

ACADIE, Boulevard de l'



archives  
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT

LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

Boul-  
Persillier

## Boulevard fashionable en voie de devenir une grenouillère

Boulevard Grenouillère... Est-ce un nouveau boulevard de Montréal? Pas officiellement. C'est le surnom que les résidents de Ahuntsic donnent à leur beau boulevard Persillier. Ce magnifique boulevard est tellement sillonné de trous que l'eau s'y accumule au point de former des marécages.

S'étendant du boulevard Goulin (ouest) au boulevard Crémazie, il est totalement impraticable et, même en bicyclette, il y a danger à le parcourir dans toute sa longueur. Ressemblant un peu au boulevard Saint-Joseph, il est superbe en certaines parties.

Ses maisons unifamiliales, ses pelouses, parterres et jardins avec les espaces réglementaires entre la ligne de la rue et celle des maisons, tout contribue à lui donner un aspect très fashionable. Ce boulevard est ainsi jusqu'en arrière de l'hôpital des Convalescents; là, brusquement, la moitié de la chaussée disparaît dans les hautes herbes; on n'aperçoit plus les chaînes de trottoir en granit. Et alors, la circulation devient un problème.

Comment se fait-il, direz-vous, qu'on laisse un boulevard dans un tel état? Est-ce la faute de la Ville de Montréal? C'est justement le point d'interrogation. Si les citoyens du quartier Ahuntsic portent plainte aux autorités municipales, on les prie de s'adresser au ministère provincial de la Voirie. A ce dernier service de la province, on leur répond de soumettre le cas à la Ville de Montréal! En attendant, cela n'apporte aucun remède à la situation.

Evidemment, ceux qui sont au courant de l'état du boulevard Persillier n'ont qu'à prendre un autre chemin. Mais voilà, "SI" on est au courant. Tous les autres automobilistes qui passent par là ont des aventures peu agréables. Plusieurs "noient" leur moteur et doivent passer des heures à attendre que l'eau sèche et que le moteur puisse à nouveau fonctionner normalement.

Il y a des trous de quatre pieds de profondeur où des camions ont brisé leurs ressorts.

Depuis quelque temps, on verse des voyages de terre et de roches afin de combler les trous et les larges crevasses de la seconde piste du boulevard Persillier. Mais la première piste sert surtout actuellement au passage et au stationnement d'autos où des gens se conduisent souvent de façon inconvenante. Le jour, les enfants ramassent des bouteilles de boisson ou de bière vides dans ce chemin qui porte le nom de boulevard Persillier.

Mais c'est surtout au chemin "Côte Sainte-Marguerite" que c'est le pire: il faut laisser le boulevard et passer dans les champs pour le reprendre plus loin, à deux cents pieds du viaduc de la voie élevée des Chemins de fer nationaux; de là, les voyageurs peuvent regarder à loisir le chemin transformé en lac.

Le malheur, c'est que des mil-

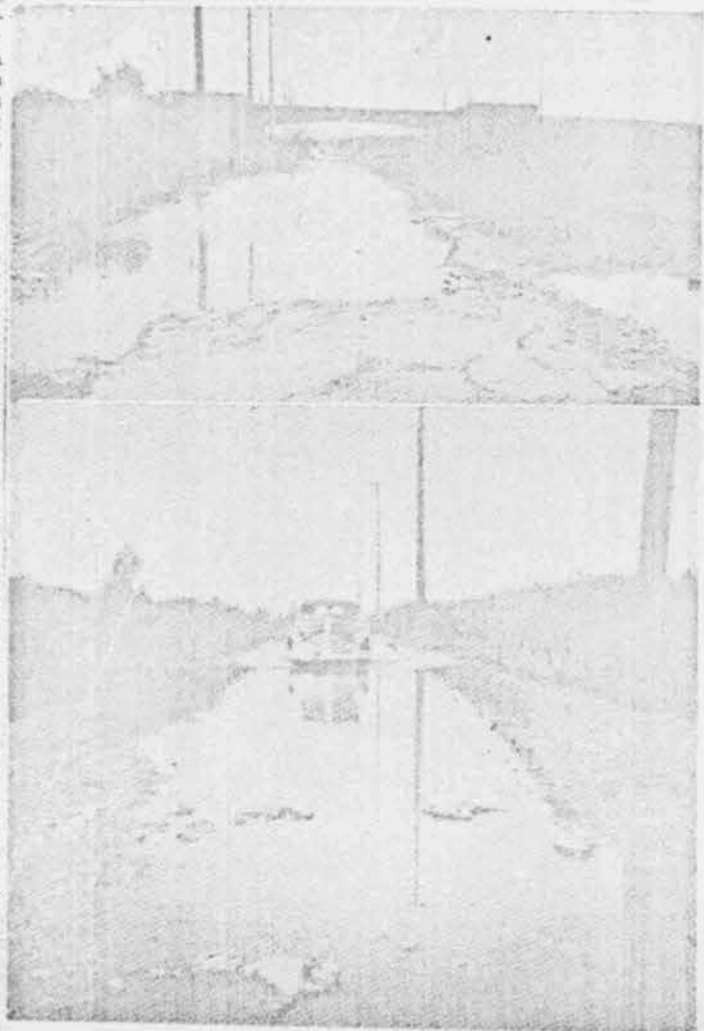
liers et des milliers de dollars sont engloutis dans cette partie du boulevard qui ne sert pas. Il suffirait d'une décision en haut lieu pour que se développe normalement cette artère. On verrait aussitôt s'élever nombre de maisons.

