

PONTIS

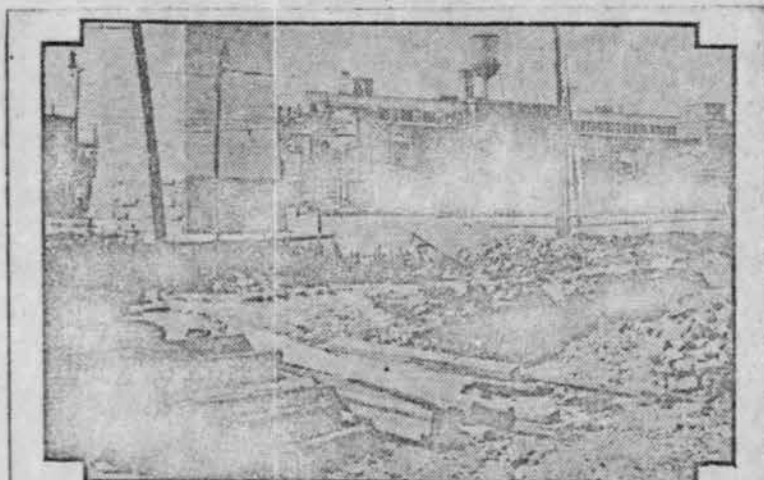
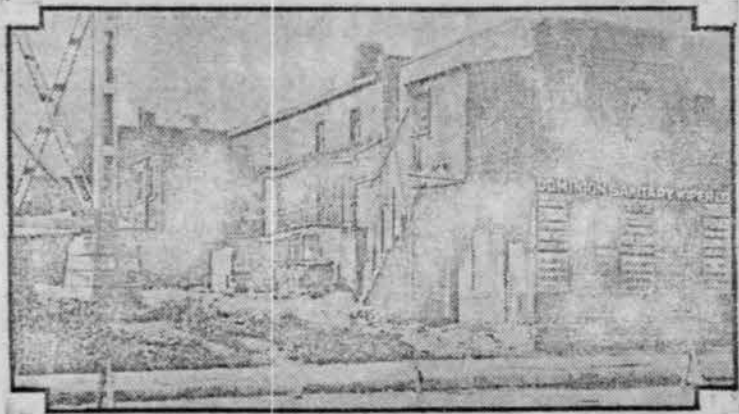
JACQUES-CARTIER

-5 Approches



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT
LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.



In connection with the Greater Montreal Civic Photo Show to be held in the Dominion Square Building, and which is sponsored by the City Improvement League, a special department for showing plans and maps concerning projects of improvement for the city of Montreal, will be on view. One of the projects is a plan sponsored by L. B. Cordeau, K.C., president of the Quebec Liquor Commission, and by Hon. Simard, former incumbent of that office, aiming at the embellishment of the Montreal Harbor Bridge-head section from St. Catherine street to the river front, and facing Delorimier avenue. The plan recommends a series of modern parkways, playgrounds and a waterfront promenade providing a view of the harbor, unobstructed by harbor warehouses and sheds.

An interesting feature of the proposal is the removal of all old dwellings and run-down properties, and their replacement by recreation centres. A practical proposal is also in-

corporated in the enterprise, in that passenger-elevators of large capacity are included in the scheme. The passenger-elevators, somewhat along the lines of the Bahia (Northern Brazil) elevators, which are of the Otis design with latest type of micro-levelling facilities, are projected to be placed at the corners of St. Catherine and Craig streets, linking up the tramway lines and the pedestrian traffic at this point.

The Citizenship Committee of the City Improvement League, which is taking an active part in the Greater Montreal Civic Photo Show, are backing up the plan and are strongly recommending its adoption by the Executive Committee of the League, by the City Council and the Harbor Commissioners as well as other public bodies.

Upper photo shows a general plan of the scheme and the lower pictures are (left) a scene under the bridge where the play grounds are proposed to be built, and (right) the kind of buildings which would be razed.

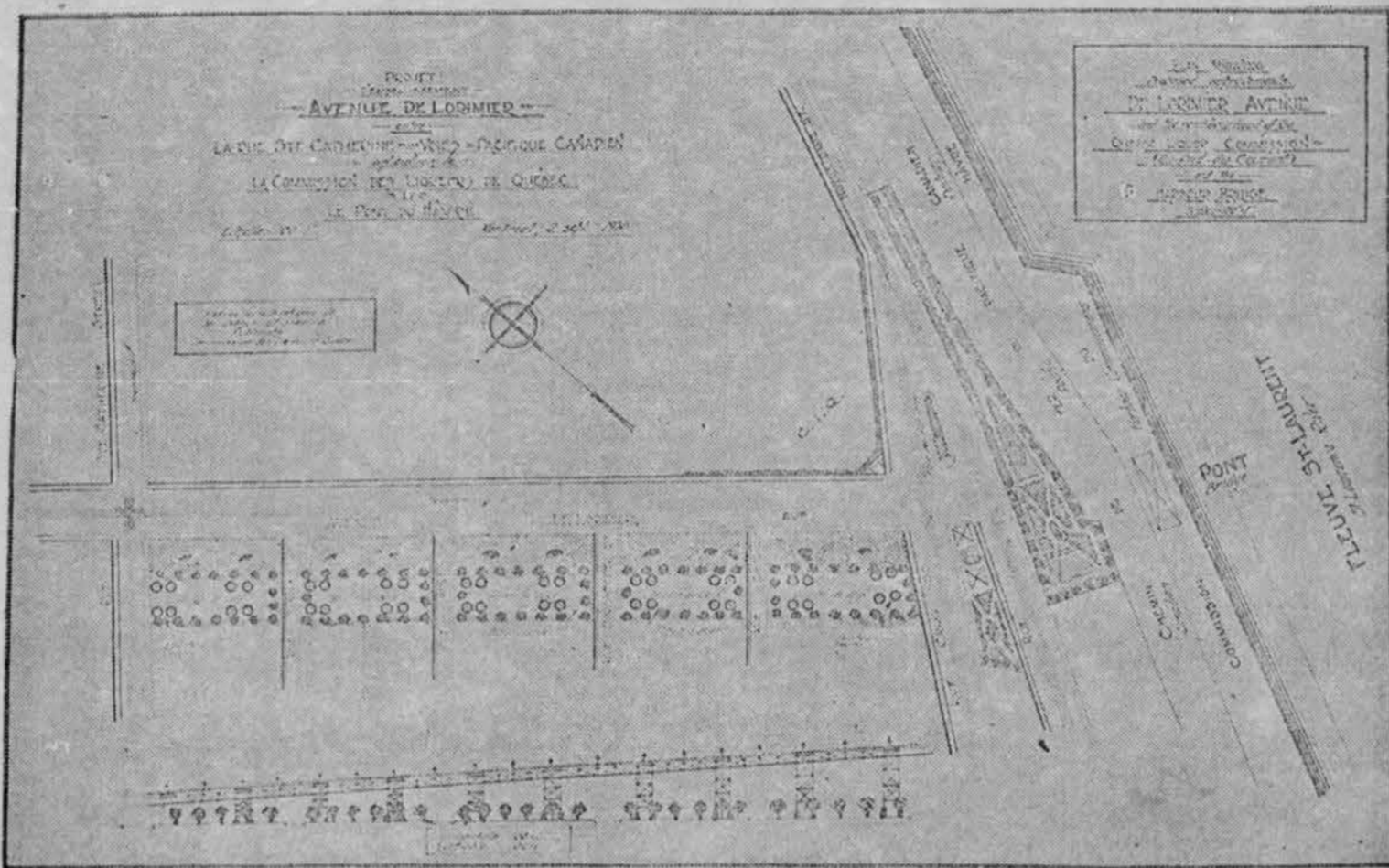
ARCHIVES MUNICIPALES

MONTREAL

MUNICIPAL ARCHIVES

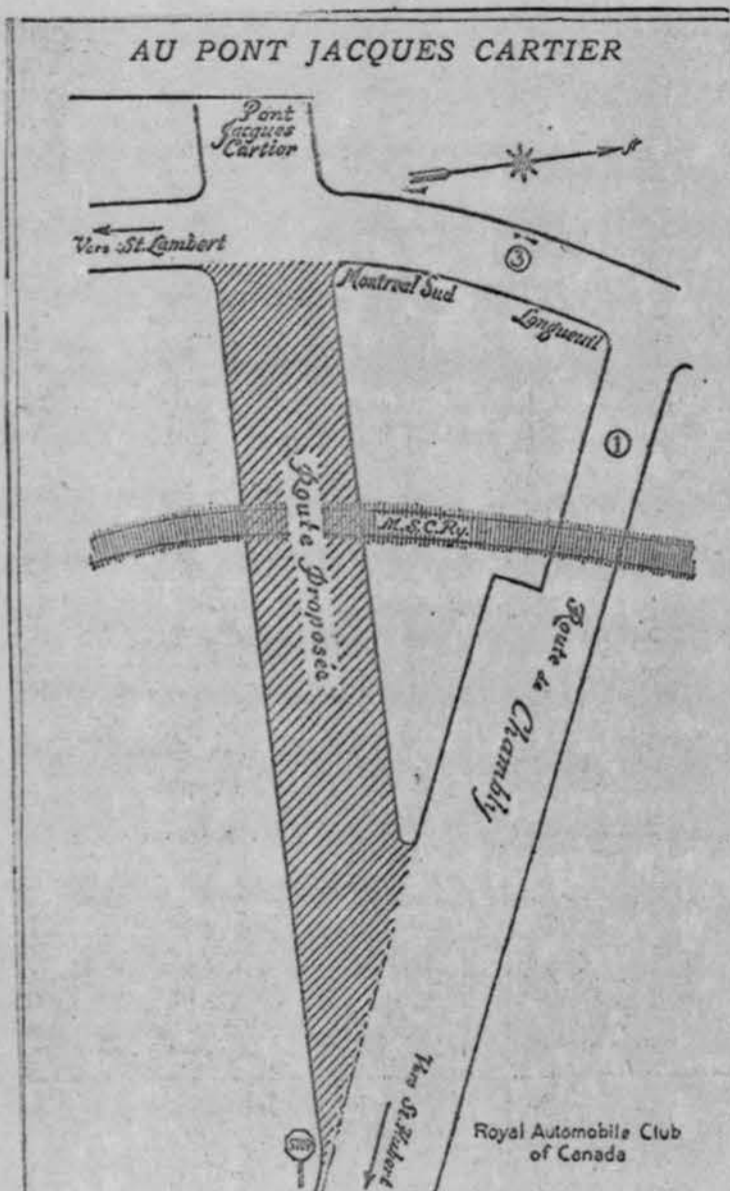
418

IMPROVEMENT PLAN ALONG LAND UNDER HARBOR BRIDGE



ARCHIVES MUNICIPALES
MONTREAL
MUNICIPAL ARCHIVES

Montreal Daily Star, 4th, 1930.



Le Royal Automobile Club du Canada demandera prochainement au ministère de la Voirie du gouvernement provincial de construire le plus tôt possible une route nouvelle pour faciliter la circulation à la sortie du pont Jacques Cartier. Dans le plan reproduit ici, la route future est indiquée par les hachures. Elle permettrait de rejoindre directement la route conduisant à S.-Hubert et à Chambly et éviterait le long retard occasionné par le détour que l'on est forcé de faire présentement pour passer par Longueuil. On éliminerait, en même temps, le danger d'accident dans les rues étroites et congestionnées de Montréal-Sud et de Longueuil. Cette route s'impose particulièrement depuis l'élargissement de la route entre Longueuil et Chambly, les travaux étant maintenant terminés jusqu'à S.-Hubert et très avancés entre S.-Hubert et Chambly. Ce serait le complément du boulevard Taschereau qui active le trafic se dirigeant vers S.-Lambert et Laprairie.

La Presse. 22 août 1936

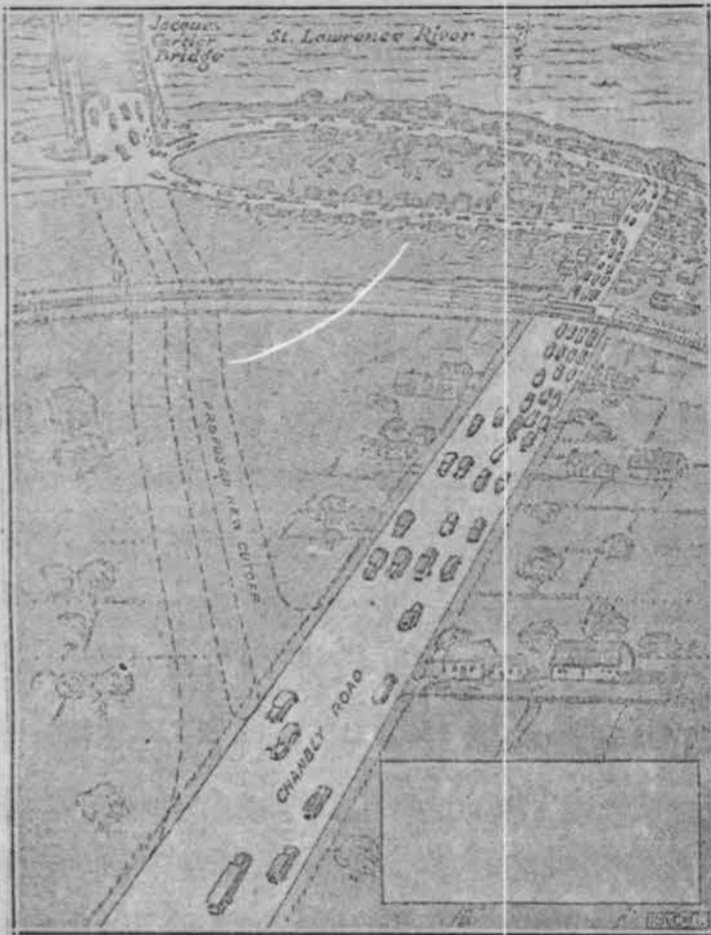
ARCHIVES MUNICIPALES
 MONTRÉAL
 MUNICIPAL ARCHIVES

R. A. C. of C. URGES BETTER ROADS

Gazette

12 Juin 1937

This is the seventh of a series of diagrams prepared by the Royal Automobile Club of Canada as part of its campaign for the adoption of a modern highways policy by the Province of Quebec, one of the main features being the divided highway, with a neutral strip separating the opposing traffic lanes. The chief advantage of this type of highway is the elimination of chances of head-on collisions, but expedition of traffic, minimizing of the headlight glare danger and increased safety for all users of the road are among the other benefits assured.



JACQUES CARTIER BRIDGE-CHAMBLY ROAD CUT-OFF

The motorist entering or leaving Montreal by the Montreal-Sherbrooke Highway No. 1 and the Jacques Cartier Bridge must traverse the narrow, crooked and congested streets of Montreal South and Longueuil, with a railway crossing at grade included. The sketch shows a proposed cut-off through open fields, lessening distance and eliminating traffic delays, and permitting expropriation of land at a comparatively low cost. A few years hence a real estate development with a rise in property values might make the cost of land for such an improvement exorbitant and prohibitive.

La rampe du pont de Montréal

Attendu que, le 5 mai 1927, le gouvernement de la province de Québec, la Commission du Havre de Montréal et la Cité ont passé un contrat concernant le pont Jacques-Cartier;

Attendu qu'une des conditions de ce contrat est à l'effet que les autorités du havre doivent construire une descente pour les véhicules sur le côté ouest dudit pont, aux environs des rues Craig et Notre-Dame;

Attendu qu'il serait dans l'intérêt de la circulation de cette partie de la Cité que cette descente soit construite le plus tôt possible;

Proposé par l'échevin Côté,

Que le Comité exécutif soit prié d'entrer en pourparlers le plus tôt possible avec le Conseil des Ports nationaux pour que ce dernier se conforme à cette condition du contrat ci-dessus mentionné.

S. D. voir 11 janv. 1938



CIGARETTES
**Sweet
Caporal**

**Sweet
Caporal**

28/8/40

Rue Lafontaine près de Bordeaux
Pont Jacques-Cartier (1940)









1920



28/8/40

017-110

2

S

W

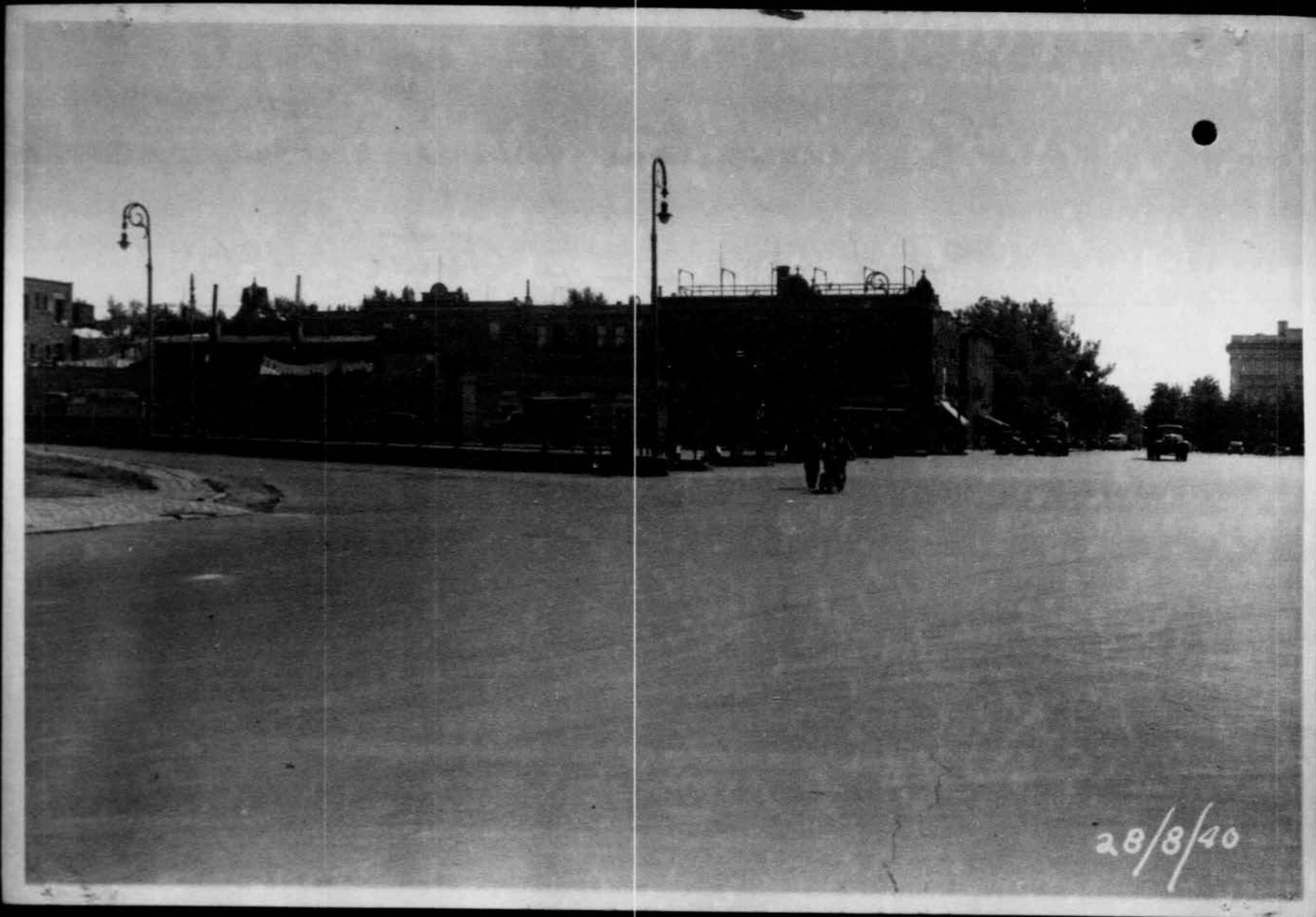
vr

E

28/8/40



514-710



28/8/40

Une entente que Montréal tient à faire respecter

La Presse - 13 mars 1942

Le conseiller Gaudin soulève
au conseil la question du
pont Jacques-Cartier.

A l'hôtel de ville, on entrevoit la possibilité que la contribution annuelle de \$150,000 que la ville doit fournir pour rencontrer le déficit du pont Jacques-Cartier soit diminuée sensiblement ou qu'elle disparaisse complètement.

Le conseiller J.-O. Asselin, président du comité exécutif, a déclaré, ce matin, qu'il avait l'intention de débattre la question avec les autorités fédérales et provinciales d'ici quelque temps. Les démarches qui seront entreprises feront suite à une motion que le conseiller Arthur Gaudin présentait, cette semaine, à une séance du conseil. M. Gaudin faisait remarquer qu'en vertu d'un accord tripartite intervenu entre la ville de Montréal, le gouvernement provincial et les autorités fédérales, les deux gouvernements supérieurs étaient tenus de construire une entrée pour les véhicules et les piétons de la rue Craig au pont Jacques-Cartier et il demandait à l'Exécutif s'il entendait faire respecter les conditions de l'accord.

M. Asselin a déclaré, ce matin, que les remarques du conseiller Gaudin étaient parfaitement bien fondées et qu'en vertu de la loi, la ville pouvait sans doute refuser de payer sa contribution annuelle jusqu'à ce que les termes de l'accord soient remplis.

M. Asselin croit cependant qu'il serait plus avantageux pour la ville, à l'heure actuelle, de faire réduire sa contribution, plutôt que d'insister sur la construction de l'entrée en question.

M. Asselin y voit plusieurs avantages. L'abord, il est inopportun de demander au gouvernement central l'entreprendre la construction de travaux publics qui ne sont pas nécessaires à l'effort de guerre; ensuite, il en coûterait environ \$100,000 à la ville pour exproprier le terrain nécessaire à la construction en question. Il serait plus avantageux pour la ville d'obtenir une réduction annuelle de \$25,000 ou de \$50,000, d'après le président de l'Exécutif qui essaiera, de plus, d'obtenir que Québec absorbe lui-même la contribution que Montréal est appelé à payer.

CITY MAKES PLANS FOR NEW HIGHWAY

Would Extend from Jacques
Cartier Bridge to
Montreal West

Gazette

\$17,000,000 COST SET

29 March 1945

Would Relieve Traffic Con-
gestion, Town Planning
Department Officials
Believe

With one eye to the post-war and the other to the immediate transportation needs of Montreal, experts in the city's town planning department are hard at work on plans for a super-highway, similar to the Hutchison River Parkway, the East River Drive and the Henry Hudson Parkway of New York.

The cost of the project will be somewhere between \$17,000,000 and \$18,000,000. The Jacques Cartier Bridge cost \$19,000,000 and the Wellington tunnel \$10,000,000.

It is the considered opinion of those working on the plans for this project that it will be a large factor in relieving the congestion of traffic in the centre of the city,

absorbing some of the Ottawa and Toronto traffic on its way to Quebec and the eastern part of the province over the Jacques Cartier Bridge.

Starting from the entrance to the bridge on the north side, the super-highway will transverse the present Commissioners street, Youville Place, Ottawa street, McCord street, Workman street, St. Emilie, and thence along the present Lachine car line in a parallel fashion as far as Montreal West, where it will link up with the new provincial highway to Ste. Anne de Bellevue.

It will have the advantage, also, of providing a connection with Victoria Bridge.

It is expected that the Federal, provincial and municipal governments will all have a hand in the project, for it will be of value to the province and the Dominion as well as to the city of Montreal.

The superhighway is planned with four lanes over part of its length and six lanes over the balance and it is expected that the flow of traffic could be allowed to proceed at 60 miles an hour with safety.

It will be seven miles in length and in places will underpass and overhead existing crossroads of major size.

It will also pick up, the experts feel, traffic from Berri street, St. Lawrence boulevard, McGill street, Colborne, St. Remi, Cote St. Paul Road and Girouard avenue and should be of value to motorists living in Notre Dame de Grace who seek a quick access to the down-town area.

Those working on the project include Charles E. Campeau, town planning engineer; A. Charland, technician; W. W. Foster, U.S. parkway expert; Aime Cousineau, director of the town planning department, is in charge of the work.

Pont
Cartier

Au pont Jacques-Cartier

A quand la rampe du côté ouest ?

22 février 1951

Les autorités fédérales s'étaient
pourtant engagées à aménager
cet accès au pont, entre les rues
Notre-Dame et Craig.

On révèle, à Ottawa, que le déficit global du pont Jacques-Cartier est de l'ordre de \$18,000,000 pour la période 1930-1950; celui de l'année dernière s'établit à \$50,000. On rappelle par la même occasion que la ville de Montréal et la province de Québec doivent une somme de \$744,425, à titre de contribution audit pont et que toutes deux refusent de payer.

Aux termes d'une loi provinciale de 1926, amendant la charte de la métropole, la ville de Montréal s'engageait "à contribuer à la construction, à l'administration et à l'entretien du pont entre Montréal et Longueuil".

La loi spécifiait à ce propos: "La contribution de la cité de Montréal sera cependant sujette à l'obligation par les commissaires du havre de construire une descente pour les véhicules du côté ouest du pont projeté à proximité des rues Craig et Notre-Dame, la cité devant fournir le droit de passage à cette fin".

La loi stipulait en outre: "Toutefois, la contribution annuelle de la cité ne devra pas, en aucun cas, excéder cent cinquante mille dollars, pendant quarante ans; cette somme annuelle réductible toutefois, proportionnellement aux revenus provenant dudit pont".

Touchant cette descente, du côté ouest du pont, que les commissaires du port devaient aménager, on sait qu'elle n'a pas encore été construite. La Commission municipale d'étude sur les problèmes de la circulation et du transport à Montréal recommandait à ce sujet en son grand rapport de l'année 1949, et cela en fonction de l'autostrade est-ouest projetée: "Tout en reconnaissant que le raccordement prévu entre l'autostrade et le pont Jacques-Cartier sera d'un coût élevé, la Commission estime néanmoins que ce raccordement procurera des facilités d'accès absolument nécessaires à l'est de la ville". Le rapport poursuivait: "A cet égard, la Commission suggère que l'on prenne avantage, si possible, du contrat intervenu entre la ville de Montréal et le gouvernement fédéral relativement au pont Jacques-Cartier; l'une des clauses de ce contrat comporte en effet l'obligation, pour les autorités fédérales, de construire une rampe d'accès du côté ouest du pont, entre les rues Notre-Dame et Craig, quand la ville fournira l'emprise nécessaire".

Quand la ville se prévaudra-t-elle de l'engagement pris par l'autorité fédérale d'aménager une rampe du côté ouest du pont Montréal-Longueuil?

AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LE PONT JACQUES-CARTIER ET À SES APPROCHES

Bernard Lachapelle,

Ing. P. Diplômé de l'École Polytechnique,

Promotion '53.

Il est impossible, dans les cadres d'une revue, de publier au complet un projet de fin d'études aussi poussé que celui présenté, cette année, à Polytechnique par M. Bernard Lachapelle. Des 9 chapitres, plus appendices que comportent ce travail, nous faisons paraître: a) de larges extraits du chapitre IV (Nécessité de l'élargissement de la chaussée du pont); b) du chapitre V (Élargissement de la chaussée du pont-Plan d'aménagement); et c) quelques extraits du chapitre VIII (Contrôle de la circulation à l'approche-nord — Plan d'aménagement). Le manque d'espace nous force également à biffer toutes références de l'auteur à des travaux d'envergure ou autres.

Avant-propos

Le pont Jacques-Cartier est un des liens routiers essentiels entre la métropole du Canada et les quelques municipalités industrielles et résidentielles de la rive sud. La population de ces dernières a augmenté de 300% en dix ans, les industries se sont multipliées, Montréal a progressé à un rythme constant depuis l'établissement du pont alors que les voies d'accès entre l'île et les villes d'outre-fleuve sont demeurées les mêmes depuis 1929. C'est donc dire qu'elles ne sont plus adéquates.

NECESSITE DE L'ELARGISSEMENT DE LA CHAUSSEE DU PONT

Méthode de calcul

Il est facile de déterminer la capacité pratique d'une route idéale qui réunit le maximum de visibilité, l'absence de trafic lourd, de pentes, de courbes, d'obstructions, d'intersections ou de toute cause de retard, aux conditions préférées de déplacement des usagers de cette route.

Cependant, si cette route réunit actuellement tous ou quelques-uns de ces désavantages, la capacité pratique de sa largeur de chaussée dans les conditions idéales, est réduite par l'introduction de divers coefficients qui expriment mathématiquement la portée de leur influence. Dérivés de constatations expérimentales, ces coefficients donnent, par simple multiplication, la capacité effective de la route.

Inversement, supposant que la moyenne journalière annuelle présente du trafic circulant sur une route est sa capacité effective, il sera possible, en suivant le chemin contraire du précédent, de déterminer: 1 — la capacité pratique que devrait présenter sa chaussée dans les conditions idéales pour être adéquate dans les conditions actuelles; 2 — par suite, la largeur requise de cette chaussée.

Cette méthode sera employée pour calculer la largeur que devrait avoir la chaussée du pont Jacques-Cartier pour répondre aux besoins actuels de circulation et partant, déduire si elle y satisfait.

Réduction de capacité

Tel que mentionné au début de ce chapitre, l'état actuel d'une voie de circulation, s'écartant des conditions idéales, entraîne une réduction de la capacité pratique de la chaussée dans ces conditions. Seront donc étudiées toutes les caractéristiques d'une route susceptible d'influencer cette capacité, à savoir: la largeur des voies, la visibilité, les obstructions latérales, les pentes, la proportion du trafic lourd, les intersections et toute cause de retard.

L'influence de ces caractéristiques sera étudiée à la vitesse convenue plus haut et traduite par un coefficient appelé coefficient de réduction, rapport de la capacité dans une condition donnée à la capacité dans l'absence de cette condition.

- 1—Largeur des voies.
La chaussée est actuellement de 36' — 10" de largeur, offrant ainsi 3 voies de circulation de sensiblement 12'.
Coefficient de réduction: 1.00
- 2—Obstructions latérales
La chaussée est immédiatement terminée de chaque côté par un parapet métallique d'environ 5' de hauteur.
Obstruction: des deux côtés.
Largeur effective des deux voies extérieures 18.0'
Largeur effective totale :
18.0 + 12.0 30.0'
Largeur effective d'une voie :
30.0 ÷ 3 10.0'
Coefficient de réduction: 0.91
- 3—Trafic lourd
Pourcentage du trafic lourd 20%
Coefficient de réduction: 0.83
- 4—Pentes
Pratiquement aucune portion du pont

ne présente de palier horizontal. On rencontre dans 50% de la longueur totale, des pentes aussi élevées que 4% et plus, alors que l'autre moitié est à pente de 1%.

Coefficient de réduction: 0.75%

5—Visibilité

a) Verticale

Longueur de visibilité de doublement (4.5'/0.5')
inférieure à 1500 pieds : 3050'
Pourcentage de la longueur totale du pont :
(3050/10480) × 100 29%
Coefficient de réduction: 0.92

b) Horizontale

Longueur de visibilité de doublement inférieure à 1500 pieds
..... 3874'
Pourcentage de la longueur totale du pont :
(3874/10480) × 100 37%
Coefficient de réduction: 0.90

6—Intersections

Il est difficile de déterminer jusqu'à quel point l'intersection à la rampe de l'île Ste-Hélène et le rempart physique, qui sépare les deux directions à ce point, entraînent une réduction de capacité. Car il y a réduction causée surtout le dimanche par le trafic émergent de l'île. De plus, l'influence de ce trafic est appelée à s'étendre à toute la semaine dès cet été par la mise en marche de piscines, sur l'île, qui pourront recevoir à la fois plus de 5,000 personnes. Quant au dimanche, ce même aménagement est anticipé comme devant doubler environ la foule actuelle pour la porter de 30 à 60,000 personnes.

Il y a donc double raison de voir se créer un imbroglio à ce point, avec comme conséquence, une réduction importante de la capacité du pont. Ce qui nous porte à fixer, de façon très conservatrice un coefficient de réduction de: 0.95%

7—Causes de retard

La nécessité apparente du péage sur le pont Jacques-Cartier rend obligatoire l'installation de cabines de collection. Mais le temps d'arrêt auquel sont soumis tous les véhicules s'engageant sur le pont pour s'acquitter du péage, peut être envisagé comme une cause de retard.

