

# UNE AUTOSTRADADE EST-OUEST



Archives de la Ville de Montréal

VILLE DE MONTRÉAL : SERVICE D'URBANISME : JANVIER 1949

# UNE AUTOSTRADÉ EST-OUEST

## S O M M A I R E

	<u>P A G E</u>
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS . . . . .	I
L'AUTOSTRADÉ MODERNE . . . . .	6
EXIGENCES DE CIRCULATION . . . . .	10
Besoin de nouvelles voies de circulation . . . . .	12
Prédominance des mouvements est-ouest . . . . .	13
Plan existant et projet d'artères principales . . . . .	14
EXIGENCES D'URBANISME . . . . .	17
TRACÉ RECOMMANDÉ . . . . .	22
Étude des emplacements . . . . .	23
Description du tracé adopté . . . . .	28
Principales données du projet . . . . .	32
Estimé préliminaire du coût de l'autostrade . . . . .	35

## PLANS ET ILLUSTRATIONS

L'AUTOSTRADÉ MODERNE . . . . .	9
EXIGENCES DE CIRCULATION . . . . .	11
VOIES DE PÉNÉTRATION DE LA RÉGION MONTRÉALAISE . . . . .	20
RÉSEAU DES VOIES DE CIRCULATION . . . . .	21
TRACÉS ÉTUDIÉS - VALEURS DU TERRAIN - UTILISATION DU SOL	27
CIRCULATION PRÉVUE POUR 1967 . . . . .	30
PROJET D'AUTOSTRADÉ EST-OUEST . . . . .	31
SUR LE PARCOURS . . . . .	33
ASPECT FUTUR . . . . .	36



SERVICE D'URBANISME  
CABINET DU DIRECTEUR

CITY PLANNING DEPARTMENT  
OFFICE OF THE DIRECTOR

HÔTEL DE VILLE. 16 février 1948.  
CITY HALL.

Monsieur Louis Lapointe,  
Directeur des Services municipaux,  
Ville de Montréal.

PROJET D'AUTOSTRADÉ EST-OUEST

Monsieur le Directeur,

Les conclusions de notre dernière étude sur la circulation, en 1946, renfermaient un programme d'améliorations qui comprenait notamment un système d'autostrades destiné, en premier lieu, à remédier à l'encombrement de la zone centrale de la ville. Nous soumettons maintenant aux autorités municipales un rapport préliminaire sur la section est-ouest du système d'autostrades prévu dans ce programme.

A cet égard, Montréal marche de pair avec les principales villes américaines, qui ont reconnu la nécessité de voies où la circulation est rapide et ininterrompue, en vue de mettre fin à l'encombrement de la voie publique et à ses conséquences corrélatives: augmentation du nombre des accidents; pertes considérables par la dépréciation de la valeur foncière; entrave à l'expansion des affaires et décentralisation qui en résulte; retards coûteux dans le transport et, dans certains cas, agrandissement des zones vétustes. Les autostrades ne constituent pas seulement des voies de dérivation ou encore des attractions pour touristes; ce sont d'abord des voies extrêmement utiles, dont la principale fonction est de faciliter la circulation dans la région métropolitaine et celle dont l'origine ou la destination se trouve dans la ville même.

Dans certaines grandes villes des États-Unis, bon nombre de voies à accès limité et à peu près libres de tout croisement à niveau sont déjà complétées et activent la circulation à travers ou autour des zones encombrées. Parmi les projets mis à exécution, citons le Chicago Outer Driveway, l'autostrade Davison à Détroit, les routes-parcs Arroyo Seco et Cahuenga à Los Angeles et, dans la région métropolitaine de New-York, le grand système de routes-parcs et d'autostrades établi à un coût de plus de \$600,000,000. Plusieurs autres projets sont actuellement en voie de construction, entre autres le Bayshore Freeway à Oakland, trois autres autostrades à Los Angeles, le Central Boulevard Expressway à Dallas, les routes Calumet et Tri-State à Chicago, les autostrades John C. Lodge et Edsel Ford à Détroit, la route-parc Penn-Lincoln à l'est de Pittsburgh, le Willow-Newburgh Freeway à Cleveland et plusieurs sections de raccordement importantes dans le système d'autostrades de New-York.

Persuadé de la valeur de ce genre d'amélioration, le Service d'Urbanisme a étudié, au cours des deux dernières années, la nécessité et la possibilité de construire un système d'autostrades dans la région de Montréal et a cherché, pour ces projets, le meilleur emplacement disponible. Les études relatives au plan directeur, présentées dans notre rapport préliminaire de 1944 intitulé Urbanisation de Montréal, ainsi que nos enquêtes sur la circulation et le stationnement en 1945, 1946 et 1947, ont fourni des données précieuses qui nous ont amenés à la conclusion qu'un système de voies à accès limité constituerait un facteur puissant de liaison entre les divers quartiers de la ville, favoriserait le développement des opérations commerciales et résoudrait les problèmes de circulation les plus importants.

Dans la zone centrale de Montréal, il y a pénurie d'artères continues suffisamment larges, et les artères principales sont utilisées à pleine capacité. Les retards, la tension nerveuse des automobilistes, la fréquence des accidents et les embouteillages augmentent dans les voies très encombrées et dans celles où la circulation est ralentie; ces conditions s'aggravent à moins qu'on y pourvoie par de nouvelles améliorations.

Les recommandations contenues dans le présent rapport sont en harmonie avec le programme d'élargissements de rues déjà porté à la connaissance du public. Ce programme favorisera le développement normal de la ville et permettra la suppression des embouteillages qui, entre autres conséquences, occasionnent de lourdes pertes économiques.

Le rapport ci-joint résume nos études sur l'autostrade est-ouest, qui s'avère plus urgente que celle en direction nord-sud. La réalisation du projet de métropolitain est susceptible de libérer les artères nord-sud et, d'ici plusieurs années, quelques larges boulevards, complétés par des étagements de voies à certaines intersections, pourront suffire. L'autostrade est-ouest raccordera la route provinciale et la région industrielle de l'ouest de la ville avec les districts commerciaux, industriels et portuaires de la région centrale et pourra être continuée vers l'est en suivant le fleuve jusqu'à l'extrémité de l'île. Le tracé choisi fournira les facilités de circulation requises, sans empiètement sur les zones domiciliaires, les parcs et terrains de jeux, les églises et les zones commerciales qui les desservent. Considérant l'emprise restreinte qui est disponible, l'étude préliminaire du tracé a été faite conformément à la pratique recommandée pour ce genre d'artère.

La construction de routes à accès limité est coûteuse, et seul un grand volume de circulation autorise à les préconiser. Une autostrade à quatre voies a une capacité de plus de 50,000 véhicules par jour, tandis qu'il faudrait de 14 à 18 unités de circulation dans les rues ordinaires pour disposer du même volume. D'après ces données, un volume de 30,000 véhicules passant un point donné en vingt-quatre heures justifie, au point de vue économique, la construction d'une autostrade.

Nos comptages de circulation ont démontré qu'à plus de cinq intersections de la zone centrale, il passe approximativement 30,000 véhicules par 24 heures, et on peut estimer à environ 50,000 véhicules le volume à prévoir, d'ici vingt ans, dans la partie centrale de l'autostrade, un jour de semaine moyen.

L'autostrade projetée est appelée à rendre d'importants services à Montréal et aux municipalités environnantes. Elle facilitera la grande circulation et canaliserà les mouvements locaux, unifiera un certain nombre d'anciennes municipalités encore mal reliées à la ville, raccordera par une voie rapide le coeur de la ville à certains districts excentriques et aux routes provinciales, aidera au décongestionnement de la zone centrale, fournira des moyens d'accès et de sortie aux industries avoisinantes, aux entrepôts et au port, et, ce faisant, elle facilitera le camionnage requis par l'industrie et le commerce, l'une des exigences essentielles de l'économie de la métropole.

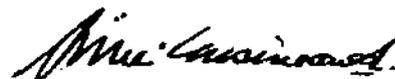
Le projet d'autostrade constitue un des plus importants éléments du plan directeur, de l'aménagement de la ville et du développement du réseau routier de tout le district métropolitain.

Nous désirons exprimer notre satisfaction du travail accompli par notre personnel régulier, et notamment par l'ingénieur préposé au plan directeur, M. Charles-Édouard Campeau, qui, sous la direction de notre consultant en ce domaine, M. William W. Forster, de New-York, a rassemblé les données de base de ce rapport préliminaire. Notre projet a reçu l'approbation de nos autres consultants, MM. Jacques Gréber, de Paris, et Lawrence M. Orton et John T. Gibala, de New-York.

Pour les raisons ci-dessus énumérées, nous recommandons aux autorités municipales d'approuver le principe du projet d'autostrade est-ouest que nous soumettons dans le présent rapport et d'autoriser le directeur du Service d'Urbanisme à faire préparer, par le Service des Travaux Publics ou sous sa surveillance, les arpentages et les études techniques nécessaires à l'estimation du coût de cette autostrade. Ces travaux permettront au Service d'Urbanisme de faire en temps utile les recommandations requises pour l'homologation, en vertu des pouvoirs détenus par la Ville, de l'emprise nécessaire, de même que pour l'adoption de toutes autres mesures jugées nécessaires à la mise en oeuvre de cet important projet.

Le tout respectueusement soumis.

Le directeur du Service d'Urbanisme,



Aimé Cousineau, i.c.