D'ailleurs, lors de l'annexion d'Ahuntsic à la Ville de Montréal, il y a plus de 35 ans, il était stipulé dans le contrat que la Ville de Montréal promettait "deux routes carrossables avec le centre de la

ville". Il est vrai que les carrosses ont disparu depuis ce temps-là. C'est peut-être pour cela que les autorités municipales ont "négligé" de voir aux routes dans ce quartier du nord de Montréal.

On a signalé dernièrement qu'une ruelle située entre les 11e et 12e avenues à Rosemount, au sud de la rue Beaubien, faisait pitié à voir, parce que l'eau s'y ramassait. Que dire alors d'un boulevard qui se transforme en ruisseau? Et pourtant, c'est le cas à Ahuntsic.

Souhaitons que les autorités municipales et provinciales parviennent à s'entendre une fois pour toutes afin de décider qui doit effectuer les travaux de voirie qui s'imposent dans ce coin.



Voici le boulevard aux grenouilles, à Ahuntsic. En arrière-plan, le viaduc des chemins de fer nationaux.

## Ville Mont-Royal ne voudrait pas du boulevard Persillier

Ville Mont-Royal ne voudrait pas du boulevard Persillier-Rockland dans son territoire. Un parc prendrait la place du boulevard. En attendant, on élargi celui-ci . . . dans sa partie montréalaise.

On a commencé hier matin, à élargir le boulevard Persillier, dans sa partie nord, mais au sud de la rue de-Louisbourg, à la hauteur de la rue Dudemaine, en vue de l'entretenir au cours de l'hiver prochain, jusqu'au boulevard Crémazie.

Ce n'est que cette année, au début de l'été, que ce boulevard a été ouvert au public. Avant, on y passait bien, de peine et de misère, mais la Cité de Montréal avait apposé des affiches prohibant le passage afin de n'être pas responsable des accidents.

Des conseillers municipaux, des hauts fonctionnaires et des membres du Comité exécutif, dont M. Paul Dozois, sont venus constater les faits et trois semaines plus tard les travaux étaient commencés: le boulevard est devenu carrossable, mais comme il n'est pas très large et vu que la circulation est encore plus dense qu'on le croyait, il sera nécessaire de l'élargir, voire de le parachever avant longtemps.

En attendant, on roule sur les côtés les grosses pierres et les tas de terre qu'on y avait déposés, afin

d'élargir le boulevard. Ces pierres auraient été des embûches pour la charrue au cours de l'hiver prochain et la voirie a décidé de prévenir, afin d'assurer aux automobilistes qui de plus en plus empruntent cette voie pour se rendre à Montréal et économiser jusqu'à quinze minutes, une voie qui sera ouverte douze mois par année.

Il y a tellement d'automobiles, même au coeur de la journée, que le tracteur à refouler (bulldozer) a peine à travailler. C'est une machine de 15 tonnes qu'on utilise présentement pour cet élargissement.

**Ville Mont-Royal ne voudrait pas**

Il est rumeur que Ville Mont-Royal aménagerait un parc le long de son terrain de golf, au sud du boulevard Crémazie, justement dans l'axe du boulevard Persillier et où les automobilistes passent pour se rendre au rond point et, en ligne directe vers le sud, par le boulevard Rockland, au Chemin Côte Ste-Catherine, à côté de l'hôtel de ville d'Outremont. Si ce parc de ville Mont-Royal est aménagé, ce sera fini du boulevard Persillier.