Le coefficient de réduction, dû aux conditions qui nous regardent, sera pris comme égal à celui qui prévaut pour une intersection contrôlée.

Coefficient de réduction : 0.80

8—Coefficient de réduction résultant

Le coefficient de réduction résultant est obtenu par simple multiplication de tous les coefficients de réduction individuels déterminés plus haut.

Coefficient de réduction résultant
 $= 1.00 \times 0.91 \times 0.83 \times 0.75 \times 0.92 \times 0.90 \times 0.95 \times 0.80 = 0.35$

Capacité pratique requise

1—Méthode de la moyenne journalière annuelle

Empruntant directement le coefficient de réduction résultant, on peut dès lors déduire de cette moyenne et de ce coefficient, la capacité pratique que devrait avoir la chaussée du pont dans les conditions idéales pour que, l'ayant réduite par le coefficient de réduction résultant, l'expression des conditions actuelles, elle satisfasse encore aux besoins immédiats de la circulation.

Capacité pratique requise dans les conditions idéales :

$$\frac{17600}{0.35} = 50200 \text{ véhicules/jour}$$

2—Méthode de la 30e heure

Normalement, toute étude de circulation s'appuie sur la 30e heure de tous les volumes horaires d'une année, classés par ordre d'importance.

Il n'a pas semblé logique d'en faire de même dans cette étude par suite de la grande probabilité de voir s'insérer de nombreuses valeurs entre le maximum et le 30e rang de nos comptages très limités, fixant à ce rang une valeur appréciablement plus élevée. Si, par excès de conservatisme, nous décidions du contraire nous parviendrions dès lors au résultat suivant :

30e heure de nos comptages : 2970 véhicules/heure

Capacité pratique requise dans les conditions idéales :

$$\frac{2970}{0.35} = 8470 \text{ véhicules/heure}$$

Nécessité de l'élargissement.

Il ressort des calculs précédents, que la largeur de la chaussée du pont devrait être telle que, placée dans les conditions idéales, elle puisse absorber 50200 véhicules/jour. Or, une artère urbaine à circulation rapide de 4 voies se permet

un volume journalier de 37500 véhicules ou $37500/4 = 9370$ véhicules par voie.

La chaussée du pont Jacques-Cartier devrait donc offrir :

$$50200/9370 = 5.4 \text{ ou } 6 \text{ voies.}$$

Si nous recourons maintenant à la seconde méthode, très conservatrice celle-là, nous obtenons comme nombre de voies nécessaires :

$$8470/1500 = 5.7 \text{ ou } 6 \text{ voies,}$$

1500 véhicules étant la capacité horaire moyenne par voie d'une route urbaine à circulation rapide.

C'est donc dire que la seconde méthode, encore plus que la première, conclut à la nécessité d'élargir la chaussée actuelle du pont en la portant de 3 à 6 voies.

Ces considérations soulignent l'insuffisance actuelle du pont, puisque ses 3 voies ne permettent, dans les conditions idéales, que : $9370 \times 3 = 28110$ véhicules/jour ou dans les conditions présentes d'opération : $28110 \times 0.35 = 9900$ véhicules/jour, chiffre atteint au cours de 1947. Le pont connaît donc la sursaturation depuis près de six ans alors que l'élargissement reporterait la date d'utilisation maximum à la mi-1954, où sera atteint, un volume de $(9370 \times 6 \times 0.35) = 19700$ véhicules/jour.

Justification technique

Si l'élargissement est préconisé pour la chaussée du pont Jacques-Cartier, c'est qu'il pourrait être facilement entrepris en convertissant en voie carrossable les deux bandes adjacentes à la route actuelle, bandes qui n'ont jamais rempli le but pour lequel elles avaient été conçues : la circulation des tramways.

Aucune obstruction majeure, telles que membrures de fermes, poutres, ne vient barrer la route à l'élargissement qui pousserait les limites actuelles jusqu'à offrir une largeur d'environ 64'.

Ce serait ainsi rendre efficace une perte d'espace, utiliser pleinement les possibilités du pont et ainsi satisfaire aux recommandations du Conseil Economique Métropolitain.

Elargissement de la chaussée du pont — plan d'aménagement

Les principales étapes nécessitant étude, dans le plan d'ensemble que commande l'élargissement du pont, sont :

- 1—Modification de la structure du pont;
- 2—Elimination du garde-fou bordant la chaussée actuelle;
- 3—Prolongement de la chaussée jusqu'à ses nouvelles limites;
- 4—Déplacement du système d'éclairage;
- 5—Installation d'un système de contrôle de la circulation;
- 6—Aménagement de l'intersection pont Jacques-Cartier-île Ste-Hélène;
- 7—Contrôle de la circulation aux approches;
- 8—Localisation des kiosques de péage.

Ces items seront repris en détail dans les paragraphes suivants.

Modification de la structure du pont

La conversion des bandes adjacentes en voie carrossable ne nécessitera aucune modification à la structure actuelle : les calculs originaux tenaient compte de cette éventualité.

Il ne sera donc pas nécessaire de se livrer à une vérification de la structure du pont pour s'assurer de sa satisfaction aux nouvelles conditions.

Elimination du garde-fou bordant la chaussée actuelle

Les garde-fous de la voie routière et les poteaux pour support du câble électrique du tramway devront être éliminés sur toute la longueur du pont. Les nouvelles limites seront les garde-fous intérieurs du trottoir pour piétons.

L'enlèvement des premiers ne crée aucun problème particulier : les membrures qui les retiennent à la forme inférieure peuvent être rapidement coupées à la torche.

Prolongement de la chaussée à ses nouvelles limites

Malgré la différence apparente à la figure 2 entre les solives des allées de tramways et celles de la voie carrossable quant à leur élévation, elles ont effectivement leur face supérieure au même niveau.

La construction d'une dalle en béton armé devient ainsi excessivement simplifiée : on pourra se contenter d'un lit horizontal de planches avec retenue à l'extérieur pour les formes. Le soutènement inférieur sera assuré par l'entresaillement actuel entre les solives de la bande.

Pour permettre une liaison de la nouvelle partie de la dalle à l'actuelle, il suffira de briser cette dernière sur quelques pouces de largeur ou même relier les deux parties par des tirants.

Déplacement du système d'éclairage

L'éclairage de la chaussée du pont Jacques-Cartier est actuellement assuré par des luminaires suspendus à environ 21' de la chaussée et écartés d'environ 2' des poteaux qui les supportent. Ceux-ci bordent les limites longitudinales de la chaussée avec arrangement en zigzag, l'espacement entre deux lampadaires consécutifs étant de 75' suivant l'axe de la route.

A remarquer que les mêmes lampadaires seront utilisés après substitution d'un crochet à leur tête présente. Ce crochet, éloignant les luminaires de 6' du poteau, permettront, de pair avec un genre amélioré de luminaire à hauteur supérieure et une puissance accrue des lampes, un éclairage adéquat et sensiblement uniforme sur toute la voie carrossable du pont.

Installation d'un système de contrôle de la circulation

La chaussée étant divisée en 6 voies, la seule répartition inégale qu'elles peuvent présenter est le rapport 4-2, un minimum de deux allées devant être laissé à toute direction.

La répartition inégale des voies peut rendre sensiblement uniforme la densité du trafic dans chacune des voies et suppose ainsi une différence appréciable entre les volumes de chaque direction.

Du lundi au vendredi, cette différence fixe le débit le plus important à 150% de l'autre au cours des heures les plus achalandées de la journée, soit près de 6 heures.

Soit V le débit de la seconde direction. La première fournira un volume de $1.15V$ durant ces heures.

Si la chaussée est divisée également, les densités respectives deviennent :

$$\frac{V}{3} = 0.33 \text{ V/voie}$$

$$\frac{1.5V}{3} = 0.5 \text{ V/voie}$$

Si la répartition inégale 4-2 est utilisée,

les densités respectives s'établissent à :

$$\frac{V}{2} = 0.50 \text{ V/voie}$$

$$\frac{1.5V}{4} = 0.375 \text{ V/voie}$$

Le deuxième arrangement tend donc à uniformiser les densités et sera conséquemment justifiable durant au moins 6 heures par jour du lundi au vendredi : de 7 hres a.m. à 11 hres a.m. et de 5 hres p.m. à 7 hres p.m., avec respectivement, préférence aux directions sud-nord et nord-sud.

La répartition pourra s'appliquer de la même manière de 7 hres a.m. à 9 hres a.m. le samedi, pour laisser préférence à la direction sud-nord.

Le dimanche, le contrôle deviendra effectif à partir de 8 hres p.m.

En définitive, le système de répartition inégale serait recommandable 35 heures par semaine et deviendrait de plus un moyen de contrôle propre à rendre les opérations souples et sûres.

Le système pourrait être assuré par des signaux lumineux suspendus au-dessus de chacune des voies. Un seul feu surplomberait les allées extérieures puis-

qu'il a déjà été convenu d'allouer un minimum de 2 voies à chaque direction. Les deux allées centrales seraient contrôlées par trois feux : rouge, jaune et vert; le feu jaune aversant du changement de direction sur la voie concernée.

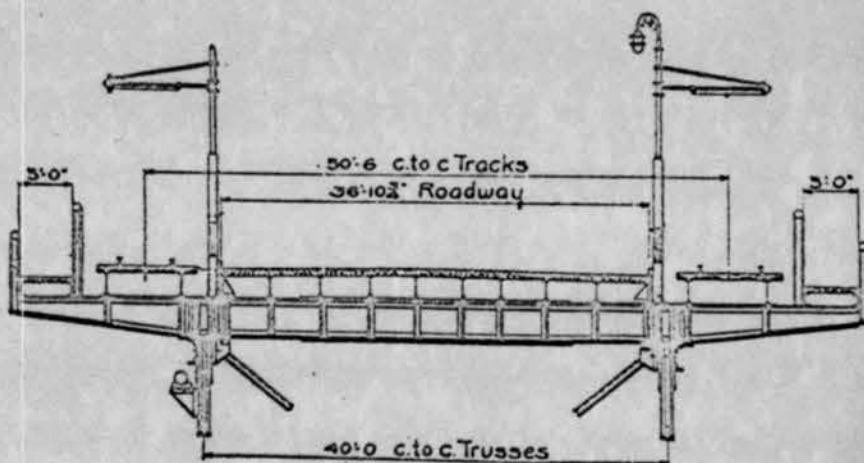
Une suspension à 20 pieds du sol semble laisser suffisamment de liberté aux plus hauts véhicules tout en détachant nettement les feux des luminaires fixés légèrement plus hauts.

Il suffirait finalement d'installer ces feux en 4 points du pont, soit aux deux extrémités et de part et d'autre de l'intersection de l'île Ste-Hélène. Un responsable du péage se chargerait, aux heures recommandées ou à toute occasion semblant logiquement de nécessité, d'opérer le changement des feux.

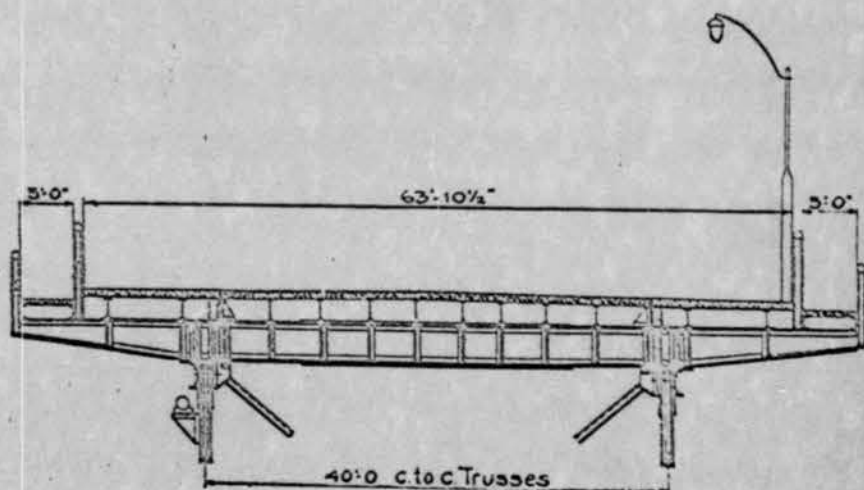
La circulation à l'approche-nord

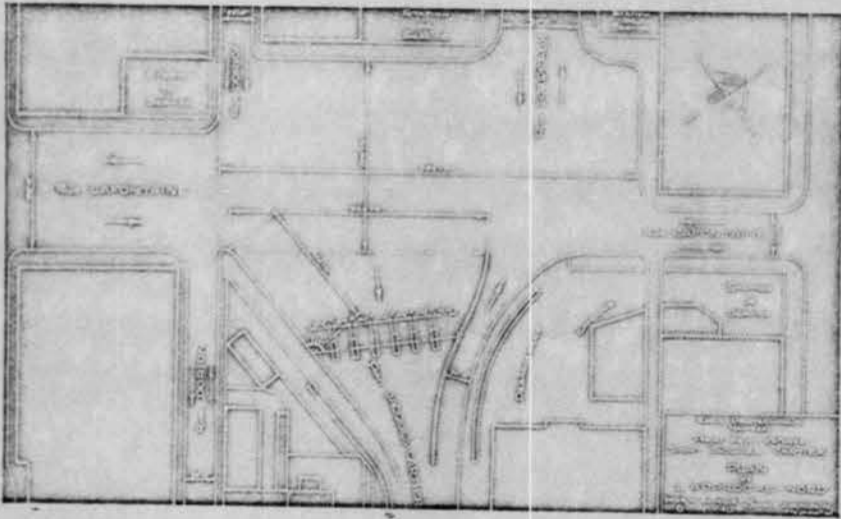
Le carrefour actuel à l'approche-nord du pont Jacques-Cartier doit principalement servir au trafic intéressé au pont. Voilà pourquoi nous en parlons longuement dans notre thèse. Qu'il nous suffise d'attirer ici l'attention du lecteur sur le plan d'aménagement que nous proposons, (fig. 12), plan qu'il pourra comparer avec la disposition actuelle de l'espace

Coupe-type de la chaussée du pont aux approches. (Source : The Montreal South Shore Bridge; Dominion Bridge Co. Ltd.)



Coupe-type de la chaussée du pont aux approches après élargissement de la voie carrossable.





Plan de l'approche-nord actuelle, avec conditions d'embouteillage, kiosques à l'entrée et tous les désavantages qu'elle comporte actuellement.

du carrefour (fig. 6).

Les principaux contrôles physiques de cette réalisation détaillée du plan se ramènent aux suivants :

1 — Terre-plein central, rue Lafontaine, avec prépondérance à la direction ouest-est : il s'étendra jusqu'à la rue Papineau avec but premier de laisser un endroit d'arrêt temporaire au centre de la rue Lafontaine, aux véhicules débouchant de la rue Cartier;

2 — Terre-plein central, rue Bordeaux, avec division égale pour chaque direction : il s'étendra jusqu'à la rue Huron pour permettre un endroit d'arrêt temporaire au centre de la rue Bordeaux, au trafic débouchant de la rue Disraéli;

3 — Deux îlots à l'intersection Bordeaux-Lafontaine, définissant les directions principales;

4 — Signaux de circulation au point de rencontre des directions nord-sud rue

Bordeaux et est-ouest rue Lafontaine;

5 — Clôtures ou remparts;

6 — Lampadaires assurant l'éclairage

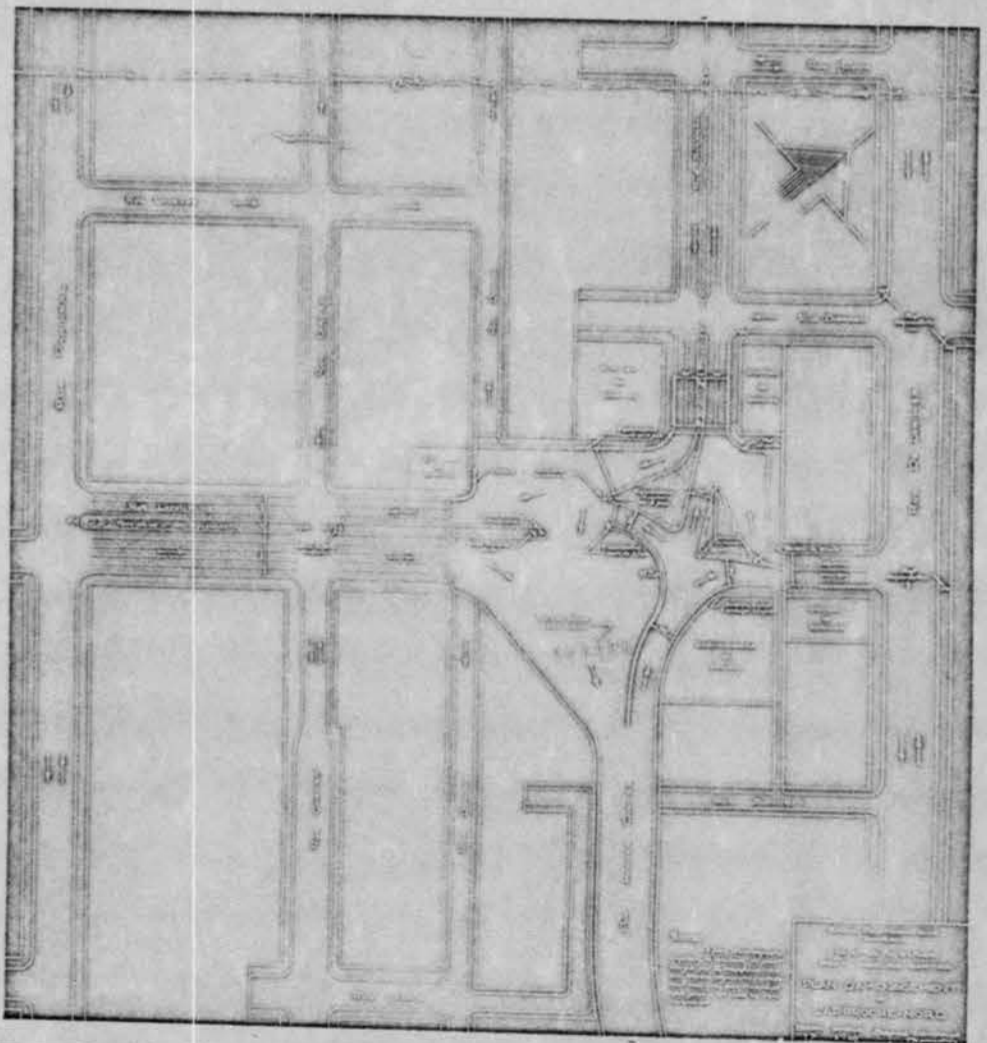
7 — prohibition du stationnement rue

Lafontaine, entre Papineau et Delorimier,

rue Bordeaux, entre Huron et Lafontaine;

8 — Panneaux indicateurs où cela s'avèrera nécessaire.

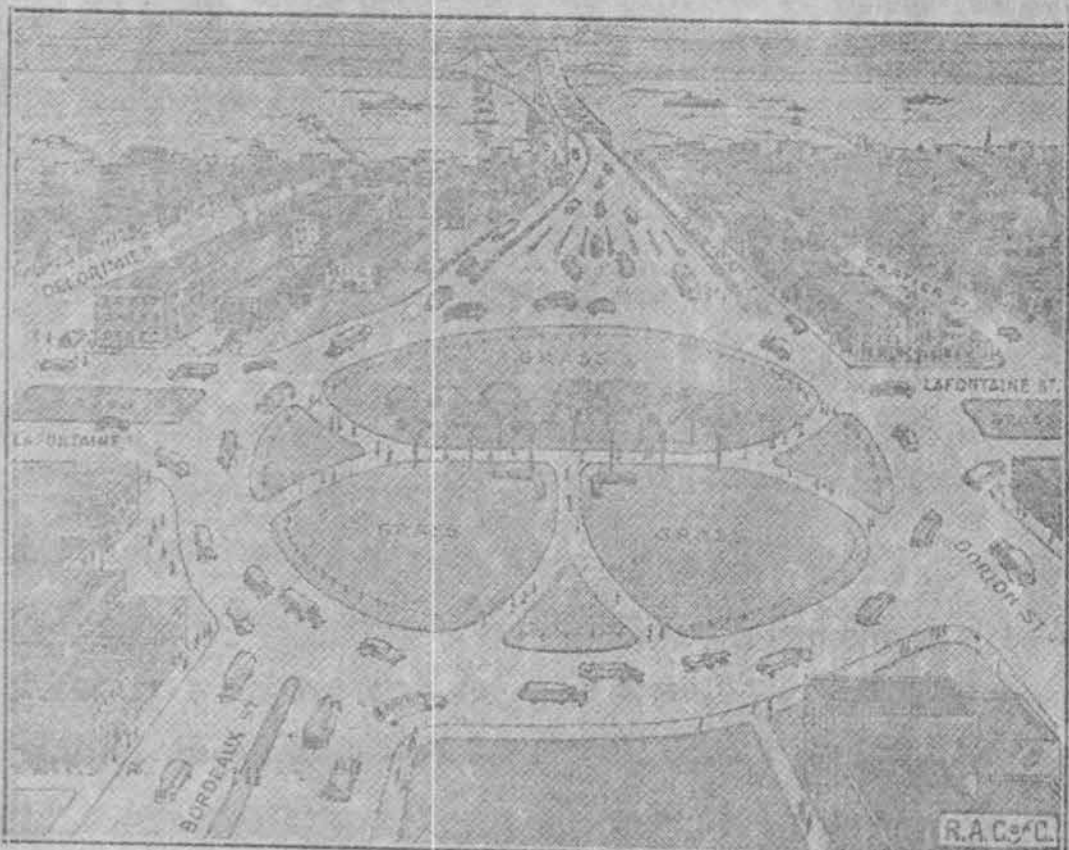
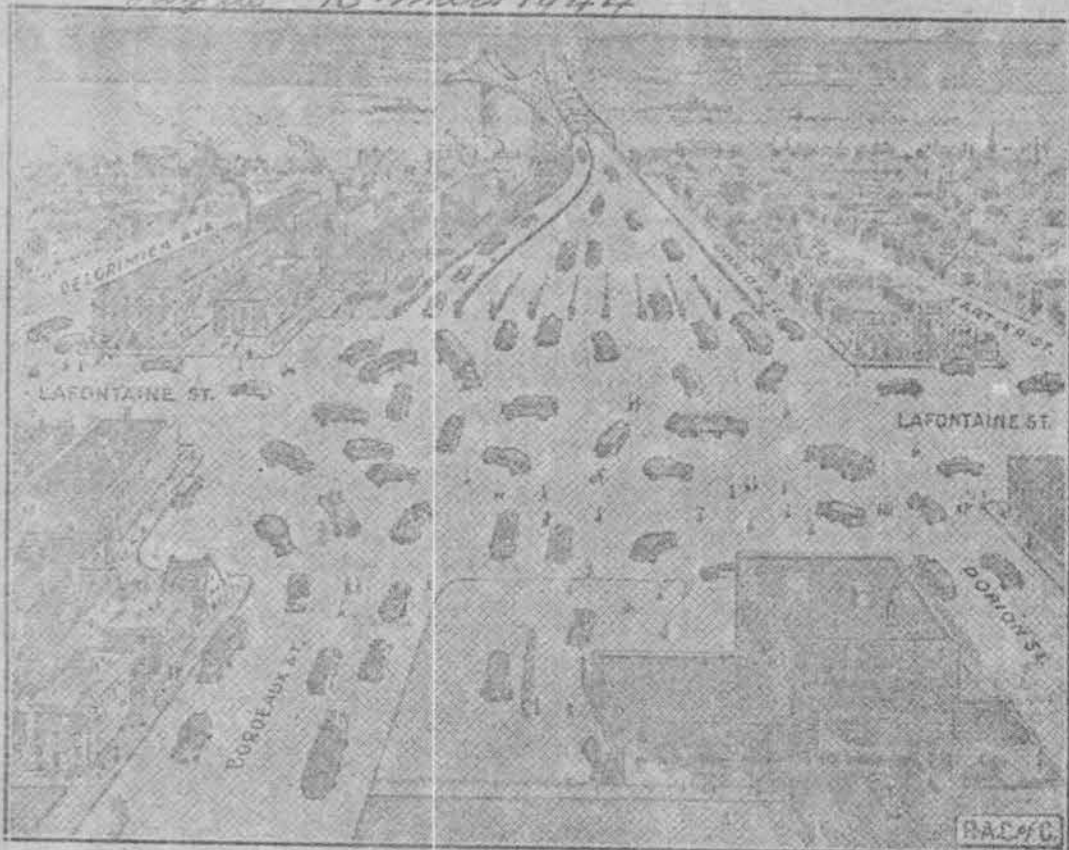
Nous préconisons également le transport des kiosques de péage à l'approche-sud.



Plan d'aménagement de l'approche-nord. La circulation est dirigée, les kiosques de péage doivent être enlevés et la chaussée du pont a été élargie.

POST-WAR PLAN—ORDER OUT OF CHAOS

Article 15 mars 1944



A simple solution of the traffic problem that exists today at the Lafontaine street entrance to the city's Jacques Cartier (Harbor) Bridge, is shown here as one of a series of post-war projects recommended by the Royal Automobile Club of Canada for the betterment of traffic conditions in the Greater Montreal area. Compare the orderliness of the lower diagram with the confusion in the above. Construction of a traffic circle at the approach to the bridge should speed up traffic and provide adequate safety for pedestrians and vehicular traffic, the Royal Automobile Club points out. The circle, it is contended, is not only a practical need but is economical as well, there being plenty of room for a 200-foot circle with a 23-foot vehicular roadway. "Present toll collection gates at the Montreal entrance to the bridge will have to be moved south of their present location," runs the commentary to the diagrams. "In any case it is hoped that the tolls will be removed from the bridge in the near future. Pending toll removal it would be an economy to have the toll gates located in the centre of the bridge thus doing away with traffic congestion at the approaches and cutting down the expenses of operation."

LE PONT J. CARTIER

Amélioration projetée par la métropole

Le 29 février 1953
Plan de la ville pour dé-
congestionner la circula-
tion aux approches.

(De notre édition finale d'hier)

La ville de Montréal a l'intention d'améliorer les approches du pont Jacques Cartier.

M. le maire Jean Drapeau l'a révélé cet après-midi.

Le maire a en effet annoncé que le comité exécutif avait demandé aux directeurs des services municipaux des Travaux publics et de l'Urbanisme, MM. Lucien L'Allier et Aimé Cousineau, de préparer, dans le plus bref délai possible, les plans que nécessiteront les travaux projetés aux approches du pont, et d'établir le coût qu'ils entraîneront.

M. Drapeau a souligné que, depuis l'annonce, par la Commission des ports nationaux, de l'utilisation d'une des deux voies réservée aux tramways sur le pont, pour l'élargissement de la chaussée jusqu'ici utilisée aux véhicules, l'embouteillage déjà assez intense à l'entrée, rues Papineau, Dorion et Delormier, deviendrait probablement encore plus grave.

La ville demandera également à la Commission des ports nationaux d'élargir davantage la chaussée des automobiles par l'utilisation de la seconde voie réservée aux tramways.

Si la commission obtempère à la requête de la ville, ce sera une raison de plus pour cette dernière d'aménager les abords du pont.

"Si les deux voies réservées aux tramways étaient ouvertes, de dire le maire, il y aurait plus d'automobiles qui utiliseraient le pont, qui y entreraient ou en sortiraient simultanément, du côté de Montréal. Or actuellement, dans la belle saison, la circulation est ralentie parce que l'entrée n'est pas adéquate et que les autos venant de diverses rues doivent s'entrecroiser et sont souvent refoulées jusqu'aux petites rues qui mènent au pont.

"Aussi, d'ajouter le maire, demanderons-nous à la Commission des ports nationaux, de placer les boîtes de péage à l'extrémité sud du pont.

"Qu'arrivera-t-il des Montréalais qui veulent aller à l'île Ste-Hélène? demande notre représentant au maire. Ils ne paieraient pas?

"Je ne vois pas pourquoi nous paierions, de répondre le maire. L'île Ste-Hélène appartient à Montréal, et lorsque les Montréalais veulent y aller, ils ne sortent pas de Montréal.

"Et les citoyens de la rive sud, ils paieraient pour venir à l'île Ste-Hélène?

"Eh, oui, c'est regrettable, mais ils ne sont pas des Montréalais," de répliquer le maire.

Des travaux réclamés par des besoins urgents

The Press 11 mars 1955

Pendant une vingtaine d'années il a été possible de se contenter des voies d'accès aménagées pour les automobilistes à l'entrée du pont Jacques-Cartier au moment de l'érection de cette structure. Il faut bien constater à l'heure actuelle qu'elles sont devenues insuffisantes pour les besoins d'une circulation beaucoup plus intense qu'on ne pouvait le prévoir vers 1930.

Tous ceux qui ont à s'aventurer de ce côté à la fin de la journée de travail, ou encore durant une bonne partie des jours chômés de l'été, savent qu'il s'y forme des rassemblements considérables de voitures et que cela entraîne souvent de longues périodes d'attente. La traversée du fleuve devrait normalement se faire en cinq minutes environ: le voyage peut exiger en réalité une demi-heure ou beaucoup plus, même, par suite des embarras que l'on rencontre aux deux extrémités du pont.

Du côté de Montréal en tout cas la situation sera corrigée prochainement. Des travaux doivent être entrepris par les autorités municipales pour faire disparaître les dangers presque permanents d'embouteillage qui existent là. Il a été reconnu que ces améliorations sont urgentes. Elles le paraissent d'autant plus qu'il y a lieu de s'attendre à ce que la circulation s'intensifie entre la métropole et la rive sud, conformément à une tendance très visible depuis quelques années.

Les relations entre la région montréalaise et la zone immédiatement voisine, de l'autre côté du Saint-Laurent, ainsi qu'avec les Cantons de l'Est se développent constamment. Il importe qu'elles ne soient pas paralysées par l'insuffisance de voies de communications, à une époque où le transport automobile est si abondamment utilisé. Il est prévu du reste que l'espace disponible pour les véhicules sur le pont sera élargi par le gouvernement fédéral. A Ottawa comme ici on est donc pleinement persuadé de la nécessité de travaux d'aménagement. Ils sont réclamés par des besoins qui se font de plus en plus pressants et qui le deviendraient beaucoup plus encore s'il n'en était pas tenu compte le plus tôt possible.

Plans Department Gets Green Light

The Montreal Star 9 mars 1955

Montreal's planning and public works departments have been authorized to proceed immediately with their plans to give the northern approach to the Jacques Cartier Bridge a face-lifting.

The announcement made last night by City Executive Chairman Pierre DesMarais at the annual meeting of the Montreal Commercial Centre.

"This is no election promise, but a fact," Mr. DesMarais said. He said orders to improve the Lafontaine street entrance to the bridge were given following approval by the Provincial Government to move the toll booths from the Montreal end of the bridge to the South Shore approaches.

Asked when the work would be completed, Mr. DesMarais said it was impossible at this time to even hazard a guess.

"One thing is certain," he said. "The work will be completed before I leave the City Hall."

Within Three Years

This was taken to mean in less than three years.

Mr. DesMarais' announcement referred only to the approaches to the bridge. There was no mention of widening or building new streets, or outlets to the bridge.

"The problem will become even more acute than it is at present when the fourth traffic lane is added to the bridge this summer," one traffic authority said today in commenting on Mr. DesMarais' announcement.

He added that wide streets should be constructed leading to such main arteries as Sherbrooke and Notre Dame streets and Papineau and Delorimier avenues to syphon off the heavy traffic on Jacques Cartier Bridge. "Otherwise this spot will be one of the worst bottlenecks in the city," he added.

It is known that the city has already drawn up plans calling

for erection of a clover-leaf on Lafontaine street at the bridge entrance, but as far as is known the plans are still gathering dust in the city library.

Present plans call for the removal of toll booths, resurfacing of pavement approaching the bridge and the installation of a modern traffic system of entrance and exit lanes.

Mr. DesMarais said that plans for the improvement to the Montreal approach had been hastened by the Federal Government's decision to add more traffic lanes to the bridge. A fourth lane, to be located on the Montreal Transportation Commission's right of way on the south side of the span, but never used, will be built in the near future with a fifth lane on the MTC right of way on the north side to follow.

Turning to other problems, Mr. DesMarais told his audience that he had changed his view on the proposed Berri street tunnel under Sherbrooke street.

