

BEAUBIEN, Rue



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)

Lack of Water, Sewers Keeping Houses Empty

Standard By JUNE McFEELY, 30 Nov. 1946

For want of water mains and a sewage system, 20 houses, constructed under the Federal Integrated Housing Plan at Thirteenth Avenue and Beaubien Street, Rosemont, lie unfit for use today. They are ready for occupancy — except for running water and toilet facilities.

Veterans, who are buying the houses, and the building contractors who are completing their end of the deal close to schedule, are protesting the delay in the sewage system.

Work was started on the mains in August by St. Lawrence Excavating Co., under sub-contract from the city. According to the building contractor, Louis B. Magil, the work should have taken from 60 to 90 days.

The job would have been completed by now. J. A. Gravel, superintendent of the technical department, City Department of Public Works, told *The Standard*, but the company was handicapped by shortage of machinery, breakages and lack of labor.

He admitted that appeals had been made to the City Hall to have the work speeded, but that

"we can't do any more."

The building contractors have urged that a double shift, day and night, be put on the job so that the houses may be occupied. They have, they assert, appealed for action to chairman of the city Executive Committee, J. O. Asselin, but have, so far, had no response.

As it now stands, Gravel asserts, the houses "should" be ready for use by Christmas.

But ready or not, two veterans with their families have begun "squatting" on their own property.

Two "Squatting"

They are carrying water by bucket from a tap about a block away from their homes. An "outhouse," built by workmen, serves as sole toilet facilities.

The tap, from which the house-

holders draw their water froze this week, and one wife melted snow instead.

That was the wife of Staff Sgt. A. Malcolm Barker. Barker has been 18 years in Canada's permanent army. He served overseas in World War II in Germany, Belgium, Holland, England and in the Pacific.

Before moving, "out of desperation," three weeks ago into their ill-equipped new home, the Barkers lived in a single room.

"Even with all the inconvenience," Mrs. Barker told *The Standard*, "this is better." She was doing a washing with water she had drawn and carried from the outdoor tap. It was a bitterly cold day.

According to Magil, a number of houses in Rosemont are permanently without water and without sewage. Septic tanks are used. A great many do not have bathtubs.

On the street where the housing project is under way, for example, water is brought to the homes by the city via truck or a horse-drawn vehicle. A water tank is driven to the homes and residents bring their buckets out to be filled. With the additional housing, however, the city was forced to begin work on the main and sewage system.

Another veteran already occupying one of the houses is Lieut. J. W. McGowan, also of the permanent army and veteran of 5½ years' service overseas in the war. He



30 Nov. 1946 —Standard—Graetz.
OUTDOOR PLUMBING is regarded dismally by Mrs. A. Malcolm Barker who would rather, however, suffer inconvenience in the incompleting Rosemont home than continue to live in one room. Plumbing facilities are expected to be ready by Christmas. In the meantime, two veterans' families have begun "squatting" on their own premises. One of the vets has two infant children. The Rosemont project is under the Federal housing scheme.

"Standard"
PACKING WATER for household tasks from a tap about one block away from her home in a veteran's housing project at Rosemont is Mrs. A. Malcolm Barker, whose husband is a staff sergeant in the permanent army. Delay in laying water mains and sewers for the otherwise completed houses is drawing protest from waiting veterans. The Barkers are one of two families who moved in anyway. Other 18 homes lie vacant. 30 Nov. 1946.

formerly lived with his wife and two children, aged one and three years, in a Montreal tourist rooms house.

5½ Years Overseas

This, he said, was costing him \$4 a day for room and about \$5 a day for food.

In his new home, he will rent the upstairs flat to Major E. F. Hersey, also of the permanent army, who will be stationed in Montreal from Barrie, Ont.

McGowan, sent to Montreal from Calgary, thinks Montreal is "the worst city in Canada for housing."

"We blame the Dominion government for making no provision for us," he says. "We can't come under the Wartime Housing because we were not residents of Montreal before the war."

"There are no barracks in Canada with adequate housing for married people," he continued. "There never has been, and now that the permanent force is enlarged, the situation is even more difficult."

Both the "squatting" couples had purchased gas stoves for their new homes before realizing that gas could not be piped in until January. One is using oil, the other oil and electricity for heating.

The houses themselves, while well built, are not spacious. They are square duplexes with two apartments to each half of the duplex. One with two flats of four rooms sells for \$9,900. The larger, with two flats of five rooms each, sell for \$10,500. Before the war, the building contractor estimated the \$10,500 house would probably have cost between \$6,000 and \$6,500.

Obstacle à la construction d'une caserne rue Beaubien

Pour un, le conseiller Adelme Farly est opposé à ce que le poste de pompiers projeté dans le nord-est du quartier Rosemont soit construit à l'angle sud-est de la rue Beaubien et de la 24^e avenue.

Hier, à sa demande, le conseil a référé au comité exécutif, pour plus ample étude, un rapport présenté par ce dernier recommandant l'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation de certains immeubles — des lots — situés sur la rue Beaubien, à l'est

de la 24^e avenue dans le but d'y construire une caserne de pompiers.

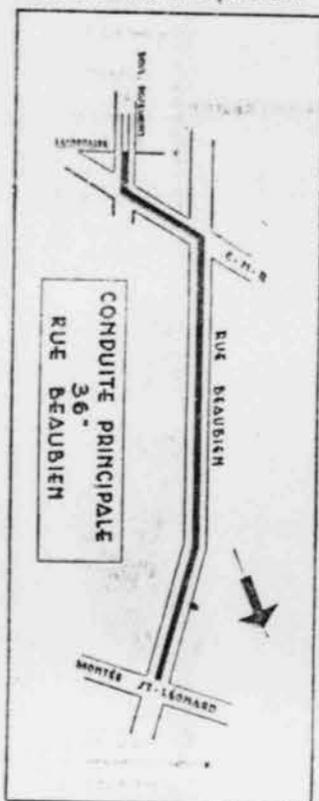
Les lots que le comité exécutif avait décidé d'acquérir sont vagues et distants d'environ cinq cents pieds du développement domiciliaire du boulevard Pie IX.

Selon le conseiller Farly, il ne convient pas de construire une caserne de pompiers à proximité du boulevard Pie IX où l'on compte présentement un développement domiciliaire fort remarquable.

Le Canada 4 octobre 1951

La Presse, vendredi le 13 avril 1956.

Le service d'aqueduc



Cinq compagnies ont présenté hier des soumissions pour la construction de la conduite d'eau principale de 36 pouces de diamètre, dans la rue Beaubien, de la rue Lacordaire jusqu'à la montée St-Léonard, comme l'illustre cette photo ci-haut. Une fois achevée, la nouvelle conduite alimentera, en sus du district situé sur son parcours, la localité en construction de la ville d'Anjou. Cette nouvelle conduite est la prolongation de la conduite dont la construction achevée dans la rue Bellechasse. Des conduites secondaires, prévues pour les prochains mois également dans le village d'Anjou, augmenteront la pression d'eau de la section nord du village Champlain, dans la limite est de la ville. Après avoir ouvert les 5 soumissions présentées hier pour cette conduite, le comité exécutif sera appelé sous peu à accorder le contrat de construction. La plus basse soumission est de \$189,640 et la plus élevée de \$207,575.

rue Beaubien

L'élargissement des rues Beaubien et Bélanger

L'Exécutif a demandé aux services municipaux concernés, hier, d'étudier la possibilité d'élargir la rue Beaubien, de St-Laurent à Christophe-Colomb, et la rue Bélanger, de Drolet à Christophe-Colomb.

Le commissaire Alfred Gagliardi en a profité pour réclamer un rapport complet sur tout le quadrilatère formé par le boulevard St-Laurent et les rues Bellechasse, Christophè-Colomb et Jean-Talon. Ce quadrilatère comprend la zone

commerciale très achalandée de la rue St-Hubert.

