-Joseph et la rue de La Roche.

Le procès-verbal de l'assemblée mentionne qu'« à la suite d'orages, des sous-sols de propriétés situées sur le boulevard St-Joseph, entre les rues Chambord et St-Denis, subissent des dommages par les inondations. Ces inondations sont causées par l'insuffisance du collecteur du boul. St-Joseph ».

Il devenait alors urgent de soulager ce collecteur par la construction d'égouts à l'intersection du boulevard St-Joseph et de la rue de La Roche. Les conseillers ont voté un crédit de \$12,000 à cet effet.

DE LA PATIENCE

J'ai beau être patient, comme une nouvelle parue en page 2 de notre journal m'enjoint à le faire, je ne puis que constater l'état lamentable du boulevard Saint-Joseph.

Je n'ai pas encore compris pourquoi cette artère, l'une des plus achalandées de la métropole, n'a été nettoyée que du côté nord entre Garnier et Fullum.

J'ai noté qu'à l'ouest, la neige, dans les deux allées du boulevard, rétrécissait lamentablement cette voie vitale et qu'il m'a fallu une heure pour me rendre de chez moi au journal.

Il y a davantage. Le bout de boulevard déblayé l'a été à une heure de pointe (5h.30) lundi soir.

Voilà des précisions qui plairont à ceux qui sont chargés du bon ordre de la voie publique.

**Boulevard Saint-Joseph:
pas de virage à gauche**

A compter de samedi prochain, les virages à gauche seront prohibés en tout temps à toutes les intersections le long du boulevard Saint-Joseph, de la rue Moison à l'avenue Park. "Cette mesure est nécessaire en vue de diminuer le nombre des accidents dans cette artère", a déclaré le directeur du service de la circulation, M. Jacques Barrière.

Boul. Saint-Joseph

ON PEUT ENCORE VIRER A GAUCHE

(Par M.A.) — Le service de la circulation de la ville de Montréal a décidé, au dernier moment, de changer son fusil d'épaule et de ne pas interdire les virages à gauche le long du boulevard Saint-Joseph, contrairement à ce qu'il avait annoncé lui-même il y a quelques jours.

La seule explication fournie par le directeur du service municipal, M. Jacques Barrière, Ing., a été la suivante: "Dû à des circonstances incontrôlables la prescription ne prendra pas effet samedi matin, le 16 mars, contrairement à la nouvelle déjà publiée".

Les automobilistes pourront donc continuer à effectuer des virages à gauche le long de cette artère est-ouest de la métropole.

Les virages à gauche devaient être prohibés entre la rue Molson, en face du "Montréal-Matin", jusqu'à l'avenue du Parc. Le service municipal de la circulation a décidé de ne pas appliquer la mesure qu'il avait lui-même annoncée plus tôt.

Changements 'lumineux' sur le boulevard St-Joseph

L'administration municipale a jugé à propos d'effectuer des changements au système de signalisation du boulevard Saint-Joseph à la suite d'une recommandation du service de la circulation.

Il a été prouvé que l'augmentation du nombre d'accidents sur ce boulevard était dû au fait

que les automobilistes voulant bénéficier du plus grand nombre de feux de circulation possible, prenaient ainsi des chances soit en faisant des excès de vitesse, soit en traversant des intersections sur des feux orange. Il fallait, en outre, plus de temps pour parcourir une certaine distance avec l'ancien système de feux synchronisés.

Nos experts à la circulation sont d'avis que les changements en cours sur ce boulevard devraient diminuer sensiblement le nombre d'accidents et améliorer ainsi la situation.

Ces renseignements nous viennent de MM. Fernand Drapeau et Gérard Niding, membres du comité exécutif de la Ville de Montréal.

LA PISTE DE COURSE du boul. St-Joseph est enfin disparue!

Un changement moins équitable fut celui de rendre la rue St-Grégoire "à sens unique". D'après notre directeur Yves Allard, plusieurs embouteillages suivront cette décision, et ce sens unique ouest vers est, est un "non sens".

A cause du trop grand nombre d'accidents survenus sur le boulevard St-Joseph, les autorités de la Ville de Montréal ont décidé d'enlever plusieurs feux de signalisation.

Les Montréalais EN PARLENT

avec
Maurice
CÔTÉ

• Des changements dans les feux de circulation ont été faits sur le boul. St-Joseph afin de diminuer le nombre d'accidents, selon Fernand Drapeau et Gérard Niding du comité exécutif.