Les échevins du nord de même que les hommes d'affaires de la région doivent demander une entrevue avec les autorités de Ville Mont-Royal afin de connaître, officiellement, leurs intentions à ce sujet. Si tel est le cas que l'on veut interrompre la circulation du boulevard Persillier, à la hauteur du boulevard Métropolitain (Crémazie), on s'adressera à la Commission métropolitaine de Montréal et même à la Commission municipale de la province de Québec, pour assurer aux Montréalais, un passage direct entre le boulevard Gouin et le chemin de la Côte Ste-Catherine qui conduit à l'avenue du parc: un trajet de 21 minutes entre l'extrémité nord de Montréal et le centre de la ville.

LA PRESSE, MONTREAL, SAMEDI 17 FEVRIER 1951

## 350 bungalows pour le boulevard Persilliers

17/2/1951

Entreprise de \$2,500,000 du constructeur A. Bianchi.

\* \* \*  
Trois cent cinquante "bungalows" seront construits sur le boulevard Persilliers, non loin du boulevard Gouin au coût de \$2,500,000. L'entrepreneur constructeur est A. Bianchi & Son, 7415 avenue Querbes. Les plans et devis sont de l'architecte Patsy Colangelo. Chaque unité d'habitation aura 28 pieds par 36 pieds sur des fondations en ci-

ment; les murs sont en blocs de ciment revêtus à l'extérieur d'enduits au stucco; les toitures seront en bardeaux d'asphalte, parquets en bois franc, salles de toilette avec revêtement de tuiles à mi-hauteur. Chauffage à l'air chaud. Les travaux doivent commencer dans deux mois. Ce projet est à l'étude depuis la fin d'octobre l'an dernier.

\* \* \*

## Projet d'un quartier nouveau autour du boulevard Persillier

16 mai 1952

Un territoire d'un millier d'acres est disponible — La nouvelle "Association du boulevard Persillier" se rend en délégation à l'hôtel de ville — Un plan parfait suivant les données modernes de l'urbanisme

L. Beccia

Un quartier nouveau s'établirait dans le territoire avoisinant le boulevard Persillier, entre le boulevard Crémazie et le boulevard Gouin. L'emplacement envisagé comporte environ un millier d'acres. En vue du développement des terrains qui s'y trouvent, il s'est constitué un groupement portant le nom d'Association du boulevard Persillier.

Des représentants de cette association ont rencontré hier après-midi, à l'hôtel de ville, les conseillers municipaux du district numéro 11 (Ahuntsic-Villeray) et des hauts fonctionnaires du service de l'urbanisme et du service des travaux publics. M. Lucien Croteau, commissaire représentant le nord de la ville, a reçu la délégation. Les visiteurs voulaient se rendre compte du plan d'ensemble préparé par le service d'urbanisme concernant le territoire en question. A ce propos, M. C.-E. Campeau, ingénieur en charge du plan directeur, explique que le territoire du boulevard Persillier permettrait l'application d'un plan d'urbanisme simple et parfait, puisqu'il s'agit d'un vaste emplacement où aucune construction n'a encore été érigée; chaque secteur aurait sa place marquée: domiciles, industries, maisons de commerce.

M. Marcel Thérien, secrétaire de l'Association, dirigeait la délégation et en a exposé l'objet. Le commissaire Croteau a insisté sur l'importance du projet Persillier et indiqué le rôle qu'est appelé à remplir le boulevard Persillier qui

se trouve situé au centre géographique de l'île de Montréal.

Le quartier domiciliaire projeté serait desservi par le boulevard métropolitain et serait traversé par la rue Kelly, lorsque cette artère aura été ouverte, suivant les plans d'homologation. D'autre part, le boulevard Persillier communique avec l'avenue Rockland et l'avenue du Parc, conduisant ainsi au cœur de Montréal. Il est aussi question de la construction d'un quatrième pont sur la rivière des Prairies, qui serait à égale distance entre les ponts d'Ahuntsic et de Cartierville et qui servirait de sortie au boulevard Persillier.