Le développement de l'automobile comme moyen de transport urbain a entraîné de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de nouvelles solutions dans l'aménagement des villes. L'automobile, l'élément de la circulation automobile a été et reste toujours le facteur principal de l'évolution de nos villes. Les villes modernes ont dû s'adapter à ce mode de transport et ont développé des solutions pour répondre à ces besoins.

Les villes modernes ont dû s'adapter à ce mode de transport et ont développé des solutions pour répondre à ces besoins. Elles ont créé des autoroutes, des routes à péage, des routes à sens unique, des routes à double sens, des routes à circulation alternée, des routes à circulation prioritaire, des routes à circulation contrôlée, des routes à circulation limitée, des routes à circulation réglementée, des routes à circulation surveillée, des routes à circulation contrôlée, des routes à circulation limitée, des routes à circulation réglementée, des routes à circulation surveillée.

Le développement de l'automobile a entraîné de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de nouvelles solutions dans l'aménagement des villes. L'automobile, l'élément de la circulation automobile a été et reste toujours le facteur principal de l'évolution de nos villes. Les villes modernes ont dû s'adapter à ce mode de transport et ont développé des solutions pour répondre à ces besoins.

Le développement de l'automobile a entraîné de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de nouvelles solutions dans l'aménagement des villes. L'automobile, l'élément de la circulation automobile a été et reste toujours le facteur principal de l'évolution de nos villes. Les villes modernes ont dû s'adapter à ce mode de transport et ont développé des solutions pour répondre à ces besoins.

## L'AUTOSTRADÉ MODERNE

Le développement de l'automobile a entraîné de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de nouvelles solutions dans l'aménagement des villes. L'automobile, l'élément de la circulation automobile a été et reste toujours le facteur principal de l'évolution de nos villes. Les villes modernes ont dû s'adapter à ce mode de transport et ont développé des solutions pour répondre à ces besoins.

## L'AUTOSTRADÉ MODERNE

Le développement de l'automobile comme moyen de transport urbain a soulevé de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de changements fondamentaux dans l'aménagement des villes. Toutefois, l'accroissement de la circulation automobile a été si rapide que c'est seulement en ces dernières années qu'est apparue la nécessité de résoudre les problèmes qu'il a suscités.

Les voies publiques constituent l'un des éléments fondamentaux de l'urbanisme; elles forment l'ossature de la ville. Il est maintenant généralement reconnu que l'autostrade moderne fait partie intégrante des réseaux de rues et de routes d'une collectivité.

A cause des exigences opposées de l'accès à la propriété et du mouvement ininterrompu de la circulation, le besoin se fait sentir de deux sortes de voies: celles qui desservent les immeubles, et celles dont l'objet premier est de faciliter la circulation et qui, à quelques points, sont raccordées avec les rues de la zone environnante.

L'amélioration du mouvement de la circulation par des mesures parfois nécessaires, telles que l'élargissement des rues et l'établissement du sens unique, n'élimine pas les causes les plus importantes d'encombrement, d'accidents et de retards, aux intersections notamment. Les villes qui font face à ce problème par la construction d'autostrades modernes ont réduit le nombre des accidents, doublé et triplé le volume par voie de pavage et donné à la circulation un mouvement aisé et ininterrompu.

En somme, une autostrade est une artère sans feux de circulation ni intersections à niveau dans laquelle les voies en sens opposé sont divisées, et les entrées et sorties, réservées à quelques endroits choisis; les rues transversales, aux intersections importantes, y sont agencées en passages supérieurs ou inférieurs. C'est une voie propre à assurer, surtout à la

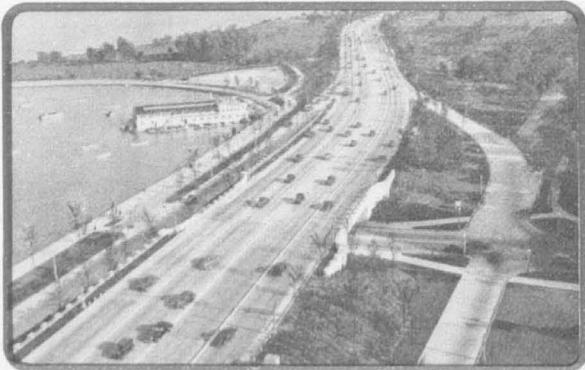
périphérie du territoire, un mouvement continu de circulation, non entravé par les départs et les arrêts, les problèmes du stationnement et du piéton, et où le danger d'accident est grandement réduit.

Des voies parallèles secondaires sont aménagées là où elles sont nécessaires afin de donner accès à la propriété avoisinante et aux rues locales, qui ne traversent pas l'autostrade. En permettant une circulation ininterrompue des véhicules, l'autostrade retirera des voies existantes un grand volume de circulation.

Une emprise d'une largeur suffisante est l'élément essentiel d'une autostrade moderne. Un agencement approprié des sections qui ne sont pas bordées par des voies de dégagement ou de raccordement donne à tout le parcours un aspect de parc, et s'il se présente des résidus de terrain à des endroits convenables, on peut avantageusement y aménager des parcs ou des terrains de jeux de quartiers.

La voie à accès limité est devenue une nécessité économique partout où se trouvent de fortes concentrations de véhicules automobiles. L'encombrement des voies qui sont insuffisantes à assurer un débit ininterrompu à de grands volumes de circulation se solde en définitive par des retards injustifiables.

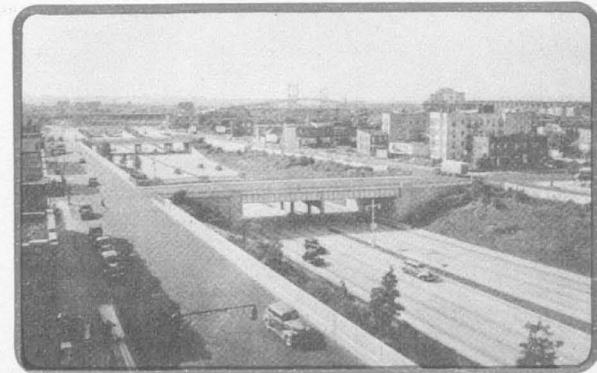
Bien que construites pour hâter le passage des véhicules privés et commerciaux, les autostrades constituent aussi, dans les zones urbaines, un avantage pour les transports en commun, en facilitant le mouvement des tramways et des autobus dans les rues de surface. Quand une autostrade est parallèle à des lignes de tramways, de transports en commun ou d'un suburbain, leurs voies peuvent être aménagées dans un terre-plein central, pourvu que l'emprise de cette autostrade soit suffisante et que les conditions de la circulation le justifient.



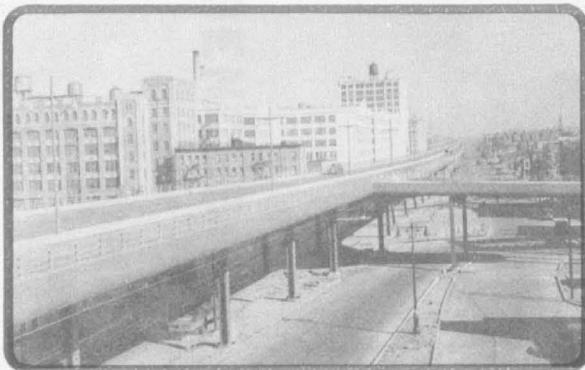
OUTER DRIVE, PARC LINCOLN, CHICAGO.  
OUTER DRIVE, LINCOLN PARK, CHICAGO.



BOULEVARD MAJOR DEEGAN, NEW-YORK.  
MAJOR DEEGAN BOULEVARD, NEW YORK.



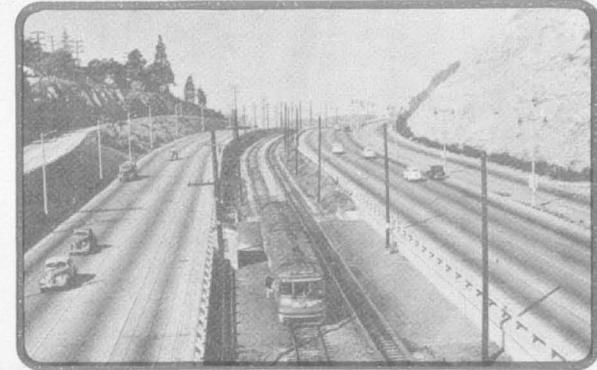
ACCÈS AU PONT TRIBOROUGH, NEW-YORK.  
APPROACH TO TRIBOROUGH BRIDGE, NEW YORK.



VOIE ÉLEVÉE GOWANUS, BROOKLYN.  
GOWANUS ELEVATED HIGHWAY, BROOKLYN.



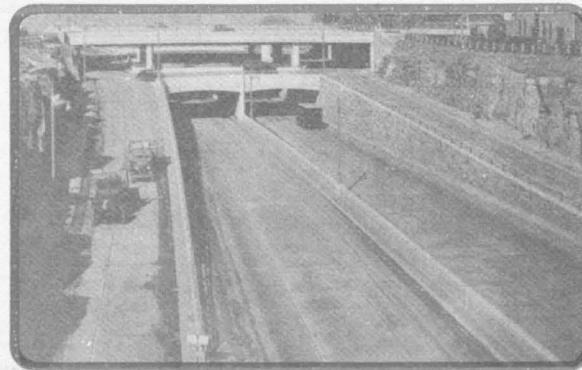
LE SLUSSEN, STOCKHOLM.  
THE SLUSSEN, STOCKHOLM.