*Feux de circulation
mal synchronisés
boul. St-Joseph*

⊙ Il y a quelques semaines, l'administration municipale décidait de changer la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard St-Joseph afin de ralentir les automobilistes. La synchronisation était alors simultanée, c'est-à-dire que les feux devenaient verts en même temps sur toute la longueur du boulevard, incitant les automobilistes à aller le plus vite possible. La nouvelle synchronisation doit être progressive — comme on la trouve déjà sur le boulevard Maisonneuve ou la rue Ste-Catherine — les feux de circulation alternant de façon à permettre à un automobiliste de ne pas arrêter quand il roule à une vitesse de 25 milles à l'heure. Mais, jusqu'ici, on ne semble pas avoir réussi cette synchronisation, avec le résultat que les automobilistes sont arrêtés presque à chaque coin où il y a des feux.

Pauvre boulevard St-Joseph !

Le boulevard St-Joseph, à Montréal, a bien fait parler de lui. Il a été la cause de beaucoup de polémiques. Il a fait couler beaucoup d'encre. En fin de compte il a perdu bien des plumes.

Ce fut d'abord la chicane quant à la large plate-bande de pelouse qui divisait la voie célèbre en deux. Pendant longtemps le boulevard St-Joseph fut la seule rue à Montréal avec un terre-plein au centre. C'était le boulevard des gens riches. Aujourd'hui, un trottoir de ciment avec quelques urnes de fleurs remplace le verdoyant terre-plein. Nombre de riches propriétaires se sont envolés et on y trouve beaucoup de maisons de bureaux ou de chambres.

Deux gratte-ciel masquent la montagne. En 1962, il y avait des feux de circulation à 18 carrefours. En 1963, il y en avait 35 sur une distance de 1.8 mille. C'est-à-dire à toutes les rues transversales. Le soir, cela faisait l'effet d'un arbre de Noël scintillant et clignotant. En l'année 1966, il y a eu en tout, boulevard St-Joseph, 1,296 accidents. Alors on vient d'enlever les feux à 15 carrefours. Ceci nous ramène à la situation de 1962. Ce petit jeu expérimental a coûté combien ?

Les Montréalais EN PARLENT

- Le boulevard St-Joseph est actuellement infesté de rats. Qu'attendent les autorités de la ville de Montréal pour y voir?

St. Joseph Blvd. area residents can expect better night's sleep

By DAN KARON
of The Gazette

City residents in the St. Joseph Boulevard area will be able to sleep sounder in the future.

Council Tuesday night passed a motion banning trucks on that traffic artery between Fulum and Hutchison Streets from 10 p.m. to 7 a.m.

Similarly, truck traffic will also be prohibited along Gilford St. between Third and Second Avenues, as well as along Second Ave. between Gilford St. and St. Joseph Blvd.

These restrictions were adopted, said Executive Committee Chairman Gerard Niding, because of numerous complaints from area residents that they could not sleep at night due to the noise made by trucks.

TRUCK PARKING

Meanwhile, at the request of Councillor John Parker, the executive committee will study the feasibility of prohibiting overnight parking of commercial vehicles in residential areas.

He said he has received many complaints that residential areas are being "ruined" by the parked commercial vehicles.

At the meeting, council also ratified an agreement with Belmont Park whereby the city will collect a total of \$71,362.84 through municipal amusement taxes.

This means the city will receive from 11 to 15 cents from adult gate fees and five to eight cents on children's admission fees.

PURCHASES

Earlier, council approved the purchase of 17 dump trucks and 10 sweeper trucks at a total cost of \$271,950, with \$140,000 going for the sweeper trucks.

Several sidewalk laying and street paving projects, totaling \$191,450, were also approved.

The biggest project is \$64,400 for rebuilding the

pavement of Clark St., between Bernard St. and Van Horne Ave. Among others is \$42,500 for repaving a portion of Bernard St. and \$28,700 for resurfacing Cloutier St. between Bernard and St. Laurent Blvd.

At the request of the city fire department, council passed a bylaw requiring unoccupied buildings to be closed off from the outside.

Such buildings, the fire department said, are "attractive for intruders who break the windows, knock down the

doors and are generally destructive, as well as being fire risks."