De plus, on a exposé que la partie nord du boulevard Persillier pourrait être immédiatement disponible à l'établissement d'un quartier domiciliaire, grâce à la proximité des égouts collecteurs de la rue Salaberry; quant à la partie sud, elle sera desservie par le grand collecteur Meilleur-Atlantique qui serait terminé d'ici deux ans dans cette zone.

Les conseillers municipaux, présents à la réunion d'hier après-midi, se sont fort intéressés au projet de l'Association du boulevard Persillier et lui ont accordé leur appui.

Boul.  
Persillier

## Boulevard Financiers Pledged City's Help <sup>16/1/52</sup>

Montreal and New York financial interests reported willing to invest millions in development of the north-end, 1,000-acre Persillier blvr. tract, yesterday received city hall assurance that Montreal is willing to do its share with road-way, sewer and zoning plans.

The Persillier blvd. tract stretches northward from the Town of Mount Royal to Gouin Blvd. on Back river, and it would be the first large city territory built up for residential, commercial and industrial purposes in strict accordance with plans laid down by the city planning department.

A delegation of a dozen members of the Persillier Boulevard Association called on Committeeman Lucien Croteau at city hall yesterday, and were shown the latest city plans for sewers, roads, and zoning on both sides of the three-mile boulevard. At the Town of Mount Royal the boulevard becomes Rockland rd., and in Outremont it touches on Van Horne ave. as Rockland ave.

Charles Edouard Campeau, master plan engineer, joined with Councillors Rodrigue Moore, Herve Brien, J. P. Hamelin, in explaining such development projects as the \$12,000,000 Atlantic-Meilleur collector sewer; plans to rebuild Persillier blvd. to a width of 100 feet; and forthcoming opening of the trans-island Metropolitan blvd., intersecting the southern extremity of Persillier blvd., at the Town of Mount Royal.

Marcel Therrien, executive secretary of the association also outlined proposals to eventually set up an express autobus run into Montreal. This would send buses rolling down Persillier blvd. to Van Horne ave.

JAN 21 1958

LA PRESSE

Détour du boul. Persillier.

## L'ouverture de la rue McEachran rapprochée

La ville va se hâter de procéder à l'ouverture de l'avenue McEachran, au nord du boul. Cartier, afin de permettre la construction de la section de l'autoroute des Laurentides, dans le boul. Persillier.

Le président du comité exécutif, M. J.M. Savigneau, en a annoncé la nouvelle, hier, après avoir rencontré les membres de la Commission de l'autoroute Montréal-Laurentides.

La Commission, composée de M. Ernest Gohier, président, et des membres MM. Maurice Forget et Edmond Caron, a exhibé les plans du tracé de l'autoroute à la jonction du boul. Métropolitain.

La route surplombera le boul. Persillier sur une certaine distance et sa construction nécessitera la fermeture de ce boulevard pendant quelque temps. C'est ce qui rendra nécessaire l'ouverture d'une autre route nord-sud.

Le directeur du service municipal des travaux publics, M. Lucien L'Allier, a déclaré que les plans pour l'ouverture du boul. L'Amable et la rue McEachran, au nord du boul. Métropolitain, sont bien avancés; ils seront prêts pour l'assemblée régulière du conseil, au début de mars.

M. L'Allier a souligné que l'extension de la rue McEachran jusqu'à un point au nord du chemin de la Côte Verte, sera plus facile qu'en ne l'avait cru jusqu'ici. De fait, les Chemins de fer nationaux ont décidé d'enlever une voie d'évitement qui prolongeait la voie de ceinture. Cela signifie que Montréal n'aura à construire qu'un tunnel au lieu de deux, avant de traverser les champs verticaux.

Le projet a été tracé par l'ancienne administration il y a six mois.

"L'ouverture de la rue McEachran est urgente de dire M. Savigneau, et j'ai donné à M. L'Allier l'ordre de hâter les travaux."

**CE DOSSIER CONTIENT  
PLUSIEURS DOCUMENTS  
ILLISIBLES**

JAN 21 1958

MTL-MATIN

## Prolongement au plus tôt de l'avenue McEachren au nord

Après avoir rencontré les membres de la Commission de l'autoroute Montréal-Laurentides, hier matin, M. J.-M. Savignac, président du Comité exécutif de Montréal, a annoncé que la Ville entreprendra le plus tôt possible les travaux d'ouverture de l'avenue McEachren, au nord du boulevard Crémazie, afin de permettre la construction de la section de l'autoroute sur le boulevard Persilliers.