"I was formerly opposed to this project but after serious study I have changed my mind," he said.

Mr. DesMarais touched briefly on the many tasks faced by the Administration when it took over last fall. One of the first problems to be taken up by the Executive Committee was the question of finances, he said. This was settled for the time being by the successful floating of a \$35,000,000 loan in the United States. Other problems included the Montreal Bill, and preparation of the 1955-56 budget which is still pending.

Executive OK Needed

The Gazette

10 mars 1955

New Bridge Approach Approved In Principle

Provincial roads department and National Harbors Board officials have approved in principle plans being prepared by the city planning department for improvement of the northern approaches to Jacques Cartier Bridge.

The plans are expected to be completed within the next few weeks and submitted to the civic executive committee. Committee approval is required before they can be implemented.

Before work can be ordered, credits to cover its cost must be voted and, depending on the nature of the expenditure, such credits may have to be voted by the city council rather than the committee. This applies particularly if property expropriations are involved.

Council decisions to expropriate are subject to consent by the Quebec Municipal Commission, following which notice must be given in court of intention to take possession. Upon possession, notice must be given to tenants to vacate, and then tenders must be called for demolition, for which time must be allowed.

First stage of contemplated improvement, it is understood, would be temporary and could be carried out this summer. This calls merely for placing stanchions for directional islands.

Second stage would be intermediate, involving some expropriations, and would be correlated with proposed creation of a fifth traffic lane on the bridge by the National Harbors Board and moving toll booths to the southern end of the span. It calls for construction of ramps leading to Dor-

chester street to divert some traffic from the clogged approaches. (The southern end of Jacques Cartier Bridge is to be raised in conjunction with construction of the St. Lawrence Seaway channel, and the southern approaches are to be improved accordingly by the Provincial Government. It is not known whether provision of the fifth traffic lane will be simultaneous with this work or follow it.)

Third and final stage, it was learned, would be correlated with provision of a sixth traffic lane on the bridge, for which the city has asked the National Harbors Board, and construction of an east-west expressway along the river.

Preparation of plans was asked by the executive committee of the city planning department before the National Harbors Board's announcement concerning creation of a fifth traffic lane on the bridge. Consequently, when they were submitted, revision was asked in light of actual and potential developments.

About two weeks ago, the committee asked that the plans be discussed with the provincial roads department and the N.H.B.

Un nouvel aménagement des approches du pont J.-Cartier

Le Patrouille 17 mai 1953

Les membres du comité exécutif ont approuvé, à une séance spéciale tenue hier soir et qui a pris fin aux environs de minuit la nuit dernière, les plans d'approche du pont Jacques-Cartier, ainsi que divers autres projets visant à l'amélioration des conditions de la circulation.

Les plans d'approche du pont Jacques-Cartier prévoient un complet nouvel aménagement de la circulation de façon à accélérer davantage l'écoulement du flot de la circulation, à l'entrée nord de ce pont qui est l'un des plus achalandés de tous ceux qui donnent accès à l'île de Montréal, et surtout à enrayer les dangers d'accidents.

Le nouvel aménagement prévoit qu'à l'avenir, aucun virage à gauche ne sera permis à la sortie du pont, de sorte que la circulation, actuellement retardée constamment par des croisements de voitures, s'écoulera désormais plus rapidement.

Tous les véhicules qui sortiront

du pont Jacques-Cartier se dirigeront soit vers le nord, soit vers l'est, mais les automobilistes qui désireront se diriger vers l'ouest pourront passer par une voie, en-dessous du pont, pour aller rejoindre le nouveau boulevard Dorchester ou une autre artère, pour se rendre à leurs lieux de destination.

NOUVELLE ARTERE

Cette nouvelle artère, longeant le pont, donnera également accès au pont Jacques-Cartier aux automobilistes qui viendront du boulevard Dorchester, ce qui soulagera considérablement les artères avoisinantes.

Les automobilistes pourront également tourner vers l'est en empruntant la rue Lafontaine, ou encore, se diriger vers le nord, par la rue Bordeaux, mais ils ne pourront plus tourner vers la gauche à la sortie du pont, dans la rue Lafontaine, pour aller rejoindre la rue Papineau, comme ils le font actuellement.

La rue Lafontaine, à l'ouest du pont, accommodera la circulation dans les deux sens, mais la seule circulation admise vers l'ouest sera celle provenant de la rue Dorion. Le reste de cette artère servira à la circulation se dirigeant vers l'entrée du pont.

Une artère de circulation à sens unique en direction du sud, con-

La rue Dorion sera également duisant vers le pont.

LE PEAGE

Pour ce qui est du péage que les autorités municipales tentent de faire transporter à l'extrémité sud, la question est revenue sur le tapis, au cours de la séance d'hier soir, mais le président, M. Pierre DesMarais, a annoncé, après la réunion, que ce problème relevait uniquement des autorités fédérales et que la ville continuait ses démarches pour tenter d'obtenir ce changement, mais rien de définitif n'avait encore été décidé à ce sujet.

Better Traffic

Changes Set For Bridge

17 mai 1955
The Montreal Star

The city will change traffic regulations and undertake low-cost improvements at the northern approaches to the Jacques Cartier Bridge within the next 30 days, City Executive Chairman Pierre DesMarais announced today.

Purpose of these measures, the Chairman pointed out, is to speed up movement of cars and trucks at this busy spot, and reduce criss-crossing of motor vehicles along the wide Lafontaine street area.

Approved by the committee at a special meeting last night, on the recommendation of C. E. Campeau, assistant Director of City's Planning Department, the changes will consist in the elimination of all left hand turns and installation of traffic dividing islands and synchronized lights in the area bounded by Papineau, Ontario and Delorimier streets and the northern extremity of the span.

Expressway Planned

Executive Committee members also instructed heads of the City's public works and planning departments to continue preparing plans for the construction of a north-south expressway through Mount Royal, a project made public by the City a few weeks ago.

In its present state, it calls for the building of an underground artery for motor vehicles above the CNR tracks through a separate mountain tunnel.

The northern exit would be in the Town of Mount Royal, above the existing tracks in the suburban community where the railway roadbed is depressed. Continuing north, an elevated boulevard would connect with a bridge which the Provincial Government is planning to construct near Taylor boulevard.

Southern outlet of the underground pasageway would be located near Lagauchetiere street and would be linked with University street.

CNR Offers to Build

Although the CNR has informed the City that it is willing to build the tunnel, no decision has yet been reached. The railway would charge a toll.

Heads of the two departments will determine the costs and the feasibility of the project and later report to the Executive.

Also approved by the committee during its emergency session was homologation of new lines for construction of a tunnel under the CPR tracks at Masson street.

The Executive reached a decision only on the changes planned for the immediate approaches. Members refrained from taking a stand on Mr. Campeau's project to build a ramp connecting the bridge to Dorchester street.

As shown on the map, traffic motorists travelling from Dorchester street to the bridge would follow a new artery to be built on the western side of the span, enter Dorion street and then the bridge. Outgoing traffic would leave the bridge south of Lafontaine street, travel under the span and then proceed to Dorchester street.

Leading changes to be undertaken by the department of public works within the next few weeks, so that the new plan will be put into operation by the middle of June, are as follows:

1—No left turns as outgoing traffic will enter Bordeaux as far as Ontario, or Lafontaine as far as Delorimier avenue. Cars going to the bridge will use either Lafontaine or Bordeaux, from Ontario or Sherbrooke street.

2—Several traffic islands will be built, one dividing Lafontaine between the bridges' approaches and Papineau avenue, another preventing left turns for vehicles leaving the bridge and a third on Bordeaux street, near Ontario street, to divide traffic proceeding on Ontario or Bordeaux streets.

3—Corners will be rounded at Papineau and Lafontaine, Bordeaux and Ontario, and at Delorimier and Lafontaine.

4—Traffic lights at these same three intersections will be synchronized.

5—MTC buses will go make a loop from the bridge up Bordeaux, west on Ontario and south on Dorion, back to the span.

Un aménagement qui n'aura pas eu la vie longue



Ces voies d'approches au pont Jacques Cartier, avec certaines sections de rues à sens unique, des flots, des bornes de ciment et des lignes blanches, auront eu une courte durée, puisque dès 11 h. 15 ce matin, soit quelques heures à peine après le début des travaux, le nouveau directeur du service de la circulation, M. Jean Lacoste, en a arrêté l'aménagement. M. Lacoste n'est pas du tout satisfait des plans préparés avant la formation de son service. Les approches du pont redeviennent donc ce qu'ils étaient jusqu'ici. (photo René Bénard, LA PRESSE)

Travaux arrêtés par le directeur Jean Lacoste

La Presse 22 juin 1955

Le nouveau directeur du service municipal de la circulation, M. Jean Lacoste, a donné ordre en fin de matinée, aujourd'hui d'interrompre les travaux d'aménagement des approches du pont Jacques Cartier. Les travaux, tracés de lignes blanches, et alignement de bornes, avaient commencé hier et s'étaient intensifiés ce matin, au grand désespoir de quelques garagistes et établissements commerciaux du district.

"Ces aménagements ont été commencés avant ma nomination au poste de directeur de la circulation, de dire M. Lacoste. Mais comme j'ai maintenant juridiction dans ce domaine, j'ai donné ordre d'interrompre ce qu'on avait commencé à faire, et de

remettre les choses comme elles étaient jusqu'ici.

"Je crois pour ma part que le projet n'est pas encore mûr et qu'il doit être étudié davantage. Les choses redeviennent ce qu'elles étaient avant, nous n'en serons pas plus mal, et les gens ne seront pas mêlés pour rien. Lorsque le plan aura été bien mûri, nous verrons à faire des suggestions concrètes.

Si l'aménagement de ces approches était demeuré tel qu'il était ce matin, les camions et véhicules de plusieurs établissements auraient été obligés de passer par Longueuil, pour y entrer, et cela à cause des sens unique vers l'est, et vers le nord, au sortir du pont.

Montreal - Matin 27 Août 1955
**Le plan des nouvelles approches du
pont Jacques-Cartier est approuvé**

M. Ernest Gohier, ingénieur en chef du ministère de la Voirie provinciale, a annoncé hier que le plan général des nouvelles approches du pont Jacques-Cartier sur la rive sud venait d'être officiellement approuvé par les trois corps publics intéressés: le ministère provincial de la Voirie, le Conseil des ports nationaux et l'administration de la voie maritime du St-Laurent.

M. Gohier a également déclaré que l'exécution du projet sera faite par le Conseil des ports nationaux.

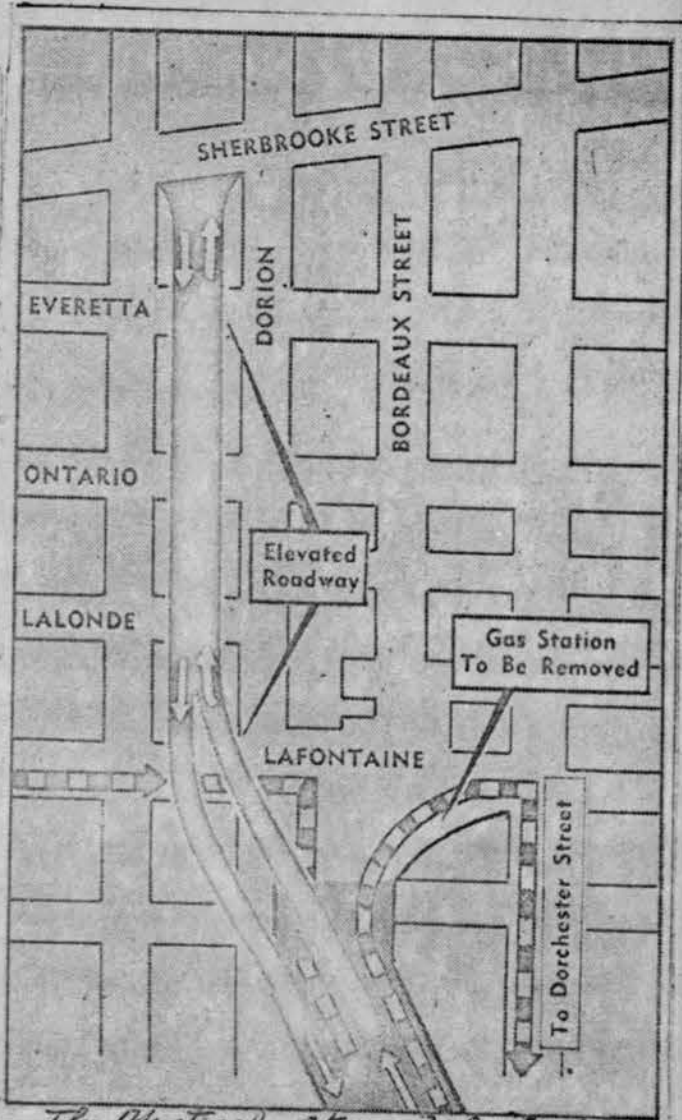
Les approches, telles que conçues après de longues études, seront des plus modernes et pourront accommoder les besoins futurs de la circulation.

L'usage des rampes directes, vers chacune des trois directions des approches, va nécessiter la construction de nouvelles stations de péage, un projet d'embellissement et l'établissement d'un éclairage adéquat, a aussi dit M. Gohier.

2e autostrade pour Montréal



Le règne des autostrades à Montréal semble en train de se dessiner assez clairement. Alors que la construction du boulevard métropolitain en voie élevée, a été annoncée pour le printemps prochain, l'exécutif vient d'approuver en principe les plans des approches du pont Jacques-Cartier qui comportent une section d'autostrade de la rue Sherbrooke jusqu'au pont et poussant plus loin jusqu'à la rue Dorchester. Le projet des nouvelles approches du pont avec terminus pour 16 circuits d'autobus et terrain de stationnement, coûterait quelque \$6,000,000.



The Montreal Star 31 Août 1953
**Expressway Is Planned
 As Approach to Bridge**

Improvements to the Montreal entrance to the Jacques Cartier bridge which may cost the city between \$5,000,000 and \$6,000,000 have been approved in principle by the Civic Administration.

The plans submitted by Traffic Director Jean Lacoste call for an elevated expressway to carry traffic from Sherbrooke street to the entrance of the bridge.

The expressway would be situated between Cartier and Dorion streets where all existing buildings would have to be torn down. It would cross over the present Lafontaine street entrance, connecting with the bridge at a point further south.

According to another proposal traffic coming from the South Shore will be directed to a right hand turn onto Delorimier avenue, then south to Dorchester street. A service station will be

removed to facilitate the right hand turn.

Mr. Lacoste originally suggested that the expressway lead from Sherbrooke street 'all the way down to Dorchester street, but the administration found this would be too costly and suggested it end at the bridge entrance on Lafontaine street.

Also planned is a bus terminus for all South Shore buses which would be built between Bordeaux and Dorion streets about 200 feet south of Ontario street where a parking area would be cleared on city land.

Fearing the Sherbrooke street connection with the elevated route may cause serious traffic jams it has also been suggested that an underpass be built under Sherbrooke street with a clover leaf approach north of Sherbrooke. This plan has not yet been studied by the administration.

The City Executive Committee received the plans last week. They approved the principle but suggested several changes including a shorter elevated expressway, and returned it for additional details.

Voie sur structure entre la rue Sherbrooke et le pont J.-Cartier

Montreal - Matin 31 Août 1955

Projet d'envergure élaboré par le directeur du service de la circulation pour améliorer les conditions de la circulation aux abords de ce pont — Tel que conçu, le projet prévient tous les virages à gauche — Le trafic à destination de l'ouest dirigé vers la rue Dorchester, via la rue Delorimier — La construction d'une rampe d'accès à la rue Dorchester aussi préconisée

Un projet d'envergure visant à améliorer les conditions de la circulation aux abords du pont Jacques-Cartier vient d'être élaboré par le directeur du service municipal de la circulation, M. Jean Lacoste, et sera soumis incessamment au Comité exécutif, a-t-on appris de bonne source hier après-midi.

Les plans élaborés prévoient même la construction d'une voie d'accès sur structure, qui reliera la rue Sherbrooke directement à l'entrée du pont. Cette voie serait construite entre les rues Dorion et Cartier, ce qui implique la démolition de plusieurs pâtés de maisons.

Grandes lignes du projet

1 — Un poste d'essence établi sur le côté est des approches du pont, à la rue Lafontaine, serait déplacé. La Ville procéderait aussi à un échange de terrains avec la Commission des ports nationaux, afin de permettre un accès direct à la rue Delorimier, ce qui dispenserait les automobilistes arrivant à Montréal d'effectuer des virages à gauche.

2 — Par des indications, les automobilistes arrivant du pont Jacques-Cartier et désirant se diriger vers l'ouest seraient invités à utiliser la rue Dorchester, à laquelle ils pourraient accéder par la rue Delorimier.

Pour sortir de Montréal

3 — Quant aux automobilistes désirant sortir de Montréal, ils pourraient accéder au pont par la voie de raccordement qui prendrait naissance à la rue Sherbrooke, ou par la rue Lafontaine, où des mesures seraient prises pour prévenir les embouteillages.

La formule préconisée par M. Lacoste vise notamment à prévenir les virages à gauche, considérés comme la principale source d'encombrement à cet endroit, nous a-t-on déclaré. C'est en partant de ce principe de base qu'a été élaboré le projet qui n'attend plus que la sanction de l'Exécutif pour entrer dans la phase d'exécution.

Rampe d'accès proposée

M. Lacoste expliquerait dans son rapport que plusieurs de ces

qu'il importe à son sens d'étudier sans délai, il a mentionné l'opportunité de construire une rampe qui permettrait un accès direct au pont Jacques-Cartier par la rue Dorchester. Les plans d'une telle rampe pourraient tenir compte de la construction éventuelle de l'autostrade est-ouest en bordure du fleuve.

mesures n'ont qu'un caractère temporaire. Parmi les solutions

Approches de \$6,000,000 pour le pont J.-Cartier

La Presse 31 Août 1955

Une autostrade de Sherbrooke au pont et à la rue Dorchester — Circulation dirigée vers le nouveau boulevard — Projet approuvé en principe.

Le comité exécutif a approuvé en principe le projet d'aménagement de nouvelles approches au pont Jacques-Cartier, du côté de Montréal. Le projet, de très grande envergure et dont l'exécution coûterait quelque \$6,000,000, comporte :

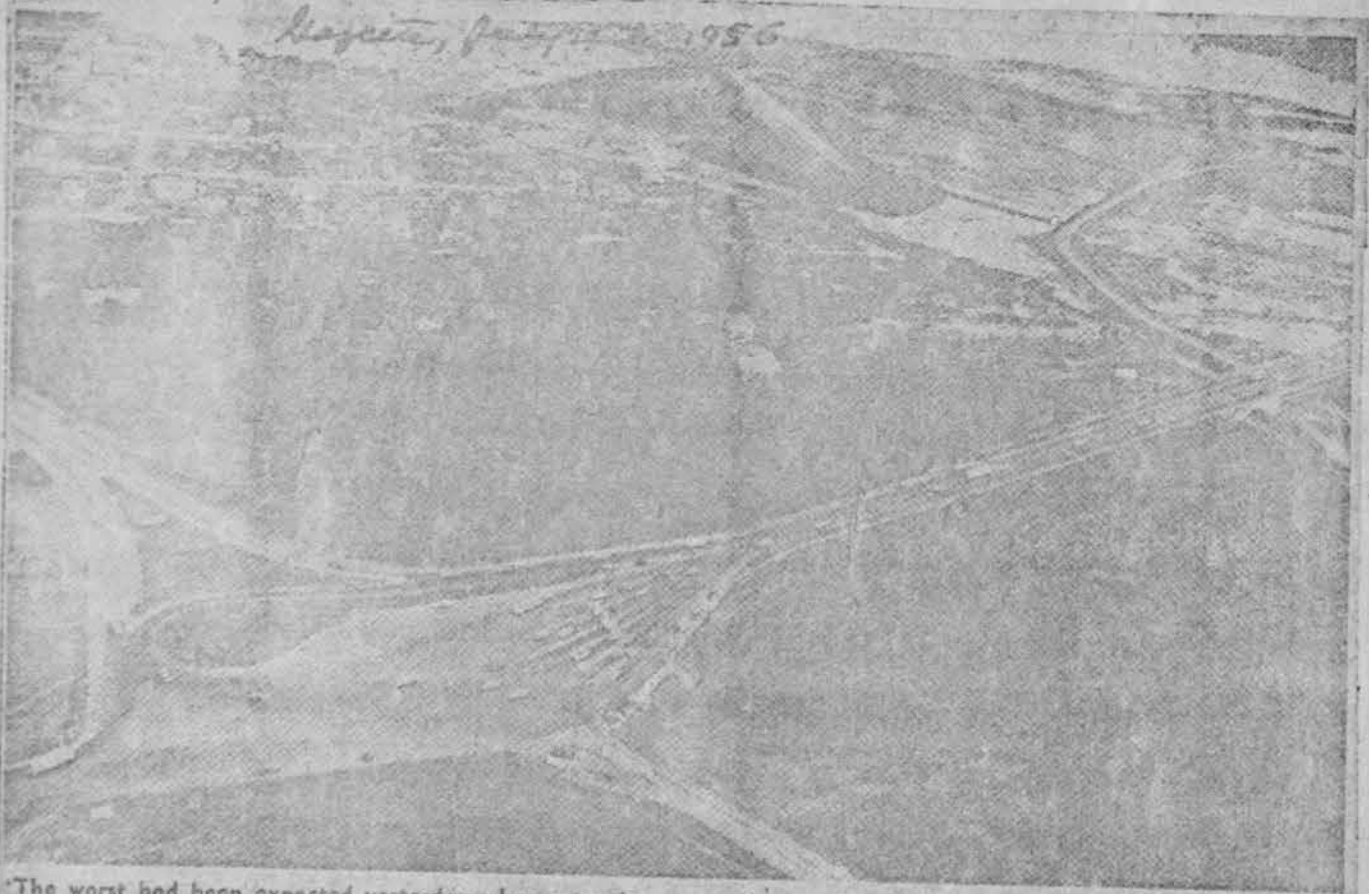
- 1 — une autostrade, de la rue Sherbrooke au pont, et qui se prolongerait jusqu'à la rue Dorchester.
- 2 — un terrain de stationnement pour 16 circuits d'autobus.
- 3 — un grand terrain de stationnement pour autres véhicules.
- 4 — un nouveau tracé de circulation par lequel les véhicules sortant du pont seront dirigés vers la rue Dorchester par la rue Delorimier.

Le principal point du projet consiste en la construction d'une autostrade qui s'élèverait entre les rues Dorion et Cartier, du niveau de la rue Sherbrooke à la rue Dorchester, avec embranchement vers l'entrée du pont.

Dans l'exécution du projet, un poste d'essence établi sur le côté est des approches du pont, à la rue Lafontaine, serait déplacé. La ville procéderait aussi à un échange de terrains avec la Commission des ports nationaux, afin de permettre un accès direct à la rue Delorimier, ce qui dispenserait les automobilistes arrivant à Montréal d'effectuer des virages à gauche. Puis, par des indications, les automobilistes qui désireraient se rendre dans l'ouest de la ville, seront dirigés vers le grand boulevard Dorchester.

L'exécutif n'a pas encore donné sa sanction définitive au projet, mais on croit savoir qu'il l'approuve dans son ensemble.

Hayden, July 22, 1956



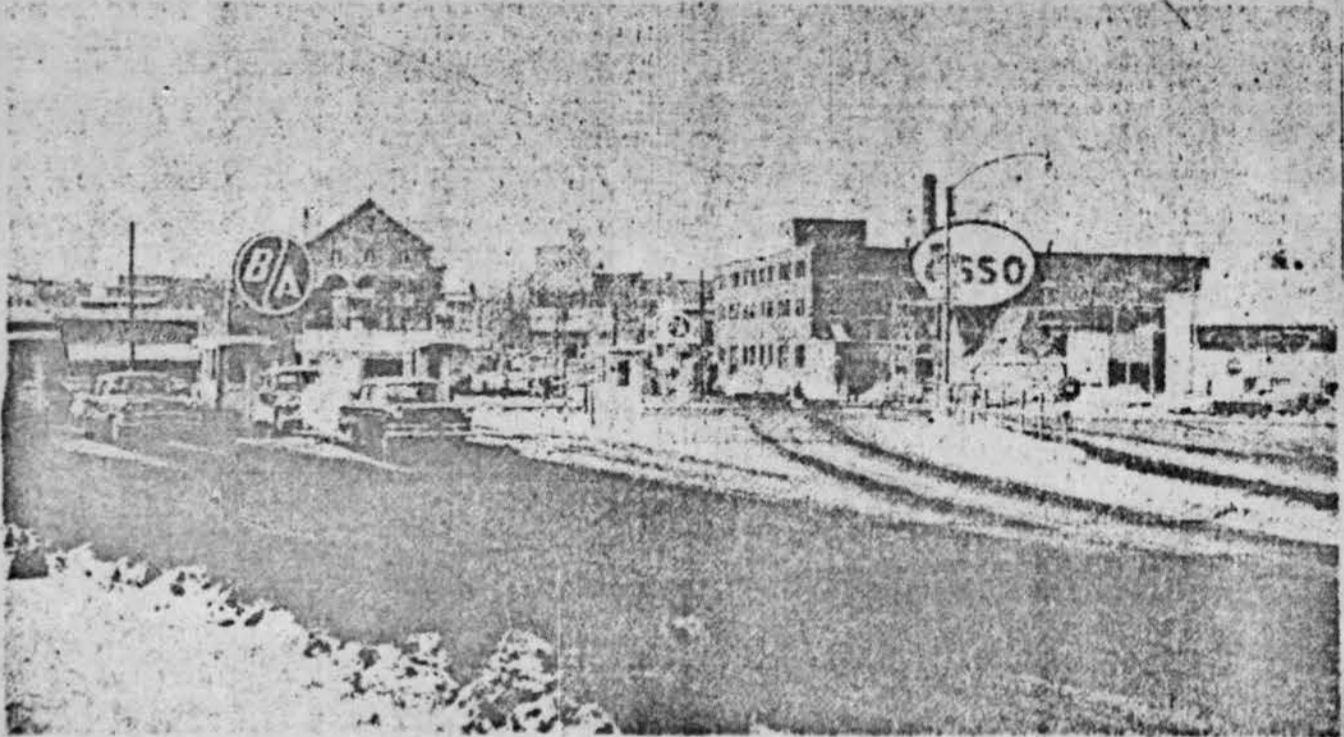
The worst had been expected yesterday when returning Montrealers began flocking into the city. This aerial photo of the southern approach to Jacques Cartier bridge about 8 p.m. shows only a few autos of the toll wickets, however. The same situation continued through-

out the evening as traffic officials reported an orderly movement off provincial highways. Police officers credited motorists who heeded an appeal to stagger their return to the city for easy movement.

(Gazette Photo Service)

The Bridge With A Split Personality

JAN 24 1958



Scheduled removal of toll gates from the north end of Jacques Cartier bridge will still leave a bottleneck. Direct traffic will have to flow around the automobile showroom and filling station at left. Northbound

traffic can only exit along De Bordeaux (to the right of the station above) or turn right on Lafontaine to Delorimier. Meanwhile, east-west traffic along Lafontaine adds to the confusion. (Gazette Photo Service)

Cleared At One End, Bottled Up In City

By HERB LAMPERT

At the south end of Jacques Cartier bridge a billboard approximately 12 feet high carries a diagrammatic plan of Canada's most modern approach, a two-level, four-underpass system that will feed nine lanes of traffic onto the bridge without interruption.

The legend underneath declares the approach is being built by the National Harbours in co-operation with the St. Lawrence Seaway Authority and the Roads department of the Province of Quebec.

Nowhere is there mention of the City of Montreal, and nowhere is there evidence that the city has an approved solution to the confusing bottleneck at the north end of the bridge.

Toll Plaza Set For South End

Federal plans call for a toll plaza at the south end of the bridge with nine toll gates handling all traffic. The shifting of the toll gates from the north to south end await completion of the plaza, expected within a year.

But the northern approach will still remain blocked by a gasoline station and automobile showroom.

The city traffic department has recommended expropriation along Dorion St. as far as Sherbrooke, Director Jean Lacoste told The Gazette. His plan would establish Dorion as a one-way street south and De Bordeaux one-way north, creating a traffic fork around the blocked entrance. East-west traffic along Lafontaine at the bridge entrance between Delorimier and Papineau would be blocked off.

Cars exiting north from the bridge could turn right on Lafontaine to Delorimier, and southbound traffic would be able to enter the bridge from Papineau along Lafontaine, or through Dorion.

"We submitted this to the executive as the best solution to the problem under present circum-

stances," Mr. Lacoste said, "but we don't know if the committee has ever studied it."

Meanwhile, the Federal and Provincial Governments are forging ahead on the south shore.

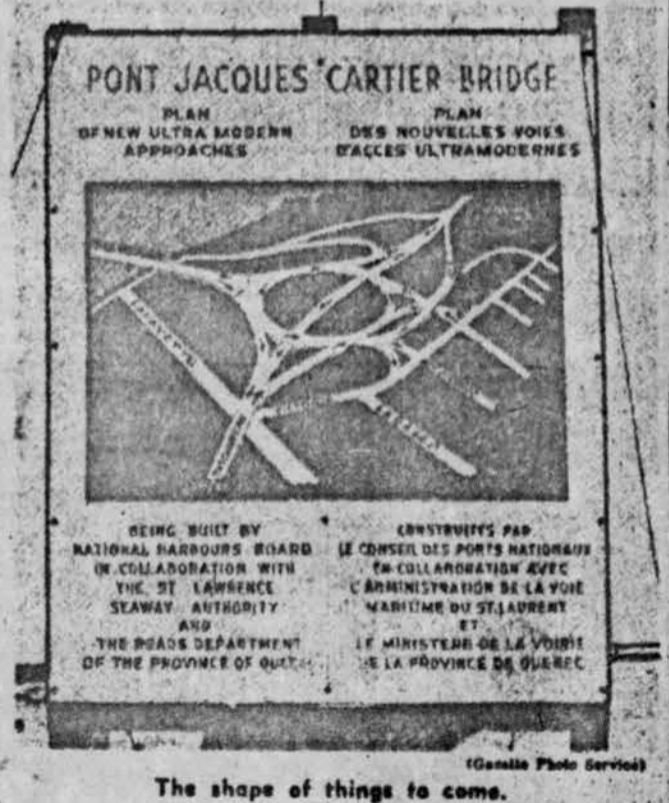
"The bridge approaches should be completed by the end of the summer," J. Albert Clement, superintendent of bridges for the National Harbours Board, said.

There will be four entrances to the bridge—a three-lane highway from Taschereau Blvd., and two lanes each from Victoria and St. Helen, Longueuil and Riverside Drive. Traffic leaving the bridge can travel over a three-lane route to Taschereau Blvd., two-lane to Victoria, or two-lane to the Sorel Highway.

There also will be a connecting link between the Boulevard and the Sorel highway which will bypass the bridge.

"Working in close co-operation with the Quebec Roads Department has enabled us to construct the most modern, efficient approach to any city in Canada," Mr. Clement declared.

He made special mention of the Quebec-constructed overpass at Lafontaine and Taschereau which will eliminate the traffic light at that intersection, ending the traffic jam area and back-



The shape of things to come.

common on weekends during the summer."

The Provincial Government is also converting the Boulevard into a six-lane limited access highway to end "Sunday driving" that slows down traffic on the No. 9 highway to New York.

A fifth traffic lane on the bridge is expected in the near future to cope with the increased traffic flow and prevent jamming on the bridge. It will be built over the tramway area, adding another 1,500 car per hour capacity to the bridge, now capable of handling 6,000 cars an hour.

Un vieux projet est mis à exécution

L'accès au pont Jacques-Cartier se trouvera facilité par le nouvel aménagement de la circulation dans les voies d'approche. Les dispositions adoptées élimineront en particulier complètement les virages à gauche à l'entrée du pont. De ce seul fait on fera disparaître l'une des causes, et peut-être la plus fréquente, des embouteillages qui ont eu lieu si souvent à cet endroit au cours des dernières années.