L'AVENUE-PARC HOLLYWOOD A LA PASSE CAUHENGA, LOS ANGELES.  
HOLLYWOOD PARKWAY AT CAUHENGA PASS, LOS ANGELES.



L'AVENUE-PARC HENRY HUDSON PRÈS DU PONT GEORGE WASHINGTON,  
NEW-YORK.  
HENRY HUDSON PARKWAY NEAR GEORGE WASHINGTON BRIDGE, NEW YORK.



ACCÈS AU TUNNEL LINCOLN, NEW-JERSEY.  
LINCOLN TUNNEL APPROACH, NEW JERSEY.



CROISEMENT DE L'AVENUE-PARC HENRY HUDSON ET DE LA 79ÈME RUE,  
NEW-YORK.  
HENRY HUDSON PARKWAY INTERCHANGE AT 79TH STREET, NEW YORK.



OUTER DRIVE, PARC LINCOLN, CHICAGO.  
OUTER DRIVE, LINCOLN PARK, CHICAGO.



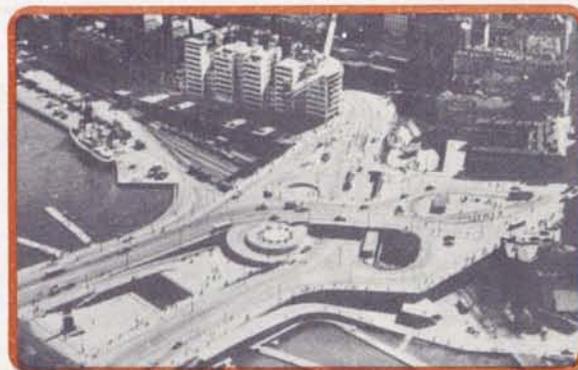
BOULEVARD MAJOR DEEGAN, NEW-YORK.  
MAJOR DEEGAN BOULEVARD, NEW YORK.



ACCÈS AU PONT TRIBOROUGH, NEW-YORK.  
APPROACH TO TRIBOROUGH BRIDGE, NEW YORK.



VOIE ÉLEVÉE GOWANUS, BROOKLYN.  
GOWANUS ELEVATED HIGHWAY, BROOKLYN.



LE SLUSSEN, STOCKHOLM.  
THE SLUSSEN, STOCKHOLM.



L'AVENUE-PARC HOLLYWOOD A LA PASSE CAUHENGA, LOS ANGELES.  
HOLLYWOOD PARKWAY AT CAUHENGA PASS, LOS ANGELES.



L'AVENUE-PARC HENRY HUDSON PRÈS DU PONT GEORGE WASHINGTON,  
NEW-YORK.  
HENRY HUDSON PARKWAY NEAR GEORGE WASHINGTON BRIDGE, NEW YORK.



ACCÈS AU TUNNEL LINCOLN, NEW-JERSEY.  
LINCOLN TUNNEL APPROACH, NEW JERSEY.



CROISEMENT DE L'AVENUE PARC HENRY HUDSON ET DE LA 79 ÈME RUE,  
NEW-YORK.  
HENRY HUDSON PARKWAY INTERCHANGE AT 79 TH STREET, NEW YORK.

TOO MANY VEHICLES  
TROP DE VEHICULES

TOO MANY CONFLICTS  
TROP DE CONFLITS

# EXIGENCES DE CIRCULATION

**VOLUME DE LA CIRCULATION**

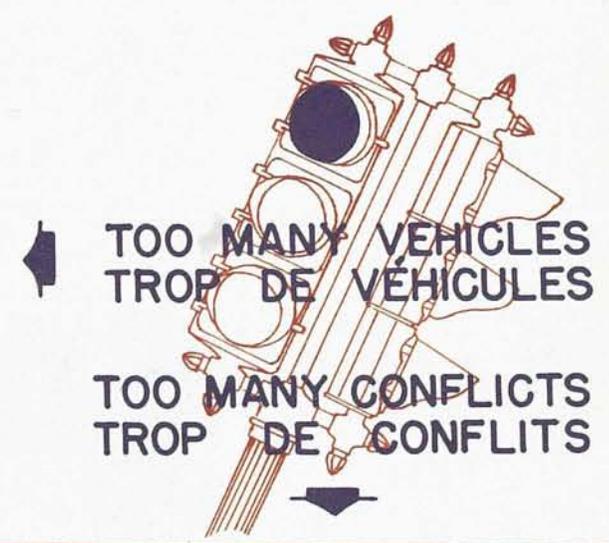
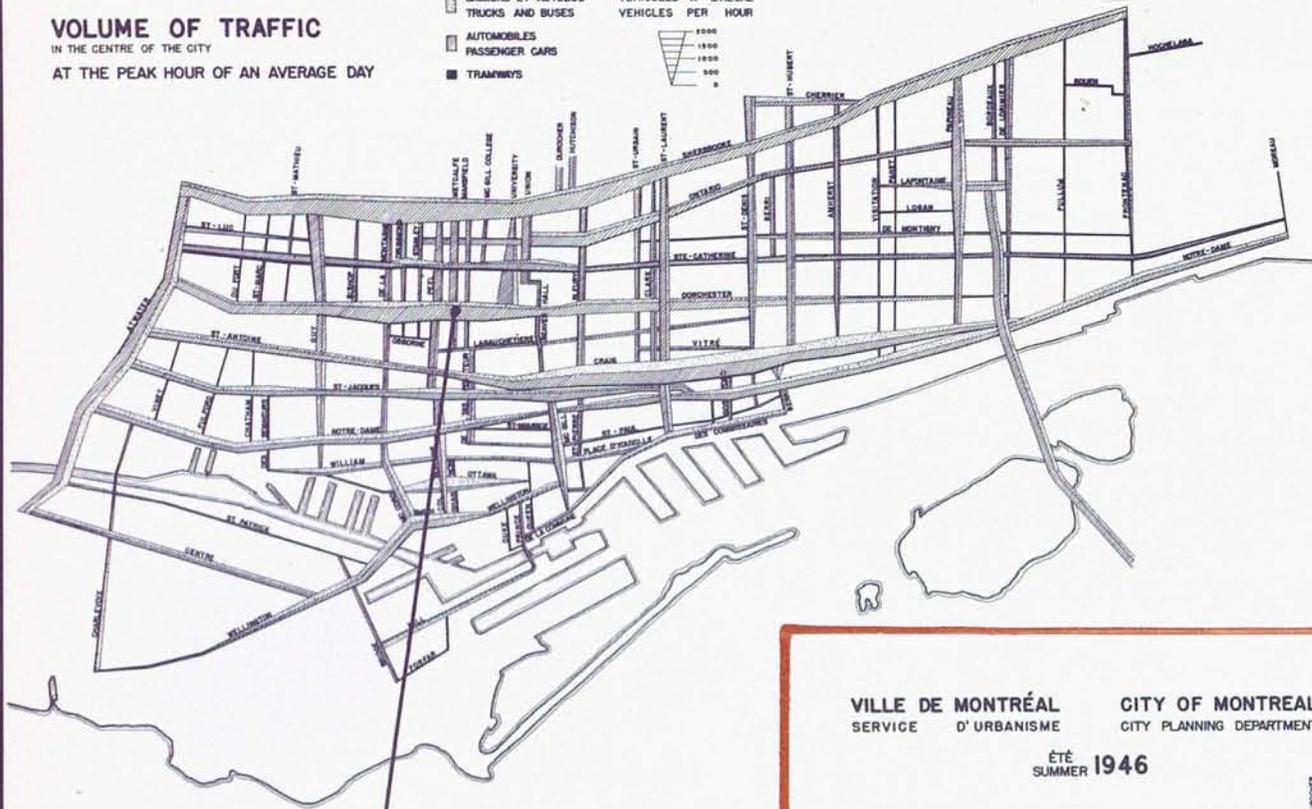
DANS LE CENTRE DE LA VILLE  
À L'HEURE DE POINTE D'UN JOUR MOYEN