"Aux heures de pointe, la circulation dans ce secteur est plus grande que partout ailleurs dans la cité, a déclaré le commissaire, et il y a lieu de l'améliorer."

Selon M. Gagliardi, les trottoirs sur plusieurs de ces rues ont jusqu'à vingt pieds de large, ce qui est beaucoup trop. On pourrait facilement élargir les rues en prenant à même les trottoirs.

Le parc Père-Marquette

Le commissaire Gagliardi a également annoncé que l'administration avait donné instructions d'accélérer la préparation des plans pour le pavillon du parc Père-Marquette en éliminant le restaurant. On pourra ainsi réduire d'environ \$400,000 le coût de construction de ce pavillon et le baisser ainsi à quelque \$1,300,000.

L'Exécutif a voté une somme de \$30,000 pour engager une firme qui fera des études sur les effets possibles du cou-

rant du St-Laurent sur l'égout collecteur de la petite rivière St-Pierre, dans le sud-ouest de la ville.

Selon M. Lucien L'Allier, directeur des Travaux publics, la construction du collecteur pose de délicats problèmes d'hydraulique.

MTL-MATIN

SEP 17 1959

Rues
Beaubien

Rue Beaubien

Aux trains d'arrêter au passage à niveau!

Ce sont les trains qui devront arrêter, du moins à un passage à niveau de Montréal.

De fait, devant la rareté des convois ferroviaires qui empruntent la voie du Pacifique Canadien qui coupe la rue Beaubien, entre l'avenue du parc et le boul. St-Laurent, les autorités ont décidé d'installer des boutons-poussoirs de chaque côté du passage à niveau. Ces boutons actionneront un système de lumières au-dessus des voies, dans la rue Beaubien; ils seront plus économiques que l'installation de barrières automatiques ou autres appareils de signalisation.

Chaque train devra s'arrêter complètement. Un membre de son équipage devra actionner le bouton-poussoir et le convoi devra attendre ensuite 20 secondes avant de s'engager et traverser la rue.

La ville de Montréal paiera seule les frais d'installation et d'entretien de ce système d'avertissement, soit quelque \$8,500. La Commission fédérale de transport et le Pacifique Canadien ont donné les autorisations voulues.

LA PRESSE

DEC 23 1959

Rue
Beaubien

Il n'y aura pas de parc de stationnement

Un établissement de vente de crème glacée est en construction sur le terrain sis à l'angle nord-ouest du boul. Pie-IX et de la rue Beaubien, face au Centre Paul-Sauvé, mais le comité exécutif de Montréal a décidé de refuser la permission demandée par M. J. Achladites qui désirait y établir un parc de stationnement à l'intention de ses clients.

Au point de vue zonage — c'est une zone de commerce — l'établissement est conforme au règlement. Le service de la circulation ne s'opposait pas à la construction de rampes d'accès au terrain que le requérant voulait transformer en parc de stationnement.

LA PRESSE
27 MAI 1961

*Rue
Beaubien*

7 Fermeture d'un tronçon de la rue Beaubien

La rue Beaubien sera fermée à toute circulation entre les rues Christophe-Colomb et St-Hubert pendant environ un mois à compter de 9 h. 30 du matin, mardi prochain.

Cette mesure est prise par suite de l'installation d'égouts aux intersections des rues Beaubien et St-André puis Beaubien et Boyer.

Selon un porte-parole du service de la circulation, "le détournement des véhicules s'effectuera par la rue de Bellechasse où le stationnement sera réglementé davantage et les restrictions actuelles aux virages à gauche dans la rue St-Hubert demeureront inchangées".

"La Commission de Transport de Montréal remplacera ses autobus à trolleys du circuit Beaubien (No 26) par des autobus ordinaires. Les usagers de l'autobus St-Hubert (No 6) devront se rappeler que la correspondance avec le circuit Beaubien s'établira à la rue Bellechasse durant les travaux."

"Afin de contourner l'emplacement des travaux, les autobus du circuit Beaubien (No 26) parcourront d'une part la rue Christophe-Colomb et d'autre part les rues de Chateaubriand et de St-Vallier, avec interdiction aux véhicules de stationner sur un côté de ces dernières rues."

*Rues
Beaubien*

4

Où le tunnel ?

Une enquête d'origine et de destination

On étudie actuellement, à l'hôtel de ville, l'opportunité de relier par un tunnel sous les voies du Pacifique Canadien soit les rues Bernard et de Fleurimont, soit les rues Van Horne et Beaubien.

Hier, le comité exécutif a autorisé le service de la circulation à entreprendre une enquête sur l'origine et la destination des automobiles dans le secteur borné par les rues Beaubien, Park, Bernard et St-Denis.

53 employés seront mobilisés. A la suite de l'enquête, le service municipal de la circulation pourra, grâce à des machines électroniques, montrer aux autorités le vrai portrait des tendances prédominantes de la circulation dans le secteur concerné.

Les ingénieurs-conseils qui seront éventuellement engagés pour étudier le projet de tunnel pourront ainsi s'appuyer sur des données précises.

REOUVERTURE DE LA RUE BEAUBIEN travaux maintenant terminés

Il y a déjà quelques années, que les citoyens de Rosemont attendaient avec impatience la réfection de la rue Beaubien, entre Pie IX et Viau. Leur attente n'a

rien de plus normal, puisqu'ils ont été dans l'obligation de changer complète-

ment le système d'égouts entre la 29^e Avenue et le boul. Pie-IX, et selon lui, les six semaines qu'on duré

les travaux, étaient dans l'ordre des choses.

M. Marcel Massé a également précisé, que des 36 pieds de large qu'avait la rue Beaubien, elle en possède maintenant 48 pieds, c'est donc dire une augmentation de 12 pieds, qui facilitera le stationnement et la circulation. L'on sait aussi qu'à l'automne dernier, la Commission du Service Electrique de la ville de Montréal, a fait passer les câbles électriques sous terre, pour enlever l'aspect disgracieux des "poteaux". Maintenant, le projet sera complet, puisque l'on vient de terminer la réfection entière des trottoirs.

Vendredi, au dire de M. Massé, la rue Beaubien, entre Pie-IX et Viau, sera ouverte totalement aux automobilistes, étant donné que la dernière couche d'asphalte aura vraisemblablement été posée au début de cette semaine.

Par Gilles Crevier

point été vain, puisqu'il y a quelques semaines, l'on pouvait voir le Service des Travaux Publics de la ville de Montréal, commencer le travail de réfection avec force bruits et poussière.

On sait que le Conseil de ville avait voté des crédits de l'ordre de \$396,000 pour refaire complètement la rue Beaubien, et avait donné le contrat aux compagnies J. E. Contracteur, pour les égouts et Simard et Beaudry pour le ciment et le revêtement d'asphalte.

Selon M. Marcel Massé, surintendant-ingénieur de la division des améliorations locales, le coût des travaux revient, après réflexion complète, à \$300,000, pour le pavage, \$20,000 pour les trottoirs, et \$105,000 pour les égouts, ce qui dépasse quelque peu le crédit initial voté.

Ces dépenses n'auront certes pas été vaines, puisque outre le revêtement d'asphalte, les égouts et les trottoirs, l'ensemble du projet redonne à la rue Beaubien un nouvel aspect qui facilitera non seulement la circulation, mais aussi le commerce en donnant l'attrait tant désiré par la clientèle, qui recherche toujours plus de facilités.

Malgré cela, la durée des travaux a semblé s'éterniser à certains moments et la lenteur de la réfection devenait lamentable. Devant ces reproches adressés aux Services des Travaux Publics de la ville de Montréal, M. Marcel Massé a laissé enten-



Toutes ces enseignes auront disparu vendredi prochain. Les travaux sont maintenant terminés et la rue Beaubien est sur le point d'être réouverte à la circulation.

(Photo: Claude Enrg.)