M. Ernest Goulet, président de la commission, Maurice Forget et Edmond Caron ont montré aux membres du Comité exécutif les plans de cette section de la route qui suivra le boulevard Persilliers sur une certaine distance, nécessitant la fermeture de cette artère à la circulation locale et l'ouverture d'une autre voie nord-sud.

M. Lucien L'Allier, directeur des Travaux publics, a déclaré que les plans pour l'ouverture de l'avenue McEachren et de son prolongement sous le nom de boulevard L'Acadie, au nord de Crémazie, étaient avancés et pourraient être soumis à la réunion statutaire du conseil en mars.

Le directeur a ajouté que le prolongement de McEachren sur

une distance d'un mille jusqu'au nord de Côte Vertue serait plus facile à exécuter que prévu, les autorités du Canadian National ayant accepté de faire disparaître la voie d'évitement qui traverse cette route. La ville n'aura donc qu'à construire un seul tunnel au lieu de deux avant de poursuivre la voie à travers champs.

"L'ouverture de cette artère est urgente afin de permettre le flot continu de la circulation," a déclaré M. Savignac et j'ai donné les ordres en conséquence à M. L'Allier pour hâter ces travaux".

Il a aussi fait remarquer que l'administration précédente avait été mise au courant de ce projet il y a six mois mais que rien n'avait été fait.



## Prolonger au plus tôt le boul. de l'Acadie

Le conseiller Alfred Gagliardi, membre du comité exécutif, a réclamé hier, du directeur des services municipaux, M. Lucien Héту, qu'il soumette à l'administration dès aujourd'hui le dossier concernant la prolongation du boul. de l'Acadie (avenue Mc-Eachran), jusqu'à la jonction du boul. Persillier, à la hauteur approximative de la rue Kelly.

M. Gagliardi a souligné que l'autorité de l'autoroute des Laurentides se propose de bloquer le boul. Persillier à environ 100 pieds au nord de la courbe de la dite autoroute qui se rend vers le boul. Métropolitain.

"Si nous n'agissons pas avec rapidité, de dire M. Gagliardi, le boul. Persillier, quoiqu'il ne soit

pas en très bon état, présentera un cul-de-sac et nous aurons des difficultés insurmontables avec la circulation qui devra emprunter le boulevard S.-Laurent ou le boulevard O'Brien.

"Nous avons été mis en garde par les autorités de l'autoroute, à plusieurs reprises dit M. Gagliardi, et pour ma part, je ne voudrais pas porter la responsabilité de la situation qui surgira faute d'avoir agi promptement.

"Le service des Travaux publics, m'apprend-on, insiste pour que le comité exécutif prenne une décision à ce sujet. Tout retard cause un grave préjudice à la population de Montréal et j'estime qu'on devrait mettre de côté tout

sentiment de personnalité pour que pour assurer la réalisation de cette importante voie de circulation qui fera jonction entre le boul. Gouin, la rue de Salaberry, le boul. Henri-Bourassa, la rue Du-

nemestre jusqu'au boul. Métropolitain et de là jusqu'à la rue Jean Talon.

Tous ces travaux à savoir le boul. Métropolitain, l'autoroute des Laurentides, l'extension du

boul. de l'Acadie et du boul. Persillier, dans un intérêt de paix, et le constate à regret que la ville de Montréal tarde à prendre une décision."

JUN 18 1958  
LA PRESSE

111N 1 8 1958

MONTREAL MATIN, MERCREDI, 18 JUIN 1958

Le Comité exécutif en sera saisi

## Urgence de prolonger le boulevard de l'Acadie

Le commissaire Alfred Gagliardi a demandé hier au directeur des Services, M. Lucien Hetu, de présenter au Comité exécutif dès ce matin, pour décision finale, le rapport concernant le prolongement du boulevard de l'Acadie (McEchran) jusqu'à la jonction du boulevard Persillier à la hauteur de la rue Kelly.

M. Gagliardi souligne que les autorités de l'Autoroute des Laurentides ont mis l'administration municipale en garde à plusieurs reprises sur le projet de bloquer le boulevard Persillier à environ cent pieds au nord de la courbe de l'autoroute avant sa jonction avec le boulevard Métropolitain.