La nécessité d'une réglementation de la circulation, dans les rues qui donnent accès au pont Jacques-Cartier, s'imposait depuis longtemps. Cela était tout spécialement évident aux automobilistes qui ont à emprunter quotidiennement cette voie de communication entre Montréal et la rive sud tous les jours, ou à peu près, ainsi qu'aux milliers de personnes qui s'aventuraient de ce côté le dimanche, durant l'été.

En fait on songeait, il y a quatre ans déjà, à faire quelque chose pour empêcher l'engorgement des rues voisines du pont. Il a été même annoncé en mars 1955 que les services municipaux compétents avaient reçu instruction d'aménager les approches nord du pont afin d'écartier les dangers de congestion. Il a fallu attendre jusqu'à maintenant pour

en voir la réalisation, pendant que s'accroissait d'année en année le nombre des véhicules automobiles en circulation quotidiennement entre Montréal et la rive sud.

Les dispositions prises cette semaine se bornent à interdire l'utilisation de la rue Lafontaine pour les communications entre les rues Papineau et Delorimier et à ne permettre l'accès au pont qu'aux automobilistes venant des rues Bordeaux, Dorion et Papineau. Comme il a été souligné ci-dessus, on a supprimé entièrement les virages à gauche, de cette manière. Il s'agit uniquement d'un réaménagement de la circulation, sans aucune modification que ce soit dans le tracé des artères existant à l'heure présente.

On aurait obtenu des résultats manifestement plus satisfaisants en procédant à l'élargissement de quelques rues, en ayant recours à un plan d'ensemble comme celui qui a été mis à exécution à Montréal-Sud. De ce côté, les travaux d'amélioration ont pris une tout autre ampleur et ont assuré au pont des voies d'accès et de sortie conçues spécialement en fonction des besoins de la circulation. Mais pareille initiative, du côté de Montréal, aurait entraîné

des frais que les autorités municipales n'ont pas osé assumer.

Les dangers de congestion sont d'ailleurs moins grands maintenant qu'une cinquième voie a été ouverte sur le pont. Les automobilistes l'ont constaté avec beaucoup de plaisir dès qu'elle a été ouverte, la semaine dernière. Les possibilités d'embouteillage se trouveront réduites encore plus lorsque tous les postes de péage seront installés du côté de Montréal-Sud, ainsi que cela est prévu pour la mi-juillet.

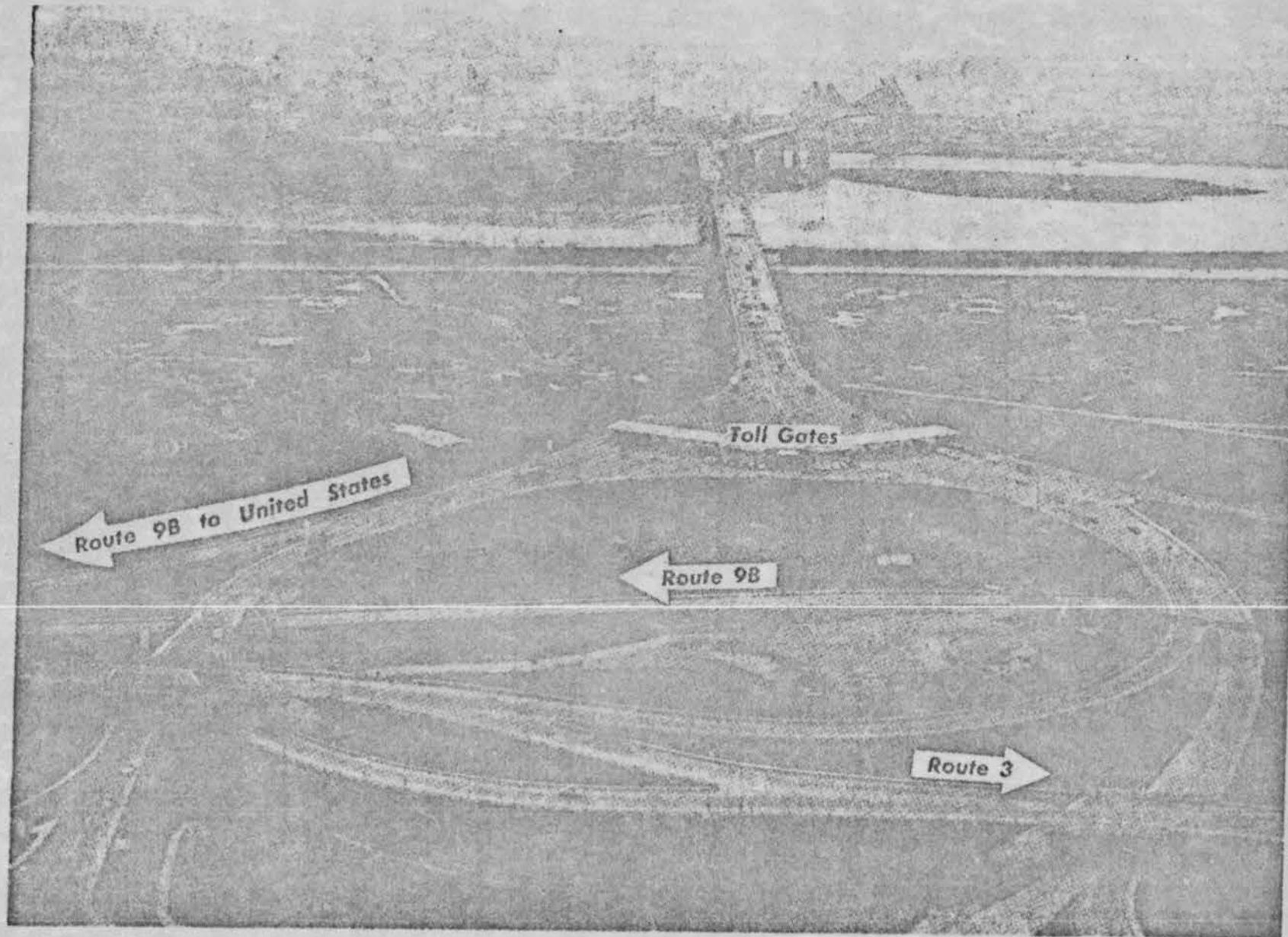
L'impression reste tout de même que la circulation ne pourra prendre en tout temps une allure normale sur le pont Jacques-Cartier, que lorsque d'autres voies de communications entre l'île et la rive sud auront été créées. Car il faut compter avec l'augmentation continue du nombre des automobiles dans le courant des prochaines années. Tout ce qui s'est fait ces derniers temps ne peut avoir d'efficacité que pour peu d'années. Le problème des communications entre Montréal et les régions voisines est loin d'être résolu par les travaux d'aménagement entrepris de côté et d'autre, au nord, comme à l'est, à l'ouest et au sud de l'île.

Marius GIRARD

LA PRESSE

JUN 17 1959

*Photo - Québec
Star - Québec*



NOV 16 1959

STAR

Old Bridge Takes On New Look As Changes Completed

A view of the South Shore approaches to Jacques Cartier Bridge with its new automatic toll gates. There is now a fifth traffic lane on the bridge. During the morning rush hour three lanes are used by Montreal-bound

traffic and for the evening rush period the centre lane is reversed. According to J. A. Clement, superintendent of bridges for the National Harbors Board, traffic on the bridge has improved enormously.

Star Photo by Mac Jester

Act
Jacques Cartier
approach

Ambitious Downtown Project Tops City Re-development

A huge civic administration centre, skyscraper apartments for middle-income workers, new approaches to Jacques Cartier Bridge and a six-block, traffic-free "mall" are main features of a new city plan to redevelop an eastern section of downtown Montreal.

Drawn up by city council's Urban Renewal Committee, the plan uses the projected CBC centre on Dorchester boulevard east as a focal point for re-development of the surrounding area. It has been submitted to the city's executive committee with an "urgent" request for approval of its general features.

Members of the Montreal Real Estate Board released the plan yesterday with a recommendation for early action.

The board received the plan when it asked the committee for details about future developments in the area. Realizing many features of the plan were new, they decided to release it to the public. The release was authorized by the committee.

The plan covers an area bounded by St. Lawrence boulevard, Sherbrooke street east, de Lorimier avenue and the St. Lawrence river. Its main features are:

-- A civic administration centre centred about the City Hall and bounded roughly by St. Gabriel street, Craig street east, Berri street and Commissioners street.

-- A "high-rise" apartment project for middle-income workers, including civic and CBC personnel, bounded by St. Hubert, de Montigny and Panet street and, on the north, a westward extension of La Fontaine street.

-- A traffic-free mall created by Panet street between Sherbrooke street east and the new CBC headquarters on Dorchester boulevard.

-- New approaches to Jacques Cartier Bridge leading from Papineau and de Lorimier avenues near Sherbrooke street east. The new approaches would include an overpass and traffic circle at the eastern end of La Fontaine street, which would become a main east-west thoroughfare.

Tentative Idea

Members of the Urban Renewal Committee, an advisory committee of city council, said the plan gives a tentative idea of future development in the area. The most radical aspect of the plan is its division of property in the area into large

blocks for residential and commercial development. Some of the residential sections set aside for single development projects contain land now divided into six city blocks.

The committee also said yesterday that a local research firm is now working on a detailed study of the area. The study, designed to give the city a complete picture of the area as it now exists, will be completed by December.

A second research firm has undertaken a larger study to determine effects of the proposed development on future traffic, residential and business projects throughout the city. This study will be finished by next April.

City departments also have been asked to collect information on services now installed in the area. Work has started on a detailed land survey of the area.

At a press conference yesterday, Jean Des Rosiers, president of the Montreal Real Estate Board, said the plan is a starting-point for re-development of an area "that has fallen by the wayside." He said the CBC project would spark re-development of the area as the Ville Marie skyscraper on Dorchester boulevard west has instigated changes in the western section of downtown Montreal.

"Montreal has fallen behind Toronto and many United States cities in redeveloping its downtown areas," said Mr. Des Rosiers.

Costs Offset

He predicted that high costs of acquiring land for new construction in the area would be offset by increases in tax revenue. As an example, he cited current tax revenue of \$124,025 received from land set aside for the new CBC development. When the CBC centre is in operation, the city will receive an estimated \$225,000 a year in revenue from the same properties.

Mr. Des Rosiers said private developers approved of the system of dividing property into large blocks for re-development.

"The city should invite private developers to submit plans for re-development of such super-blocks," he suggested. "These plans could be examined by a committee composed of architects, town planners, financial and real estate experts and directors of municipal services. The committee would award the land to the developer with the most attractive plan.

"The land should not be sold by auction to the highest bidder, to avoid situations where a builder might want to use every inch of available land for construction purposes."

der, to avoid situations where a builder might want to use every inch of available land for construction purposes."

Mr. Des Rosiers said downtown Montreal is under-populated and many people now living in the suburbs could be accommodated in well-designed central apartments. New commercial development alone is not enough to rehabilitate downtown Montreal.

"And there's no lack of investment money here for such projects," he said. "Private enterprise only needs the assurance that the city intends to go ahead with development plans."

STAR
AUG 19 1960

Pont J.C.
D'après
R. d'Arès

Entre Papineau et Iberville

La rue Sherbrooke repavée à neuf

Le pavage de la rue Sherbrooke, entre la rue Papineau et Iberville, sera refait dès cet été et, d'ici quelques semaines, on annoncera un projet pour l'aménagement de nouvelles approches nord au pont Jacques-Cartier.

C'est ce qu'a révélé M. Lucien Saulnier.

Concernant le pavage de la rue Sherbrooke, il a souligné que les arbres dans cette partie de la ville étaient trop beaux pour qu'on les arrache afin d'élargir la chaussée.

Au pont

Au pont Jacques-Cartier, on n'a pas encore décidé quel tracé employer. On ne sait pas si on doit le relier à la rue Rouen ou à la rue Hochelaga. Tout cela sera décidé d'ici sept ou huit semaines.

A propos des arbres, M. Saulnier

a souligné que les entrepreneurs privés qui enlèvent la neige l'hiver devront à l'avenir faire attention aux arbres en bordure de la rue.

Le conseiller John Lynch-Staunton s'était plaint qu'on massacrait sans pitié les arbres au cours de l'hiver.

Pont J.C.
voir dossier
approuvé

Le CTM exige de Québec le paiement des voies d'accès

Tout en faisant de nouvelles représentations pour que l'on n'impose aucun péage sur le pont Champlain, le Conseil du travail de Montréal "exige que le gouvernement provincial procède à ses frais, à l'aménagement de voies d'accès aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, sur la rive sud".

Le CTM trouve "illogique de dire que l'abolition du péage sur un pont contribue au développement d'une région et en même temps, d'imposer le péage sur un autre pont".

Une autre fois, le Conseil a soutenu que les ponts sur le fleuve St-Laurent font partie du système routier de la province et, comme tels, sont des voies publiques. C'est pourquoi il a demandé au gouvernement provincial de procéder à des voies d'accès sur la rive sud.

La ville de Montréal ne s'en tire pas à trop bon compte dans cette résolution, car les délégués ont insisté pour que l'administration de Montréal accélère le réaménagement des voies d'accès aux ponts Jacques-Cartier et Victoria.

2

Ponts
J.C. - abords

Le péage est aboli, mais...

Que fait-on pour dégager les abords de nos ponts?

par Clément DuMaine

Comme on dit dans les contes de fées, il était une fois... un projet de nature à dégager la circulation près des ponts Victoria et Jacques-Cartier. C'était en 1955, au temps de la première administration Drapeau. Aujourd'hui — en cette première moitié de 1962 —, où en est-on rendu? On ne se fie, en pratique, pour régler ce problème compliqué, qu'à une mesure: l'abolition prochaine du péage sur ces deux ponts.

M. Pierre DesMarais parle en connaissance de cause. Il était, il y a sept ans, président du Comité exécutif de Montréal. L'Administration avait projeté une magnifique voie élevée (un peu à la manière du boulevard Métropolitain) reliant la sortie nord-est du pont Jacques-Cartier à la rue Sherbrooke, à la hauteur de la rue Cartier. L'autostrade (car c'en était une) devait aussi virer en direction ouest pour gagner le boulevard Dorchester. Un terrain de stationnement pour 16 autobus ainsi qu'un vaste terrain pour le stationnement d'automobiles devaient être compris dans le coût de \$6,000,000.

Projet à l'horizon

MM. Drapeau et Saulnier doivent présenter d'ici quelques semaines un nouveau projet concernant les approches nord du pont Jacques-Cartier, lequel doit coïncider avec le pavage de la rue Sherbrooke est, entre l'avenue Papineau et la rue d'Iberville. Quant au réaménagement des abords du pont Victoria, il n'en est plus question pour l'instant. "En 1955, dit M. DesMarais, on avait projeté de démolir entièrement Goose Village, cette partie de la Pointe-St-Charles qui naît à la hauteur du pont et aboutit au nord de la rue Wellington, puis se prolonge jusqu'au canal La-

"Nous avons abandonné ces deux projets pour d'autres plus pressants à l'époque. Cependant, le dégagement des ponts Victoria et Jacques-Cartier devient urgent avec l'abolition prochaine du péage. En cas de guerre atomique, l'évacuation des Montréalais constituerait le problème primordial des administrateurs de la ville. Je crains qu'on assisterait à des embouteillages monstres, sinon à la paralysie totale de la circulation aux abords des ponts", dit M. DesMarais. Que pense-t-il de l'abolition du péage? La circulation déjà dense à presque toute heure de la journée, empirera fatalement le jour où les gens de l'extérieur franchiront les ponts sans payer pour aller faire un tour à Montréal. Il en résultera des retards pour tous et le secteur compris entre le boulevard Dorchester et la rue Sherbrooke, du sud au nord, ainsi que les avenues Papineau et Delorimier, sera constamment engorgé de véhicules.

Le péage

Pourquoi a-t-on alors décidé d'abolir le péage? Tout simplement pour se faire du capital politique à la veille de l'élection générale du 18 juin prochain.

La métropole peut-elle réaliser un vaste et audacieux projet d'amélioration dans ce secteur? M. DesMarais et des urbanistes locaux doutent que Montréal puisse, seule, mener à bien un tel travail. Pour réussir, il lui faudrait obtenir de l'aide financière des gouvernements supérieurs.

L'ancien président du Comité exécutif juge qu'il eût été plus opportun de dépenser des millions portun de dépenser des millions de dollars à des mesures d'importance capitale: l'aménagement d'une véritable autostrade Décarie (depuis le chemin de la Reine-Marie jusqu'au boulevard Métropolitain) et le raccordement

de la rue Burnside à la rue Ontario.

Et le projet de métro mis de l'avant par le maire Drapeau? M. DesMarais s'emporte: "Le maire Drapeau proclame qu'il le réalisera pour \$125,000,000 ou légèrement plus, tandis que les ingénieurs conseils de la firme De Leuw, Cather & Company, de Chicago, l'estimaient à \$350,000,000 il y a quelques années".

Ce n'est pas d'hier

Le pont Jacques-Cartier n'était même pas terminé qu'on songeait déjà, en 1927, au Conseil des ports nationaux, à construire une descente du côté ouest dudit pont, aux environs des rues Craig et Notre-Dame. En mars 1942, le conseiller municipal A. Gaudin demandait au Comité exécutif d'obtenir le concours financier de Québec et d'Ottawa pour amé-

nager des voies de dégagement qui conduiraient à la rue Craig. Cette deuxième demande resta lettre morte, tout comme la première. En 1944, le *Royal Automobile Club* de Montréal proposait qu'on réaménage les abords nord du pont Jacques-Cartier dès que la guerre aurait pris fin. Une seule des autres propositions a été réalisée: les postes de péage étaient déménagés à l'extrémité sud du pont au début des années soixante!

Comme le disaient quelques journalistes réunis à l'hôtel de ville par le maire Jean Drapeau, qui leur annonça la formation d'un comité d'étude et d'enquête sur la défense passive, on pourra parler d'évacuation possible des masses en cas d'attaque nucléaire le jour où il existera des voies prévues à cette fin.

Pont J.-Cartier
devis-approche

Améliorations urgentes

Au moment où il a fallu procéder à des travaux d'aménagement aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, pour les accommoder aux besoins de la circulation maritime dans le nouveau canal du Saint-Laurent, on ne s'est pas limité à faire le strict nécessaire; on a donné de plus à ces deux ponts, sur la rive-sud, des approches conçues de façon à faciliter le plus possible l'entrée et la sortie des automobiles.

Malheureusement on n'en a pas fait autant du côté de l'île de Montréal. Ceux qui passent sur ces ponts ne savent que trop dans quels embouteillages ils risquent de se jeter, en les abordant par le nord. Il a été question, il y a plusieurs années déjà, de construire des voies d'accès plus commodes au pont Jacques-Cartier, rue Lafontaine. Mais tout s'est borné à des réaménagements de la circulation qui sont loin d'avoir écarté les entassements de véhicules à l'entrée même du pont et dans les rues voisines.

On dit que des plans ont été préparés pour donner aux ponts Victoria et Jacques-Cartier des approches qui conviennent mieux aux courants intenses du trafic. Ce qui retarderait la mise à

exécution, c'est que l'administration montréalaise aurait à en faire tous les frais, alors que du côté sud le coût des travaux similaires a été porté au compte de la Voie maritime du Saint-Laurent. On comprend que Montréal hésite à se charger seul de ces dépenses. Mais est-il impossible de compter sur l'aide du gouvernement provincial? Ces ponts s'intègrent logiquement dans le réseau routier de la province; de ce fait il paraîtrait normal que Québec accepte de payer au moins une part du coût des travaux.

Il faudrait pourtant que ce problème soit réglé avant que la circulation soit devenue telle sur les deux ponts que les embouteillages s'y produisent presque fatalement aux heures de pointe, le matin et l'après-midi, ainsi que le dimanche. On ne devra pas trop compter sur le pont Champlain pour améliorer les choses, car il sera à péage, ce qui n'est pas de nature à lui attirer la clientèle de bien des gens, celle des camionneurs en particulier.

Marius GIRARD

Pont Jacques-Cartier
approche

Des approches...difficiles

A périodes plus ou moins régulières, on entend parler du fameux problème que posent les approches nord du port Jacques-Cartier. Il se trouve toujours un "spécialiste" pour proposer des solutions quelconques aux causes de l'éternel embouteillage "Jacques-Cartier".

Il y avait peut-être de bonnes solutions à travers tout ce qui a été proposé... peut-être pas. Chose certaine, la solution idéale ne devait pas s'y trouver puisque rien n'a été fait pour remédier à une situation qui devient presque incroyable dans une ville comme Montréal.

Il serait certainement facile à ceux qui achèvent de construire le métro, aux autres qui tracent les plans de la section montréalaise de la transcanadienne, il serait facilement facile à des ingénieurs ou spécialistes qui ont réalisé des choses mille fois plus difficiles de résoudre le casse-tête quotidien de milliers d'automobilistes.

Et si tout le monde ne le faisait pas pour un tout ou pour un rien, il serait possible, dans ce cas bien précis, de parler de l'exposition universelle et des millions de visiteurs que la métropole du Canada attend en 1967...

Paul J. Cappuccino

Le pont Jacques-Cartier aura-t-il des voies d'accès convenables pour l'Expo?

(Par Claude Masson) — M. Gabriel Grégoire, dans son allocution lors de l'inauguration de la "Place Radio-Canada", a énuméré les avantages offerts par le centre-ville. Parmi ceux-ci, il a mentionné le pont Jacques-Cartier. M. Jacques Francoeur, éditeur-proprétaire de l'hebdomadaire "Dimanche-Matin" écrivait, au sujet des communications lors de l'Expo '67: "Chez nous, il n'y a présentement que le pont Jacques-Cartier". Ces deux mentions portent à s'interroger: le pont Jacques-Cartier est-il

adéquat? Définitivement la réponse est NON.

En premier lieu, le pont lui-même est insuffisant, même actuellement. Cependant, il est inutile de penser à des travaux d'élargissement. Voilà un point réglé.

Quant au pavage, il faut avouer qu'il fait grandement pitié. Les automobilistes qui ont à circuler matin et soir sur ce pont en savent quelque chose. Est-ce possible, partie par partie, d'effectuer une amélioration en ce sens? Probable. Toutefois, des experts avouent que le fait d'étendre une autre couche d'asphalte sur toute la longueur du pont serait dangereux au point de vue pesantier. Avec les techniques modernes, il y aurait peut-être lieu de trouver un moyen efficace.

Mais le troisième problème causé par le pont Jacques-Cartier, et non le moindre, est son entrée (et inévitablement sa sortie) sur le côté de Montréal.

Il y a quelque chose à faire

Vraiment la situation n'est pas rose. Il faut avoir à voyager sur ce pont le dimanche ou aux heures de pointe pour en connaître les "désespoirs". Les rues proches de l'entrée sont littéralement bloquées, les autos n'avancent qu'au pas d'un cortège funèbre, le brou-ha-ha est général. La circulation est congestionnée, paralysée. C'est l'embouteillage répété à tous les dimanches et aux heures quotidiennes de pointe. Et pourtant, il y a quelque chose à faire. Au plus tôt. C'est ur-

gent. La circulation actuelle l'oblige. Et celle de l'Expo...

Un vaste projet à réaliser

Certes, cette amélioration primordiale coûtera des sous, des dollars... jusqu'à des millions peut-être. C'est nécessaire. C'est obligatoire. Il s'agit d'un vaste projet. Comment s'y prendre? Je ne suis pas un architecte ni un ingénieur. Toutefois, quand il s'est agi de prévoir pour le boulevard métropolitain et pour la route transcanadienne, on a fait appel à des hommes clés dans ce domaine. Il n'y a pas de raison pour que le même effort ne soit pas accompli pour la solution au problème du pont Jacques-Cartier. Les experts ne manquent pas. Il faut faire appel aux compétences. La mauvaise circulation à l'entrée (et à la sortie) du pont Jacques-Cartier, sur le côté de Montréal, doit être l'objet d'une attention immédiate.

Un gros "coup" à donner

Avant de songer à des projets louables mais qui peuvent attendre, il faut s'attacher aux améliorations vitales. Ainsi, par le présent article. "L'Est Central" lance un appel pressant aux autorités municipales, particuliè-

rement à nos conseillers municipaux, afin de les inviter à prendre à coeur ce progrès urgent et souhaité par tous. Notre journal entreprend cette campagne avec l'espoir de compter sur la collaboration des membres du Centre Commercial de Montréal, des commerçants, des hommes d'affaires et de tous les résidents. Nous serons d'ailleurs heureux, dans les semaines à venir, de publier les commentaires ou lettres reçues des organismes ou des individus du centre-ville au sujet de cette transformation nécessaire de l'entrée du pont Jacques-Cartier dont on parle tant mais qui n'a jamais été réalisée.

M. Paul-Emile Sauvageau, conseiller municipal, a lancé sa campagne pour la revalorisation de l'est de la ville. Voilà pour lui et pour ses confrères du conseil attachés spécialement au centre-ville un cheval de bataille de taille. Voilà pour l'Association du Centre Commercial un point de base à réussir pour l'essor de l'est. Voilà pour toute la population un souhait longtemps caressé et auquel celle-ci est appelée à collaborer par le plus grand nombre de lettres expédiées à l'adresse suivante:

L'Est Central,
5701, Christophe-Colomb,
Montréal.

De Pierre à Jacques et de Caïphe à Pilate



L'une des principales voies d'accès à l'île de Montréal, celle du pont Jacques Cartier, est reconnue pour les engorgements spectaculaires, pour l'ampleur des embouteillages qui se forment à ses deux extrémités aux heures de pointe et, souvent, en plein milieu du jour.

Cauchemar

Ce pont est une sorte de cauchemar pour les automobilistes. Peu importe par quelle direction ils s'y engagent, par le nord ou par le sud, il est rare qu'ils le franchissent dans la période de temps normalement requise pour parcourir sa courte distance de moins de deux milles à raison d'une vitesse de croisière maintenue à trente milles à l'heure, soit en quatre ou cinq minutes. Aux heures d'affluence, l'automobiliste s'en tire à bon compte s'il peut enjamber le fleuve en moins d'une demi heure en passant sur cette voie en si mauvais état qu'elle nous rappelle les routes défoncées d'autrefois.

Qui est responsable?

Qui donc est responsable de cet état de choses inconvenant dans une métropole dont on dit qu'elle sera bientôt l'une des plus belles du monde et des plus remarquables par le côté fonctionnel de sa voirie? Pour le savoir on a téléphoné à M. Jean Drapeau qui nous a fait dire qu'on devait s'adresser à M. Saulnier. M. Saulnier, lui, nous a répondu qu'il attendait des nouvelles du gouvernement provincial concernant le pavage du pont mais il ne s'est pas prononcé sur les embouteillages.

Parenthèse

Ici, il faut ouvrir une parenthèse et définir, pour l'intelligence des humbles mortels, le partage des responsabilités relatives au pont Jacques-Cartier. Cette oeuvre d'acier appartient au gouvernement fédéral; son entretien est à la charge du gouvernement provincial mais le contrôle du débit de la circulation sur cette voie est l'affaire de la police du port de Montréal. Par ailleurs, les engorgements de véhicules au nord du pont relèvent de la police

de Montréal et ceux du sud à la police de Longueuil.

Comme dirait l'autre, c'est bigrement compliqué quand il s'agit de porter plainte. Et celui qui persisterait pour savoir qui peut aider les automobilistes à cet endroit s'aperçoit bientôt qu'on le renvoie de Caïphe à Pilate et qu'il perd son temps.

Et pourtant . . .

Pourtant la cause des embouteillages aux extrémités et sur le pont Jacques Cartier est facile à trouver. Le côté nord du pont est un véritable cul-de-sac. C'est là qu'il y a étranglement continu. C'est donc de cet endroit qu'il faut percer une très large voie, et peut-être deux, qui montera haut vers le nord pour permettre l'écoulement rapide des véhicules sortant du pont. Il n'est pas nécessaire d'avoir fréquenté une grande école de Génie pour s'en rendre compte. Mais à l'Hôtel de Ville, on joue au finfin. Nous comprenons que MM. Drapeau et Saulnier ont une multitude d'affaires importantes à traiter chaque jour et qu'un nombre des grands problèmes qui s'empilent journalièrement sur leur table le cas des embouteillages aux abords du pont Jacques-Cartier prend figure d'un vingtième ordre. Mais ce cas devient sérieux et on ne le règlera pas en jouant à la balle.

Une voie

On n'a pas hésité pour construire le boulevard métropolitain est-ouest. Bientôt on commencera un boulevard à peu près semblable dans le bas de la ville, longeant le fleuve, est-ouest. Songe-t-on qu'il est également impérieux de percer une voie sud-nord pour décongestionner le coeur de Montréal?

Le métro, l'expo, les buildings, les monuments et les pièces d'eau, tout cela c'est magnifique. Mais n'oublions pas que Montréal a besoin de grandes artères qui traverseront l'île du nord au sud et qui régleront en bonne part le problème de la circulation dans la métropole et, sans doute, aux abords du pont Jacques-Cartier. Maintenant que le maire n'aura plus à s'occuper de sa tour, aura-t-il une bonne pensée pour le prosaïque problème de la circulation à Montréal?

Serge ROY

Les abords nord du pont Jacques-Cartier : une nouvelle lueur d'espoir point . . .

par Raymond Masse

Les Montréalais ne doivent pas désespérer de voir un jour les abords "nord" du pont Jacques-Cartier dans un état plus convenable qu'ils le sont malheureusement depuis plus de 35 ans.

Que de fois n'a-t-on pas appris — ou lu — que des mesures allaient être prises pour améliorer pour de bon les abords du pont Jacques-Cartier sur l'île de Montréal, tout comme cela a été le cas quant aux abords sud du même pont.

De telles mesures ne sont-elles pas souhaitées depuis que le pont a été inauguré en mai 1930 ?

Hier, à l'hôtel de ville de Montréal, M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, a révélé, en réponse à une question, que le service d'urbanisme est actuellement en train de préparer en toute diligence des plans en vue du réaménagement de ces abords.

Et les travaux requis seraient menés à bien avant l'ouverture de l'Exposition, fin avril 1967.

Ces travaux ne seraient cependant pas entrepris en 1965.

En réponse à une autre question, M. Saulnier a expliqué qu'il ne sera pas possible de soumettre à l'approbation du conseil, dès sa prochaine assemblée fixée au 29 septembre, un rapport à ce sujet.

Qui payera ? La Ville seule ? M. Saulnier devint moins loquace :

"Je ne saurais le dire pour le moment", dit-il.

Incidemment, il y a peut-être lieu de se demander si l'administration Drapeau-Saulnier ne se propose pas de tenter d'obtenir le concours du Conseil des ports nationaux ou de la Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967.

Il est possible que des pourparlers soient déjà entamés à cette fin.

Ou encore, l'administration D.-S. tournerait-elle les yeux du côté du trésor provincial ? Geste moins probable, semble-t-il.

M. Saulnier n'a aucunement précisé quelles sont les intentions de l'administration municipale relativement au paiement du coût des travaux d'amélioration.

Circulation facilitée et voisinage embelli

Le président a toutefois souligné que les plans en préparation doivent avoir pour but d'améliorer non seulement les conditions de la circulation mais d'améliorer aussi "le premier aspect qu'on a de la ville quand on y entre par le pont Jacques-Cartier".

"Des instructions ont été données en ce sens au service d'urbanisme", termina-t-il.

Les abords du pont J.-Cartier réaménagés vers le milieu de 66

Les citoyens et les visiteurs qui empruntent régulièrement ou à l'occasion le pont Jacques-Cartier, inauguré en mai 1930, pour-

ront se réjouir, puisque les abords de l'extrémité nord, soit celle qui est située sur l'île de Montréal, seront réaménagés avant l'Expo 67. Sur ce point, c'est définitif. Il n'y a plus à en douter.

Le projet a été confirmé par le président du comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier, hier après-midi.

"Le Service d'urbanisme", a dit M. Saulnier, "poursuit actuellement des études, en toute diligence, en vue du réaménagement adéquat des abords du Pont Jacques-Cartier, soit l'extrémité nord située sur l'île de Montréal, avant l'ouverture de l'Exposition Universelle de 1967".

M. Saulnier a ajouté que ce réaménagement devra tenir compte de deux facteurs: le dégagement de la circulation d'abord et l'allure générale des abords du pont, ensuite.

"Est-ce que ces travaux seront payés entièrement par la ville?" M. Saulnier a répondu: "Je ne saurais le dire pour le moment".