No Left Turns On Beaubien

Montreal Traffic Director Jacques Barrière yesterday issued notice that from Saturday at 7 a.m. left turns east or west onto Beaubien St. from St. Lawrence Blvd. will be banned.

This will make through traffic on Beaubien at St. Lawrence illegal.

The measure, Mr. Barrière said, is designed to reduce the delays and accidents resulting from the jog in Beaubien at St. Lawrence and the consequent left turns required to cross the boulevard.

Prolongement du sens unique rue Beaubien

Les automobilistes de la ville de Montréal et de la banlieue sont priés de prendre note que le sens unique provisoire de la rue Beaubien sera étendu vers l'est jusqu'à la rue d'Iberville, pour une période d'environ trois mois, à compter de lundi, le 17 mars, à 9 h. 30.

Le service de la circulation

de la ville de Montréal, dirigé par M. Jacques Barrière, ing. p. signale que cette mesure est rendue nécessaire pour permettre la construction de conduits électriques souterrains.

La rue Beaubien sera donc, à compter de lundi, à sens unique en direction de l'ouest entre la rue d'Iberville et le boulevard Saint-Laurent.

Quant à la Commission de transport de Montréal, elle annonce que le circuit 26-Beaubien sillonnera la rue Bellechasse vers l'est jusqu'à la rue des Ecores.

Qu'on se le dise.

Améliorations locales

\$2 millions enfouis dans la rue Beaubien!

Près de \$2 millions auront été enfouis dans la rue Beaubien quand les travaux en cours seront complétés.

Le projet actuellement en marche comprend la partie de la rue Beaubien partant du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la 14e Avenue, dans le quartier Rosemont.

La partie qui nous intéresse, plus particulièrement, est de Saint-Laurent à Papineau. Le coût global des travaux, dans notre secteur, atteindra environ \$1 million.

Actuellement, la rue Beaubien est percée dans toute sa longueur, de Saint-Laurent à Saint-Hubert. Plusieurs se demandent de quels travaux il s'agit.

CONDUITS SOUTERRAINS

La Commission des services électriques de la ville de Montréal procède actuellement à la construction des conduits souterrains qui recevront, dans quelques mois, les fils électriques qui, actuellement, "ornent" la rue Beaubien, au-dessus de nos têtes.

La rue Beaubien deviendra, si l'on veut, comme la rue Saint-Hubert; c'est-à-dire qu'il n'y aura plus de poteaux supportant les longs fils qui approvisionnent, en électricité, les demeures, les établissements commerciaux, les systèmes d'éclairage de rues de la ville, les feux de circulation, etc.

De nos jours, toutes les grandes artères de la métropole doivent passer par là.

SENS UNIQUE

C'est à cause de ces travaux que la rue Beaubien est devenue à sens unique vers l'ouest, mais il s'agit là d'une mesure temporaire.

La construction de ces conduits souterrains, entre Saint-Laurent et Papineau, sera terminée vers le début du mois de juin, si tout va bien.

Par la suite, la ville de Montréal procédera à la pose des fils dans les dits conduits souterrains, phase extrêmement délicate, très importante.

Habituellement, les spécialistes en ont pour un mois. Mais il se produit que cette partie du projet connaît souvent des contretemps.

LES PROPRIETAIRES

Les propriétaires des habitations, sur la rue Beaubien, doivent défrayer eux-mêmes les travaux nécessaires à la construction des conduits souterrains servant à alimenter leurs logis en électricité.

Ces travaux atteignent souvent les quelques centaines de dollars et plusieurs propriétaires refusent fréquemment de collaborer.

Les travaux sont alors interrompus devant leur maison et la ville doit avoir recours aux tribunaux pour trancher la question... et la ville gagne toujours!

C'est dans quelques semaines, d'ailleurs, que les propriétaires de la rue Beaubien recevront leur avis, de la ville de Montréal, les informant qu'ils devront payer eux-mêmes leur entrée souterraine.

Quand la pose des fils sera complétée, la ville procédera ensuite à la réfection des trottoirs et au repavage de la rue.

Lorsque tous ces travaux seront terminés, l'été s'achèvera. Mais nous aurons une rue Beaubien refaite à neuf, nous n'aurons plus de fils au-dessus de la tête, les poteaux disparaîtront.



Durant les travaux, la rue Beaubien est à sens unique vers l'ouest.
(Photo Claude Gagné)

La rue Beaubien a changé de visage

Pour M. Jean Labelle, membre du comité exécutif de la ville de Montréal, et conseiller du district St-Edouard, qui englobe une bonne partie de la rue Beaubien — les autres conseillers sont MM. Roméo Desjardins et Jean Malouf — les travaux d'élargissement et de rénovation de la rue Beaubien ne pourront faire autrement que d'activer le commerce dans le secteur.

Les grands travaux proprement dits ont duré quelque deux mois et demi et sont sur le point d'être terminés. Au cours des prochains jours, le dernier revêtement d'asphalte sera posé dans la dernière section est du projet, soit de la rue Marquette jusqu'à la 14e Avenue, environ.

Ces travaux n'ont pas été sans causer de nombreux désagréments aux commerçants et aux habitants du secteur. La circulation a été interrompue sur la rue Beaubien et les automobilistes et les camionneurs devaient parfois faire des pousesses pour emprunter les rues secondaires afin de pouvoir "retomber" sur une rue à circulation rapide. Surtout qu'à l'ouest, du côté de la rue St-Laurent, d'au-



M. Jean Labelle, membre du Comité exécutif de Montréal et conseiller du district St-Edouard.

tres grands travaux municipaux étaient et sont toujours en cours. Mais la population — et les commerçants en particulier — ont accepté de bonne grâce ces inconvénients. Tout le monde en est

d'autant plus heureux, maintenant, que la rue Beaubien, dans sa nouvelle présentation, constitue une large voie carrossable. Elle a été entièrement refaite. Les trottoirs également. Et dès le printemps prochain, le service municipal de sylviculture plantera des arbres tout le long de la rue. Les emplacements sont déjà prévus.

Une avenue magnifique

Et avec la disparition de tous les fils électriques en hauteur, la rue Beaubien, avec ses magnifiques lampadaires et ses arbres, présentera l'aspect d'une magnifique avenue dans laquelle il sera plaisant de flâner.

Le service des autobus n'a pas encore été rétabli, rue Beaubien. Il le sera dès que les travaux de pavage seront complétés. A l'heure actuelle, les véhicules de la Commission de transport de Montréal empruntent la rue Bellechasse. Il est question depuis assez longtemps déjà, de faire de la rue Beaubien une rue à sens unique, vers l'est. Il faudra alors, décider laquelle des rues Bellechasse, Bélanger ou Jean-Talon, il faudra rendre également à sens unique vers l'ouest.

Des études sont actuellement en cours, aux services concernés de la ville de Montréal, car cette décision ne sera prise que dans le cadre d'un vaste programme qui aura pour centre nerveux les stations de métro, à l'est, une fois que le prolongement du Métropolitain sera décidé. Il faudra attendre pour voir si les stations de métro, à l'est, aux alentours du boulevard Pie-IX, seront installées à la rue Bellechasse ou à la rue Jean-Talon. C'est à ce moment que la Commission de transport décidera du nouveau parcours des autobus de la rue Beaubien, pour que la correspondance se fasse facilement avec les stations de métro.

Le viaduc Van Horne

Il faut également tenir compte du fait qu'à son extrémité ouest, à la hauteur de la rue Van Horne, un nouveau viaduc (overpass) est en voie de construction. Les travaux vont bon train et pour la première fois, on pourra passer facilement, par la rue Beaubien, de l'est à l'ouest, ou vice versa. Ces nouveaux aménagements décongestionneront considérablement la circulation sur les autres grandes artères est-ouest, comme la rue Jean-Talon et le boulevard St-Joseph.