"Si nous n'agissons pas avec rapidité, le boulevard Persillier de-

viendra un cul-de-sac et nous aurons des difficultés insurmontables avec la circulation qui devra emprunter le boulevard St-Laurent ou le boulevard O'Brien", a déclaré M. Gagliardi.

Il ajoute que le service des Travaux publics insiste pour que le Comité exécutif prenne une décision sur le prolongement du boulevard de l'Acadie.

Cette dernière artère fera jonction avec le boulevard Gpuin, la rue Salaberry, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Dudemaine.

M. Gagliardi est d'avis que tous les travaux portant sur le boulevard Métropolitain, l'autoroute des Laurentides, le boulevard de l'Acadie et le boulevard Persillier doivent marcher de pair.

MTL-MATIN

JUN 19 1958

### **Les travaux de prolongement du boul. de l'Acadie**

A la demande du commissaire Alfred Gagliardi, le président du Comité exécutif a accepté de se rendre au boulevard de l'Acadie (McEachran) pour voir quelle serait la meilleure façon de procéder pour le prolongement de cette voie jusqu'à sa jonction au boulevard Persillier à la hauteur de la rue Kelly.

L'Exécutif doit prendre une décision très bientôt sur ces travaux car le boulevard Persillier deviendra un cul-de-sac avec la construction de l'Autoroute des Laurentides et la circulation devra emprunter les boulevards St-Laurent ou O'Brien.

LA PRESSE

JUN 19 1958

**M. J.-M. Savignac  
se rendra vendredi  
au boul. de l'Acadie**

Vendredi matin, à 9 h. 30, le président du comité exécutif se rendra au boulevard de l'Acadie (prolongement de la rue McEachran), pour y étudier quel serait le meilleur aménagement à adopter pour le prolongement de cette artère jusqu'à la jonction du boulevard Persillier à la hauteur approximative de la rue Kelly.

M. Savignac a pris cette décision hier à la suite d'une intervention du commissaire Alfred Gagliardi. "Si nous n'agissons pas avec rapidité, avait souligné M. Gagliardi, le boulevard Persillier aboutira en cul-de-sac, et nous aurons des difficultés insurmontables avec la circulation qui devra emprunter le boulevard Saint-Laurent ou le boulevard O'Brien.

MTL-MATIN

JUN 27 1958

## Prolongement du boulevard de l'Acadie décidé

L'administration municipale a décidé de prolonger le boulevard de l'Acadie de Parc-Extension jusqu'au boulevard Gouin, a révélé M. J.-M. Savignac, hier midi.

Cette rue, qui est la continuation au nord de Crémazie de l'avenue McEachran, sera appelée à prendre le flot de circulation qui empruntait le boulevard Persilliers maintenant fermé par la construction de l'autoroute des Laurentides.

"Nous avons été avertis par le gouvernement provincial de la fermeture du boulevard Persilliers et nous allons procéder rapidement aux travaux du boulevard de l'Acadie", a souligné M. Savignac.

Vendredi dernier, il s'était rendu sur place à la demande du commissaire Alfred Gagliardi pour étudier la façon de procéder au prolongement de cette artère qui deviendra très importante.

Boul  
Acadie

## On peut maintenant atteindre l'autoroute par le boul. L'Acadie

La section sud du rond-point du boulevard L'Acadie et de la Côte-de-Liesse a été ouverte à la circulation hier après-midi permettant l'accès par le boulevard L'Acadie à l'autoroute des Laurentides.

La station de jonction L'Acadie-Côte-de-Liesse sera prête à être utilisée complètement d'ici quelques semaines. Jusqu'à cette date, cependant, la circulation vers le nord pour l'autoroute sur Rockland sera détournée à droite, ou à l'est sur le boulevard L'Acadie.

### Virage en U

A l'intersection de Côte-de-Liesse, les véhicules circuleront temporairement en direction de l'est sur la route du nouveau boulevard Métropolitain sur une courte distance, puis effectueront un virage en "U" sur le viaduc qui surplombe la voie rapide et se dirigeront de nouveau vers l'ouest sur une courte distance jusqu'à la rampe d'accès de l'autoroute.

Quand tout le nouveau système sera en opération dans un avenir rapproché, on pourra voyager directement du boulevard L'Acadie jusqu'à l'autoroute.

L'Acadie, un large boulevard divisé en deux, fera partie d'une voie rapide nord-sud qu'on projette pour plus tard et qui sera parallèle et située un peu à l'est du boulevard St-Laurent pour joindre la voie rapide aussi projetée de l'est à l'ouest, le long des quais, au nouveau boulevard métropolitain et à l'autoroute des Laurentides.