**VOLUME OF TRAFFIC**

IN THE CENTRE OF THE CITY  
AT THE PEAK HOUR OF AN AVERAGE DAY

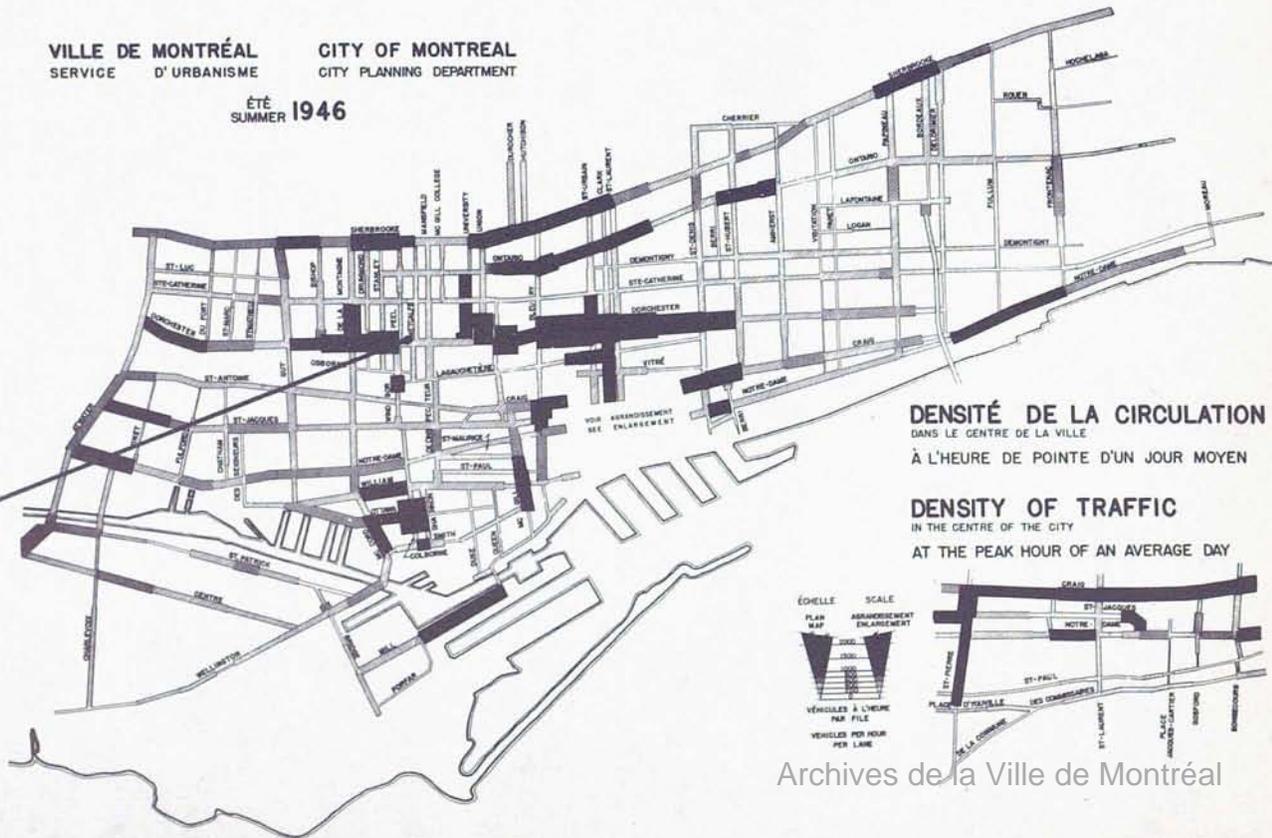
**LÉGENDE LEGEND**  
 CAMIONS ET AUTOBUS TRUCKS AND BUSES  
 AUTOMOBILES PASSENGER CARS  
 TRAMWAYS

**ÉCHELLE SCALE**  
 VÉHICULES À L'HEURE VEHICLES PER HOUR  
 5000  
 1500  
 1000  
 500  
 0



**VILLE DE MONTRÉAL** **CITY OF MONTREAL**  
 SERVICE D'URBANISME CITY PLANNING DEPARTMENT

ÉTÉ 1946



**DENSITÉ DE LA CIRCULATION**  
 DANS LE CENTRE DE LA VILLE  
 À L'HEURE DE POINTE D'UN JOUR MOYEN

**DENSITY OF TRAFFIC**  
 IN THE CENTRE OF THE CITY  
 AT THE PEAK HOUR OF AN AVERAGE DAY

**ÉCHELLE SCALE**  
 PLAN MAP  
 ARRANGEMENT ENLARGEMENT  
 2000  
 1500  
 1000  
 500  
 0  
 VÉHICULES À L'HEURE PAR FILE VEHICLES PER HOUR PER LANE



## EXIGENCES DE CIRCULATION

### Besoin de nouvelles voies de circulation

Les études de la circulation faites en 1945, 1946 et 1947 dans la zone centrale de Montréal et aux principales intersections en dehors de cette zone ont fait ressortir les conditions suivantes:

- toutes les artères principales de la zone centrale sont pleinement utilisées;
- dans ces artères, tous les genres de véhicules sont mêlés, sans prédominance appréciable des véhicules commerciaux ou de transport en commun;
- dans le centre, les virages sont nombreux et, à cause du manque d'artères continues et suffisamment larges, les automobilistes doivent suivre un trajet tortueux et passant par des rues commerciales étroites et encombrées;
- des encombrements se produisent presque tous les jours de la semaine aux intersections les plus importantes du centre;
- les voies menant vers la zone centrale sont déjà paralysées par la circulation transversale, les manoeuvres de stationnement et les véhicules des transports en commun, de sorte qu'elles ne peuvent plus offrir un débit relativement libre à la circulation.

En un mot, les chiffres du volume et de la densité ont démontré la nécessité de routes rapides et continues, surtout pour les camions. Les études de la vitesse et des retards ont fait voir que les principaux obstacles à une circulation rapide ou coordonnée dans la zone centrale sont en grande partie l'encombrement entre les intersections et, aux intersections mêmes, les feux de circulation. Les études faites en 1945 sur le point de départ et la destination des véhicules ont montré le besoin de larges routes de canalisation, afin d'éliminer les virages trop nombreux sur les artères principales et de raccorder la zone centrale aux districts environnants et à la périphérie.

Les chiffres de 1946 et de 1947 indiquent une augmentation du volume sur celui de 1945 d'environ 29 et 40% respectivement dans la zone centrale, et d'environ 125% en dehors de cette zone. L'augmentation est surtout sensible dans la partie sud-ouest du centre, au nord de cette zone et enfin dans la partie sud-est du centre.

Prédominance des mouvements est-ouest

Il est intéressant de constater les variations suivantes du volume moyen quotidien sur les routes de pénétration de la ville:

	<u>Nombre de véhicules</u>		
	<u>1945</u>	<u>1946</u>	<u>1947</u>
Est	17,050	21,580	19,050
Ouest	18,820	28,100	21,800
Sud	9,100	17,080	13,200
Nord	19,560	16,570	14,790

Ces chiffres montrent que la circulation venant de l'est et de l'ouest prédomine sur celle qui vient du nord et du sud et font voir en même temps la nécessité de raccorder les routes est et ouest à la zone centrale.

Au sujet des mouvements prédominants aux limites de la zone centrale, des comptages ont donné les résultats suivants, qui indiquent eux aussi la prédominance de la circulation est-ouest, bien qu'un grand nombre de voitures entrent ou sortent de la zone centrale par le nord.

	<u>Nombre de véhicules</u>		
	<u>sortant</u>	<u>entrant</u>	<u>total</u>
Nord	45,000	39,000	84,000
Est	31,000	26,000	57,000
Ouest	27,000	26,000	53,000
Sud	7,000	4,000	11,000
Total	110,000	95,000	205,000

Plan existant et projet d'artères principales

Les voies est-ouest, qui desservent les mouvements les plus importants de la circulation, sont peu nombreuses à cause de l'espace restreint de la zone centrale, entre la montagne et le fleuve. Ces rues très utilisées, sont aussi généralement étroites. Le tableau suivant indique, pour les principales artères est-ouest, la largeur de la chaussée et le nombre moyen de véhicules-milles par unité de circulation à l'heure de pointe d'un jour moyen de semaine en 1945-1946:

Artères	Largeur moyenne de chaussée (unités de 10 pieds)	Tramways (nombre de voies)	Véhicules- milles par unité de circulation en 1945-1946
Sherbrooke	5	(autobus)	982
Sainte-Catherine	4	2	512
Dorchester	4	2	1110
Craig et Saint-Antoine	5	2	761
Saint-Jacques	5	2	413
Notre-Dame	4	2	910
Commissioners	5	-	83
Ontario	4	2	462
La Gauchetière	3	-	179
Vitré	2	-	100

Les artères nord-sud sont plus nombreuses et moins encombrées, mais elles sont aussi très utilisées:

Artères	Largeur moyenne de chaussée (unités de 10 pieds)	Tramways (nombre de voies)	Véhicules- milles par unité de circulation en 1945-1946
Atwater	5	2	292
Guy	4	2	151
Peel et Windsor	4-5	2	103
University	4	2	77
Beaver Hall	5	2	127
Bleury	3	2	145
Saint-Laurent	5	2	188
Saint-Denis	4	2	161
Saint-Hubert	4	(autobus)	167
Amherst	4	2	102
Papineau	4-5	2	202
Lorimier	5-6	2	97

Les unités libres de circulation de presque toutes les rues du centre sont réduites par des voies de tramways. La largeur moyenne de chaussée des artères principales est d'environ 45 pieds, soit de moins de 5 unités, dont 2 sont occupées aux heures d'affluence par les tramways, diminuant d'autant l'espace disponible pour les automobiles.

Bien que l'activité économique, l'enregistrement des véhicules automobiles, le nombre des établissements industriels, la construction des bâtiments et la population aient constamment augmenté depuis 1935, aucune amélioration importante n'a été entreprise dans les rues de la ville pour faire face aux besoins accrus de la circulation. Archives de la Ville de Montréal

Le temps est venu de prendre certaines mesures convenables pour remédier à cet état de choses. Ces mesures comprennent des améliorations majeures aux artères est-ouest, telles que les rues Sherbrooke et Dorchester, des améliorations aux rues nord-sud qui alimentent ces artères, y compris les rues University, Saint George, Saint-Urbain et Berri, ainsi que le développement de voies de circulation rapide et commode pour atteindre les districts excentriques.

Bien que des améliorations comme celles que nous mentionnons soient indispensables, les élargissements de rues doivent se limiter à des projets absolument essentiels. Ils peuvent améliorer certains secteurs où la circulation est particulièrement dense mais, pour résoudre le problème de la circulation de l'agglomération montréalaise, on doit en outre avoir recours en même temps à d'autres moyens. En fonction des éléments d'un plan directeur, il faut prévoir un métropolitain pour le transport des masses, ainsi que des autostrades là où les conditions le justifient. Si l'on donne suite à ces mesures de prévoyance, plusieurs projets coûteux et injustifiables pourront être évités.