A tout événement, avec tous ces travaux de rénovation, la rue Beaubien est devenue une importante artère, autant commerciale que résidentielle, dans le nord de Montréal. Allez-y vous promener, un jour ou un soir, vous constaterez toute la différence!

Beaubien sector traffic detoured

A massive public works program will close to traffic today a major portion of Beaubien Street in the city's north-east sector for a two-month period.

About 40 street blocks of the traffic artery between St. Laurent Blvd., and 14th Avenue will be sealed off to lay a new gas main, repair the existing water system, install a new sewer line, repair the pavement and sidewalks on both sides of the street.

During that period, motorists will be detoured as follows: westbound traffic is to use 15th Avenue to St. Zotique and eastbound from Bellechasse to use 16th Avenue north to Beaubien.

Fermeture de la rue Beaubien

Le Service de la circulation de la ville de Montréal avise les automobilistes de la fermeture de la rue Beaubien, entre la 14^e avenue et le boulevard Saint-Laurent pour une période approximative de deux mois à compter d'aujourd'hui.

Cette mesure s'impose afin de permettre la construction d'un conduit à gaz, la réparation des services d'eau et autres de même que la construction d'un égout. A la fin de ces travaux, le Service des tra-

vaux publics fera exécuter la reconstruction du pavage et des trottoirs, des deux côtés.

Durant ce temps, les automobilistes seront détournés de la façon suivante: en direction ouest, par la 15^e avenue vers le nord puis la rue Saint-Zotique; en direction est, par la rue Bellechasse jusqu'à la 16^e avenue.

La Commission de transport avise pour sa part le sectionnement de son circuit no 26, rue Beaubien :

a) Secteur à l'est de la sta-

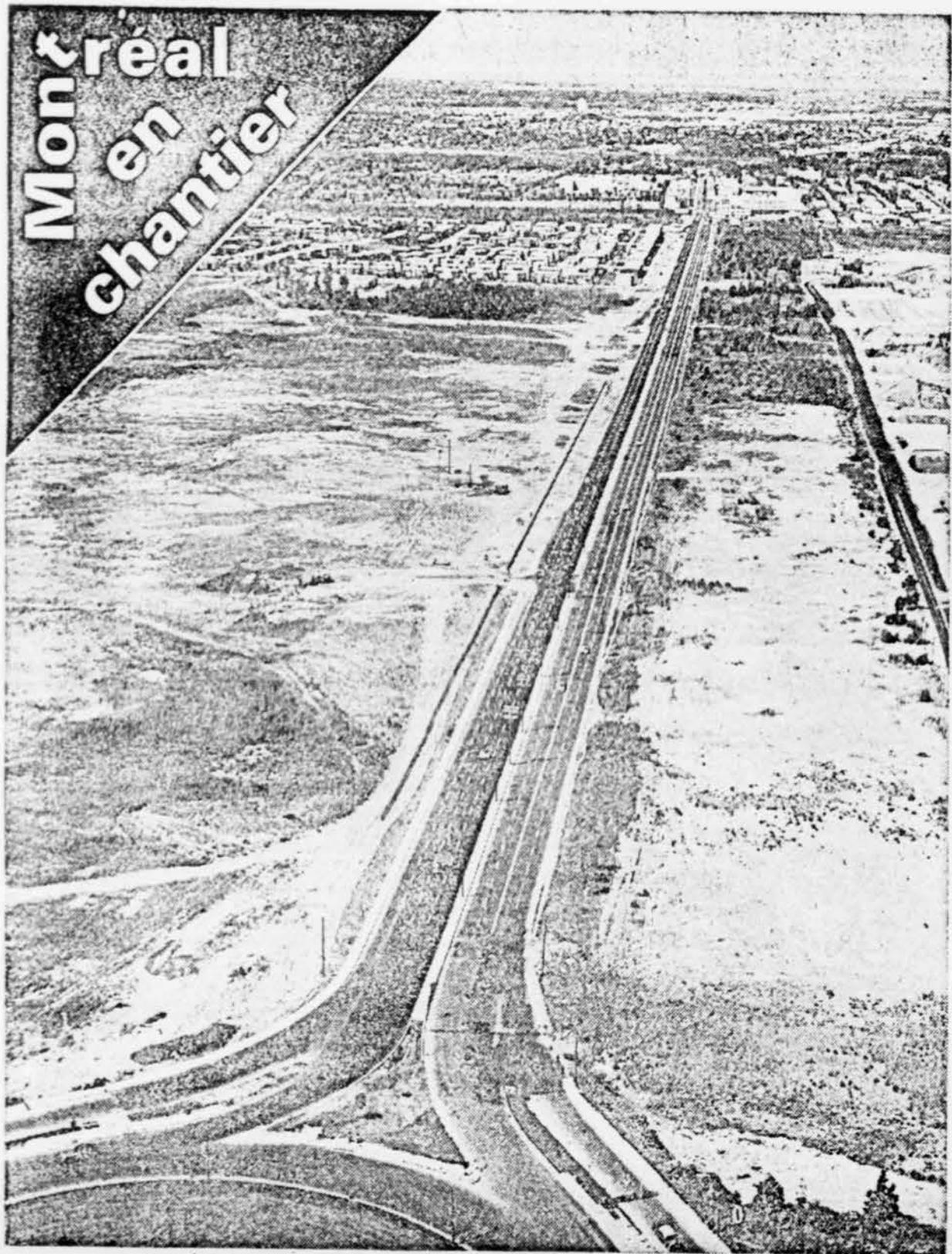
tion Beaubien:

En direction est, depuis la station Beaubien: de Chateaubriand, Bellechasse, 16^e avenue et Beaubien.

En direction ouest: Beaubien jusqu'à la 13^e avenue, Bellechasse jusqu'à de Saint-Vallier jusqu'à la station.

b) Secteur à l'ouest de la station Beaubien:

En direction sud: de Chateaubriand, vers l'ouest par Bellechasse; vers le nord: Saint-Dominique et vers l'est rue Saint-Zotique.



**Montréal
en
chantier**

Photo LA PRESSE, Paul-Henri Talbot

Papineau, c'est terminé... au grand soulagement des automobilistes.

par André BEAUVAIS

MONTREAL grandit. Montréal s'embellit. Vue à vol d'oiseau, certains quartiers de la métropole sont de véritables chantiers.

Dans l'ouest, c'est l'élargissement du boulevard Dorchester.

Dans le nord, c'est la réfection de la rue Beaubien.

Du sud au nord, on aperçoit les importants travaux du boulevard Saint-Laurent.

Il y a quelque temps, c'était le réaménagement de la rue Papineau, en boulevard, entre le boulevard Métropolitain et, au nord, la rue Charland.

Vue à vol d'oiseau, c'est encourageant. Sur terre, l'automobiliste est découragé ! Combien de détours doit-il effectuer pour éviter d'emprunter ces multiples artères fermées à la circulation ? Mesure temporaire, heureusement !

L'automobiliste montréalais, disons-le, est tout de même patient. Il le sera davantage en apprenant que les principales artères actuellement fermées, par section, seront réouvertes dans quelques semaines.

L'élargissement du boulevard Dorchester, entre les rues Guy et Atwater, devrait être complété vers le début du mois de novembre. Il en aura coûté à la Ville, pour les égouts, les aqueducs, le pavage et les trottoirs, plus d'un million de dollars.

Quant à la rue Papineau, du boulevard Métropolitain à la rue Charland, elle a été transformée en boulevard à un coût identique. Les quatre travées est et les quatre travées ouest en font maintenant une artère à circulation rapide, du boulevard Métropolitain au Pont Papineau.

Plus au sud, il y a la rue Beaubien. "Oui m'sieu, c'est pas encombré sur Beaubien", diront les habitués de cette artère.

La raison en est que divers travaux s'effectuent, ici et là, sur la rue Beaubien, entre le boulevard Saint-Laurent et la 14e Avenue, dans Rosemont.