Il n'en sera pas question à la prochaine assemblée statutaire du conseil municipal, non plus. Cette assemblée doit avoir lieu le 29 septembre prochain. On ignore si les plans seront soumis aux autorités municipales, cette année.



Des abords convenables

M. Lucien Saulnier a déclaré, la semaine dernière, que le service d'Urbanisme de Montréal, était à préparer des plans pour le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier. Les ingénieurs du service ont commencé au début de la semaine dernière, les plans en prévision du réaménagement complet des approches du pont. Vraisemblablement, les travaux de génie seront terminés dans deux mois.

LE "BAS" DE LA VILLE SERA TRANSFORME POUR AMELIORER LES ABORDS DU PONT J.-CARTIER

Tout a commencé par une déclaration de M. Lucien Saulnier, le président du Comité exécutif, la semaine dernière. Le président avait eu effet révélé, en réponse à une question, que le service d'Urbanisme était à préparer des plans en vue du réaménagement des abords nord du pont Jacques-Cartier.

Le projet est en marche. Et en troisième vitesse, car le président a demandé un "rush" aux quelques ingénieurs préposés du service de l'urbanisme.

Depuis une semaine, ces ingénieurs travaillent sur les planches à dessin; ils arrêteront vraisemblablement dans deux mois, nous a déclaré un commis de ce service municipal. Mais aucun projet n'a pu nous être précisé alors que depuis 1954, environ, de nombreux plans ont été mis de l'avant. Tout le dossier a été mis au rancart, parce qu'en 1965, l'Exposition universelle de 1967 approche à grands pas.

Les gens du quartier sont plus ou moins dans l'expectative. Ainsi l'abbé Marcel Dostaler, curé de la paroisse Marguerite-Marie — qui



M. Lucien Saulnier, "parain" de cette transformation.

risque d'être démantelée — ignore tout de ce qui peut se préparer et n'a entendu parler de rien. M. Roger Desgroseilliers, président de Bélanger meubles, rue Ontario, a cependant pris les grands moyens: depuis lundi, ses marchandises sont écoulées en prévision de l'expropriation qui ne devrait pas tarder d'ici deux mois. "Cette fois-ci, c'est sérieux", a-t-il dit de cette façon brève, la nouvelle.

L'un des projets s'étendrait sur une distance aussi considérable que de la rue DeLorimier, à l'est, à la rue Papineau, à l'ouest, de la rue Ontario, au nord, aux approches du pont Jacques-Cartier. Ceci afin de rencontrer les exigences de M. Lucien Saulnier: "Non seulement améliorer la circulation,

mais aussi le premier aspect qu'on a de la ville quand on y entre par le pont Jacques-Cartier".

Toutes les conjectures sont alors possibles dans un projet aussi complexe que nécessaire: il faut penser au raccordement possible à la route transcanadienne, à l'imposition d'un sens unique sur les rues Papineau et DeLorimier, selon un projet vieux et cher à M. Saulnier, car d'ici la fin des travaux, aux approches, le métro serait certainement ou à la veille d'être en circulation.

Quoiqu'il en soit, les ingénieurs du service de l'urbanisme tracent leurs plans et rendront compte à M. Saulnier d'ici deux mois.

Notre journal en avait fait largement mention dès 1963

PAR CLAUDE MASSON

Dans son édition du 13 juin 1963, "l'Est Central" avait comme manchette de première page "Un rond-point serait érigé à la hauteur de Sherbrooke et une rue donnerait directement sur le pont Jacques-Cartier". Cet article mentionnait que des maisons seraient démolies afin de réaliser ce projet et de permettre ainsi le dégagement de la circulation à la hauteur de la rue Sherbrooke, entre Delorimier et Papineau. De plus, le même article mentionnait qu'une rue allait être construite pour donner directement sur le pont Jacques-Cartier.

Deux semaines plus tard, le conseiller municipal et membre du Comité exécutif Gérard Niding nous déclarait que la nouvelle était fautive. "Aucun fondement" nous avait-il déclaré alors.

Voici pourtant que deux ans et quelques mois plus tard, le projet revient à la surface. Peut-être qu'il n'est pas, dans les détails, celui indiqué par notre journal en 1963 mais quand même... D'ailleurs, nous avons appris la semaine dernière que quantité de projets ont été étudiés à l'hôtel de ville depuis plusieurs années précisément en vue d'améliorer la circulation sur le côté nord du pont Jacques-Cartier.

Cette preuve démontre donc que notre information n'était pas sans fondement. Il y avait une bonne dose de vérité, seuls les détails n'étant pas complètement précis.

Ça fait quand même plaisir de constater ce qui se produit aujourd'hui...

Les abords du pont Jacques-Cartier

Un premier rapport remis dans 15 jours au Comité exécutif

Le président du Comité exécutif de la ville de Montréal, M. Lucien Saulnier annonçait récemment que le Service d'urbanisme étudiait un projet visant à améliorer les abords du pont Jacques-Cartier mais aucune précision n'a pu être apportée concernant la teneur du projet.

Le projet qui retient le plus l'attention cependant, c'est l'expropriation d'un

quadrilatère situé en face de l'entrée du pont. D'autres projets sont plausibles mais c'est définitivement l'expropriation qui alimente les conversations dans notre secteur.

Nous avons communiqué avec un représentant du Service d'urbanisme afin d'en apprendre plus longuement à ce sujet mais tout ce que nous avons appris c'est qu'un projet est à l'étude

par des membres du Service d'urbanisme et que ces derniers feront rapport de leur travail au Conseil municipal. Celui-ci prendra la décision! Selon le représentant du Service d'urbanisme, un premier rapport devrait être complété dans une quinzaine de jours.

De toute façon, un fait demeure évident: les abords du pont Jacques-Cartier seront améliorés.

Pour aboutir à du concret

ALERTER, éclairer et stimuler l'opinion publique sur un point donné, dans un sens bien précis, constitue encore l'un des meilleurs moyens de faire bouger les gouvernements en régime démocratique. Nous disons bien "les" gouvernements, car souvent il faut en ébranler plusieurs en même temps si l'on veut aboutir rapidement à quelque chose de concret.

La Chambre de Commerce régionale Richelieu-Saint-Laurent, qui groupe une douzaine de Chambres locales de la Rive sud, a parfaitement compris la force de ce principe élémentaire, facilement transformable en moyen d'action. Elle s'en est servie à bon escient

au sujet du pont Jacques-Cartier, devenu le cauchemar de milliers de banlieusards de la Rive sud.

Notons en passant que la plupart des améliorations que suggère la Chambre de Commerce Richelieu-Saint-Laurent frappent par leur bon sens et leur coût relativement peu élevé; mais encore fallait-il y penser. Si les gouvernements concernés s'entendaient enfin pour les réaliser dans le plus bref délai possible, il n'est pas douteux que ce lien essentiel entre Montréal et la Rive sud cesserait d'être ce qu'on appelle à juste titre un "goulot d'étranglement".

Le plus important, mais aussi le plus coûteux, est sans contredit la construction de voies d'accès du

côté de Montréal. La ville, qui a beaucoup de chats dispendieux à fouetter en ce moment, ne paraît pas prête, du moins à brève échéance, à entreprendre ces travaux. Mais en attendant, la province et surtout le Conseil des ports nationaux, pourraient faire preuve de plus de bonne volonté.

Il faut par ailleurs savoir gré au ministre des Affaires municipales, M. Pierre Laporte, d'avoir assumé la part de responsabilité qui revient au gouvernement de Québec et de prévoir, dès la semaine prochaine, la tenue de réunions d'études et d'action avec les représentants des principales administrations intéressées.

C. F.

Le projet de réaménagement des approches du pont Jacques-Cartier sera révélé d'ici peu

par Gilles Daoust

Le projet de réaménagement des approches au pont Jacques-Cartier commence à prendre corps. M. Lucien Saulnier, président du Comité exécutif

de la ville de Montréal a déclaré hier midi qu'il venait de recevoir à ce sujet une première série de recommandations du Service d'urbanisme.

"Ces recommandations, a dit M. Saulnier, seront

M. Saulnier a fait cette déclaration au moment où il assistait, en compagnie du nouveau directeur du Service de la police de Montréal, M. Jean-Paul Gilbert, au déjeuner hebdomadaire de la Chambre de commerce du district de Montréal.

M. Saulnier, qui avait parlé précédemment, devant les membres de la Chambre de commerce, du rôle important que joue le policier dans une ville comme Montréal, a été saisi au vol par les journalistes, dès le déjeuner terminé. Il a bien voulu répondre à quelques-unes de leurs questions.

Réponse au député Valade

Interrogé par exemple sur la déclaration du député progressiste conservateur de Ste-Marie, M. Georges Valade, qui se plaignait du rôle qu'auraient joué certains employés municipaux dans la campagne fédérale, M. Saulnier a déclaré qu'il avait invité M. Valade à lui fournir quelques précisions sur cette affaire.

Le président du comité exécutif a expliqué cependant que, pour que des mesures disciplinaires soient prises contre un

employé, il fallait établir que ce dernier avait agi durant ses heures de travail. "Je ne veux pas m'associer à des accusations, a dit M. Saulnier, avant d'obtenir plus de précisions."

Le résultat des élections à Laval

Interrogé ensuite sur le résultat des élections à Laval, le président du comité exécutif a dit : "Je crois trouver, dans le vote de Laval, un appui des citoyens de cette ville, à la nouvelle structure municipale".

M. Saulnier a par contre ajouté qu'il avait cru la puissance politique de M. Lavoie quasi imbattable. C'est en ce sens que le résultat de ces élections l'ont surpris.

"Je crois, a dit M. Saulnier, que l'adversaire de M. Lavoie a pu profiter, avec assez de bonheur, de l'inquiétude que pose toujours pour le citoyen un double mandat. M. Lavoie aurait été bien inspiré s'il avait fait un choix avant les élections".

Quant à la qualité du lait servi dans les écoles de la CEEM, question dont on a fait grand état depuis quelques

semaines, M. Saulnier a dit qu'un dossier sur le sujet avait été rendu public la semaine dernière.

"Je crois, a-t-il ajouté, que la qualité du lait distribué dans les écoles est impeccable."

Parlant ensuite du déménagement de la Régie des alcools à LaSalle, M. Saulnier a expliqué que tout déménagement qui entraînait une activité économique quelconque vers l'extérieur de la ville était toujours une perte pour Montréal. Selon M. Saulnier, il s'agit de décisions qui peuvent être commentées, mais non modifiées.

Un journaliste a enfin demandé à M. Saulnier s'il existait vraiment à l'hôtel de ville, une consigne du silence à l'égard de la presse.

Le président du comité exécutif a répondu que les directeurs de service, comme les autres employés, avaient le droit de renseigner le public sur les questions administratives qui étaient de leur ressort.

"Il n'y a aucune interdiction, a dit M. Saulnier, mais il ne doit pas y avoir de commentaires sur des questions de "politique administrative" avant que l'administration elle-même ait donné son accord."



Cette photo aérienne illustre magnifiquement dans quel borbier se trouvent précipités quotidiennement les milliers d'automobilistes qui empruntent le pont Jacques-Cartier. Photo aérienne qui représente aussi un magnifique casse-tête pour le meilleur des urbanistes. Depuis des années, le problème causé par l'inexistence de réelles voies d'approche à la sortie nord du pont Jacques-Cartier revient à la surface. De nouvelles solutions sont sans cesse mises à l'étude sans que rien n'y change. Pourtant, cette fois, un bon espoir subsiste : l'administration a mis de côté les "nouveaux plans" pour ressortir les vieux remèdes. On s'attarde principalement à un projet vieux de deux ans : l'établissement à sens unique de deux importantes voies de communication, la rue Delorimier (immédiatement à l'est du pont sur la photo) et la rue Papineau (quatre rues plus à l'ouest). La formule pourrait constituer un début de solution à long terme...



Pour le pont

C'est à dix heures, ce matin qu'aura lieu la réunion inter-service en vue d'étudier les recommandations du service municipal d'urbanisme pour améliorer les approches du pont Jacques-Cartier.

Assisteront à cette rencontre des représentants des services de la voie publique et des travaux publics et des membres du contentieux.

M. Lucien Saulnier a précisé, après avoir pris connaissance du rapport du service d'urbanisme, que si celui-ci était accepté totalement ce serait excellent; mais il a ajouté qu'il faut considérer les dépenses qu'entraîneront les améliorations suggérées.

Claude Watson

Important investissement pour l'entrée du pont Jacques-Cartier

Le grand public connaîtra bientôt les décisions de l'administration Drapeau-Saulnier concernant la nouvelle réglementation qui sera mise en vigueur à l'entrée nord du pont Jacques-Cartier.

Questionné, hier, à ce sujet, par le représentant de "Métro-Express", M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, a déclaré que les nouveaux règle-

ments seront connus incessamment.

Ces règlements sont le fruit d'études faites par les services d'urbanisme et de la circulation.

M. Saulnier a fait savoir que les améliorations à apporter demanderont un important investissement. Des précisions seront apportées bientôt à ce sujet.

\$3 Million For Bridge Access

Montreal will spend \$3,000,000 to improve access to Jacques Cartier Bridge, executive committee chairman Lucien Saulnier announced last night.

Details of the new system involving additional access roads will be made public later today after the executive committee has approved the project, Mr. Saulnier said.

The executive committee chairman made the announcement while addressing a monthly dinner meeting of the Board of Trade Associates.

He did not, however, elaborate on the plan except to say: "The new project will not only improve traffic conditions leading to the bridge but will give a better picture to those entering the city."

Several city departments, including the planning, traffic and public works, have been studying badly-needed improvements to the bridge for some time.

As for the second bridge linking the south shore with Montreal — Victoria Bridge — Mr. Saulnier recalled that work has already started. It involves reconstruction of Bridge street between Wellington street and the entrance of the bridge.

The executive committee will be called today to authorize the \$3,000,000 expenditure. The committee's authorization will then be forwarded to a city council meeting for final approval.

Mr. Saulnier also announced that another expenditure — he did not state the amount — will be sought for implementation of an already-planned project of grade-separation of traffic in the McGregor-Côté des Neiges area.

Still on the subject of traffic and transportation, Mr. Saulnier said that Van Horne avenue will be extended to meet with Rosemount boulevard between St. Lawrence boulevard and St. Denis street beginning early next year.

Mr. Saulnier made these announcements in reply to questions put to him in writing by his audience.

On refait les approches du pont Jacques-Cartier

Aménagement temporaire

L'administration municipale de la ville de Montréal a ratifié, hier, un projet prévoyant un aménagement temporaire des approches du pont Jacques-Cartier, sur l'île de Montréal, de même que la démolition de quelque 160 logements du secteur, afin de permettre la réalisation du projet.

La décision des autorités montréalaises a été prise au cours d'une réunion du comité exécutif. Le président Lucien Saulnier a expliqué, à l'issue de la séance d'hier après-midi, que l'aménagement temporaire ne constituera qu'une solution intermédiaire d'ici la construction de la section est-ouest de la Route transcanadienne, en 1970, alors qu'une solution plus complète et aussi plus adéquate sera réalisée.

ACCES A L'EXPO

"L'aménagement projeté dans l'immédiate, en plus d'offrir de meilleures conditions aux usagers du pont jusqu'en 1970, sera, en 1967, au moment de l'Exposition, un accès convenable pour les visiteurs qui viendront à Montréal", a poursuivi le président de l'exécutif montréalais.

M. Saulnier a continué en expliquant que le projet exigerait l'expropriation de plusieurs immeubles qui sont requis pour les besoins de la circulation, l'implantation des bâtiments de service et la création de dégagements visuels.

Tous les immeubles requis sont compris à l'intérieur de l'emprise du raccordement éventuel du pont Jacques-Cartier à la section est-ouest de l'autoroute.

DEMOLITION

Le coût des expropriations est de l'ordre de \$1,150,000 en terme d'évaluation municipale. La ville prévoit démolir environ 160 logements, dont un grand nombre sont vétustes et même déjà vacants.

L'aménagement projeté assurera de meilleures conditions de circulation et évitera, dans

la mesure du possible, de canaliser les flots majeurs de circulation sur les rues étroites.

L'administration municipale prévoit que le coût global du projet sera de quelque \$2,850,000, incluant, outre les expropriations, la construction des chaussées, la plantation et le terrassement. Le projet devra être complété en avril 1967, à temps pour l'inauguration officielle de l'Exposition universelle et canadienne de 1967, sur les îles Ste-Hélène et Notre-Dame.

DES SENS UNIQUES

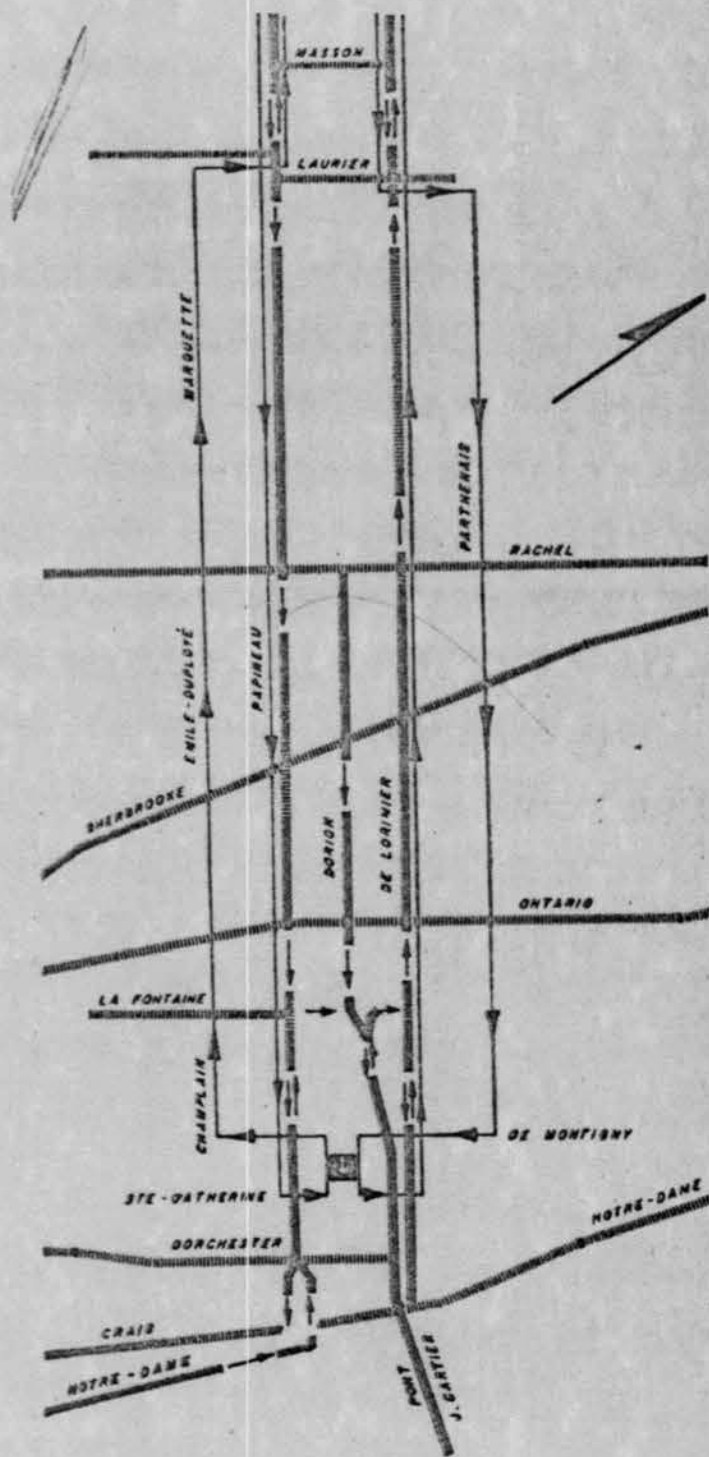
Pour faciliter le flot de la circulation, l'avenue Papineau deviendra à sens unique vers le sud, tandis que l'avenue de Lorimier sera à sens interdit vers le nord, toutes les deux entre les rues Laurier et LaFontaine.

Les véhicules qui sortent du pont et qui se dirigent vers le nord emprunteront l'avenue de Lorimier et pourront effectuer des virages à gauche sans conflit, sur une distance d'un mille et demi.

Quant au transport en commun, il subira des modifications et, dès que le métro montréalais sera en service, les autobus se rabattront sur la station Papineau, dont les accès seront situés dans le quadrilatère Ste-Catherine, Cartier, Dorion, de Montigny.

Les espaces libérés et non requis aux fins de circulation automobile seront plantés d'arbres hauts de trente pieds, qui masqueront une partie de l'architecture hétéroclite des environs, délimiteront l'espace des voies de circulation et assureront une certaine continuité visuelle entre les approches et les artères voisines.

Maurice Archambault



Améliorations

A la suite de la décision prise hier par les autorités municipales de la ville de Montréal, des améliorations temporaires seront apportées aux approches du pont Jacques-Cartier. Ainsi, l'avenue Papineau deviendra à sens unique vers le sud, alors que l'avenue de Lorimier sera établie à sens unique vers le nord. De plus, les autobus des circuits de Lorimier [10] et Papineau [45] voyageront respectivement sur les rues Parthenais (vers le sud) et Champlain, Emile-Duployé et Marquette (vers le nord).

\$3 millions pour l'entrée nord du pont Jacques-Cartier

par Claude MASSON

L'aménagement projeté, et qui doit être totalement réalisé pour l'ouverture de l'Expo, en avril 1967, assurera de meilleures conditions de circulation et évitera, dans la mesure du possible, de canaliser les flots majeurs de circulation sur des rues étroites.

A cet effet, la rue Delorimier deviendra sens unique vers le nord et la rue Papineau sens unique vers le sud, entre les rues Laurier et LaFontaine, dans les deux cas.

En conséquence, les circuits des autobus qui circulent présentement sur les avenues Papineau et Delorimier devront être réorganisés. Les trajets sont déjà fixés et nous en reparlerons au moment de leur application.

En plus d'améliorer sensiblement la circulation, ce réaménagement donnera un meilleur coup

d'oeil. Ainsi, les espaces libérés par les démolitions et non requis aux fins de circulation seront plantés d'arbres hauts de 30 pieds. Ces plantations seront étendues aux abords des avenues Papineau et Delorimier, de Sherbrooke à Craig.

Il sera aussi possible d'aménager, dans une structure également temporaire, un poste conjoint de renseignements de l'Office du Tourisme de Montréal, du Ministère du Tourisme du Québec et de la Compagnie de l'Expo.

Un parc de stationnement de 80 voitures et un jardin sont également prévus.

Le coût total du projet s'élèvera à \$2,850,000, soit \$2,250,000 pour les expropriations, \$250,000 pour la construction des chaussées, \$250,000 pour la plantation d'arbres et le terrassement et \$100,000 pour des subventions aux propriétaires du secteur concerné

qui verront à restaurer, réparer ou démolir leurs bâtiments.

Un vaste projet d'aménagement des abords nord du pont Jacques-Cartier, fruit d'une longue étude dirigée par le service d'urbanisme, a été accepté hier par le comité exécutif de la ville de Montréal.

La réalisation de ce projet évalué à près de \$3 millions constitue toutefois une solution temporaire, un remède complet et adéquat ne pouvant être réalisé qu'après la construction de l'autoroute est-ouest prévue pour 1970.

Pour exécuter ce réaménagement des abords nord du pont, environ 160 logements, dont un grand nombre sont vétustes et même déjà vacants, seront démolis. Tous les immeubles requis auraient d'ailleurs été démolis en 1968 pour réaliser le projet de raccordement à l'autoroute.

Les approches du pont Jacques-Cartier sur l'île de Montréal seront réaménagées temporairement au coût de trois millions de dollars

Le projet est cependant moins spectaculaire que celui d'abord proposé par le service d'urbanisme

par Raymond Masse

Estimé à près de \$3,000,000, un projet d'aménagement des abords nord du pont Jacques-Cartier — dans la ville de Montréal — sera chose accomplie avant l'ouverture de l'Expo '67.

Le conseil municipal sera bientôt saisi du projet que l'Administration D.S. vient de mettre au point après des mois et des mois d'étude.

Il s'agit là d'un projet d'aménagement beaucoup moins spectaculaire que celui d'abord proposé par le service d'urbanisme, projet initial que d'aucuns estimaient à huit ou dix millions de dollars.

Il faudra quand même exproprier plusieurs immeubles et, portant, démolir environ 160 logements dont un grand nombre sont vastes et même déjà vacants.

L'aménagement que le conseil municipal approuvera certes a pour but d'assurer — "comparativement à ce qui existe" — de meilleures conditions de circulation et d'éviter, "dans la mesure du possible", de canaliser le flot majeur de la circulation sur des rues étroites, puis d'embellir les approches mêmes.

Rues établies à sens unique

Améliorations projetées au point de vue de la circulation ?

En donnant suite au projet d'aménagement recommandé, l'avenue Papineau sera à sens unique du nord au sud et l'avenue de Lorimier sera à sens unique du sud au nord, et cela entre la rue Lafontaine et la rue Laurier. Au-delà de ces limites, les avenues Papineau et de Lorimier seront ouvertes à la circulation dans les deux sens.

Ainsi, d'après les précisions obtenues de M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif, les véhicules, qui sortiront du pont Jacques-Cartier et qui se dirigeront vers le nord, emprunteront l'avenue de Lorimier (sud-nord) et pourront effectuer facilement des virages à gauche sur une longueur d'un mille et demi. Les véhicules qui, à la sortie du pont, se dirigeront vers le sud, emprunteront aussi l'avenue de Lorimier qui, au sud de la rue Lafontaine, demeurera ouverte dans les deux sens.

Et les véhicules venant du nord et se dirigeant vers le pont ?

L'avenue Papineau (sens unique nord-sud) constituera le principal accès au pont. L'ac-

cès par la rue Dorion soulagera d'autant la circulation sur l'avenue Papineau et évitera les congestions, dit-on. Et les véhicules venant du sud pourront atteindre le pont en empruntant l'avenue Papineau.

Réorganisation de circuits d'autobus

Et le transport en commun ? Les services d'autobus actuellement disponibles avenue Papineau et avenue de Lorimier devront être réorganisés. Il y aura de nouveaux trajets.

Les autobus "de Lorimier (10)" circuleront toujours sur la rue de Lorimier lorsqu'ils se dirigeront vers le nord, mais ils emprunteront la rue Parthenais depuis la rue Laurier lorsqu'ils se dirigeront vers le sud. Le terminus sud sera situé à la rue Craig jusqu'à l'inauguration du métro.

Dès que le métro sera en service, les autobus se rabattront sur la station Papineau dont les accès seront situés dans le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine, Cartier, Dorion et de Montigny.

Quant aux autobus "Papineau (45)", ils circuleront sur l'avenue Papineau en direction sud, et sur les rues Champlain, Emile-Duployé et Marquette (jusqu'à la rue Laurier) en direction nord. Le terminus sud du circuit 45 sera conservé à la rue Craig jusqu'à l'ouverture du métro, comme ce sera le cas pour le terminus du circuit 10.

Plantation d'arbres hauts de trente pieds

De nombreux arbres hauts de 30 ou 35 pieds seront plantés, en rangées ou en massifs, dans les espaces libérés et non requis aux fins de la circulation. Ces arbres borderont les avenues Papineau et de Lorimier, de la rue Sherbrooke à la rue Craig.

On note que "ces plantations masqueront une partie de l'architecture hétéroclite des environs, délimiteront l'espace des voies de circulation et assureront une certaine continuité visuelle entre les approches et les rues voisines".

Un poste de renseignement

On se propose d'aménager un poste conjoint de renseignement de l'Office du tourisme de Montréal, du ministère du Tourisme du Québec et de la Compagnie de l'Expo, dans une structure temporaire, à la sortie du pont. Il y aurait également, à proximité, un parc de stationnement de 80 voitures et un jardin.

Elimination de plusieurs enseignes

On note également que les expropriations requises élimineront un grand nombre d'enseignes, ce qui améliorera considérablement l'aspect du panorama qui s'offre à la vue des voyageurs circulant sur le pont.

L'Administration D.S. entamera des pourparlers avec le Conseil des ports nationaux afin que ce dernier exécute, l'été prochain, "certains ouvrages visant à assurer la mise en valeur de tous les éléments constitutifs du projet", ouvrages qui, au dire de M. Saulnier, devraient être exécutés en même temps que "certains travaux d'entretien sur le pont".

M. Saulnier souligne également que "les travaux d'aménagement entrepris par Montréal pourront être également mis en valeur par la coopération intelligente des propriétaires et des locataires des bâtiments situés aux environs du pont.

A ce sujet, M. Saulnier révèle que l'administration municipale offrira, sous la forme de subventions ou autrement, une aide directe qui permettra aux propriétaires de restaurer, réparer ou démolir, selon le cas, les bâtiments envahissants.

Réparation du coût du projet

Les expropriations requises coûteraient \$2,250,000; la construction des chaussées, \$250,000; la plantation et le terrassement, \$250,000; et les subventions, \$100,000.

Ce qui fait un total de \$2,850,000. Des observateurs n'hésitent pas à estimer le coût définitif à près de \$3 millions.

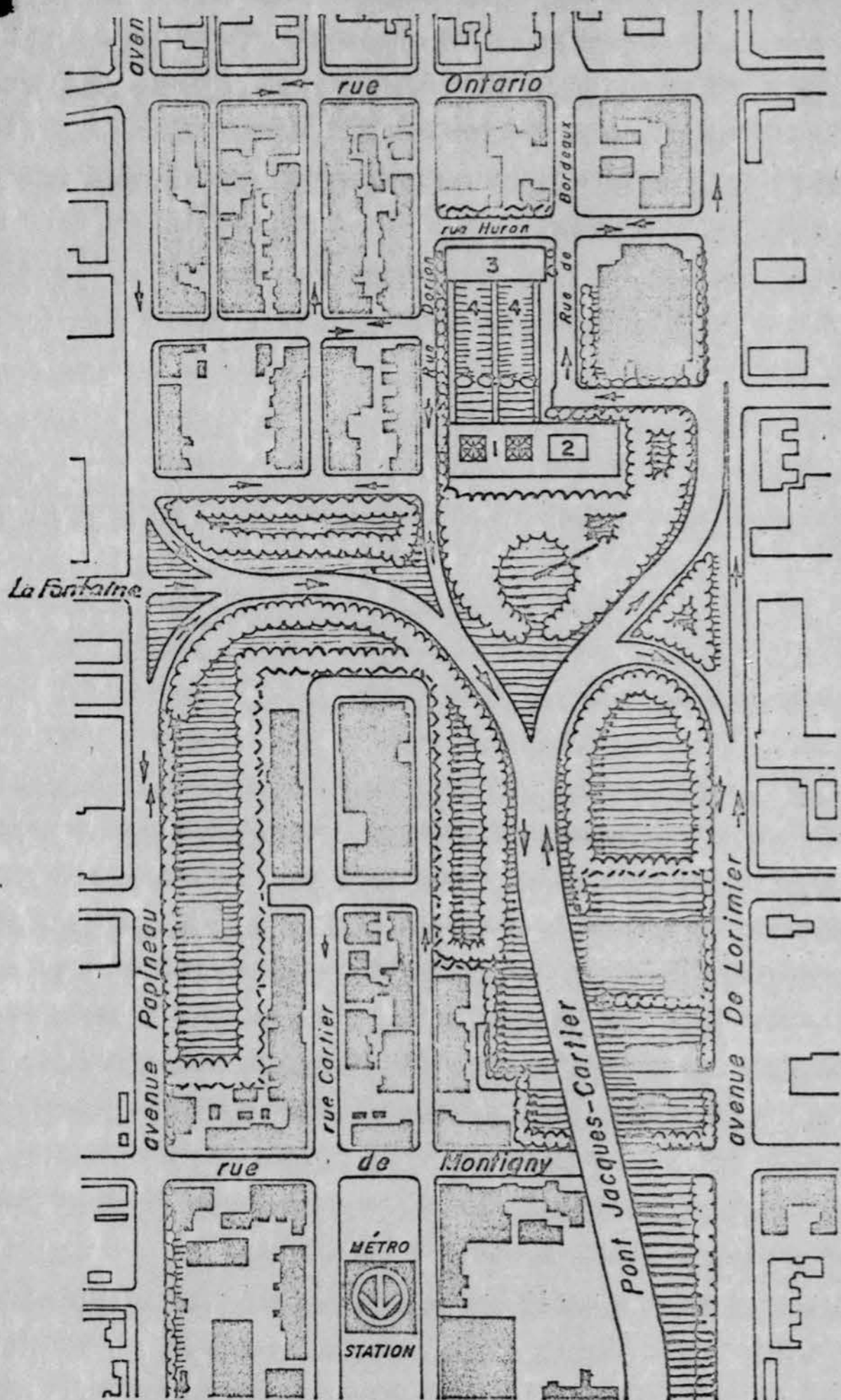
Le calendrier des travaux

Les travaux débuteront en mai prochain et devront être terminés en avril 1967. C'est en mars 1967 que l'on procédera à la plantation des arbres. La construction des chaussées devra être terminée à la fin de l'automne prochain.