# **EXIGENCES D'URBANISME**

## EXIGENCES D'URBANISME

L'autostrade doit être située de manière à offrir le maximum d'avantages aux individus, à l'industrie, aux affaires et au commerce local et métropolitain de la ville. Elle devrait donc être placée à l'endroit où, selon toute possibilité, elle pourra desservir l'accroissement de la circulation.

L'autostrade doit alimenter les rues qui distribuent le flot de la circulation vers les centres commerciaux importants, les districts industriels et les zones domiciliaires. Elle doit être raccordée aux principales routes de pénétration vers la zone centrale et être située de manière à réduire au minimum les ennuis ou les dommages aux immeubles existants.

Il est évident que le but à atteindre par l'établissement d'une autostrade n'est pas seulement de soulager la circulation. De fait l'autostrade est l'un des moyens les plus efficaces que les urbanistes puissent utiliser en vue de diriger le développement des secteurs non bâtis de la ville et rénover les zones occupées par des habitations vétustes et des taudis.

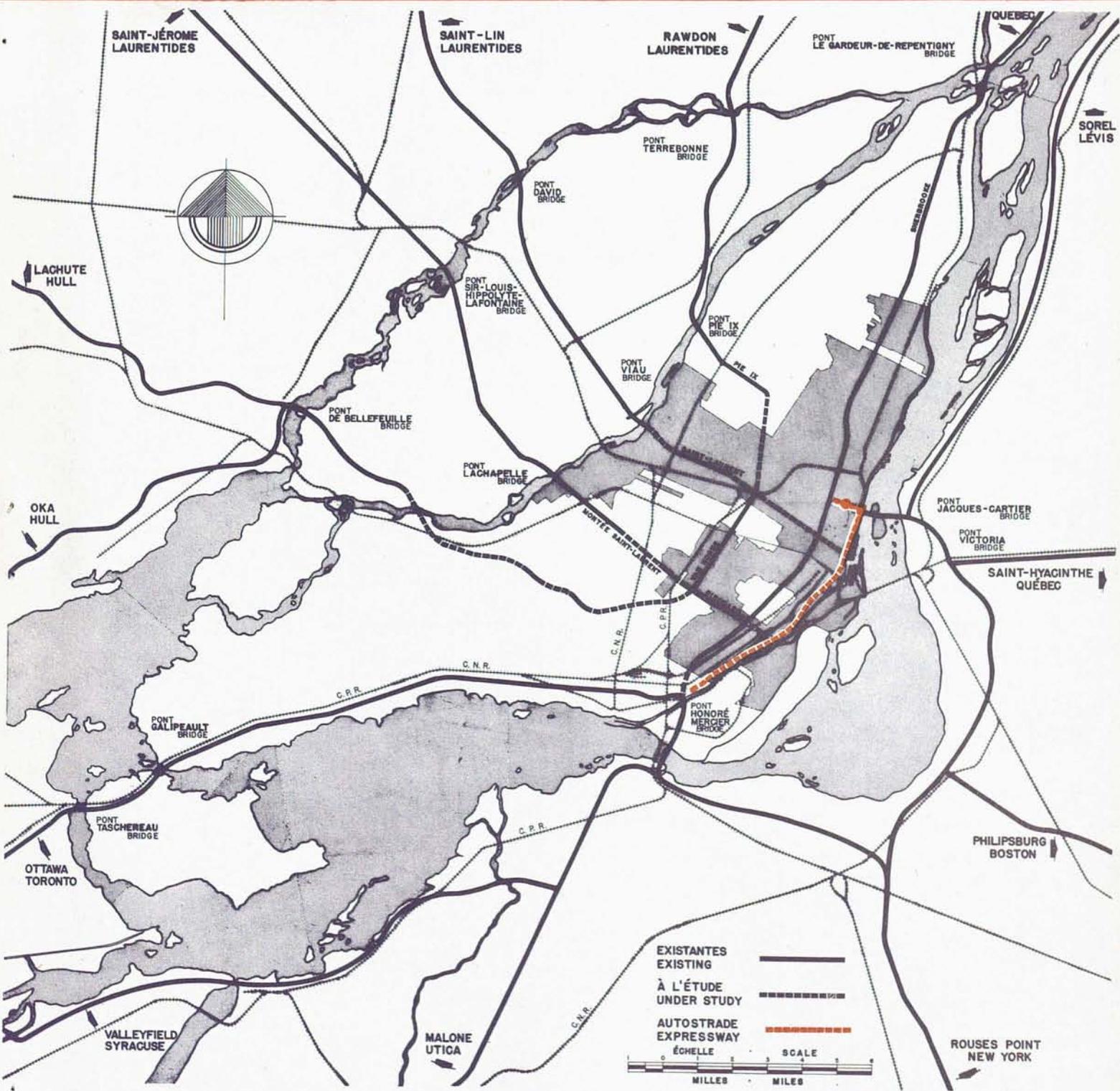
Dans la mesure où c'est possible, l'autostrade devrait être établie sur des terrains de valeur relativement basse. En traversant des îlots de taudis ou d'habitations vétustes, l'autostrade coûtera moins en acquisitions de terrains et augmentera du même coup la valeur de la zone environnante. Si l'autostrade est conçue selon ces principes, elle contribuera à la rénovation de la ville, sans préjudice de sa fonction première qui est de satisfaire aux besoins prévus de la circulation.

En bref, l'emplacement de l'autostrade est déterminé en fonction de la distribution de la population, d'une proportion élevée de propriétaires d'automobiles, de l'activité manufacturière, d'une haute densité de circulation, d'un agencement convenable du réseau des artères et de la topographie.

Au nombre des facteurs qui doivent être pris en considération à Montréal figurent la topographie de la région, les éléments physiques, tels que le mont Royal, le fleuve et le canal de Lachine, l'utilisation du sol et sa valeur, la distribution de la population, la liaison entre les zones industrielle et commerciale et, pour les centres d'activité les plus importants de la région métropolitaine, l'accessibilité au district des affaires.

Tous ces facteurs font ressortir l'importance d'une bonne intégration de l'autostrade dans le plan directeur, puisqu'elle complète le système des principales artères, consolide l'utilisation future du sol, empêche la destruction des zones stables existantes, menacées par une circulation trop dense, élimine les zones d'habitations vétustes et de taudis, et, enfin, est utile au plus de gens possible, en leur assurant la liberté de mouvement nécessaire pour que Montréal devienne une ville où il fait bon vivre et travailler.