Council also appointed jury members for the 1971 City of Montreal Grand Prize for Literature. They are: diplomat and writer Robert Choquette; professor Mrs. Eva Kushner, of Ottawa; critic Mrs. Lisette Morin; Quebec University professor Andre Belleau; University of Montreal professor Hugh Hood; newspaper critic Jean Royer, of Quebec City; and critic Pierre Villon.

ici pour en parler...

avec andré beauvais

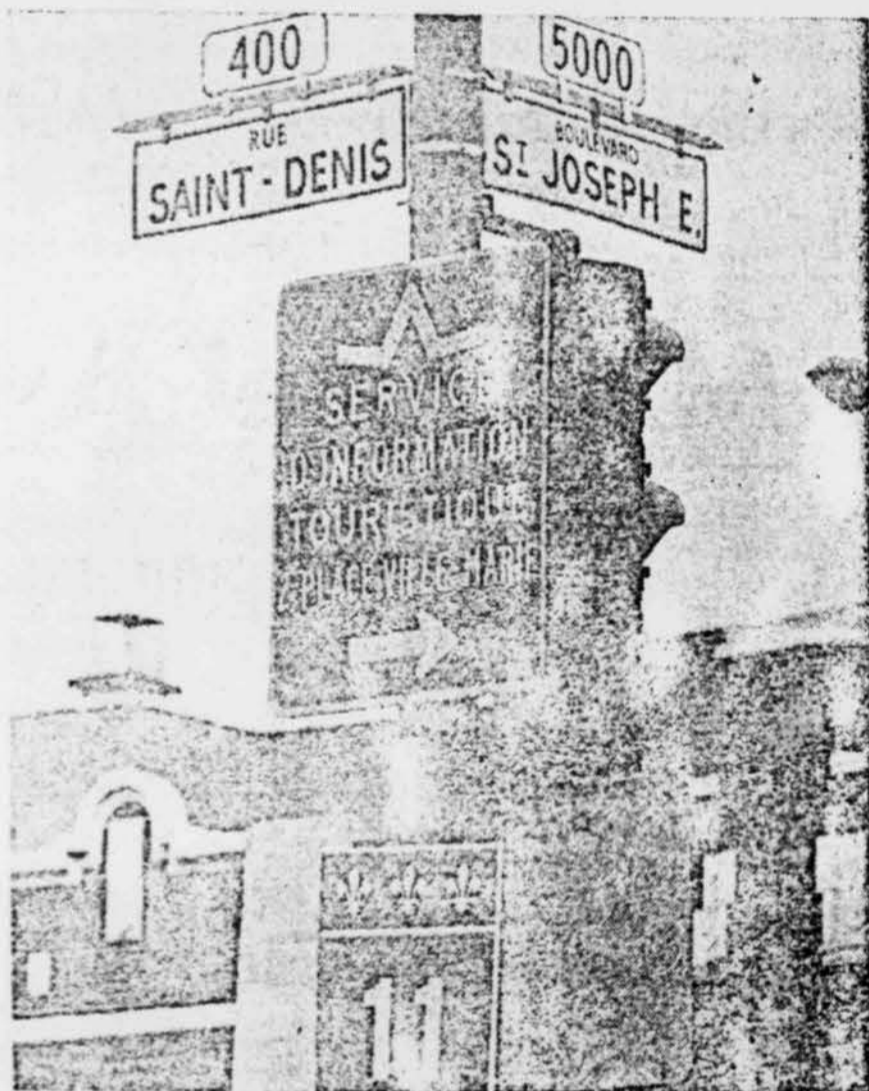


Photo Montreal-Aval — ARMSTRONG

Pour vous aider à vous retrouver

A titre d'essai seulement, le service de la circulation de la Ville de Montréal installe depuis une quinzaine de jours, au-dessus des plaques identifiant le boulevard Saint-Joseph et la rue Saint-Denis, de petites plaquettes indiquant les numéros civiques des maisons aux intersections. Ainsi, sur la rue Saint-Denis à la hauteur de Saint-Joseph, les numéros civiques se situent autour de 5,000. Et sur le boulevard Saint-Joseph, à l'intersection de Saint-Denis, les numéros civiques voisinent le 400. Cette expérience devrait aider les Montréalais à repérer facilement une adresse. Pour le moment, seules les deux artères mentionnées seront ainsi identifiées. Si le public manifeste un certain intérêt quant à cette expérience, d'autres artères seront pourvues de ces numéros.