M. Saulnier a fait remarquer que "le projet est un aménagement temporaire qui constitue une solution intermédiaire d'ici la construction de l'autoroute est-ouest en 1970, alors qu'une solution plus complète et aussi plus adéquate sera étudiée".

M. Saulnier ajoute que "l'aménagement projeté dans l'immédiat, en plus d'offrir de meilleures conditions aux usagers du pont jusqu'en 1970, sera, en 1967, au moment de l'Exposition, un accès convenable pour les visiteurs qui viendront à Montréal".

Enfin, M. Saulnier a annoncé que l'administration communiquera avec le ministère de la Voirie en vue d'obtenir que la métropole soit remboursée de "la partie du coût des travaux imputables à l'autoroute est-ouest".



Cette carte illustre ce que seront les nouvelles approches du pont Jacques-Cartier. Les flèches indiquent de quelle façon s'opéreront les mouve-

ments véhiculaires dans le voisinage immédiat du pont.



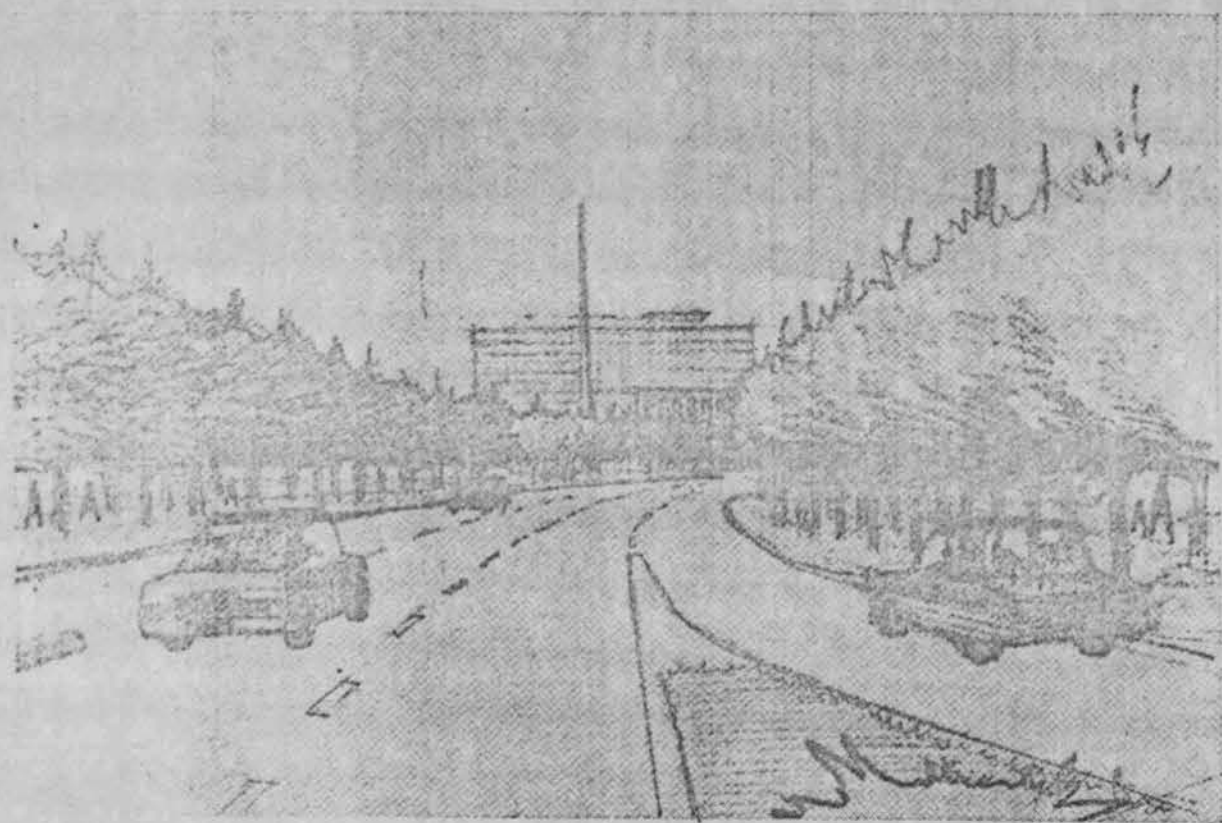
photo J.-Y. Letourneau, LA PRESSE

Les "approches" actuelles du pont Jacques-Cartier

C'est dans ce véritable enfer que se trouvent précipités quotidiennement les milliers d'automobilistes qui empruntent le pont Jacques-Cartier. L'administration a mis au point un remède tempo-

raire qui ne guérira certainement pas tous les maux. Mais il permettra sans doute à un contingent de jour en jour plus important d'automobilistes

Impatients, d'attendre, un peu plus patiemment, la construction du tronçon est-ouest de la route transcanadienne... en 1970.



Une amélioration "sensible"

Voici un aperçu du coup d'oeil qui s'offrira à nos visiteurs en 1967 lorsqu'ils "prendront possession"

de l'île de Montréal. Il s'agit indiscutablement d'une amélioration pour le moins notable...

\$3 millions pour l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier

La ville de Montréal dépensera \$3 millions au cours des quinze prochains mois à un projet d'aménagement temporaire des abords nord du pont Jacques-Cartier. Le projet a été préparé par le service d'urbanisme, approuvé hier après-midi par le Comité exécutif et rendu public par M. Lucien Saulnier. Il constitue une "solution intermédiaire" aux cuisants problèmes que cause l'accès au pont, du côté de Montréal. La future autoroute est-ouest, dont le tracé, dans l'est de Montréal, n'est pas encore définitif, permettra la mise en oeuvre d'une solution plus adéquate et plus complète.

En attendant, le projet actuel, en plus d'offrir de meilleures conditions aux usagers d'ici 1970, constituera un accès convenable pour les visiteurs qui viendront à Montréal lors de l'Exposition universelle de 1967.

Le projet exige l'expropriation de plusieurs immeubles pour les besoins de la circulation, l'implantation des bâtiments de service et les dégagements permettront une bonne visibilité.

Tous les immeubles requis sont compris à l'intérieur de l'emprise du raccordement éventuel du pont Jacques-Cartier à l'autoroute est-ouest. Il aurait été nécessaire, de toute façon, d'acquiescer ces immeubles au cours des deux prochaines années pour réaliser le projet de raccordement à l'autoroute.

Le coût des expropriations est de l'ordre de \$1,150,000 en terme d'évaluation municipale. On prévoit démolir environ 160 logements dont un grand nombre sont vides et même déjà vacants. Les experts du service d'urbanisme ont prévu un crédit total de \$2,250,000 au chapitre des expropriations.

L'aménagement projeté veut assurer de meilleures conditions de circulation et éviter, dans la mesure du possible, de canaliser les flots majeurs de circulation sur des rues étroites.

Le projet fait de l'avenue Papineau une voie à sens unique vers le sud, et de l'avenue de Lorimier une voie à sens unique vers le nord. Ces avenues seront à sens unique entre les rues Laurier et La Fontaine. Au-delà de ces limites, les avenues Papineau et de Lorimier seront à deux sens de circulation, comme c'est actuellement le cas.

Les véhicules qui sortiront du pont Jacques-Cartier et qui se dirigeront vers le nord emprunteront donc une voie à sens unique vers le nord, l'ave-

nue de Lorimier, et pourront effectuer des virages à gauche, sans conflit, sur une longueur d'un mille et demi. Les véhicules qui sortiront du pont pour se diriger vers le sud emprunteront l'avenue de Lorimier qui, au sud de La Fontaine, demeurera à deux sens.

Pour les véhicules venant du nord et se dirigeant vers le pont, c'est l'avenue Papineau, à sens unique vers le sud, qui constituera le principal accès au pont. L'accès par la rue Dorion soulagera d'autant la circulation sur l'avenue Papineau et évitera les congestions. Les véhicules venant du sud pourront atteindre le pont en empruntant l'avenue Papineau.

Le projet prévoit la réorganisation des circuits d'autobus sur les avenues Papineau et de Lorimier.

Les espaces dégagés et non requis aux fins de la circulation automobile seront agrémentés d'arbres hauts de trente pieds, en rangées ou en massifs. Ces plantations seront étendues aux abords des avenues Papineau et de Lorimier, de Sherbrooke à Craig.

Le projet prévoit également l'aménagement, dans une structure temporaire, d'un poste conjoint de renseignements de l'Office du tourisme de Montréal, du ministère du tourisme du Québec et de la Compagnie de l'exposition. Un parc de stationnement pour 80 voitures et un jardin sont aussi prévus, toujours dans les espaces dégagés par l'expropriation.

Les expropriations requises élimineront un grand nombre d'enseignes et de panneaux-réclames, ce qui améliorera considérablement le panorama qui s'offre à la vue des voyageurs qui circulent sur le pont. La disparition des enseignes et la plantation des arbres amélioreront grandement l'aspect des approches du pont.

Le coût du projet s'établit comme suit: expropriations: \$2,250,000; construction des chaussées: \$250,000; plantation

et terrassement: \$250,000; subventions: \$100,000.

Le conseil municipal sera invité, lors de sa prochaine séance, à approuver des crédits de \$2,850,000 pour l'exécution de ces travaux, qui seront entrepris sans autre délai. La construction des chaussées devra être terminée à la fin de l'automne 1966; la plantation des arbres sera, selon toute vraisemblance, exécutée au cours de mars 1967. Enfin, selon le calendrier des experts, l'aménagement devra être terminé en avril 1967.

New Approach Plan Unveiled For Jacques Cartier Bridge

The City of Montreal announced yesterday that it is going to spend \$2,850,000 to beautify and improve the Jacques Cartier bridge access. The project is described as only a "temporary" alleviation of the situation and a full solution will

be made with the construction of the East-West autoroute in 1970.

The major part of the cost (\$2,250,000) will be spent on expropriation of land and buildings that present an eyesore to visitors arriving in Montreal from the bridge.

A further \$250,000 will be spent to turn much of the area into a green park land.

City Executive Chairman Lucien Saulnier said that "the project will not only improve traffic conditions leading to the bridge but will give a better picture to those entering the city."

The project calls for changing part of Papineau and De Lorimier Aves. into one way streets and the construction of smoother flowing access ramps onto the bridge.

The project also includes a transportation centre integrating existing bus routes and the nearby Metro station.

Tourist offices for Montreal and Quebec will be set up along with an Expo information booth.

A small parking lot will also be built.

The area affected will be contained by de Montigny, Papineau, De Lorimier and Huron Sts.

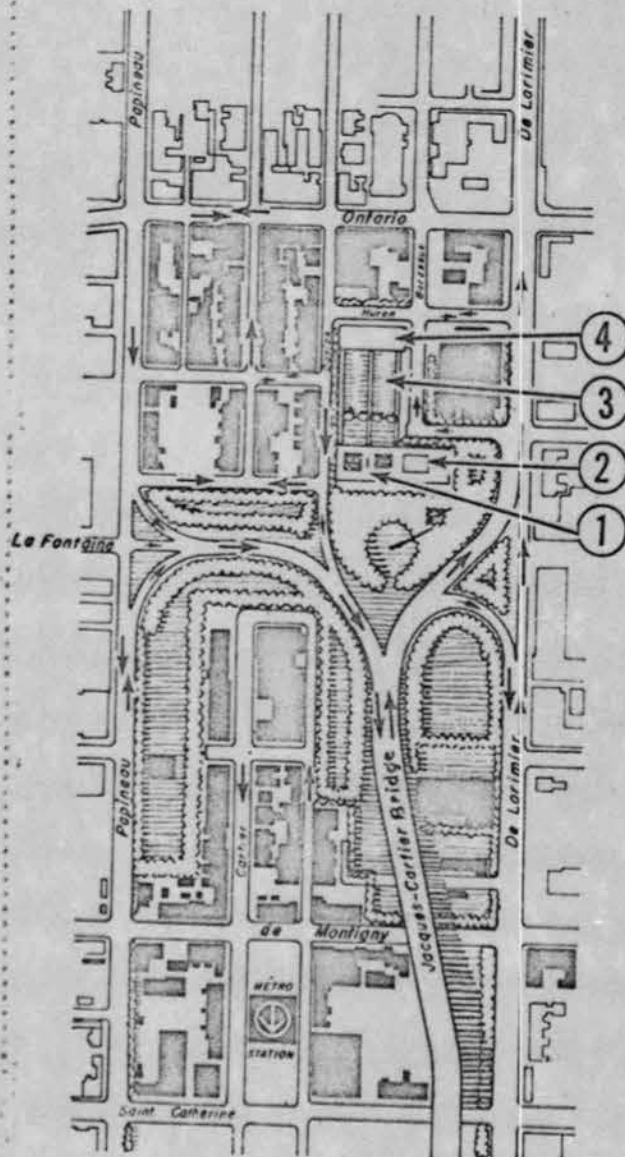
Most of the expropriation involved will be necessary for the projected autoroute.

It was also announced that the National Harbors Board will make repairs and improvements on the bridge itself this summer.

The whole project will be finished in time for the opening of Expo '67.

\$3,000,000 Project

Bridge Access Facelift To Be Ready for Expo



An improvement project of approaches to Jacques Cartier Bridge for Expo '67 has been unveiled at City Hall. Numbers indicate (1) information booth (2) covered garden (3) parking (4) gas station.

By DON FOLEY

Montreal's projected improvement of approaches to Jacques Cartier Bridge will be completed in time for the April opening of Expo '67.

The improvement project unveiled at City Hall yesterday by the civic administration calls for a complete change of access roads on the Montreal side of the bridge and will also give a new picture of parkland greenery.

Although it will entail an expenditure of almost \$3,000,000 the administration pointed out that the plan is a temporary one which "constitutes an intermediary solution" to the traffic problem in the area pending construction of the yet-to-be-traced east-west extension of the Trans-Canada Highway in 1970.

In a prepared statement the administration states that besides creating better traffic conditions, the plan will also offer appropriate access for visitors to Montreal during the international exhibition next year.

All streets bordering the Y-shaped area where the changes will take place will be lined with 35-ft trees.

Buildings to Go

The new approaches will necessitate the expropriation of several buildings in the immediate area but it was explained that even if the projected east-west expressway has not yet been earmarked, the same buildings would have had to have been acquired anyway.

Executive Committee chairman Lucien Saulnier said that construction will begin in May of this year and will be carried through as a crash-program in order that it be completed in time for the opening of Expo.

Included in the changes will be the construction of a temporary tourist information centre to be operated jointly by the city's tourist bureau, the Quebec government's department of tourism and the Expo Corporation. It will be located in the vicinity of Bordeaux-Dorion and south of Ontario streets. A parking lot capable of receiving 80 cars will also be planned.

As a result of the project, the following changes will come into effect:

Papineau avenue will become one-way south-bound between Laurier avenue and Lafontaine street and de Lorimier avenue will be converted to a north-bound one-way artery also between the same one-and-a-half mile distance; South-bound Dorion street will also be used as a relief access for vehicles leaving the island; The Papineau and de Lorimier avenue bus lines will be reorganized to meet the new directional changes. The No. 10 line will travel along de Lorimier avenue when travelling north but will switch over to Parthenais street from Laurier street when moving south.

The terminal point will be at Craig street until the subway system is in operation by next fall and then the buses will change lines at the Papineau station, at St. Catherine and Dorion streets.

As for the No. 45 line, it will travel along Papineau avenue when moving south and along Champlain, Emile Duployé — through Lafontaine Park — and Marquette street to Laurier street when operating to the north.

Au le
JOUR JOUR

Un miracle, des arbres!

Bravo, messieurs Saulnier et Drapeau ! Même si le réaménagement des approches nord du pont Jacques-Cartier n'est que temporaire, il est bienvenu.

Et, grande nouvelle, on plantera des arbres le long des rues Papineau et Delorimier ! Vos yeux ne seront plus blessés par la morne architecture du quartier. Sa décadence paraîtra moins horrible. Les Américains ne se diront plus: "Comme c'est laid ! C'est ici que vivent les Canadiens français."

On dépensera \$3,000,000. Ce n'est pas trop. On avait envisagé une somme de \$10,000,000 mais il faudra attendre la construction de l'autoroute est-ouest.

Signalons que certaines enseignes du plus mauvais goût disparaîtront et que la ville offrira aux propriétaires environnants, sous forme de subventions, la chance de "restaurer, réparer ou démolir" des immeubles qui, éventuellement, crouleront de vieillesse.

On devrait sauter sur l'occasion. On nous assure, par ailleurs, que nombre de maisons promises au pic du démolisseur sont vacantes, ce qui fait bien l'affaire de l'administration puisque le problème de reloger les familles évacuées lui sera allégé.

L.L.

**VASTE PROJET DE REAMENAGEMENT DES
APPROCHES DU PONT JACQUES-CARTIER**

○ **Le coût: près
de \$3 millions**

○ **Démolition de
160 logements**

○ **Établissement de
sens uniques**

Lors d'une assemblée du Comité exécutif, tenue jeudi dernier, à l'Hôtel de Ville, l'administration municipale a accepté un vaste projet, de l'ordre de près de \$3 millions, qui permettra d'améliorer considérablement les approches du pont Jacques-Cartier.

Le président du Comité exécutif, M. Lucien Saulnier, a cependant précisé que ce projet ne constituera qu'une solution intermédiaire d'ici la construction de la section est-ouest de la route transcanadienne, en 1970. A ce moment-là, une solution définitive sera apportée.

On démolira

Le projet d'aménagement temporaire des approches du pont Jacques-Cartier comprend notamment la démolition de quelque 160 logements, pour la plupart inhabités présentement et tous compris dans un secteur où, éventuellement, sera érigé le raccordement du pont Jacques-Cartier, à la section est-ouest de l'autoroute. Le coût de ces expropriations se chiffre à \$1,150,000.

Nouveaux sens uniques

Le projet, qui sera vraisemblablement terminé en avril 1967, soit à l'aube de l'ouverture officielle de l'Exposition universelle, comprend aussi la transformation de certaines artères, adjacentes au pont Jacques-Cartier, en sens unique, ceci afin de faciliter le flot de la circulation véhiculaire, dans ce secteur.

C'est ainsi que la rue Papineau deviendra à sens unique vers le sud, tandis que la rue Delorimier deviendra à sens unique, direction nord. Ces sens uniques seront en vigueur, entre les rues Laurier et Lafontaine.

Ce changement permettra aux véhicules, qui sortent du pont et se dirigent vers le nord, d'emprunter la rue Delorimier et d'effectuer des virages à gauche, sur une distance d'un mille et demi.

Transport en commun

Les habitués du Transport en commun voudront bien prendre note que lors de l'application des sens uniques (la date est inconnue pour le moment) les circuits Papineau et Delorimier voyageront respectivement sur les rues Champlain, Emile-Duployé et Marquette (vers le nord), et rue Parthenais (vers le sud).

Autres projets

La réalisation de ces travaux amènera par le fait même la réalisation de projets secondaires, comme, notamment, la construction d'un poste conjoint de renseignements de l'Office du tourisme de Montréal, du Ministère du tourisme du Québec et de la Compagnie de l'Expo. On prévoit aussi l'aménagement d'un parc de stationnement de 80 voitures, de même qu'un jardin.

Arbres

En plus d'améliorer la circulation, ce vaste projet de réaménagement donnera une meilleure vue de Montréal aux conducteurs, venant de la rive sud. En effet, les espaces libérés par les démolitions et non requis aux fins de circulation seront plantés d'arbres géants. On en trouvera notamment aux abords des rues Papineau, Delorimier, Sherbrooke et Craig.

Les abords du pont Jacques-Cartier

Les PLANS de la ville approuvés bientôt

"L'administration municipale de la ville de Montréal entreprendra, d'ici quelques semaines, les mesures urgentes qu'elle a annoncées en vue d'améliorer la circulation aux abords du pont Jacques-Cartier. En conséquence, les propriétaires des immeubles homologués par le projet ne devraient pas préparer la rédaction de nouveaux baux

pour l'année 1966-67, puisque les immeubles seront démolis."

Telle est l'explication qu'a fournie, hier après-midi, le président Lucien Saulnier, du comité exécutif montréalais, au moment où il prenait connaissance d'une nouvelle publiée par un quotidien de la métropole, à l'effet que les propriétaires des quelque 60 immeubles touchés

par le projet ne sauraient que faire face au renouvellement des baux, en mai.

Au conseil

Le président Saulnier a expliqué qu'à sa prochaine assemblée publique, qui aura lieu vers la fin de février ou au début du mois de mars, le conseil sera invité à approuver les plans

d'expropriation et à voter les crédits nécessaires pour la mise en marche du projet.

"Les avis d'éviction seront alors expédiés à tous les locataires qui résident dans les immeubles visés par le projet d'amélioration, et ceux-ci devront quitter les lieux bien avant le 1er mai," a continué le président de l'exécutif.

M. Saulnier a conclu que les propriétaires n'auront donc pas à préparer la rédaction de baux pour l'année 1966-67, puisque la démolition des immeubles débutera d'ici quelques mois.

On sait que les dirigeants de Concordia ont annoncé, il y a quelque temps, un réaménagement complet des abords du pont Jacques-Cartier, à un coût de plusieurs millions de dollars, en prévision de l'Expo '67.

Maurice Archambault

L'administration Drapeau-Saulnier aurait-elle oublié l'aspect embellissement en vue de l'Expo ?

par Albert Tremblay

Le 20 janvier dernier, l'administration Drapeau-Saulnier divulguait les grandes lignes d'un programme de rénovation des routes d'approche à la sortie nord du pont Jacques-Cartier.

MM. Drapeau et Saulnier ont été assez avarés de renseignements. On sait cependant que le programme de rénovation n'a qu'un caractère temporaire, qu'il implique des déboursés de quelque \$3.000.000 et qu'il a deux buts bien précis :

— Améliorer les conditions de la circulation dans le voisinage immédiat des approches nord du pont Jacques-Cartier et...

— Embellir le voisinage dans le but évident d'offrir aux visiteurs un "premier coup d'oeil" un peu plus agréable de la métropole du Canada.

L'administration a limité par la suite les explications au but premier du projet de rénovation, soit l'amélioration des voies carrossables. Et il ne fait

aucun doute qu'à ce chapitre, les modifications proposées auront un effet salutaire.

Il est cependant permis de se poser des questions lorsque vient le temps de considérer l'aspect "embellissement" que l'administration attache, comme deuxième fin, à ce programme temporaire de réaménagement.

Il a fallu attendre longtemps avant d'obtenir un minimum d'informations concernant les expropriations. Et les informations jusqu'ici obtenues n'ont pas encore de caractère officiel.

En annonçant le projet, l'administration municipale a limité les précisions à une simple constatation : il fallait exproprier 160 logements.

On sait maintenant quels se-

ront ces logements. On sait quels immeubles s'envoleront. On peut donc facilement s'imaginer ce que sera le décor du secteur Delorimier-Lafontaine-Papineau-Ontario une fois démolis les édifices à exproprier.

Et ce décor, ces résidus d'expropriation que l'on imagine déjà très bien, n'ont rien de particulièrement agréables à l'oeil.

Les expropriations ayant été limitées aux strictes exigences de la circulation, on "voit" déjà les pans de murs découpés, les arrière-cours peu esthétiques, les vues plongeantes sur des terrains vacants qui ont allure de dépotoir, les cordes à faire sécher le linge et leurs rébarbatifs poteaux.

On voit le tout sans trop bien

comprendre pourquoi l'administration n'a pas pris une bouchée un peu plus grande de ces édifices qui ont toutes les caractéristiques du parfait taudis. Budget insuffisant ? — Peut-être !

Réalisation prochaine du tronçon est-ouest de la transcanadienne ? — Explication plus vraisemblable et beaucoup plus facile à digérer.

N'empêche que cette fameuse route transcanadienne ne sera pas construite avant 1970 et que les visiteurs d'Expo 67 ont, d'ici là, toutes les chances au monde de s'offrir le spectacle vraiment peu agréable de "l'à moitié fait"...

Il en sera particulièrement ainsi du secteur nord de la rue Lafontaine, entre Papineau et

Dorion; de la partie est de la rue Dorion, à l'angle de la rue Lafontaine; du terrain vacant que laissera en plan l'expropriation du garage Sanguinet, tout près de la maison Bélanger; la série de fonds de cour qui donne sur la ruelle sise à l'est de la rue Dorion et qui "débouchera" de plus belle façon sur la rue Lafontaine, une fois complétés les travaux de démolition.

La décision de l'administration de limiter au strict minimum les expropriations dans le voisinage immédiat du pont Jacques-Cartier s'explique sans aucun doute.

Il y a cependant des dizaines de résidents de ce secteur un peu oublié de Montréal qui se demandent comment...

Le programme de rénovation des approches à la sortie nord du pont Jacques-Cartier

**Le pont il nous
le faut et enfin...**

J'ai appris que l'on allait dépenser \$1,750,000 dollars pour les travaux d'aménagement du Pont Jacques Cartier au mois de mai prochain. J'aimerais savoir ce qu'il advient de l'étude faite par des ingénieurs sur la solidité du pont, solidité qui a été mise en doute plusieurs fois depuis quelques années. Ne pourrait-on pas, au moins, réduire la terrible maladie de Parkinson qui le fait souffrir aux heures de pointe?

Le projet du pont Jacques-Cartier accepté, hier soir, par le conseil

(C.M.) Le vaste projet d'aménagement des abords nord du pont Jacques-Cartier, dévoilé en janvier dernier par le comité exécutif à la suite d'une longue étude dirigée par le service d'urbanisme, a été approuvé, hier soir, par le conseil municipal lors d'une assemblée spéciale.

L'aménagement projeté, et qui doit être totalement complété pour l'ouverture de l'Expo, en avril 1967, a pour but d'assurer de meilleures conditions de circulation à l'entrée nord du pont Jacques-Cartier afin d'éviter, dans la mesure du possible, de canaliser les flots majeurs de circulation sur des rues étroites.

La réalisation du projet, évalué à près de \$3 millions, constitue

toutefois une solution temporaire, un remède complet et adéquat ne pouvant être réalisé qu'après la construction de l'autoroute est-ouest prévue pour 1970.

Pour exécuter ce réaménagement des abords nord du pont, environ 160 logements, dont un grand nombre sont vétustes et même déjà vacants, seront démolis. Tous les immeubles requis auraient d'ailleurs été démolis en 1968 pour réaliser le projet de raccordement à l'autoroute.

A cet effet, les édiles ont voté, hier soir, un crédit global de \$2,529,325. Les bâtiments touchés sont situés selon la nomenclature suivante: au sud-ouest de l'avenue de Lorimier et au sud-est de la rue Ste-Catherine; au sud-ouest de de Lorimier et au sud-est de la rue de Montigny; au nord-ouest de la rue de Montigny et au nord-est de la rue Dorion; au nord-est de Dorion et au sud-est de La Fontaine; au nord-ouest de Logan, entre Dorion et Patterson; une partie du lot 503 située au nord-ouest de la rue Patterson; un bâtiment érigé sur une partie du lot 520, située au sud-ouest de l'avenue de Lorimier et au sud-est de Burnett; au sud-ouest de de Lorimier et au sud-est de La Fontaine; au sud-est de La Fontaine, entre Cartier et Dorion; au nord-ouest de la rue La Fontaine, entre Papineau et Dorion; au sud-ouest de de Lorimier et au sud-est de Burnett; certains immeubles du quadrilatère borné par les rues La Fontaine, de Bordeaux, Disraeli et l'avenue de Lorimier.

Le coût total des expropriations est payable par la ville étant don-

né qu'il s'agit d'une amélioration d'intérêt général.

En marge du réaménagement des
abords du pont Jacques-Cartier

Le 1er juin: début des travaux

Les premiers travaux concernant le réaménagement temporaire des abords du pont Jacques-Cartier débuteront le 2 juin prochain. On sait que ce vaste projet a amené l'expropriation de 160 logements et que la ville a ouvert un bureau d'information à l'intention des résidents qui se voient dans l'obligation de changer de domicile.

Le projet (dont on voit la maquette ci-contre) est un aménagement temporaire qui constitue une solution intermédiaire d'ici la construction de l'outoroute "est-ouest", en 1970, alors qu'une solution plus complète et aussi plus adéquate sera réalisée.

L'aménagement projeté assure, comparativement à ce qui existe, de meilleures conditions de circulation et évite, dans la mesure du possible, de canaliser les flots majeurs de circulation sur des rues étroites.

Les espaces libérés et non requis aux fins de circulation automobile seront plantés d'arbres hauts de trente pieds qui masqueront une partie de l'architecture hétéroclite des environs. Ces plantations seront étendues aux abords des avenues Papineau et Delorimier, entre Sherbrooke et Craig.

Dans les espaces libérés par l'expropriation, il sera possible d'aménager un poste conjoint de renseignements de l'Office du tourisme de Montréal, du ministère du Tourisme du Québec et de la compagnie de l'Expo. Un parc de stationnement de 80 voitures et un jardin seront également prévus.

Voilà en résumé ce en quoi consisteront les nouvelles approches du pont Jacques-Cartier, lors que tous les travaux seront terminés.

VOICI LA MAQUETTE DE CE
PROJET DE \$3.000.000



Cette maquette nous donne une idée d'ensemble de ce que seront les nouvelles approches du pont Jacques-Cartier, lorsque les travaux seront terminés. Il s'agit d'une solution temporaire, en attendant la construction de l'outoroute "est-ouest", en 1970.

Contrairement à ce que certains pensent

Le 1er juin est bien la date officielle du début des travaux



Dès le 1er juin, débiteront les travaux qui transformeront complètement l'aspect des abords du pont Jacques-Cartier. Présentement "ça fait pitié", mais un jour...

(Photo : Serax)

(S.L.) — Notre article principal de la semaine dernière qui annonçait pour le premier juin le début des travaux de réaménagement des approches du pont Jacques-Cartier n'a pas eu l'heur de plaire à certains de nos résidents et à ce sujet, une femme s'est empressée de communiquer avec nous pour nous signaler fort gentiment que nous étions dans l'erreur.

Selon cette personne, il appert que les travaux ne pourront débiter le premier juin étant donné que certains propriétaires et locataires n'auraient pas encore reçu leur lettre d'avis.

Afin d'éviter toute confusion nous nous sommes renseignés de nouveau et il nous fut CONFIRME QUE LES TRAVAUX DEBUTERONT LE 1er JUIN, tel que nous l'avons annoncé la semaine dernière, n'en déplaise à ceux qui voulaient nous prendre en défaut.

On nous a par ailleurs informé que les personnes qui n'avaient pas encore reçu leur lettre d'avis sont sur le point de la recevoir, si ce n'est déjà fait au moment où vous lisez ces lignes.



Les approches du pont Jacques-Cartier

Dans quelques semaines, des routes, des arbres et des trottoirs auront remplacé les lots vacants qui bordent depuis peu les approches du pont Jacques-Cartier. Le spectacle est loin d'être joli pour l'instant, mais le service d'Urbanisme à la ville de Montréal promet une nette amélioration avant le début d'Expo 67. Cette photo aérienne permet de constater les possibilités d'aménagements nouveaux qu'offrent ces lots vacants. Elle permet aussi de constater jusqu'à quel point il y aurait eu possibilité de faire mieux sans la "présence" plutôt embarrassante, de deux

"bouchons" de taille: l'édifice Familix, au centre de la photo, et le garage Sanguinet, en bas à gauche. S'il n'a jamais été question d'exproprier l'édifice de la compagnie Familix, on peut cependant regretter que l'administration municipale soit revenue sur sa décision de faire disparaître le garage Sanguinet qui devait être avantageusement remplacé par un kiosque d'informations touristiques et un petit parc de stationnement à l'intention des touristes en difficultés.