Dès l'automne dernier, on a

commencé à "piocher" dans la rue Beaubien. Il fallait, d'abord, poser les conduites souterraines. Actuellement, les divers services d'utilités publiques (Hydro-Québec, Bell Telephone) ont, à leur tour, pris possession de la rue Beaubien pour en faire leurs installations. La réfection du pavage et des trottoirs débutera vers la mi-septembre pour se terminer une quinzaine de jours plus tard. La Ville de Montréal a réservé des crédits d'environ \$1,500,000 pour ce qui est de la rue Beaubien.

C'est à l'une des premières rues de l'histoire de Montréal qu'on a consacré la plus importante somme d'argent: \$3.5 millions au boulevard Saint-Laurent, de Vitré à Jean-Talon.

Depuis un mois, on a "arraché" aux automobilistes le tronçon du boulevard Saint-Laurent qui fait de Jean-Talon à de Bellechasse. Là, également, on a "livré" la rue aux services d'utilités publiques. Le pavage et la réfection des trottoirs devraient toutefois

être chose faite... pour la fête des morts, soit le 1er novembre.

Quant à la partie sud du boulevard Saint-Laurent, plus précisément de Bernard à Vitré, on ne s'y attaquera pas avant le printemps prochain. On s'attarde quand même, de ce temps-là, à quelques travaux d'égouts, au nord et au sud de l'avenue du Mont-Royal, sur Saint-Laurent.

Et après tous ces travaux, ce sera... le déneigement, question d'encourager l'automobiliste !

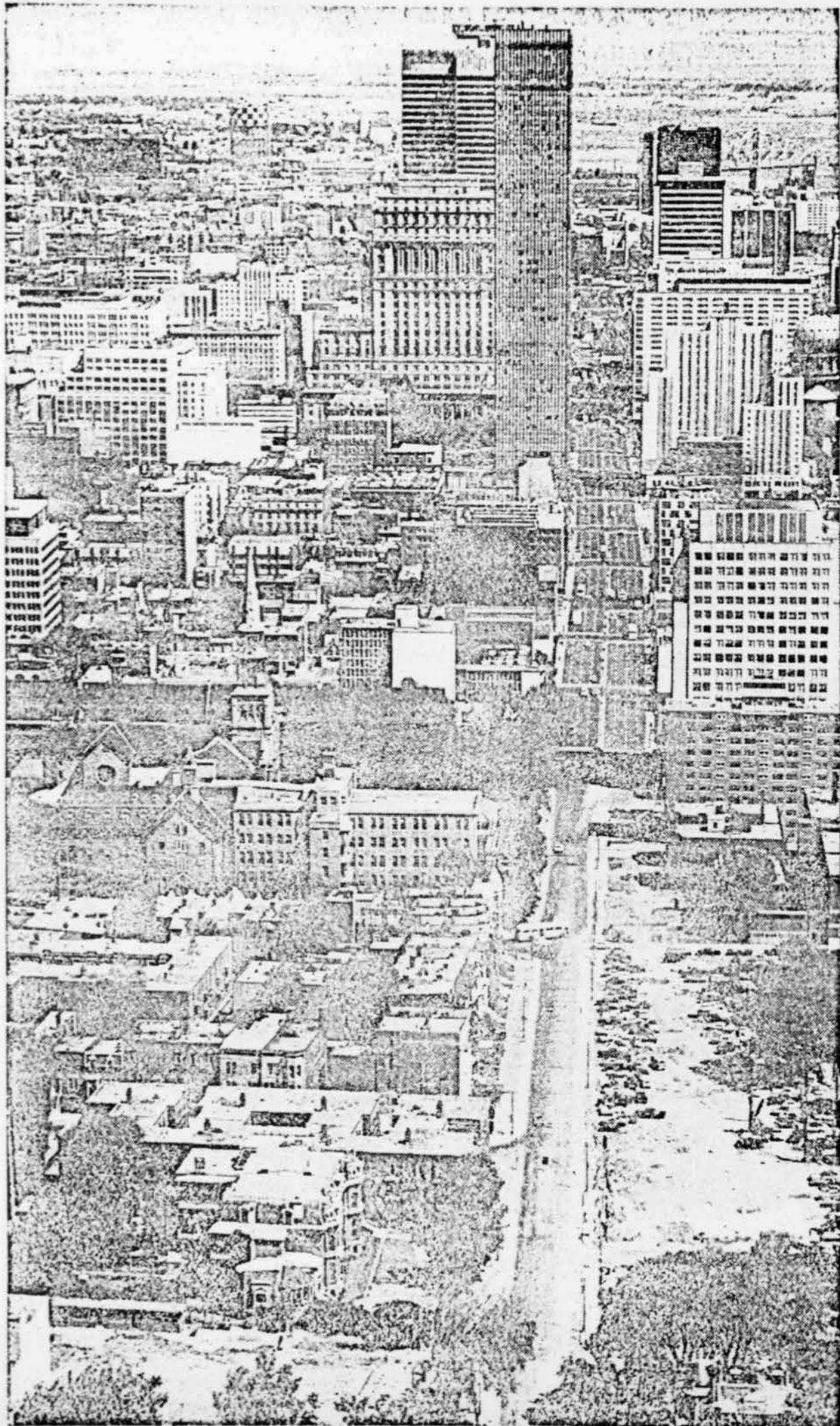


Photo LA PRESSE, Paul-Henri Talbot

Au début de novembre, le boulevard Dorchester sera à voie double, dans toute sa longueur, dans les limites de Montréal, soit de la rue Delorimier à la rue Atwater.



Photo LA PRESSE, Paul-Henri Talbot

"Détour via Saint-Zotique", s'il vous plaît, car la rue Beaubien, près de Saint-Denis, appartient temporairement aux services d'utilités publiques.



Les travaux d'élargissement et de rénovation de la rue Beaubien, ne pourront qu'activer le commerce dans ce secteur. Cette rue devient donc une importante artère où il fera bon flâner. La pose de la dernière couche d'asphalte sera terminée d'ici quelques semaines tout au plus. (Photo André Hébert, D.M.)

Coin Beaubien et St-Denis

L'intersection, un danger pour les tout-petits

Malgré les résultats des compilations du rapport de la police de Montréal en 1969, qui place l'intersection Beaubien-St-Denis au 35e rang, des plus dangereuses du secteur, il existe un danger toujours éminent d'accidents.

En effet, on constate que les feux de circulation changent trop rapidement sur la rue Beaubien. Les enfants de la maternelle située non loin de ce quadrilatère, ont de la difficulté à franchir à temps les deux espaces qui les séparent des trottoirs. Si l'on compare la distance parcourue, on remarquera qu'elle est plus grande qu'une artère régulière (St-Hubert & Beaubien). La période de temps normal entre le passage du feu vert au rouge, est de 5 secondes (pour une artère normale). Or il serait préférable pour la sécurité des enfants et des piétons, que la période entre les deux feux soit portée de 5 secondes à 7 secondes.

Par contre, les autres élèves de l'école secondaire Laménais bénéficient des services de brigadiers. On indique que plusieurs enfants ont été handicapés par des voitures à ce quadrilatère. Toujours le même problème: les feux de circulation changent trop rapidement.

UNE PETITION?

Un cas semblable avait attiré l'attention du GUIDE



DU NORD, l'an dernier. Le 23 septembre 1969, un garçonnet de la rue DeNormanville était renversé par une automobile. C'est à partir de cet accident que les parents

ont décidé d'agir. Une pétition circula pour demander des feux pour piétons à l'intersection Ch. - Colomb et Bélanger. En rapport avec l'intersection St-Denis et

Beaubien, il ne s'agirait que de prolonger la durée du feu jaune pour donner aux enfants, le temps nécessaire pour franchir cette distance.