Numbers coming up

Fifty signs showing street numbers have been placed at intersections along St. Denis and St. Joseph Sts. and could become fixtures throughout the city if the public finds them helpful, the city's engineering division reports. They cost about \$5 each, labor included, to install.

Montreal would do well to bring back the boulevard

"There was nothing about this city which more ravished me than those delicious shades and walks of stately trees which render the fortified works of the town one of the sweetest places in Europe."

By ISABEL CORRAL
Special to The Gazette

These words by a visitor to Antwerp reflect the common response to walking along the city's main boulevard during the 16th and 17th centuries when promenading along wide, planted ramparts allowed citizens relief from the small, cluttered streets of their medieval town.

While boulevards were not laid out in Montreal until this century, fashionable Victorian Montrealers could stroll along St. James St. or socialize on the Champs de Mars. Since then, boulevards have been built in the city, but either their original design or subsequent alterations have made them mere shadows of what a boulevard should be.

The word "boulevard" literally means a walkway on the walls of a fortified town — the word's origins go back to the German Bollwerk or bulwark. In French, "boulevard" is the term for a large bastion or bulwark.

Roots go back to 16th century

While some urban historians claim the boulevard originated in the ancient Middle East, a majority trace its roots to the 16th century, when the European cities of Lucca in Italy and Antwerp in Belgium constructed tree-lined promenades along their ramparts.

The contemporary boulevard finds its origin in 17th and 19th century Paris, where the boulevard was the place to see and be seen. While the earlier Parisian boulevards were laid out primarily to provide social areas for residents, those of the 19th century were apparently built to accommodate the newly ascendant bourgeoisie.

The boulevards of this period not only provided them with rapid access to the outer city and its railway stations, but they also were lined with prestigious new housing in apartment buildings of uniform façade.

Georges-Eugène Haussmann, charged by Napoleon III with the 19th-century transformation of Paris, set the pace for the metamorphosis of many European and North American cities from small-scale complexity to large-scale simplicity. Using his work in Paris as an example, cities such as Vienna built the Ring or Ringstrasse, an impressive boulevard along which monumental public buildings were organized in major groupings.

Montreal's first boulevard, St. Joseph Blvd., was opened in 1916. At the time, it boasted large tree-lined sidewalks and a 28-foot wide central median planted with a double row of trees, shrubs and flowers.

Bordered by a uniform façade of quality houses and public buildings, it was for decades a primarily residential street. Home to French-Can-

dian doctors and lawyers, it was popularly known as "le boulevard des gens riches."

It embodied many of the characteristics of the 19th-century Parisian-style boulevard, including:

- The broad, straight major axis allowing for long, picturesque views and rapid transit.

- The formally planted rows of trees along each sidewalk providing shaded strolling areas for pedestrians

- The wide strip of foliage down the centre of the roadway, which along with the trees, minimized peripheral visual distractions.

- The construction of buildings of uniform façade along the boulevard.

Then, in 1962, after almost 15 years of debate among city councillors about the beauty vs. the utility of St. Joseph Blvd., it was transformed into a "new concrete mall." amid protests by residents that widening the artery from four to six lanes would disrupt the neighborhood.

Utility and the car had won out. The centrally planted strip was reduced from 28 feet to four feet to accommodate two new traffic lanes, and while city officials promised that healthy trees would remain standing, the concrete mall's only greenery was to be found in temporary flower boxes.

Unfortunately, resident demands that the city not transform St. Joseph Blvd. into a copy of Dorchester Blvd. (that is to say, convert it to a quasi-highway) were ignored, and from 1962 to 1968, 17 traffic lights were added along a two-mile strip in an attempt to deal with increasing traffic problems.

Montreal's so-called boulevards do not deserve that designation. Dorchester, St. Lawrence, and Pie IX for example, are simply rapid thoroughfares and contain none of the elements typically associated with the true boulevard.