Photo aérienne Jean-Yves Létourneau, LA PRESSE

Travaux de \$688,000 au pont J.-Cartier

(par F.B.) — Les membres du comité exécutif ont inscrit à l'ordre du jour pour la prochaine assemblée du conseil municipal une autorisation de crédits de \$688,800 en vue de poursuivre des travaux importants au pont Jacques-Cartier.

Il y a d'abord les approches du pont et les voies d'accès. Ces différents travaux, à eux seuls, nécessiteront une dépense de \$365,300 sans compter le coût de certains travaux corrélatifs. Une partie importante des crédits sera versée à l'embellissement du secteur. Montréal dépensera \$250,000 pour planter des arbres et du gazon le long des voies d'accès, et installer des lampadaires aux intersections de s différentes voies.

Les plans étudiés hier en comité exécutif prévoient la construction d'un kiosque touristique le long de l'une des voies d'accès du pont. Ce kiosque, le premier du genre dans l'est de la ville, coûtera \$73,500 et sera terminé avant la tenue de l'Exposition universelle.

Quant au coût de revêtement neuf sur le tablier du pont lui-même, cette dépense sera imputée à une autre autorisation de crédits qui sera votée séparément.

Crédit de \$688,000 pour l'aménagement des approches du pont Jacques-Cartier

Le vote d'un crédit de \$688,000 pour l'aménagement des approches nord du pont Jacques-Cartier, y compris les travaux d'améliorations locales, l'aménagement paysager et la construction d'un pavillon touristique, est au nombre des quelque 80 articles à l'ordre du jour de la réunion extraordinaire du conseil municipal de Montréal, le jeudi 18 août, à 8 heures.

Le comité exécutif demandera d'autre part l'autorisation d'emprunter \$10 millions pour des dépenses d'expropriation.

Il demandera aussi que l'exploitation et l'entretien du métro — dont deux des tronçons entreront en service le 17 octobre — soient confiés à la Commission de transport de Montréal. La CTM envisage pour sa part l'achat de 50 nouveaux autobus, au coût de \$1,750,000, imputable à un emprunt de \$5,100,000 auquel le conseil doit apporter son autorisation. La commission municipale devra ratifier ces emprunts avant que la ville ne puisse les effectuer.

Le conseil sera prié de voter un crédit de \$1,160,600 pour l'acquisition et la possession préalable, aux fins d'élargir la rue City Councillors, de certains immeubles situés entre les rues Sainte-Catherine et Ontario, et, aux fins de construction d'une rue, de certains immeubles situés au nord-est de la rue City Councillors, de part et d'autre de l'avenue du Président-Kennedy.

Les conseillers devront aussi approuver un crédit de \$700,000 pour la modification et la rénovation du restaurant Hélène-de-Champlain.

Un crédit de \$369,100 est prévu pour la reconstruction du pavage sur le chemin de la Côte-des-Neiges, du chemin de la

Côte-Sainte-Catherine à la rue Mackenzie, et ses raccordements.

Un autre crédit de \$298,700 vise à la reconstruction et à l'élargissement du pavage de la rue University, de la rue de Vitré au boulevard Dorchester, et pour la reconstruction des trottoirs sur les deux côtés de la même rue.

Le 22 avril dernier, le conseil votait un crédit de \$35,

000 pour faciliter le relogement des personnes et des familles à la suite des expropriations dans la zone de Côte-des-Neiges et dans le territoire requis pour l'aménagement des approches nord du pont Jacques-Cartier. Un article à l'ordre du jour de la prochaine réunion du conseil prévoit que le même crédit serve aussi au relogement des personnes et des familles qui

seront déplacées "à la suite des expropriations qui surviendront bientôt dans le secteur des îlots Saint-Martin, prochaine étape du programme de rénovation de La Petite Bourgogne".

Les divers crédits prévus pour des travaux d'améliorations locales se chiffrent à \$2,943,100, dont \$1,177,931 représentant la part des propriétaires riverains.

Le droit à la sécurité

Les ouvriers sont satisfaits de la sécurité sur le pont Jacques-Cartier

par Claude-Lyse Gagnon

Des rumeurs laissaient entendre que les employés de J. G. Fitzpatrick Limited qui travaillent sur le pont Jacques-Cartier ne jouissaient pas de bonnes conditions de travail et surtout se trouvaient mal protégés au point de vue sécurité. Deux accidents récents (non-mortels) ont sans doute provoqué ces oui-dire.

Or, d'après une enquête que nous avons faite, il n'en serait rien et les employés (une soixantaine) se disent bien satisfaits de leurs conditions de travail.

"Je ne crois pas, affirme M. Eugène Lévesque, qu'il se produise plus d'accidents que sur les chantiers ordinaires. Bien sûr,

nous sommes sur un pont élevé, il faut donc faire plus attention qu'ailleurs mais pour des gens habitués comme nous, il n'y a pas de problèmes."

"Quand un employé est blessé, il reçoit des compensations, explique d'autre part M. Tremblay. S'il est blessé gravement comme cela peut arriver par tout, ses dépenses d'hôpitaux et de médecins sont payées et il reçoit quelque chose en plus. S'il est blessé peu gravement, il continue à travailler, mais à un ouvrage plus facile. Il n'y a donc pas de raison de se plaindre."

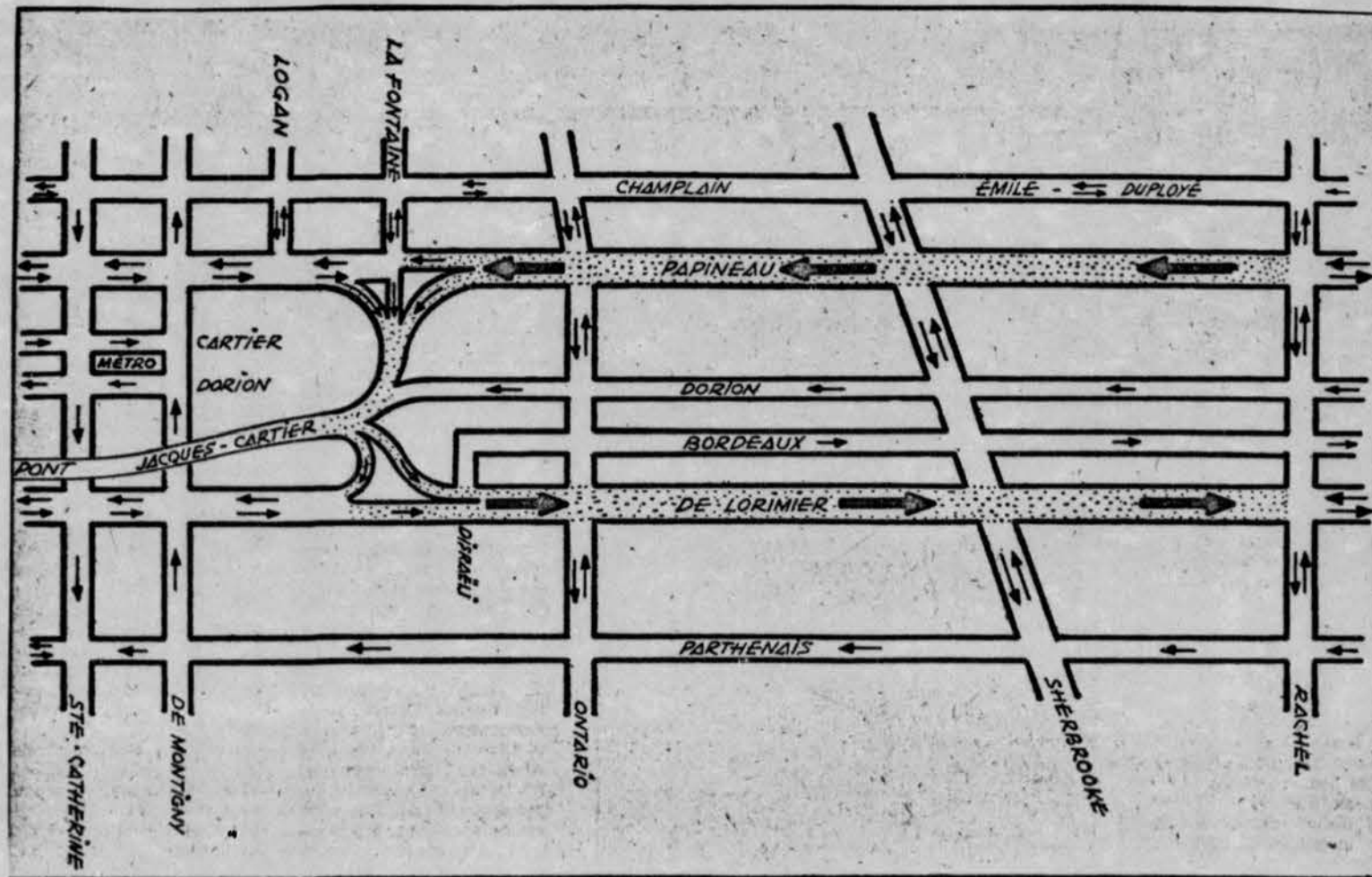
La compagnie a aussi employé quelques étudiants pour la saison d'été. Ceux-

là, forcément peu habitués à travailler si fort, ont trouvé que ce n'était pas une sinécure mais comme ils ont pu gagner de bons salaires, ils sont contents.



"Nous sommes bien traités"

"Si nous travaillons 60 heures par semaine, déclare M. H.G. Tremblay, c'est que nous le voulons bien. Et puis, il faut se dépêcher, les travaux doivent être terminés en décembre...". M. Eugène Lévesque (au centre de la photo) parle de la même façon. Les employés qui travaillent sur le pont sont bien traités. Les accidents sur ce pont sont rares, comme celui de M. Frédéric Bouchard, tombé d'une hauteur de 120 pieds, tout pour un respect du métier, selon eux.



La rue Papineau à sens unique nord-sud de la rue Rachel à la rue Lafontaine dès demain

Le tronçon "Rachel-Lafontaine" de la rue Papineau sera à sens unique "nord-sud" dès 10 h. demain matin, apprend-on, à l'hôtel de ville. Cette rue à sens unique complète le projet d'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier. On se rappelle que la rue de Lorimier a été récemment décrétée à sens unique "sud-nord", également entre la rue Lafontaine et la rue Rachel. D'autre part, les travaux d'excavation entrepris rue Windsor en vue de la pose de l'égout collecteur St-Jacques-d'Youville, nécessiteront, pour une

période d'environ deux semaines, la fermeture partielle de cette rue, plus particulièrement dans le tronçon compris entre les rues Notre-Dame et St-Jacques. Ainsi, à compter de 9h.30 demain matin, les mesures suivantes seront en vigueur : 1)—la rue Windsor, entre les rues St-Jacques et Notre-Dame, sera temporairement à sens unique nord-sud ; 2)—la rue de la Cathédrale, de la rue Notre-Dame au boul. Dorchester, temporairement à sens unique sud-nord.

Prêts ce matin

Les nouveaux abords du pont Jacques-Cartier

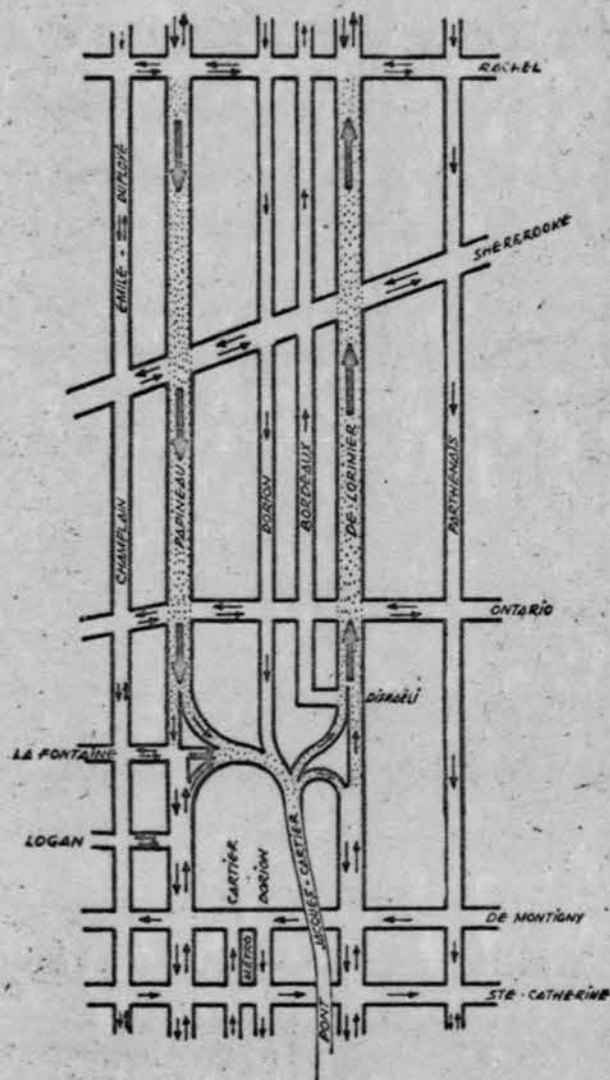
Le projet d'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier dans les limites de la ville de Montréal sera complété à 10 heures ce matin, lorsque l'avenue Papineau sera établie à sens unique vers le sud, depuis la rue Rachel à la rue Lafontaine.

C'est ce qu'a annoncé, hier matin, le directeur du service de la circulation de la ville de Montréal, M. Jacques Barrière, Ing., qui a expliqué que son service a complété, hier et la nuit dernière, l'installation des enseignes appropriées.

Quant à l'avenue de Lorimier, elle a déjà été établie à sens unique entre les rues Rachel et Lafontaine, il y a quelque temps.

Les automobilistes sont donc priés de prendre note de l'installation du sens unique nord-sud sur l'avenue Papineau, dans le secteur concerné, où des policiers seront aux aguets, ce matin, pour éviter de malencontreux accidents.

Qu'on se le dise.



SERVICE DE LA CIRCULATION
TRAFFIC DEPARTMENT
15-X-66

Y aura-t-il encore des embouteillages ?

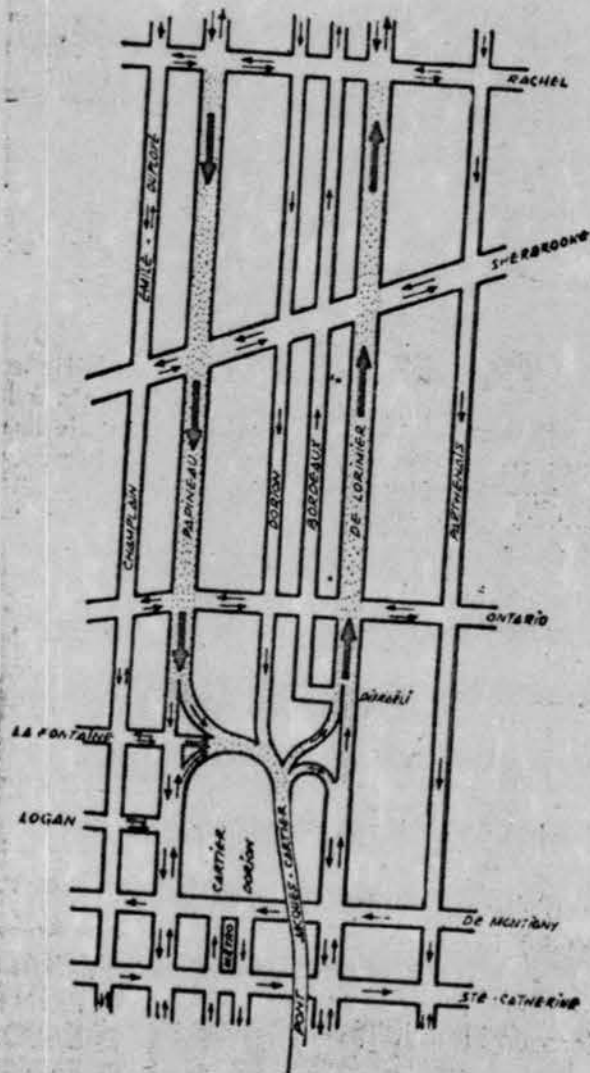
Les nouvelles approches du pont sont ouvertes à la circulation

M. Jacques Barrière, ing., a annoncé la semaine dernière que les travaux de réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier étaient complétés.

Ce projet a amené une dépense de plusieurs \$\$\$ à la ville de même que le délogement de plusieurs familles mais il fallait, semble-t-il, en venir à cette décision étant donné le nombre sans cesse croissant de véhicules qui empruntent notre vieux pont. En outre, ce projet a amené la transformation en sens

unique des rues Papineau (nord-sud) et Delormier (sud-nord), entre les rues Rachel et Lafontaine.

Il est à espérer maintenant que ces nouvelles approches réduiront considérablement les embouteillages monstres se produisant à l'entrée du pont, par les beaux dimanches et aux heures de pointe.



On dresse un écran de verdure à l'entrée du pont Jacques-Cartier

C'est tout un coin des bois de Trois-Rivières que le Service des parcs de la ville de Montréal est en train de transplanter aux abords du

pont Jacques-Cartier, dans les terre-pleins aménagés après la démolition de maints vieux édifices.



Les arbres sont placés dans des fosses creusées avant les froids, puis ces fosses sont comblées avec de la terre meuble. Ils formeront un écran de verdure dans le voisinage de l'extrémité nord du pont Jacques-Cartier.. (Photo André Hébert)

Dans le langage des jardiniers paysagistes, c'est un écran de verdure que l'on est en train de dresser dans le voisinage de l'extrémité nord du pont Jacques-Cartier en y plantant 500 pins blancs à tous les huit à dix pieds, ainsi que 300 bouleaux blancs et peupliers trembloïdes. En tout, 800 arbres adultes.

METHODE DE PLANTATION

Ces arbres arrivent tout gelés des bois de Trois-Rivières, avec chacun une motte de terre de cinq pieds de diamètre. Ils sont déposés, au fur et à mesure de leur arrivée par camion, dans des fosses creusées depuis quelque temps, quand la terre n'était pas encore gelée, et la fosse est ensuite comblée de terre meuble.

Les travaux de plantation se poursuivent depuis jeudi dernier et dureront tant que les 800 arbres n'auront pas été livrés. Le rythme est d'une dizaine d'arbres par jour.

LA PREMIERE FOIS

C'est la première fois, nous assure un porte-parole du Service des parcs, que l'on plante des pins blancs dans la ville de Montréal.

Quant à la façon de procéder dans la plantation des arbres, elle est employée depuis plusieurs années par le Service des parcs.



Les automobilistes qui entreront à Montréal ou en sortiront par le pont Jacques-Cartier auront bientôt l'occasion d'admirer un véritable écran de verdure. En effet, après avoir transformé l'accès nord du pont, la ville de Montréal est à y installer quelque 800 arbres dont 500 pins gris, 150 peupliers et autant de bouleaux. Les pins gris, transportés gelés de Trois-Rivières, sont les premiers qui sont transplantés à Montréal, selon le surintendant du Jardin botanique, M. Yves Desmarais. Tous les arbres ont de 20 à 25 pieds environ. L'opération-embellissement de l'entrée nord du pont Jacques-Cartier a débuté ces jours-ci et se poursuivra jusqu'au printemps sous la direction de M. Beauchamp, contre-maitre du Jardin botanique.

photo J.-Y. Létourneau, LA PRESSE

Plantation de 800 arbres

UN ECRAN DE VERDURE

aux abords du pont Jacques-Cartier

(par Serge Lamoureux)

Des employés de la division du Jardin Botanique du Service des parcs procèdent actuellement à la transplantation d'arbres aux abords du pont Jacques-Cartier.

Cette initiative a pour but de masquer le mauvais coup d'oeil qui s'offre à certains endroits pour les automobilistes et piétons sortant du pont.

La transplantation a débuté jeudi dernier, à raison de dix arbres environ par jour et un porte-parole du Service des parcs nous informait que le travail ne serait pas terminé avant le mois de mars. On s'attend cependant à pouvoir augmenter la transplantation à quelque 25 arbres quotidiennement.

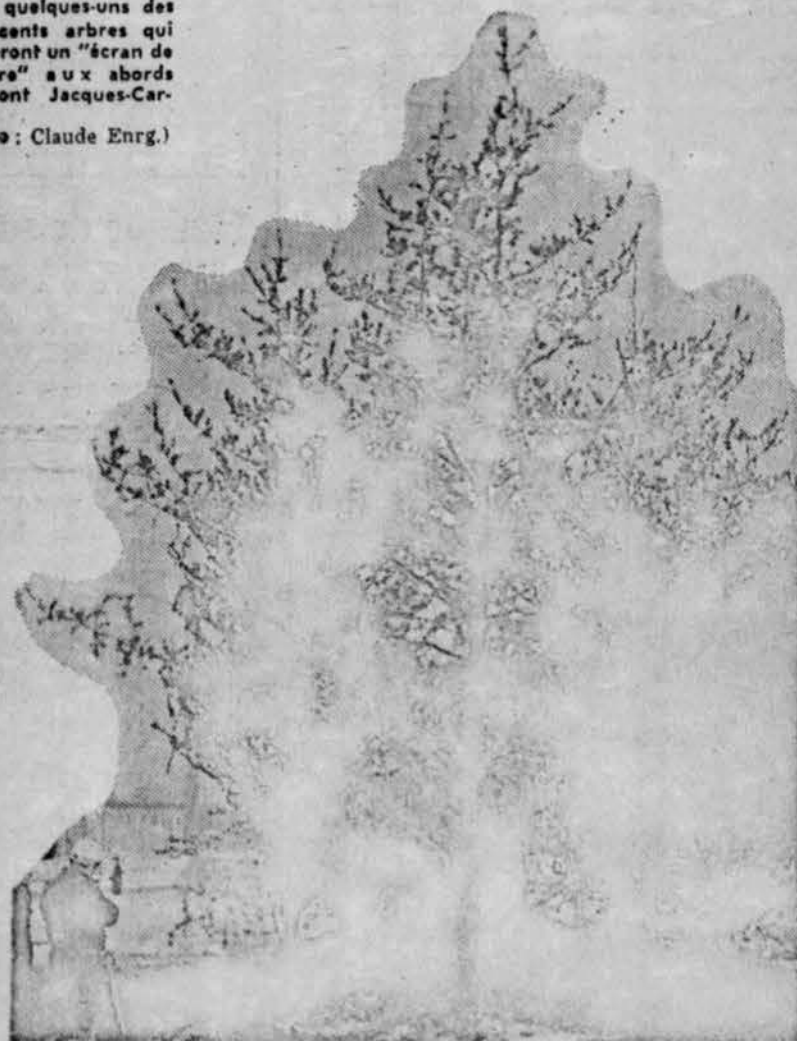
Ce travail n'est pas une sinécure pour les employés de M. Maurice Beauchamps, responsable de l'exécution de ce projet. Ces arbres proviennent des bois environnant la ville de Trois-Rivières, et pour éviter toute détérioration, on doit s'assurer qu'ils soient complètement gelés avant d'effectuer leur transport à Montréal par camion. Aux abords du pont, des fossés ont depuis longtemps été creusés pour recevoir les arbres. Dès leur arrivée à Montréal, les arbres sont immédiatement enfouis dans ces fossés et recouverts d'une terre fraîche, provenant du Jardin Botanique.

Quelque 800 arbres formeront "l'écran de verdure", aux approches du pont. De ce nombre on compte environ 500 pins gris, qui selon les experts, sont plantés pour la première fois dans les limites de la ville de Montréal. Il y aura aussi une variété de bouleaux blancs et de peupliers. Les arbres ont une hauteur moyenne de 20 pieds.

Lorsque le travail sera complété, les automobilistes, sortant du pont, auront l'impression de pénétrer dans un bois.

Voici quelques-uns des huit cents arbres qui formeront un "écran de verdure" aux abords du pont Jacques-Cartier.

(Photo : Claude Enrg.)



Post
Plantation
à l'abords
du pont

Près du tiers des sapins plantés à l'entrée du pont Jacques-Cartier, côté nord, sont morts et on a dû les enlever pour les remplacer par d'autres.

• Tous les sapins plantés par la ville de Montréal à la sortie nord du pont Jacques-Cartier se meurent. Ils ont probablement été très mal plantés, parce qu'il est incroyable que des sapins pleins de vigueur aient l'air aussi bête aujourd'hui.

At Jacques Cartier Bridge

Additional interchange under study

By CHARLES LAZARUS

An additional interchange linking the downtown Trans-Canada Highway with the Jacques Cartier Bridge is being negotiated between Montreal, Quebec and Ottawa.

The interchange, expected to cost an estimated \$12 million, is wanted particularly by the city, in an apparent about-face in policy, to ease access to the bridge and the expressway, and to relieve the heavy congestion which could develop in city streets if vehicles are kept off the super-highway for long distances.

Under the existing plans, there would be no entry or exits on the expressway between Sanguinet Street and Pie IX Boulevard, a distance close to three miles.

With the creation of an interchange at the Jacques Cartier Bridge, the distance between entry-exit points would be reduced by almost half.

An official map of the route under construction shows the following entry and exit points.

- An exit eastbound at Rose de Lima; westbound at De Courcelle;
- Exit eastbound at Rose de Lima;
- An entry eastbound at Atwater;
- An entry westbound at Fort;
- An exit eastbound at Mountain;
- An entry eastbound at University;
- An exit eastbound and entry westbound at Sanguinet.

There had been no provision in the original planning for an interchange at the Jacques Cartier Bridge on the still to be constructed extension from Sanguinet eastward.

Now the city has had a change of heart, and is actively seeking one.

Whether it will be approved, at the federal level, is a matter of positive speculation.

Ottawa is the key to the possibility of a Jacques Cartier Bridge interchange for three reasons:

- First is that the federal government, in line with the original partnership agreement for Trans-Canada Highway construction, would be a major contributor to the financing of the new interchange work, reportedly footing \$8 million of the \$12 million total cost.
- Second is that the Jacques Cartier Bridge is the responsibility of the National Harbors Board, a federal agency, which is reportedly in favor of the idea.
- Third is that the construction of a Jacques Cartier Bridge interchange would provide speedy access to Papineau, a key north-south artery leading to the new Papineau Bridge across Riviere des Prairies and ultimately linking up with Expressway 640 across the Milles Iles River and direct access to the new Ste. Scholastique jetport.

September talks?

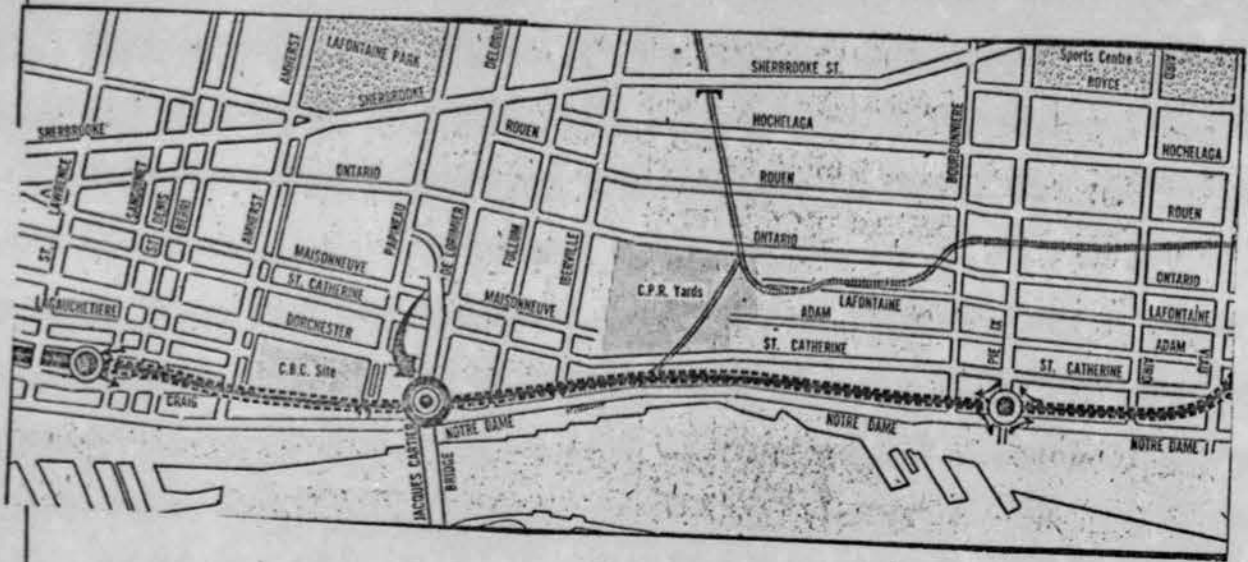
It is expected that federal and provincial officials will meet before the end of September, with the chances "good," according to reliable sources, that an agreement will be reached on the construction of the new interchange.

Undoubtedly, this would mean that Papineau would eventually be remodelled to accommodate traffic heading north to Expressway 640.

It is also understood that in addition to Ottawa-Quebec negotiations for the projected Highway 13 between Cote de Liesse and Ste. Scholastique, talks are under way at the highest level over the sharing of costs for a new expressway across Ile Jésus from the Papineau Bridge to Expressway 640.

The downtown section of the Trans-Canada Highway itself will be opened by late next year as far as Sanguinet Street, but the start of construction eastward to the Lafontaine-Hippolyte Bridge-tunnel complex depends on a number of factors, including availability of money and whether this section will indeed include the Jacques Cartier interchange.

As far as the city administration is concerned, it doesn't look like nearly such a bad idea as it did two years ago, with the 1976 Olympics moving ever closer.



PARCE QUE LA POLICE VEUT ÉCONOMISER LA VIE D'UN MILLIER D'ENFANTS

MISE EN PÉRIL

Auparavant, la ville de Montréal maintenait en service un policier aux abords du pont Jacques-Cartier pour aider les milliers de jeunes qui doivent franchir les chemins qui mènent au pont pour se rendre de l'école à chez eux. Mais depuis quelques mois, on a décidé d'économiser!

Cela n'a pas l'heur de plaire aux parents des enfants qui habitent dans les environs de cette zone.

Tout d'abord il n'est pas besoin de dire que les chemins qui mènent sur le pont sont des plus achalandés et surtout vers la fin de l'après-

midi heure où près d'un millier de jeunes sortent des écoles qui se trouvent tout près.

Il y a bien un brigadier qui est posté à l'un des endroits dangereux à certaines heures du jour mais il n'a pas l'autorité d'un véritable policier, tout ce qu'il peut faire, malgré son dévouement, c'est de faire traverser les enfants dans les courts instants où il n'y a pas de véhicules qui passent. Or il arrive que la plupart du temps, le flot de véhicules est continu et... pressé: les banlieusards qui sont venus gagner leurs sous dans l'est

n'est pas question pour eux d'exiger qu'on construise une passerelle ou un tunnel souterrain, ils voudraient simplement qu'on rétablisse le policier de garde pour au moins la majeure partie de la journée.

Ce secteur est en effet un bassin où l'on retrouve pas moins de 3,000 étudiants qui doivent pour la plupart emprunter d'une façon ou d'une autre ces traverses dangereuses pour se rendre à l'école. Il y a également ceux qui veulent aller profiter des installations sportives du parc situé à l'est de l'entrée



Le brave brigadier a beau faire son travail le plus consciencieusement du monde, il n'a pas l'autorité d'un policier qui peut "mettre des tickets"!

retournent chez eux le plus rapidement possible... les enfants qui habitent près du pont n'ont qu'à bien se tenir!

C'est vraisemblablement par mesure d'économie que la ville de Montréal a retiré le policier qui assurait une surveillance constante à cet endroit. Les autorités du poste numéro 4 ont en effet déclaré à une mère qu'on n'avait plus les fonds nécessaires pour maintenir un policier à \$12,000 par année.

En réalité, les parents ne demandent pas de miracles à la ville, !!

du pont et qui demeurent à l'ouest, les parents refusent pour la plupart d'envoyer les plus jeunes avec leurs patins traverser une telle rue.

Déjà des parents ont entrepris certaines démarches auprès des autorités, on a écrit au maire Drapeau et l'on attend impatiemment sa réponse.