L'affaire des terrains expropriés

Le maire Crépeault affirme qu'Anjou est dans son droit et ne paiera pas deux fois

par Réal BOUVIER

Le maire de Ville d'Anjou, M. Ernest Crépeault, est bien déterminé à ne pas payer une seconde fois pour les terrains expropriés par la Ville en 1968 pour fins d'élargissement de la rue Beaubien et la construction d'un parc.

Le maire Crépeault s'est dit d'avis que cette affaire "n'est que pure spéculation et tracasserie". Il répondait aux accusations de M. Jean Corbeil, du mouvement Survivance Anjou, voulant que l'administration de la ville ait manqué en ne vérifiant pas au greffe si ledit terrain était libre de toute créance.

Le maire d'Anjou répond que dans le cas d'expropriation pour usage "civique", le droit de mainlevée est automatique et décharge la partie expropriante de toute dette laissée par l'expropriée.

Selon M. Crépeault, les titres d'Anjou sont "clairs" et enregistrés en bonne et due forme.

"Nonobstant les chicanes antérieures entre les anciens propriétaires des terrains, a dit M. Crépeault, la Ville est assise fermement sur ses droits et est convaincue d'avoir suivi toutes les prescriptions prévues par la loi."

Le maire a remis aux journalistes présents à la conférence de presse, qu'il avait convoquée hier après-midi, à l'hôtel de ville d'Anjou, les ordonnances de la Régie des services publics qui fixent le prix à payer pour les terrains.

"Anjou, a-t-il précisé, a agi sur recommandations des avocats et après avoir reçu l'approbation de la Commission municipale du Québec pour les règlements concernés, et j'affirme que la Ville est l'unique propriétaire des terrains en question", a-t-il ajouté.

Aucun avis

Pourquoi Anjou n'a-t-elle pas offert de défense aux divers stades des pro-

cédures intentées par le Trust Général, a-t-on demandé à M. Crépeault?

Le maire d'Anjou affirme que ni le conseil municipal, ni le contentieux n'a reçu de mise en demeure pour comparaître, quand le Trust Général a entrepris des procédures pour récupérer l'hypothèque de \$234,031.30 que "Les Entreprises Lafleur" a refusé d'honorer. M. Crépeault déplore également que le jugement ait été rendu aussi rapidement.

Pour ce qui est de Berjac Realty Co. Ltd., l'acquéreur du terrain à la vente aux enchères des terrains, le mois dernier, M. Crépeault, a déclaré qu'il s'agissait là de "dentelle" et que cela ne le regardait pas.

"Qu'on nous foute la paix, a-t-il lancé, les rues sont là, elles sont pavées et équipées des services d'égoûts, nous sommes les seuls propriétaires, et nous ne payerons pas une deuxième fois", a-t-il répété.

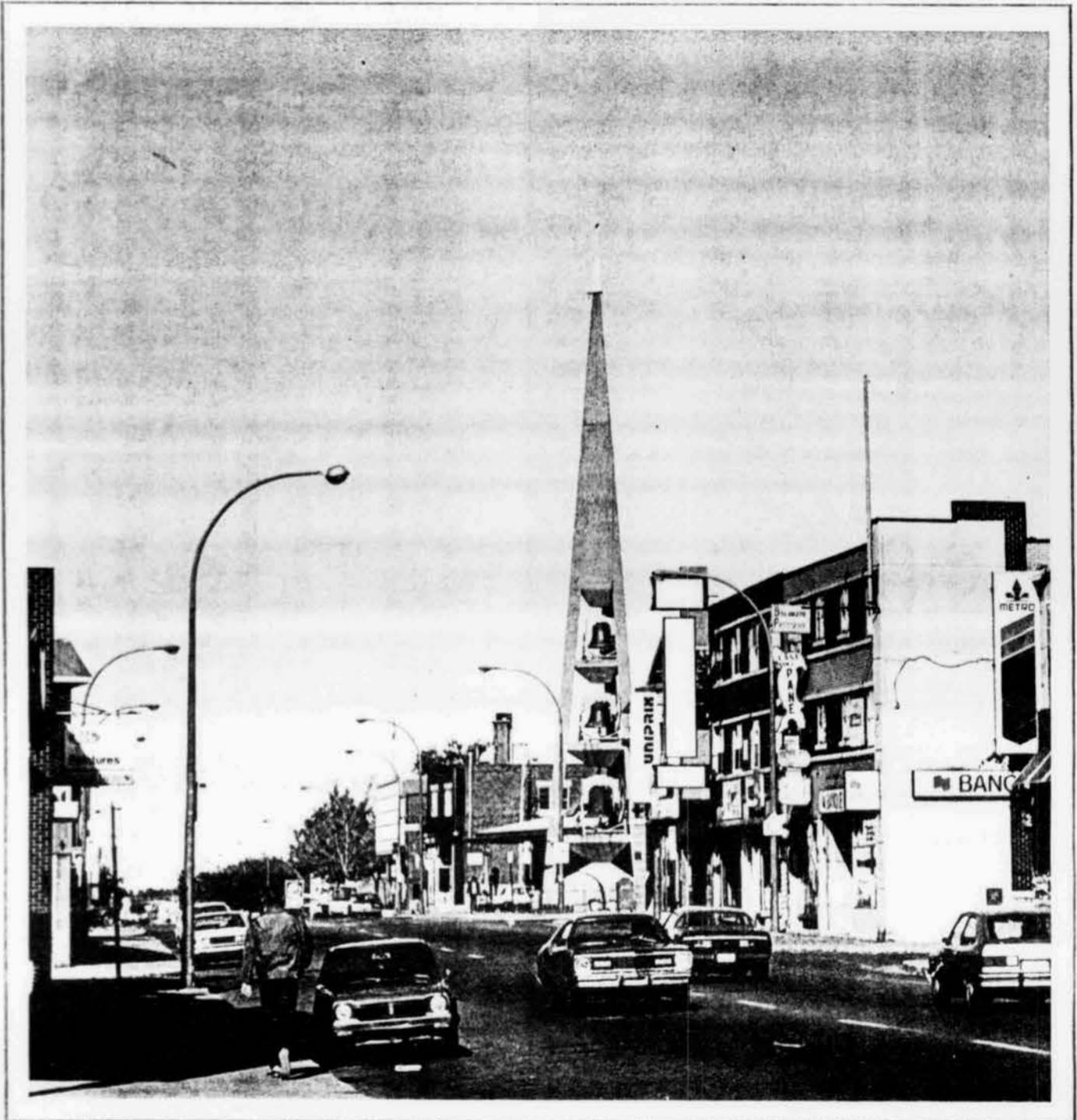


Ville de Montréal

CIDEM — Commission d'initiative et de développement économiques

Étude des artères commerciales

Beaubien — de Saint-Laurent à Molson



L'artère BEAUBIEN (du boulevard Saint-Laurent à la rue Molson) fait partie du groupe de 25 artères commerciales de Montréal retenues pour fins d'études monographiques. La collecte des données pour l'artère Beaubien a été effectuée en mai 1982, et les chiffres reflètent la situation qui prévalait à ce moment-là.

Le principe de ces études a été approuvé par le Conseil municipal le 21 septembre 1981 et le 3 mai 1982 et leur réalisation a été confiée à la firme Daniel Arbour & Associés.

Ces études visaient deux objectifs :

1. cerner et approfondir les caractéristiques de chaque artère commerciale ;
2. renforcer leur rôle comme centre civique et noyau-moteur du quartier desservi.

Ces études représentent un outil, parmi d'autres, pour aider la Ville de Montréal à réaliser ses objectifs de revitalisation commerciale. Elles pourront également s'avérer une source utile de renseignements aux marchands et à leurs associations dans leurs efforts conjoints avec la Ville pour améliorer la capacité concurrentielle du réseau des artères commerciales de Montréal.