Boulevards in name only

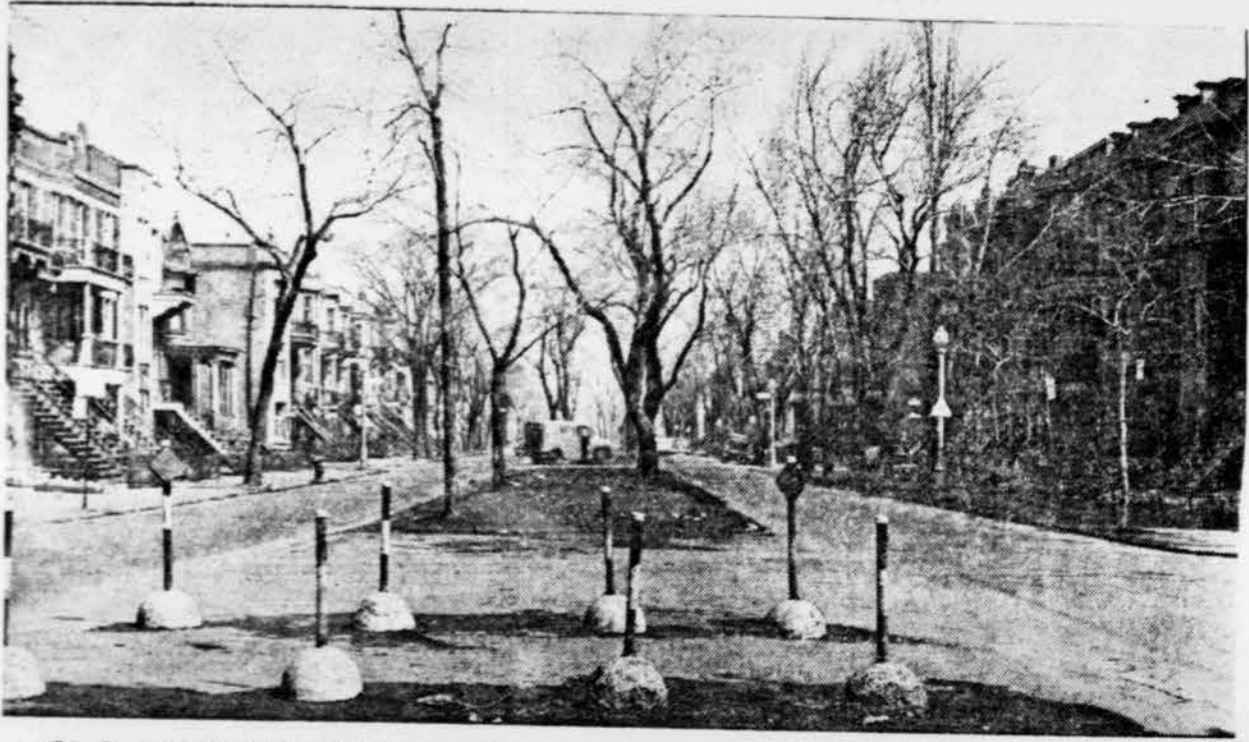
Perhaps this stems from the fact that in North America, although the idea, the name and sometimes the configuration of the boulevard came from France, boulevards have been put to different uses and have often been laid out on unbuilt plots of land to attract wealthy shops and homes.

When Dorchester St. was widened to become Dorchester Blvd. in the late 1940s and early 1950s, it not only provided a solution for some east-west traffic problems, but it was also hoped that eventually prestigious high-rises along the street would make it rival New York's Fifth Ave.

The city has plans to make Dorchester into what it has never been — a true boulevard — by means of tree-planting and landscaping.