# VOIES DE PÉNÉTRATION DE LA RÉGION MONTRÉALAISE



# ACCESS ROADS TO MONTRÉAL REGION

# RÉSEAU DES VOIES DE CIRCULATION NETWORK OF TRAFFICWAYS



EXISTANTES  
EXISTING

À L'ÉTUDE  
UNDER STUDY

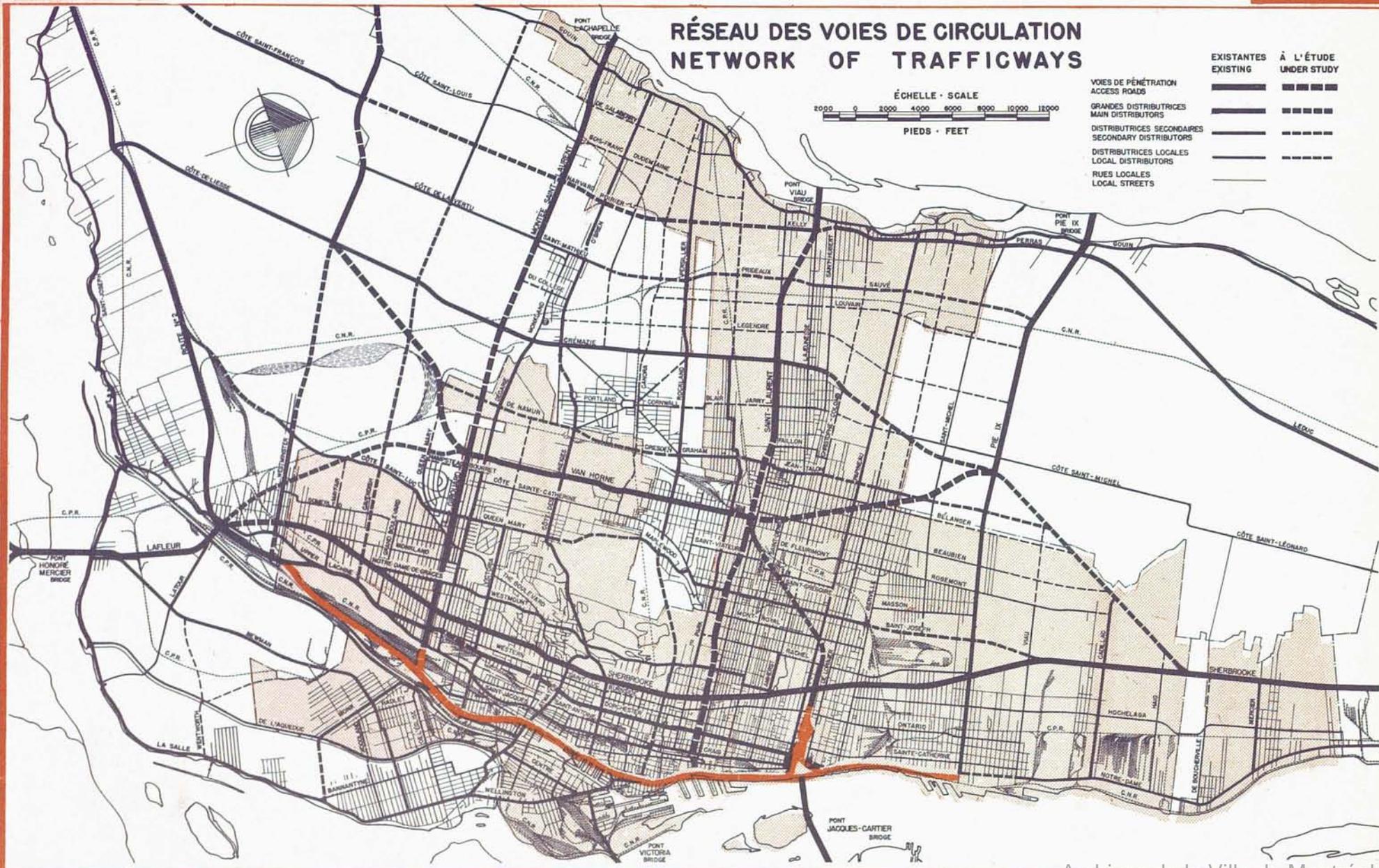
VOIES DE PÉNÉTRATION  
ACCESS ROADS

GRANDES DISTRIBUTRICES  
MAIN DISTRIBUTORS

DISTRIBUTRICES SECONDAIRES  
SECONDARY DISTRIBUTORS

DISTRIBUTRICES LOCALES  
LOCAL DISTRIBUTORS

RUES LOCALES  
LOCAL STREETS



# LE TRACÉ RECOMMANDÉ

## TRACÉ RECOMMANDÉ

Les exigences ci-dessus mentionnées démontrent clairement que le choix de l'emplacement, la préparation des plans et la construction d'une autostrade moderne, comprenant viaducs, ponts, raccordements au réseau de surface et autres travaux d'art, ne consistent pas uniquement à tracer sur un plan de ville un parallélogramme de largeur uniforme entre deux terminus. Plusieurs tracés facultatifs doivent être envisagés, et leurs avantages et désavantages respectifs pesés au point de vue de la valeur des terrains et des bâtiments à exproprier, du coût de construction, de l'interruption des services municipaux: eau, égouts, etc., ainsi que des autres services d'utilité publique.

### Étude des emplacements

Le travail d'enquête relatif à l'emplacement de l'autostrade projetée a d'abord porté sur la zone centrale, étant donné que le tracé choisi devait influencer sur celui des sections est et ouest.

Les études et les inspections ont révélé que la rue Commissioners constituait la route la plus logique à travers le district commercial. Au sud de cette voie se trouve le port et, au nord, existent de nombreux bâtiments commerciaux ou industriels vétustes. De la place Royale au marché Bonsecours, il y a l'espace suffisant pour un large boulevard, dont l'emprise s'étendrait de la rue Commissioners à la rue Saint Paul. Cette amélioration établirait non seulement une route moderne là où elle est absolument nécessaire, mais elle ouvrirait aussi une perspective intéressante entre deux sites historiques et contribuerait à l'embellissement des approches du port.

La rue Commissioners est la seule artère de la zone centrale où la construction d'une voie élevée est justifiable. Le choix de toute autre rue pour l'établissement d'une autostrade à travers le centre des affaires nécessiterait la démolition d'édifices considérables et coûteux.

De la ~~place~~ Youville vers l'ouest, un tracé envisagé, au sud du canal Lachine, près de la rue Saint-Patrick, a été abandonné parce qu'il entraînait l'utilisation du tunnel Wellington déjà encombré et comportait deux traversées du canal. D'ailleurs, l'expropriation d'usines industrielles, le long de la rue Saint Patrick, serait d'un coût prohibitif. De plus, cet emplacement ne permettrait pas de canaliser la circulation dans la zone industrielle de la partie ouest de la rue Notre-Dame.

Un deuxième tracé, au nord du canal Lachine, a de même été abandonné après enquête sur l'exploitation des usines industrielles établies dans les environs. Une autostrade élevée, au bord du canal, nuirait au bon fonctionnement de ces industries, surtout de la Steel Company of Canada. Cette route aurait en outre entraîné des difficultés techniques de raccordement avec les artères nord-sud.

Placée au nord du canal Lachine, l'autostrade doit traverser la voie élevée des C.N.R. qui va à la gare centrale. En raison de la hauteur de cette voie, l'autostrade doit passer en tunnel, et c'est entre les rues Smith et Ottawa, où les rails sont sur remblai, qu'il serait le plus facile de la construire. En effet, de la rue Ottawa jusqu'à la gare, la voie ferrée est posée sur une structure au-dessous de

laquelle se trouvent des bureaux. Ces conditions ont déterminés dans une large mesure le choix du tracé de l'autostrade.

On a considéré la construction d'une autostrade au-dessus ou en contre-haut des voies des C.N.R., de la gare Bonaventure aux cours Turcot, mais après discussion avec les ingénieurs de ce chemin de fer on a convenu que cet emplacement n'est pas approprié. Le raccordement à la section de la rue Commissioners obligerait à des courbes raides, inadmissibles sur une route moderne, et créerait un grave problème de structure au point de rencontre avec les voies élevées des C.N.R. entrant à la gare centrale.

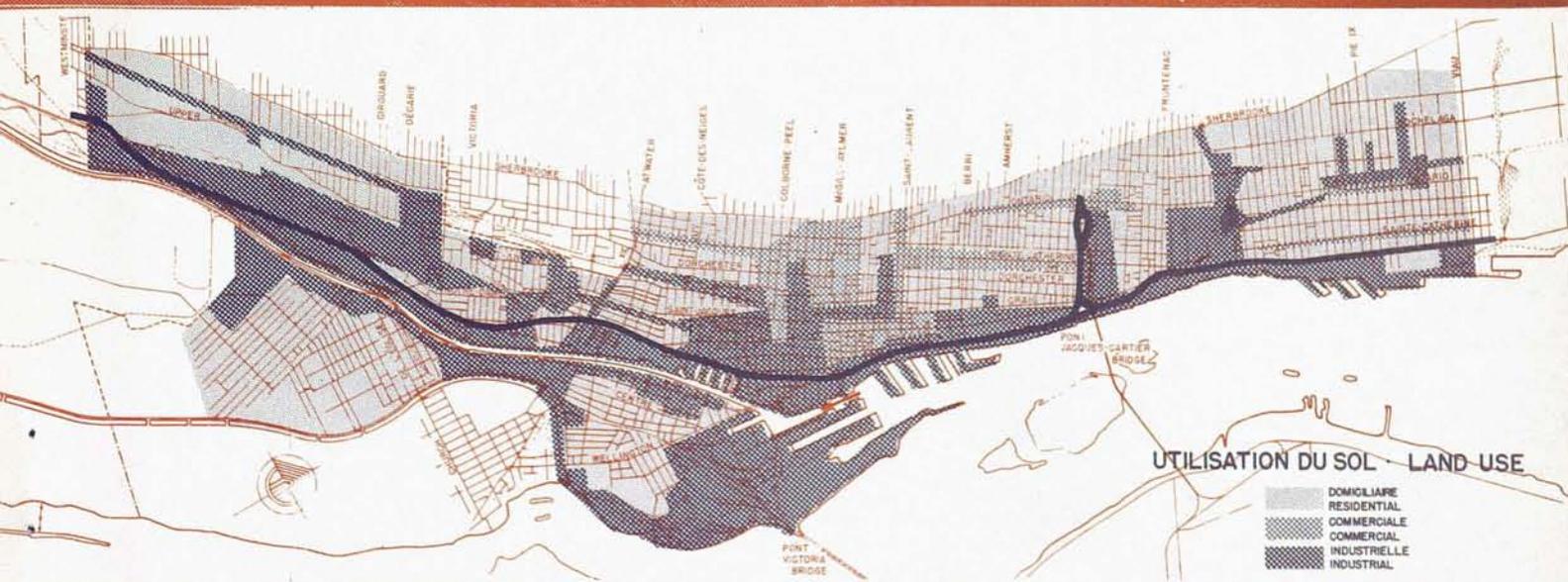
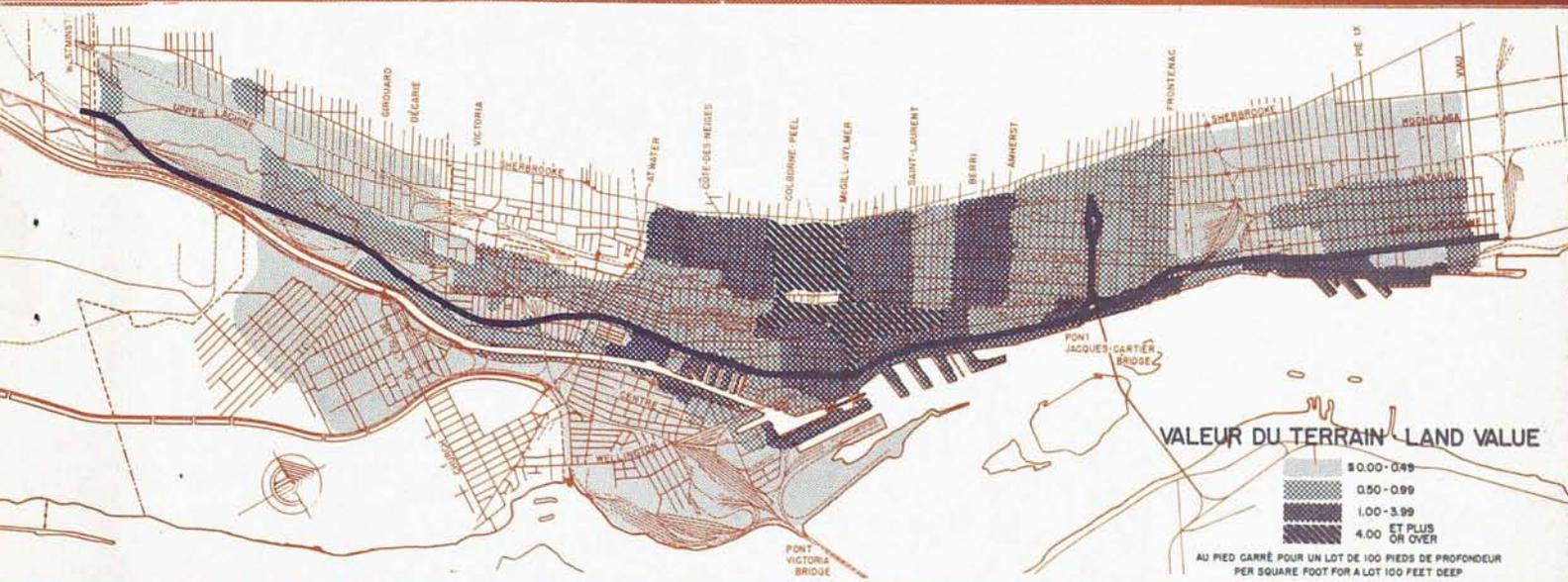
La possibilité d'établir une autostrade au-dessus ou le long des voies du Canadien-Pacifique qui conduisent à la gare Windsor a aussi été étudiée. Ici, de même, le raccordement de cette section de l'autostrade à la partie centrale de la rue Commissioners ne serait pas possible. On a envisagé un autre tracé, qui consisterait à prolonger et à élargir les rues Burnside et de Montigny; dans ce cas-ci, l'obligation d'empiéter sur des terrains domiciliaires et commerciaux de haute valeur nous a fait abandonner l'étude de ce tracé.