Un loustic s'est même demandé si l'on aurait pas utilisé les \$12,000 auparavant versés au policier pour acheter du matériel d'écoute électronique!

Montréal veut relier l'autoroute Est-Ouest au pont

par Denis MASSE

Des divergences de vues opposent l'administration municipale de Montréal à un nouveau tandem formé du Conseil des ports nationaux et du ministère québécois des Transports, au sujet des voies de raccordement entre l'autoroute Est-Ouest et le pont Jacques-Cartier.

Certaines dispositions d'une entente remontant à l'année 1930 veulent que le gouvernement fédéral assume le coût de liens routiers entre le pont Jacques-Cartier et la rue Craig dans la mesure où l'administration municipale cède les droits de passage requis.

Entente vieille de 43 ans

Le comité exécutif de Montréal a déterré cette entente vieille de 43 ans pour solliciter d'Ottawa sa contribution au coût des travaux qui relieraient la future autoroute au pont Jacques-Cartier.

L'engagement d'Ottawa est indéniable. Mais, s'il ne refuse pas à priori ses deniers, le Conseil des ports nationaux oppose des objections plus sournoises qu'un déni formel de responsabilités.

Ainsi, les ingénieurs du gouvernement ont-ils fait valoir aux autorités municipales qu'il est impensable d'engorger davantage le pont Jacques-Cartier en dirigeant vers ce goulot de nouveaux flots de véhicules à densité beaucoup plus grande que n'en apportent les voies d'accès actuelles ralenties par diverses déviations.

Le Québec

Dans cette querelle de conception urbaniste, le ministère provincial des Transports qui construit l'autoroute Est-Ouest, s'est rallié du côté de l'organisme fédéral qui maintient le lien entre l'île de Montréal et la rive sud.

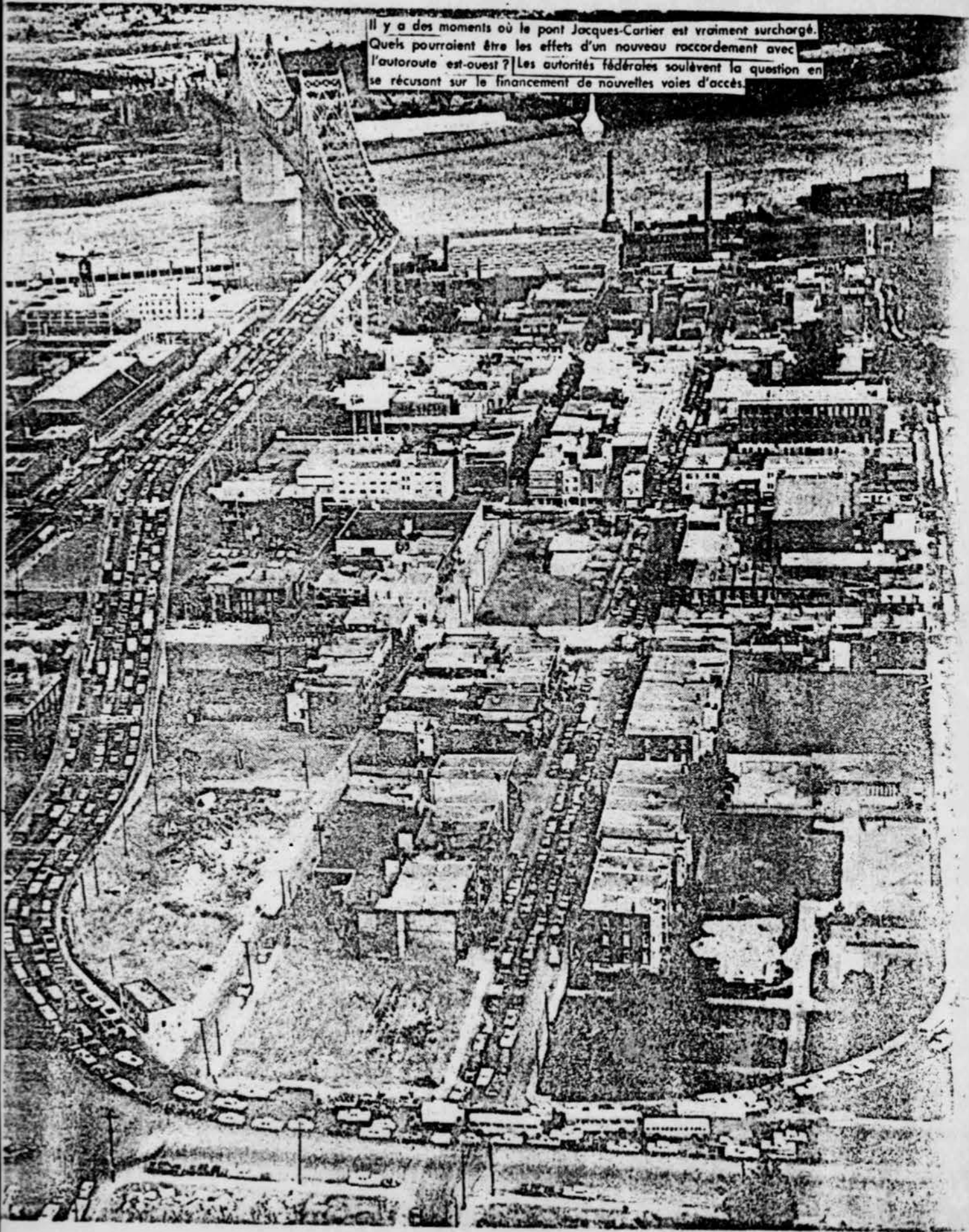
Les discussions renaissent au gré des rencontres entre les divers responsables et le projet est paralysé.

Entre-temps, l'administration municipale a pris les devants en affectant une somme de plus de \$250,000 à des fins d'expropriation sur les rues Delorimier et Lafontaine. Cette somme a été mise en réserve au budget de 1973.

Elle ne servira peut-être jamais si l'alliance fédérale-provinciale décide de ne pas participer au projet de raccordement entre l'autoroute et le pont.

115-25-081

Il y a des moments où le pont Jacques-Cartier est vraiment surchargé. Quels pourraient être les effets d'un nouveau raccordement avec l'autoroute est-ouest? Les autorités fédérales soulèvent la question en se refusant sur le financement de nouvelles voies d'accès.



ici pour en parler...

avec andré beauvais

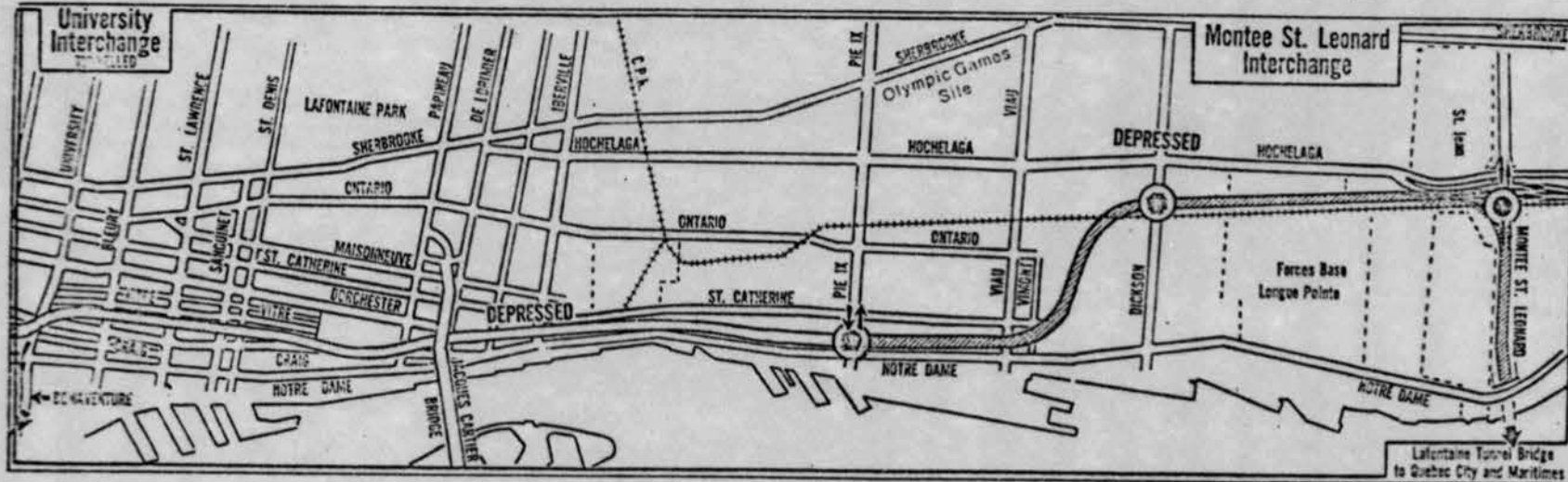
● M. Claude Rouleau, sous-ministre au ministère des Transports, nous a confirmé que le projet de raccordement de l'Auto-route est-ouest au pont Jacques-Cartier, est actuellement dans une impasse. Impasse de quelle nature ? M. Rouleau n'a pas voulu en dire davantage. Il a accepté de dire, toutefois, que les négociations se poursuivent avec la ville de Montréal et le Conseil des Ports Nationaux.

Undesirable road link

The last thing Montreal needs is a linking of the Trans-Canada highway with the Jacques Cartier bridge. The federal government knows this. The Quebec government knows it too. It is the City of Montreal that is pressing for the link, drawing on a 1930 agreement providing for federal financing of a hookup between the bridge and Craig St. if the city provided the right of way.

It would appear that the argument for the link is not for the service it would give — Jacques Cartier bridge is already overburdened — but the money. The Lafontaine bridge-tunnel, however, is designed to serve the Trans-Canada highway and that will do nicely — relieving midtown traffic congestion rather than creating it.

Final section of the Trans-Canada likely to wait until after Olympics



Shaded area of the Trans-Canada Highway from Pie IX Boulevard to Lafontaine-Hippolyte tunnel is expected to be completed in time for the 1976 Olympics.



by Charles Lazarus

Work on the balance of the Trans-Canada Highway's downtown section, between Sanguinet and the Lafontaine-Hippolyte tunnel, will likely be done piecemeal, with the eastern end completed for the 1976 Olympics and work on the balance waiting until the Games are over.

This has been disclosed by a top-ranking highways department official, who also declared that the opening of the Trans-Canada Highway to the present terminal point at Sanguinet

Street has not really been pushed back "since the original projection was the late spring or early summer of 1974."

What happened was that expressed "hopes" of an earlier, partial opening by December, 1973, had been misinterpreted as the firm completion date.

The downtown section of the expressway is now open to traffic in both directions, and the first tunnel lanes in the underground section leading to the vast University interchange, will be opened, eastbound, to Mountain Street "within the next few weeks."

Also being completed is the Bleury Street overpass between Craig and Vitre. Concrete was due to be poured at week's end, and the opening is expected, weather permitting, within

the next six weeks. While the highways department spokesman conceded that there have been some delays in construction, which included Lucien Saulnier as Executive Committee chairman at the time, fought the Quebec government's Trans-Canada Highway project, but finally accepted the plans with the provision that access and exit points would be tightly restricted to avoid neighborhood street congestion.

As the Olympic plans moved ahead, however, the city decided that it could use a link with the Jacques Cartier Bridge, and dug up a 1930 agreement with the National Harbors Board which called for the federal government to build an access to Craig or Notre Dame, if the city provided the right-of-way.

The Quebec government, however, is opposed to the idea since the Jacques Cartier Bridge is already overcrowded and, asked the highways department official, "it would cost \$30 million, for what?"

Talks are still continuing, he said, "but they're not going to go on forever."

What he expected to happen was that "the section of the Trans-Canada Highway between Montee St. Leonard and Notre Dame, costing \$20 million, will be completed in time for the Olympics, with construction of the balance, east of Sanguinet, after the Games are over."

Westward from the Lafontaine-Hippolyte tunnel, the expressway would begin at Montee St. Leonard, then curve downward to Notre Dame a short distance from Pie IX, providing

a direct northbound access to the Olympic site.

TURCOT-SANGUINET V. Jher, of course, is always a problem in outdoor construction here, particularly in highway building which involves so much concreting.

Weather has caused some delays in the work in the depressed section of the highway between Beaver Hill and the Sanguinet terminal point.

More serious, however, have been the holdups caused by shortages of such material as structural steel.

There has also been the need for the meticulous installation and checking of the sophisticated electronic system for ventilating the underground interchange mushrooming below University and St. James.

It had been hoped that part of the tunnel, at least, could have been opened by the end of 1973 through manual operation of the ventilation, security and traffic monitoring systems.

However, a delay in completing the tiling of the tunnels and the resulting overlap of contractors assigned to complete the work on a sequential schedule, brought the decision to defer the full opening of the expressway until the spring or early summer target date.

Still another problem in completing traffic planning for the flow of expressway traffic to Sanguinet, a key access and egress point for downtown streets, surfaced in recent months with the decision, at the insistence of Montreal, to build a pedestrian tunnel, rather than overpass, between the Metro station at Vitre and Sanguinet to Champ de Mars, south of Craig Street.

Although this presents no great engineering problems — the underpass will also direct pedestrians below the ramps serving the expressway at this point — the scheduling of work is tricky in order not to dislocate Craig Street traffic and not to delay the opening to Sanguinet.

La ville accorde plus d'importance aux autos, qu'aux enfants qui doivent traverser les approches du pont Jacques-Cartier

Par Pierre Trudel

A la lumière des réponses qu'ont fait tour à tour parvenir les responsables des services municipaux impliqués, il semble que les autorités de la ville de Montréal ne veulent "rien savoir" des revendications des parents qui habitent les environs des approches du pont Jacques-Cartier quant à la surveillance des piétons qui doivent obligatoirement traverser les voies d'accès du pont.

On sait que les parents demandent que le policier qui s'occupait d'aider les piétons à traverser la chaussée aux approches du pont soit réinstallé dans cette fonction. Les autorités de la ville, apparemment soucieuses d'économiser de l'argent se contentent d'affecter un brigadier à de poste.

Il arrive que le brigadier que la ville maintient en service à l'endroit le plus périlleux de la traverse de piétons cesse de travailler à 16.00 heures soit tout juste après l'heure où les enfants en grande majorité reviennent de l'école. Inutile de dire que bien des parents ne prennent pas la chance de permettre aux plus jeunes de se rendre au pont sans l'as-

tre côté des approches du pont à l'heure où l'a-

chalandage est à son comble.

Les fonctionnaires qui ont répondu aux lettres

de Mme Bernard Stockli, une des mères qui réclame une meilleure protection pour leurs enfants qui doivent traverser ces voies, ont déclaré en substance que leurs services préconisent l'installation de passerelles aériennes pour les piétons mais que l'incertitude actuelle quant au réaménagement des voies d'approche du pont Jacques-Cartier ne permet pas de prévoir quand exactement pourraient être installées de telles passerelles.

On dit même que ce problème a fait et fait encore l'objet de leurs préoccupations les plus vives: il y a quelques mois, on a commandé, au service des parcs, des clôtures pour mieux protéger les piétons (sans doute sur les plates-bandes). On insiste toutefois dans ces lettres sur la nécessité que la circulation "ne soit pas interrompue".

Un policier a proposé à Mme Stockli d'installer de nouveaux panneaux plus gros avertissant les automobilistes de la présence de piétons qui veulent traverser. On a aussi promis un brigadier adulte "plus alerte" que celui qui est actuellement en fonction à cet endroit. Or, les parents ne remettent absolument pas en question la compétence du brigadier qui est actuellement en fonction.

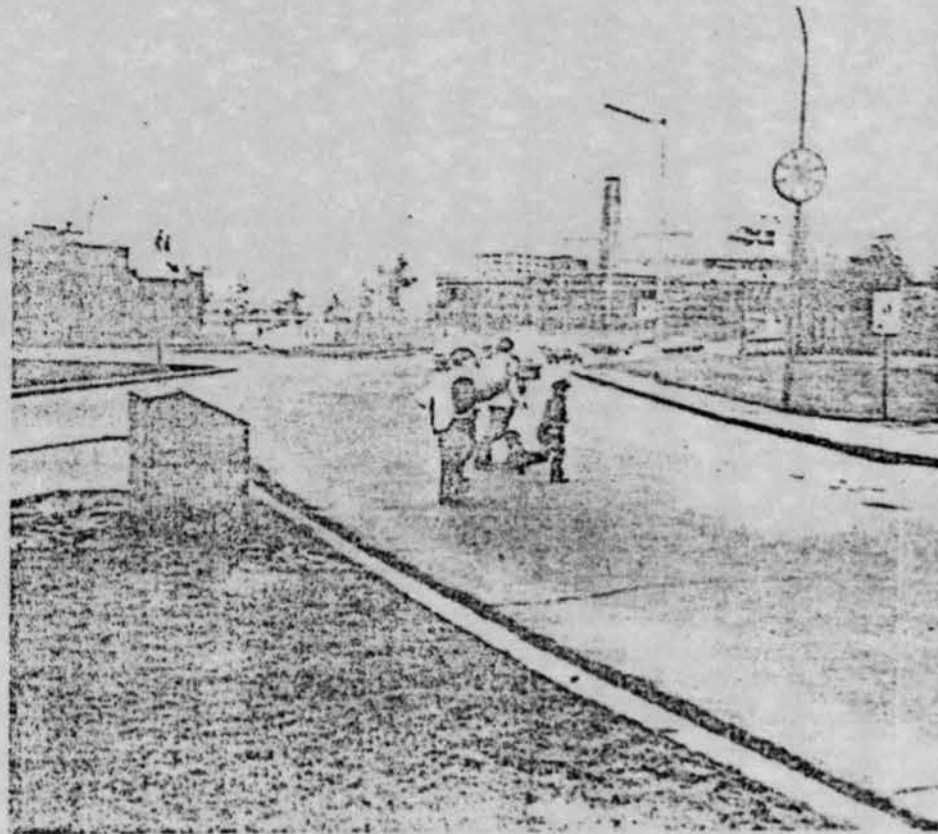
Ils soutiennent tout simplement qu'à lui seul, il ne peut rien pour "civiliser" le flot de voitures qui passent là. Seul un policier possède une autorité suffisante pour contraindre les automobilistes à ralentir ou s'arrêter au besoin lorsqu'il y a des piétons qui veulent traverser.

La ville soutient de plus que cinq ou six policiers sont en fonction près des approches du pont Jacques-Cartier et spécialement aux heures de pointe. Mais il se trouve que tous ces policiers sont postés aux intersections où il y a déjà des feux de circulation.

En fait, leur véritable rôle consiste à voir à ce que le flot de véhicules en direction de la rive sud ne ralentisse pas.

Ce qui a fait dire à une mère que finalement, ce sont les citoyens de la rive sud venus gagner leur argent à Montréal qui sont les premiers à bénéficier des services des policiers pourtant payés par les citoyens de Montréal. Et la ville n'est pas même capable de trouver un policier qui permettrait aux gens de la ville de Montréal de se rendre, eux, à leur logis... Curieuse contradiction font remarquer les parents!

Les citoyens ont fait parvenir une nouvelle lettre au maire Drapeau. Ils espèrent une réponse moins évasive cette fois.



Les résidents des rues Dorion, Cartier, Ste-Rose entre Ontario et Lafontaine sont inquiets de ce qui pourrait arriver à leurs enfants en tentant de traverser les voies d'accès du pont Jacques-Cartier. Les voitures qui y passent le font à une vitesse souvent effarante et malgré toute sa bonne volonté, le brigadier qui est en fonction durant une bonne partie de la journée, est souvent incapable de contraindre les voitures à s'arrêter pour permettre aux piétons de passer. "La circulation ne doit pas être interrompue" répondent les autorités municipales!

Pendant que "nos" policiers aident les gens de la rive-sud à rentrer chez eux

Le pont Jacques-Cartier raccordé à l'autoroute? PEU PROBABLE

Par Pierre Trudel

En janvier dernier, on pouvait apprendre que les autorités municipales avaient l'intention de demander au gouvernement fédéral, propriétaire du pont Jacques-Cartier, des sommes

tés municipales. On peut donc émettre l'hypothèse que la ville ait voulu "sortir" un tel projet pour obtenir des fonds de la part des gouvernements.

Une entente signée en 1930 entre la ville de Mont-

en vertu de cette entente mais il allègue, et cela est bien compréhensible, que le pont Jacques-Cartier est déjà engorgé et qu'il est impossible d'y augmenter le flot de véhicules.

Ainsi, sommes-nous sim-



Le pont Jacques-Cartier: La ville voudrait le raccorder à l'autoroute est-ouest ou, simplement en refaire les approches.

d'argent destinées à refaire les approches du pont et à le raccorder à l'autoroute est-ouest.

Or, ce n'est pas d'hier qu'on entend parler d'un tel projet dans le centre-sud. Tout le monde en parle comme une possibilité fort plausible. Le projet consisterait en effet à refaire complètement les approches du pont Jacques-Cartier et surtout à raccorder l'autoroute est-ouest à la structure qui enjambe le Saint-Laurent.

A la lumière d'une série de démarches que nous avons effectuées, il semble manifeste que ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial, qui est responsable de la construction de l'autoroute est-ouest ne soient d'accord avec un tel projet.

Pour ce qui est de la ville de Montréal, il semble que la suggestion ne vienne que du Comité exécutif et n'ait jamais dépassé l'antichambre de ce comité. Le Service d'habitation et d'urbanisme, qui a présenté récemment un projet d'amélioration de quartier ne fait aucunement mention de cette possibilité que les approches du pont soient transformées. Le chef du secteur est pour le Service d'habitation et d'urbanisme, M. Roland Paquet nous déclarait même: "Vous pensez bien que si ce projet avait eu un fondement sérieux, nous en aurions entendu parler or, bien que je sois au courant de certaines rumeurs, je n'ai jamais entendu parler d'un tel projet."

Il est évident qu'un tel projet supposerait un nombre imposant de démolitions. Nul doute que le Service d'habitation et d'urbanisme aurait été averti des intentions de la ville en rapport avec le pont si intentions sérieuses il y avait eues.

Ce n'est qu'en janvier dernier toutefois que surgit la question des voies d'approches et du raccordement autoroute-pont. Auparavant, rien, ~~rien~~ n'avait été préconisé par les autori-

réal et le gouvernement fédéral prévoit en effet que le gouvernement d'Ottawa s'engagerait à assumer le coût des liens routiers avec le pont Jacques-Cartier à la condition que la ville cède les droits de passage requis. Le Comité exécutif aurait déterré cette vieille entente de 43 ans pour obtenir des fonds de la part du fédéral soi-disant pour relier l'autoroute au pont. Or il arrive que le fédéral ne plement en présence d'un

bluf de la part de l'administration municipale ou d'une intention bien arrêtée de la part des édiles municipaux de relier l'autoroute au pont. Peut être aussi ne chercherait-on qu'à améliorer la circulation sur les approches du pont sans pour autant relier le majestueux pont à l'autoroute.

Toutes sortes d'hypothèses qui vont se vérifier ou se confirmer au cours des prochains mois.

Le prétexte des Jeux

Il faut rapidement entreprendre les travaux de l'autoroute Est-Ouest, disait-on alors, pour faciliter la circulation au moment des Jeux olympiques. Il faut arrêter les travaux de cette autoroute, dit-on maintenant, pour ne pas nuire à la circulation lors des Jeux olympiques. Étrange, paradoxal, mais vrai : c'est ainsi que se passent les choses au ministère des Transports.

Ceux qui se rendront au site des Jeux en venant du pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine auront droit à un nouveau tronçon d'autoroute qui sera complété le 1er juillet 1976. Mais de la rue Sanguinet à la rue Viau, la Transcanadienne n'existera pas avant 1978. Sauf pour l'échangeur Université qui sera bientôt terminé, les travaux sont arrêtés à cause des Olympiques. Même si c'était pour les Olympiques qu'on se dépêchait à les commencer.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que l'échéancier du ministère a manqué de réalisme. Ou encore, que le problème du transport routier, à Montréal, est mal compris à Québec.

La circulation dans la métropole demeurera donc un cauchemar pendant encore longtemps. Tant que l'autoroute Est-Ouest ne sera pas complétée, il sera impossible de dégager le boulevard Métropolitain actuellement surchargé. Même si les rues Craig et Notre-Dame peuvent encore recevoir un accroissement de circulation, il demeure inacceptable qu'une autoroute que l'on disait essentielle soit interrompue sur une distance de quatre milles, en plein coeur de Montréal. Ainsi amputée, elle ne peut pas remplir la fonction qui est sa raison d'être : dégager les rues du centre-ville et faciliter la marche du transport lourd.

On sait que la principale pierre d'achoppement à la continuation des travaux réside dans la question des raccordements au pont Jacques-Cartier : on attend que se fasse l'entente entre la ville de Montréal et le gouvernement fédéral au sujet de ce projet qui peut coûter \$35 millions. Somme d'argent immense, égale à celle des travaux de l'échangeur Université.

Mais cet échangeur était abso-

lument essentiel. Les raccordements au pont Jacques-Cartier le sont-ils vraiment ? Surtout au coût de \$35 millions ? On peut sûrement en douter. Quand sera ouvert l'autoroute jusqu'au pont-tunnel, on peut facilement prévoir que le pont Jacques-Cartier connaîtra alors une circulation allégée et plus locale. Des raccordements à l'autoroute, à un coût aussi élevé, n'apparaissent pas nécessaires.

Le retard n'est peut-être qu'un prétexte pour cacher un manque de fonds. Ou une méconnaissance grave du problème de la circulation à Montréal. Mais ce problème ne cesse de grandir et il atteindra un point culminant quand ouvrira Mirabel.

Le ministère a entrepris la course en lièvre et semble vouloir la finir en tortue. A quoi servait-il de précipiter les expropriations et de déloger des familles ? On a l'impression que les Olympiques sont un prétexte, autant aujourd'hui qu'hier. Le même plat servi à l'envers.

Jean-Guy DUBUC

Un vrai dédale pour trouver le pont Jacques-Cartier!

■ Depuis le centre-ville, la longue voiture familiale portant plaque minéralogique de l'État de New York, avait, jusque-là, suivi scrupuleusement tous les panneaux annonçant le pont Jacques-Cartier et s'appropriait à sortir sans difficulté de la métropole francophone. Le chauffeur respirait d'aise : l'itinéraire à suivre était bien

DENIS MASSE

indiqué et l'on voyait déjà le pont surplombant le quadrillage encombré des rues de l'Est de Montréal. Rue Saint-Antoine, vers l'est, trois larges panneaux verts successifs maintenaient la voiture dans l'axe de sortie désirée.

Mais, soudainement, tout allait devenir obscur : face à la brasserie Molson, la rue Saint-Antoine s'arrêtait pile et il fallait obéir à une flèche de déviation vers le nord. Vingt mètres plus loin, l'automobiliste confondu baignait dans le mystère total : fallait-il continuer tout droit ou bifurquer à droite en suivant les murets de béton ? Rien, mais absolument rien, ne l'indiquait. En une heure, de dix à quinze voitures s'immobilisaient, l'une après l'autre, avec le même dilemme.

Combien d'automobilistes — pas seulement des Américains — se sont fourvoyés, depuis un mois, et ont abouti, loin dans l'Est, où d'autres murets les ont empêchés de quitter la rue Notre-Dame et revenir sur leurs pas à la recherche d'une voie d'accès au pont Jacques-Cartier ou tout simplement d'un chemin de raccordement avec la rue de Lorimier ?

Situation à corriger

Heureusement, à la suite des démarches faites par le chroniqueur de LA PRESSE, le Service de la circulation de Montréal reconnaissait, hier, les déficiences de la signalisation à cet endroit et promettait de corriger la situation « d'ici peu ». Qu'est-ce que ce « peu » veut dire ? Question d'heures, question de jours, on verra bien.

Le carrefour Papineau-Dorchester est devenu l'un des plus embêtants de Montréal, depuis que le ministère québécois des Transports a entrepris l'aménagement d'une voie de raccordement avec le futur boulevard urbain qui suivra l'axe de la rue Notre-Dame. Pour préserver le site historique représenté par l'ancienne Prison-des-Patriotes, la voie rapide doit obliquer vers le sud et ces travaux entraînent provisoire-

ment les automobilistes dans de multiples méandres difficiles à suivre.

Par ailleurs, tout nouvel été apporte son cortège de réfections (chaussée, trottoirs, canalisations) et 1986 n'échappe pas à la tradition. De nombreux chantiers en cours, dans les rues de Montréal, gênent singulièrement la circulation depuis l'avènement des beaux jours. Toutefois, le centre-ville ne compte pas cet été de travaux très longs. Le planage de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Saint-Denis et de Lorimier, par exemple, a causé des problèmes toute la semaine dernière et a procuré aux automobilistes une surface plus que raboteuse. Mais, en trois nuits, cette semaine, on aura revêtu la chaussée d'une surface lisse toute fraîche.

Les autres gros chantiers sont ceux des rues Union, University et Metcalfe, dans la partie ouest du centre-ville, qui ont entraîné la fermeture de sections de rues entre Maisonneuve et Sainte-Catherine pour permettre la réalisation des projets de construction des Coopérants et de Cadillac-Fairview.

Mais, dans l'ensemble, les difficultés causées à la circulation, n'ont rien de comparable cet été à ce que nous avons connu au cours des dernières années.



C'est à ce carrefour, dans le prolongement de la rue Papineau, au sud du boulevard Dorchester, que les automobilistes éprouvent les plus grandes difficultés d'orientation. Une flèche, sans autre indication, exige d'aller à droite. Pour aller où? Nul ne le sait. Par contre, si on veut accéder au pont Jacques-Cartier, rien n'indique qu'il faut continuer tout droit.

photo Jean Goupil, LA PRESSE

MONTREAL EN CHANTIER



photo Jean Goupil, LA PRESSE

Les autoroutes Bonaventure, Décarie et Ville-Marie font pester les automobilistes qui les empruntent quotidiennement. Touristes et conducteurs peu familiers avec la topographie montréalaise sont tout autant déconcertés devant les détours provoqués par de nombreux travaux, au centre-ville. Comment, surtout, s'y reconnaître aux abords du pont Jacques-Cartier, à proximité du boulevard aménagé en parallèle à la rue Notre-Dame ?

LA PRESSE, MONTREAL, MERCREDI 20 AOÛT 1986

\$12 millions pour les voies d'accès au pont Jacques-Cartier

PIERRE BELLEMARE

■ Une somme de \$12 millions sera consacrée au réaménagement complet des voies d'accès menant au métro de Longueuil et au pont Jacques-Cartier, là où de sérieux bouchons de circulation se forment régulièrement à l'heure de pointe du matin.

« On approuvera officiellement ce projet à l'occasion du prochain sommet socio-économique de la Montérégie, au mois de mai », affirme le maire de Longueuil, Jacques Finet.

Au terme de ces assises, qui consistent essentiellement à faire la sélection de divers projets parmi la liste établie par les intervenants régionaux, le gouvernement québécois mettra \$400 millions à la disposition de la Montérégie pour que celle-ci puisse passer à l'action. Cette région, rappelons-le, s'étend de Sorrel à Valleyfield, et jusqu'à la frontière des États-Unis.

Selon le maire Finet, le projet visant à réaménager les voies d'accès au métro et au pont Jacques-Cartier compte parmi la vingtaine qui sont d'ores et déjà

acceptés, avant même la tenue du sommet que dirigera le ministre des Affaires municipales, André Bourbeau.

En outre, le maire de Longueuil a confié qu'une firme de consultants est présentement à réaliser une étude, dont l'objectif est de trouver des solutions au problème de plus en plus aigu du stationnement aux alentours du métro.

« Il est fort probable que l'on doive envisager un nouveau stationnement en hauteur, pour être en mesure de répondre aux besoins actuels et futurs », indique M. Finet.

Finalement, le maire fait savoir que les usagers du métro et des autobus de la STRSM profiteront éventuellement de nouveaux abris, surtout nécessaires en période de froid intense.

Ces abris seront aménagés juste en dessous du futur réseau de passerelles vitrées qui, reliées à l'ensemble des édifices entourant le métro, convergeront vers cette station. Le coût global de ces passerelles, évalué entre \$4 et \$5 millions, sera toutefois absorbé par les propriétaires des immeubles environnants, en vertu d'une entente intervenue avec la ville.