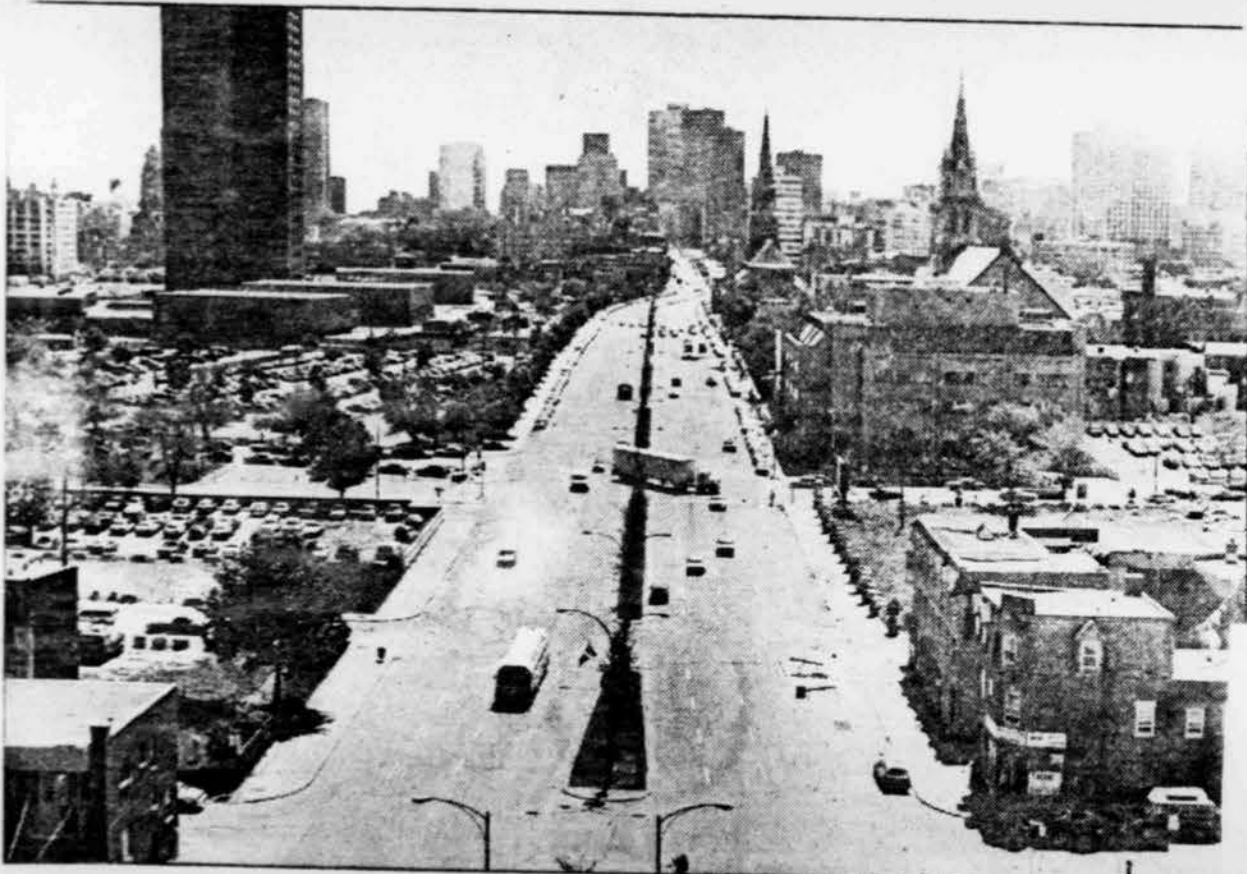
This treatment, carefully applied to major arteries such as St. Joseph and Pie IX, would be welcomed by those of us who look out of our windows and see the boulevard not as it exists today, but as we dream it has existed and might again one day.

- Urban planning consultant Isabel Corral lives on St. Joseph Blvd.



St. Joseph Blvd. in 1961 before trees were cut down to accommodate more traffic.

Gazette



With concrete median and few trees, Dorchester doesn't fit definition of a boulevard.

Gazette, Shane Keil



St. Joseph Blvd., looking west from Marquette St. Apartments date from 1920s.

St. Joseph was for 'les gens riches'

When St. Joseph Blvd. was laid out in 1916 it became the first true boulevard in Montreal — that is, a street with a centre median planted in trees.

Since then the trees in the centre of the street have been cut down and the roadway has been widened, but in other respects St. Joseph has not changed much over the years. The views here show the boulevard looking west from Marquette St.

St. Joseph has in part avoided the ravages of redevelopment because it was conceived from the beginning as a deluxe thoroughfare, attracting quality construction

The opening of the street came as the city's population expanded eastward beyond St. Denis on Plateau Mont-Royal. Much of the area was filled with the modest dwellings of people who worked in the industries that had grown up along the Canadian Pacific Railway line which cut through the area.

St. Joseph, meanwhile, was lined with three-storey brick buildings of more sophisticated construction. Unlike many nearby rowhouses, these buildings had interior staircases to the upper floors and larger and better-lit apartments. They were occupied by a well-to-do class

of francophone lawyers, doctors and other professionals, leading the street to be called "le boulevard des gens riches."

The street was rebuilt to accommodate two more lanes of traffic in 1962 after much debate in city council and protests from residents.

St. Joseph Blvd. takes its name from the Soeurs Hospitalieres de Saint-Joseph, a Catholic nursing order which once owned some of the land the street ran across.

The church at left in the old photo is St. Stanislas de Kostka, built 1911-12



The roadway was widened in 1962, leaving a concrete median where grass grew.