Un tracé longeant le côté sud de la rue Notre-Dame, entre l'avenue Atwater et la rue Canning, qui nécessiterait l'expropriation de certains bâtiments de la Steel Company of Canada, a été abandonné jusqu'à ce que des études détaillées puissent en être faites.

Il a semblé préférable de raccorder l'autostrade à la route de Toronto, en suivant la voie actuelle de la Compagnie des Tramways de Montréal en bordure des cours Turcot, au lieu de la prolonger vers le chemin Upper Lachine, aux alentours de la rue Saint-Remi. Cette solution élimine les complications que feraient naître les fortes pentes, la nécessité de certaines expropriations aux environs de l'église Sainte-Clotilde et la construction d'un pont au-dessus de la rotonde des cours Turcot. La circulation lourde entrant à Montréal serait mieux desservie par une route établie le long du canal, et la circulation légère, par le chemin Upper Lachine.

A l'est de la rue Berri, on n'a trouvé aucune route qui soit plus pratique pour les besoins de la circulation et plus économique de construction que celle qui passerait au-dessus des voies du Canadien-Pacifique, du Conseil des Ports Nationaux et de la voie de camionnage de celui-ci, jusqu'au pont Jacques-Cartier. Là, un prolongement nord-sud, qui réunirait les approches du pont et la rue Sherbrooke, s'avère désirable quoique coûteux.

Des études faites pour trouver un passage à l'est du pont Jacques-Cartier, à travers le district entre la rue Sherbrooke et le fleuve, nous ont amenés à considérer trois tracés possibles: le long de la rue Sainte-Catherine, au-dessus de la zone portuaire et le long de la rue Notre-Dame. Le tracé utilisant la rue Sainte-Catherine a été abandonné, parce qu'il en coûterait trop cher d'exproprier le côté sud de cette voie et que l'établissement d'une autostrade nuirait au centre commercial actif qui s'y est établi.



Le territoire situé au nord de la rue Sainte-Catherine est tellement développé qu'une autostrade nuirait gravement à son caractère domiciliaire. Au nord des voies des C.N.R., les industries sont déjà desservies par la rue Hochelaga, qui est large, tandis que la rue Sherbrooke sert de boulevard pour la circulation légère. Un autre tracé, le long de la zone portuaire, serait possible; l'autostrade pourrait alors être intégrée dans un plan d'aménagement du bord du fleuve.

En ces dernières années, divers projets ont été portés à la connaissance des autorités municipales et du public par des citoyens imbus de civisme. Ces projets, rehaussés d'illustrations, présentent généralement des empêchements d'ordre technique et économique qui s'opposent à leur réalisation.

#### Description du tracé adopté

En procédant ainsi par élimination, nous avons établi un tracé définitif qui, au point où en sont les études, pourvoie de façon satisfaisante aux exigences fondamentales de la circulation et de l'urbanisme en notre ville. Les études préliminaires du profil ont indiqué le traitement à donner aux diverses sections. Les conditions topographiques aussi bien que techniques, telles que les égouts et le niveau des rues, ont aussi été prises en considération, à la lumière des données disponibles.

A l'ouest de la ville, l'autostrade se raccorde d'abord à l'avenue Westminster et à la route de Toronto. Son tracé se poursuit ensuite vers l'est le long des voies de la Compagnie des Tramways de Montréal qui bordent les cours Turcot, jusqu'au chemin de la Côte Saint-Paul, où se trouve un prolongement nord-sud raccordant l'avenue Girouard à l'autostrade et à la rue de l'Église.

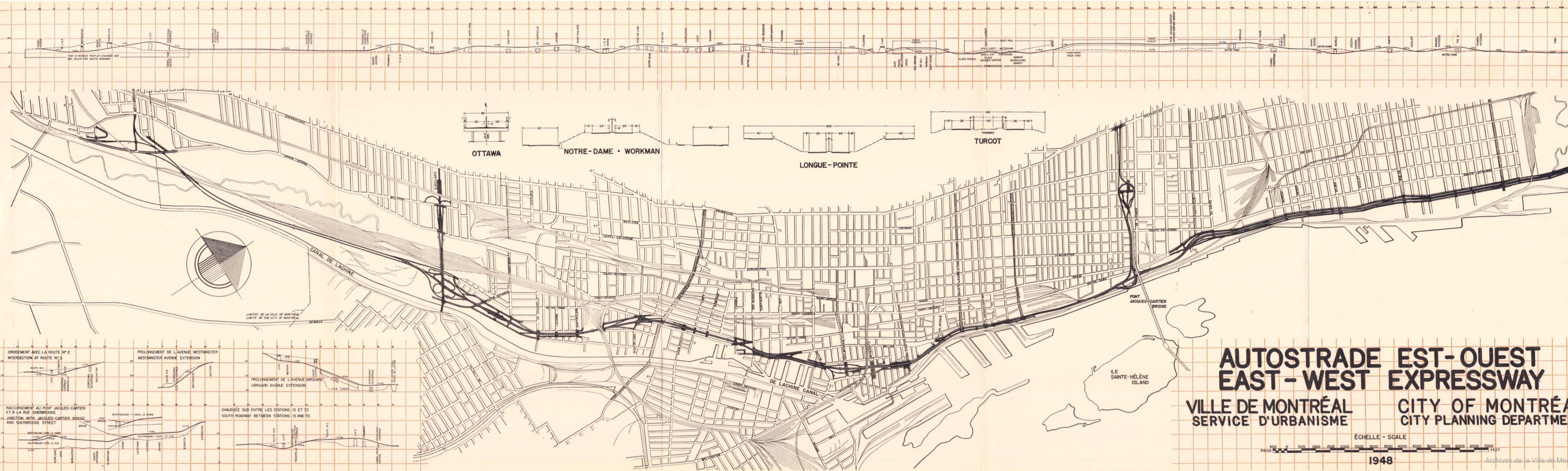
Sur ce parcours, l'autostrade devrait, comme le terrain est bas, être construite sur un remblai d'environ quatre pieds de hauteur; les épaulements seraient garnis de verdure et la voie de tramways, qui resterait à peu près où elle est actuellement, occuperait le terre-plein et se trouverait à partager l'autostrade en deux voies divisées.

Afin d'assurer un bon drainage, il sera nécessaire de faire passer l'autostrade par-dessus le chemin de la Côte Saint-Paul et de la continuer, sur un remblai planté qui servira d'écran entre la zone d'industrie lourde et la zone domiciliaire, jusqu'à la rue Saint-Ferdinand, où il serait préférable de franchir en tunnel les voies des C.N.R., bien que cet ouvrage puisse nécessiter une installation de pompage. Continuant sur un remblai, l'autostrade se trouve placée entre les rues Notre-Dame et Workman. Près de l'intersection des rues Guy et Ottawa, l'autostrade serait construite sur une structure jusqu'à la place Royale, à l'exception du raccord aménagé sur talus planté à la rue Colborne et du tunnel sous la voie principale des C.N.R.