Ce dépliant fait partie d'une série de publications sur les artères commerciales de Montréal comprenant les titres suivants :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Beaubien | <input type="checkbox"/> Mont-Royal |
| <input type="checkbox"/> Bélanger | <input type="checkbox"/> Notre-Dame (Ouest) |
| <input type="checkbox"/> Centre | <input type="checkbox"/> Ontario (Centre) |
| <input type="checkbox"/> Côte-des-Neiges | <input type="checkbox"/> Ontario (Est) |
| <input type="checkbox"/> Duluth | <input type="checkbox"/> Queen Mary |
| <input type="checkbox"/> du Parc | <input type="checkbox"/> Saint-Denis |
| <input type="checkbox"/> Fleury | <input type="checkbox"/> Saint-Hubert |
| <input type="checkbox"/> Hochelaga | <input type="checkbox"/> Saint-Laurent (Nord) |
| <input type="checkbox"/> Jean Talon | <input type="checkbox"/> Saint-Laurent (Sud) |
| <input type="checkbox"/> Laurier | <input type="checkbox"/> Sainte-Catherine (Centre) |
| <input type="checkbox"/> Masson | <input type="checkbox"/> Sainte-Catherine (Est) |
| <input type="checkbox"/> Monk | <input type="checkbox"/> Sherbrooke (Ouest) |
| <input type="checkbox"/> Monkland | |

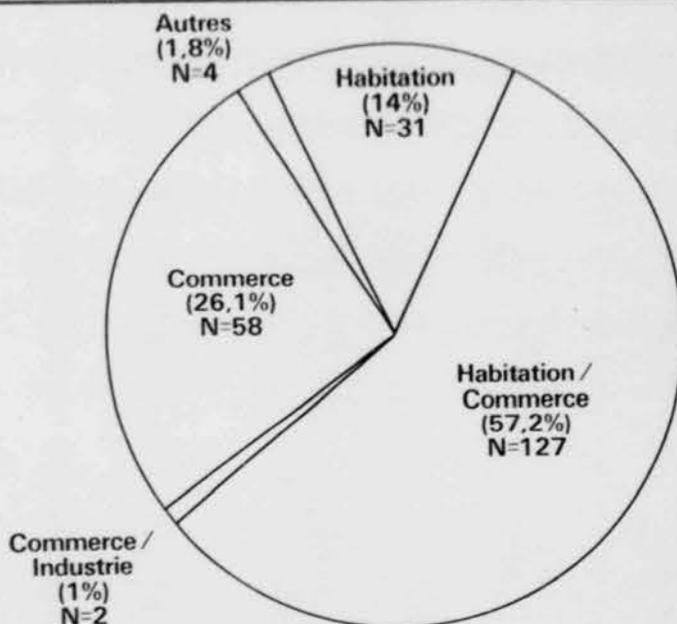
Des exemplaires sont disponibles au comptoir unique de la CIDEM, 155, rue Notre-Dame est, Montréal H2Y 1B5, tél. 872-6010

These folders are also available in English.

Utilisation des bâtiments de l'artère

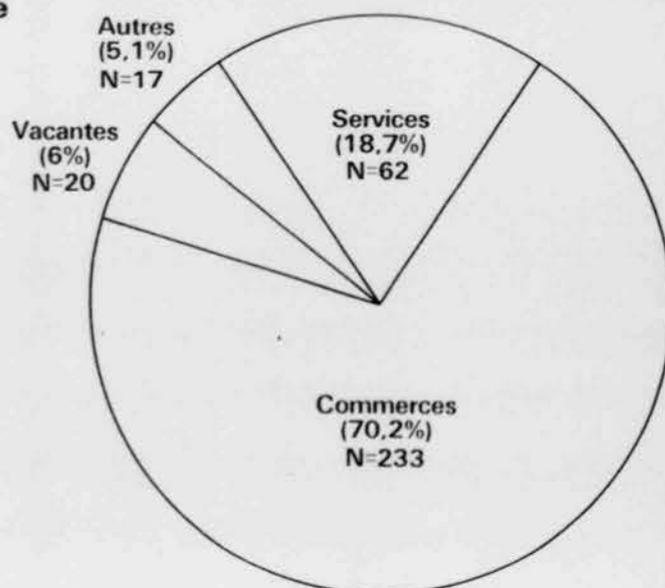
(N = 222)

- Nombre de logements : 1 042
- Nombre de places d'affaires : 332
- 84% des bâtiments abritent des commerces ou des services



Répartition des places d'affaires de l'artère (N = 332)

- 71,8% des entreprises sont locataires
- 78,9% des entreprises sont détenues par des propriétaires indépendants
- Nombre d'emplois sur l'artère :
à temps plein : 1 021
à temps partiel : 278



Répartition des places d'affaires de l'artère par catégorie de commerces et de services

Catégorie	Nombre	% du total de places
Épicerie	29	8,7
Dépanneur	8	2,4
Pharmacie	4	1,2
Vêtement	27	8,1
Chaussure	3	0,9
Meubles et accessoires	19	5,7
Automobile	15	4,5
Services personnels et domestiques	47	14,2
Commerces de détail ¹	51	15,4
Restauration et divertissements	30	9,0
Sous-total commerces	233	70,2
Intermédiaires financiers	15	4,5
Services aux entreprises	13	3,9
Services ²	12	3,6
Administration gouvernementale	4	1,2
Soins de santé	18	5,4
Sous-total services	62	18,7
Vacants	20	6,0
Établissements non commerciaux ³	17	5,1
Total	332	100%

1. Bijouteries, quincailleries, magasins de disques, etc.

2. Agences de voyage, location de véhicules, studios de photographie, etc.

3. Locaux industriels, entrepôts, grossistes, etc.

Concentration commerciale

On distingue 4 zones de densité commerciale : deux sont à proximité de la rue Saint-Hubert et de l'avenue Papineau. Les deux autres s'échelonnent du boulevard Saint-Laurent à la rue Drolet d'une part et de l'avenue De Lorimier à la rue des Écores d'autre part. La trame commerciale est continue au niveau du rez-de-chaussée.

Circulation automobile

Elle est dense aux heures de pointe, particulièrement entre les rues Saint-Denis et De Lorimier. Entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour. L'artère compte 32 intersections, dont 10 sont équipées de feux de circulation.

Stationnement : 1 025 espaces répartis ainsi :

- 370 sur la rue Beaubien
- 275 hors rue
- 380 sur les rues transversales

Besoin théorique d'espaces de stationnement pour les établissements commerciaux : les soirs de magasinage et le samedi : entre 600 et 960 places. La demande la plus forte en espaces se situe à proximité de la rue Saint-Hubert.

Circulation piétonnière

Une très grande partie des usagers de l'artère vient à pied : plus de 80%. En revanche, 9% utilisent l'auto et 10%, le transport en commun. Les usagers de l'artère résidant dans la zone primaire se trouvent à 5 minutes de marche au maximum de l'artère. La plus forte densité de piétons se situe entre les rues Saint-Denis et Christophe-Colomb : 490 piétons à l'heure du côté nord de la rue le jour et 330 piétons à l'heure du côté sud. Ailleurs, la densité dépasse rarement 200 piétons à l'heure de chaque côté de la rue.