De la place Royale, en passant par le marché Bonsecours, et jusqu'à la rue Berri, il est désirable que l'autostrade prenne l'aspect d'un large boulevard, en attendant que la circulation devienne suffisamment dense pour justifier une route élevée.

De la rue Berri, l'autostrade s'élève au-dessus des voies du Canadien-Pacifique, passe sous le pont Jacques-Cartier (où un prolongement pourrait la raccorder avec les approches du pont et la rue Sherbrooke), et continue sur une structure élevée jusqu'à la rue Dufresne, où elle tombe dans le centre de la rue Notre-Dame élargie.





OTTAWA

NOTRE-DAME • WORKMAN

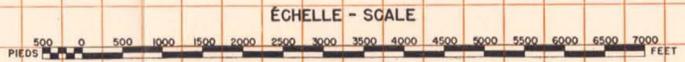
LONGUE-POINTE

TURCOT

# AUTOSTRADÉ EST-OUEST EAST-WEST EXPRESSWAY

VILLE DE MONTRÉAL  
SERVICE D'URBANISME

CITY OF MONTRÉAL  
CITY PLANNING DEPARTMENT



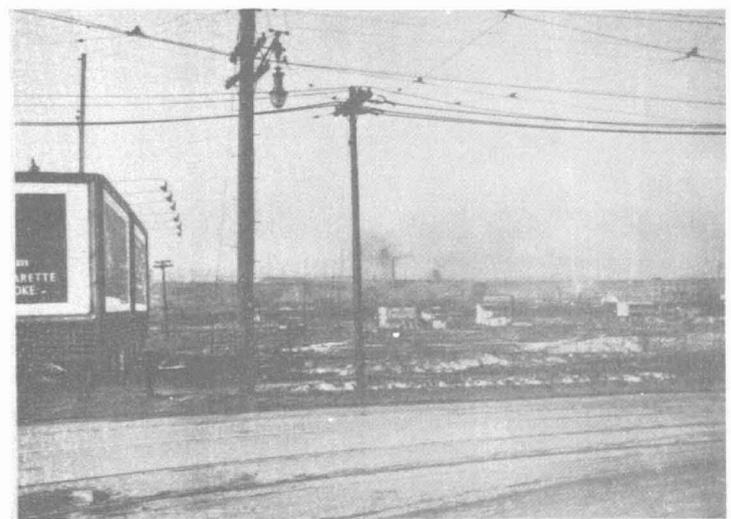
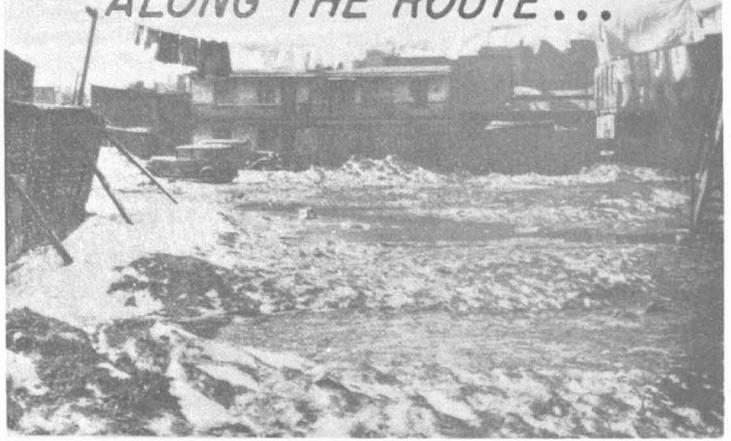
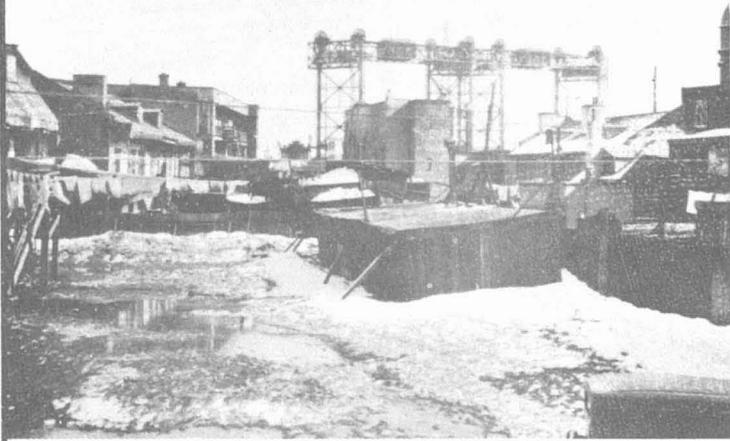
1948

Principales données du projet

De la route provinciale, à la hauteur de l'avenue Westminster, jusqu'à l'intersection des rues Viau et Notre-Dame, la longueur de l'autostrade est d'environ 10.2 milles. En ajoutant le prolongement de l'avenue Girouard (0.7 mille) et le raccordement du pont Jacques-Cartier à la rue Sherbrooke (1.1 mille), la longueur totale est d'à peu près 12 milles.

L'autostrade sera à voie divisée comprenant chacune deux unités de circulation et séparée par une bande médiane ou un terre-plein. Les sections à niveau, en tranchée ou en remblai comporteront deux voies de 24 pieds de largeur chacune, avec un minimum de 8 pieds pour la bande séparative. Partout où ce sera possible, il faudra pourvoir un accotement d'au moins 8 pieds pour les arrêts d'urgence. D'autre part, sur les structures, chacune des deux voies aura 26 pieds de largeur, et la bande médiane, 4 pieds, afin de pouvoir installer l'éclairage au centre. Où ce sera nécessaire, l'emprise de l'autostrade sera bordée de voies latérales de 30 pieds de largeur. Les principales artères transversales passeront au-dessus ou au-dessous de l'autostrade au moyen d'étagements, et les autres rues transversales se termineront aux voies latérales, ce qui ne laissera que quelques culs-de-sac.

*SUR LE PARCOURS...  
ALONG THE ROUTE...*



Des raccordements sont prévus dans chaque direction (sauf indication contraire) aux endroits suivants:

A la route provinciale de Toronto et à l'avenue Westminster;  
au prolongement de l'avenue Girouard;  
près de la rue Saint-Remi (sortie pour la circulation vers l'ouest;  
entrée pour la circulation vers l'est);  
près de l'avenue Atwater;  
à la rue Colborne;  
à la rue McGill (entrée pour la circulation vers l'ouest;  
sortie pour la circulation vers l'est);  
à la place Royale;  
au boulevard Saint-Laurent;  
à la rue Berri;  
au pont Jacques-Cartier;  
avec la rue Notre-Dame,  
entre les rues du Havre et Marlborough, et près du  
boulevard Pie IX.

A presque tous les points de raccordement, on prévoit sur l'autostrade des allées d'accélération et de ralentissement. Le grand croisement en trèfle, à l'avenue Girouard, éliminera tous les virages à gauche.

Les rampes d'accès à l'avenue Atwater, à la rue Colborne et à la rue McGill exigeront des virages à gauche sur ces rues, car l'espace restreint rend impossible l'aménagement de meilleures facilités de raccordement. Les rampes d'entrée et de sortie raccordant l'autostrade aux voies divisées aménagées rue Notre-Dame sont suffisamment éloignées des tunnels pourvus de feux de circulation pour rendre possibles les virages à gauche sur les rues transversales. Entre le chemin de la Côte Saint-Paul et la rue Saint-Remi, l'emprise envisagée est suffisante pour permettre, à l'instar des autostrades modernes de New-York, la construction de postes d'essence et de chalets de nécessité.

D'après les données disponibles, il semble possible de construire les principales sections de l'autostrade suivant des pentes n'excédant pas

5% et avec des courbes d'un rayon horizontal minimum de 1400 pieds, ce qui permettra une visibilité minimum de 500 à 600 pieds. Les courbes verticales indiquées sur le profil principal fourniront une visibilité d'au moins 650 pieds. Les voies seront donc agencées pour une vitesse calculée à 40 milles à l'heure, sauf aux courbes de rayon minimum, où une surélévation d'un peu plus d'un demi-pouce par pied de chaussée permettra une vitesse calculée à 35 milles à l'heure.

#### Estimé préliminaire du coût de l'autostrade

En se fondant sur l'étude schématique ici soumise et sur les prix unitaires en vigueur dans la région de New-York en 1940, le coût de construction peut être estimé à \$24,600,000 pour le projet de 12 milles, soit en moyenne \$2,050,000 du mille. Ce prix ne comprend pas les dommages possibles, le déplacement des voies de tramways et de chemins de fer, le maintien des utilités publiques pendant la construction et les honoraires d'ingénieurs.

Les sections sur viaduc, les plus coûteuses, sont estimées à environ 4 1/2 millions de dollars du mille, et les sections à niveau, à environ 600 mille dollars du mille. Ces chiffres se comparent favorablement avec ceux de projets similaires exécutés dans des conditions identiques dans les villes américaines. L'estimation municipale des terrains et des bâtiments affectés est d'environ \$ 15,000,000.

Le projet d'autostrade est-ouest marque le début d'un programme approprié de dépenses capitales à long terme. Préparé en vue d'apporter, en temps opportun et progressivement, des améliorations vitales à la circulation, il fait partie intégrante du plan directeur de la ville.

**COUP D'OEIL  
SUR L'AVENIR...**



**A GLIMPSE  
OF THE FUTURE...**