Distribution du volume d'affaires de l'artère

Biens de consommation courante :

commerces d'alimentation, pharmacies, services personnels et domestiques

Biens de consommation semi-courante :

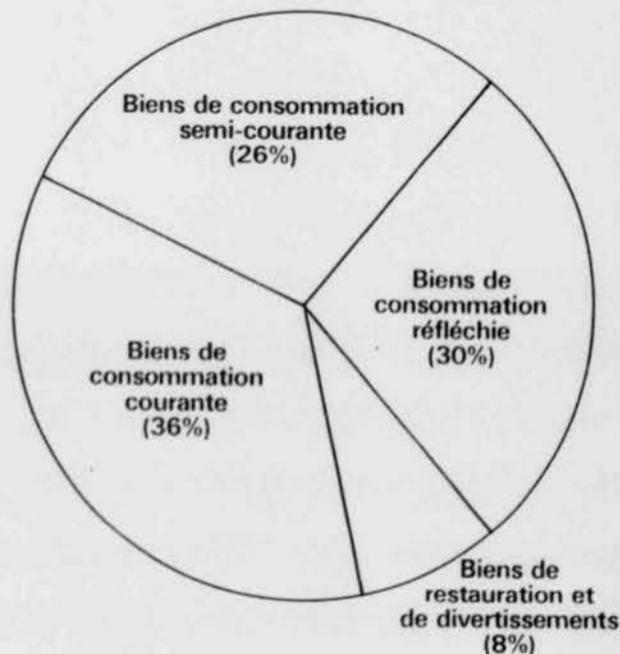
vêtement, chaussure, marchandises diverses et quincailleries

Biens de consommation réfléchie :

meubles et accessoires, librairies, fleuristes, bijouteries et autres

Biens de restauration et de divertissements :

restaurants, bars, clubs de nuit, cinémas, etc.

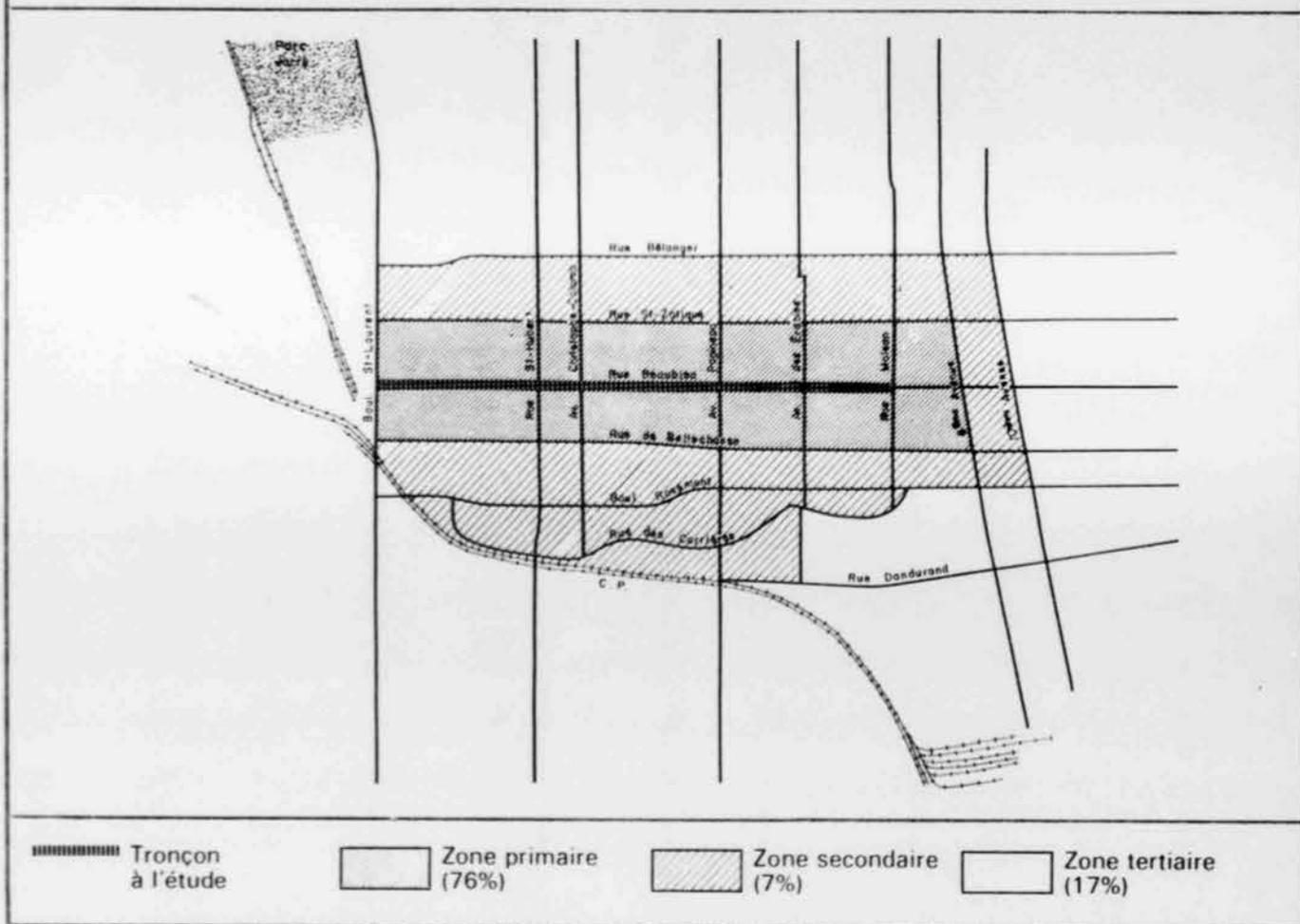


La performance d'exploitation de l'artère et de sa zone primaire

Catégorie d'établissement	Potentiel d'achat des ménages de la zone primaire ¹ (\$ '000)	Potentiel de vente de l'artère selon le standard canadien de vente ² (\$ '000)	Ventes totales de l'artère (\$ '000)	Ventes moyennes au pied carré ³ (en \$)			Ventes totales de la zone primaire, excluant l'artère (\$ '000)	Fuites commerciales de la zone primaire, incluant l'artère ⁴ (\$ '000)
				Standard canadien	Artère Beaubien	Moyenne des artères étudiées		
Alimentation	47 476	11 756	21 177	301	578	344	15 054	11 245
Pharmacies	3 293	1 130	1 120	269	267	391	1 117	1 056
Vêtement	15 347	2 868	4 824	166	279	152	12 299	(1 776)*
Chaussure	2 680	437	1 125	194	500	228	5 145	(3 590)*
Meubles & accessoires	12 818	5 054	10 000	127	251	144	11 411	(8 592)*
Services personnels & domestiques	2 750	2 076	1 602	—	53	79	2 983	(836)*
Autres commerces	11 974	17 182	16 393	283	270	218	27 992	(32 411)*
Restaurants & divertissements	13 651	4 557	5 062	—	300	142	8 862	(274)*
Total	110 989	45 060	61 303	—	—	—	84 863	(35 178)*

1. Les dépenses annuelles des ménages de la zone primaire, selon le revenu moyen de ces ménages.
2. Calculé en fonction du standard canadien, lequel est établi selon les moyennes de ventes réalisées dans des magasins à chaîne de même catégorie à travers le pays.
3. La moyenne, exprimée en \$, des ventes au pied carré selon le standard canadien, pour l'artère Beaubien et selon la moyenne des artères étudiées.
4. Les fuites commerciales sont les achats effectués à l'extérieur de la zone primaire par les ménages résidant dans cette zone.
L'astérisque (*) indique que ces catégories d'établissements ont des ventes supérieures au potentiel d'achat des résidents de la zone primaire.

Aire d'influence* de l'artère Beaubien



*L'aire d'influence: c'est l'espace géographique d'où provient la clientèle régulière de l'artère commerciale. Elle définit le rayonnement spatial de l'artère.

La zone primaire: c'est l'espace géographique contigu à l'artère commerciale où habite une proportion de la clientèle de l'artère qui varie selon la nature de cette dernière.

- 12 600 ménages;
- 30 170 personnes;
- revenu moyen par ménage: \$18 138.

La zone secondaire: c'est l'espace géographique contigu à la zone primaire où habite une proportion de la clientèle de l'artère qui varie selon la nature de cette dernière.

- 11 600 ménages;
- 27 770 personnes.

La zone tertiaire: c'est l'espace géographique contigu à la zone secondaire où habite une proportion de la clientèle de l'artère qui varie selon la nature de cette dernière. (Les proportions des trois zones sont indiquées entre parenthèses.)