MTL-MATIN

JUL 8 1960

(2)

---

**OUVERTURE DU BOUL. L'ACADIE****Projet d'emprunt de \$3,000,000**

Le comité exécutif a donné instruction, hier après-midi, au Contentieux municipal de préparer un projet de règlement d'emprunt de \$3,000,000 pourvoyant aux crédits nécessaires aux expropriations en vue de l'ouverture du boulevard de l'Acadie jusqu'au boulevard Henri-Bourassa.

Ce projet de règlement sera soumis au Conseil municipal dès la séance du 29 juillet. A cette même séance le Conseil sera appelé à affecter une somme d'environ \$2,500,000 pour les expropriations.

Le boulevard de l'Acadie sera élargi à 100 pieds de la rue

St-Roch au boulevard Métropolitain auquel il sera réuni par un rond-point. Au nord du boulevard Métropolitain, jusqu'à la voie du Canadien National, ce boulevard sera élargi à 10 pieds puis ouvert à la même largeur jusqu'au boulevard Henri-Bourassa où il rejoindra le boulevard Persilliers.

Le projet prévoit aussi l'aménagement des abords du rond-point et des rues qui convergeront vers celui-ci.

LA PRESSE, MONTREAL, VENDREDI 18 JUILLET 1958

Crédits de \$2,489,067

## Pour le prolongement du boul. de l'Acadie

Le comité exécutif recommandera au conseil municipal, lors de son assemblée spéciale du 29 juin prochain, de voter des crédits de quelque \$2,489,067.33 pour le prolongement du boul. de l'Acadie, de la rue St-Roch au boul. Gouin.

Le conseil sera également appelé à adopter aux mêmes fins, un règlement d'emprunt de \$3,000,000.

Au sud du boul. Métropolitain, le boul. de l'Acadie sera payé à 100 pieds de largeur. A l'intersection du boul. Métropolitain, un rond-point sera aménagé. Au nord du boul. Métropolitain et jusqu'aux voies des Chemins de fer nationaux, la largeur du boulevard sera portée à 120 pieds. Des voies ferrées jusqu'au boul.

Henri Bourassa, le boul. de l'Acadie aura 120 pieds de largeur.

A l'extrémité sud, du boulevard de l'Acadie, les travaux commenceront à la rue S-Roch. A l'extrémité nord, le boulevard Persillier obliquera vers l'est pour venir rejoindre le boulevard de l'Acadie au boul. Henri-Bourassa. C'est par le boul. Persillier que le boul. de l'Acadie rejoindra le boulevard Gouin.

Les expropriations pour la section sud, entre S-Roch et le boul. Métropolitain, sont de l'ordre de \$89,755.86. Celles de la section nord entre le boul. Persillier et les voies des Chemins de fer nationaux s'élèveront à \$36,202.80. Les expropriations nécessaires à l'aménagement du rond-point coûteront \$1,119,355.67.



NOV 22 1958

MTL-MATIN

## **Le boul. Persillier à sens unique à compter de lundi**

A compter de lundi, le 24 novembre prochain, le boulevard Persillier deviendra une voie à sens unique en direction nord, entre le chemin Côte-Vertu et la rue de Louisbourg. Cette rue est parallèle à la rue de Salaberry et se situe immédiatement au sud de cette dernière.

Cette mesure devient nécessaire par suite de l'ouverture prochaine de l'autoroute des Laurentides et du raccordement de sa voie est, en direction du nord, avec le boulevard Persillier.

Lors de la mise en service de l'autoroute, les automobilistes pourront s'y acheminer vers le nord à partir du boulevard Métropolitain jusqu'au raccordement établi avec le boulevard Persillier et poursuivre leur route sur celui-ci vers le quartier Ahuntsic ou Bordeaux.

## ' l'Acadie Blvd. Work Finished

A new section of de l'Acadie Blvd. between Metropolitan Blvd. and Henri-Bourassa Blvd. will be opened to traffic late Friday afternoon, the city's Traffic Department announced yesterday.

The opening of the roadway will permit motorists to travel between Jean Talon and Gouin Blvd. without resorting to the current detour over the Laurentien Autoroute.

THE GAZETTE, THURSDAY, JULY 27, 1961

Rue  
Acadie

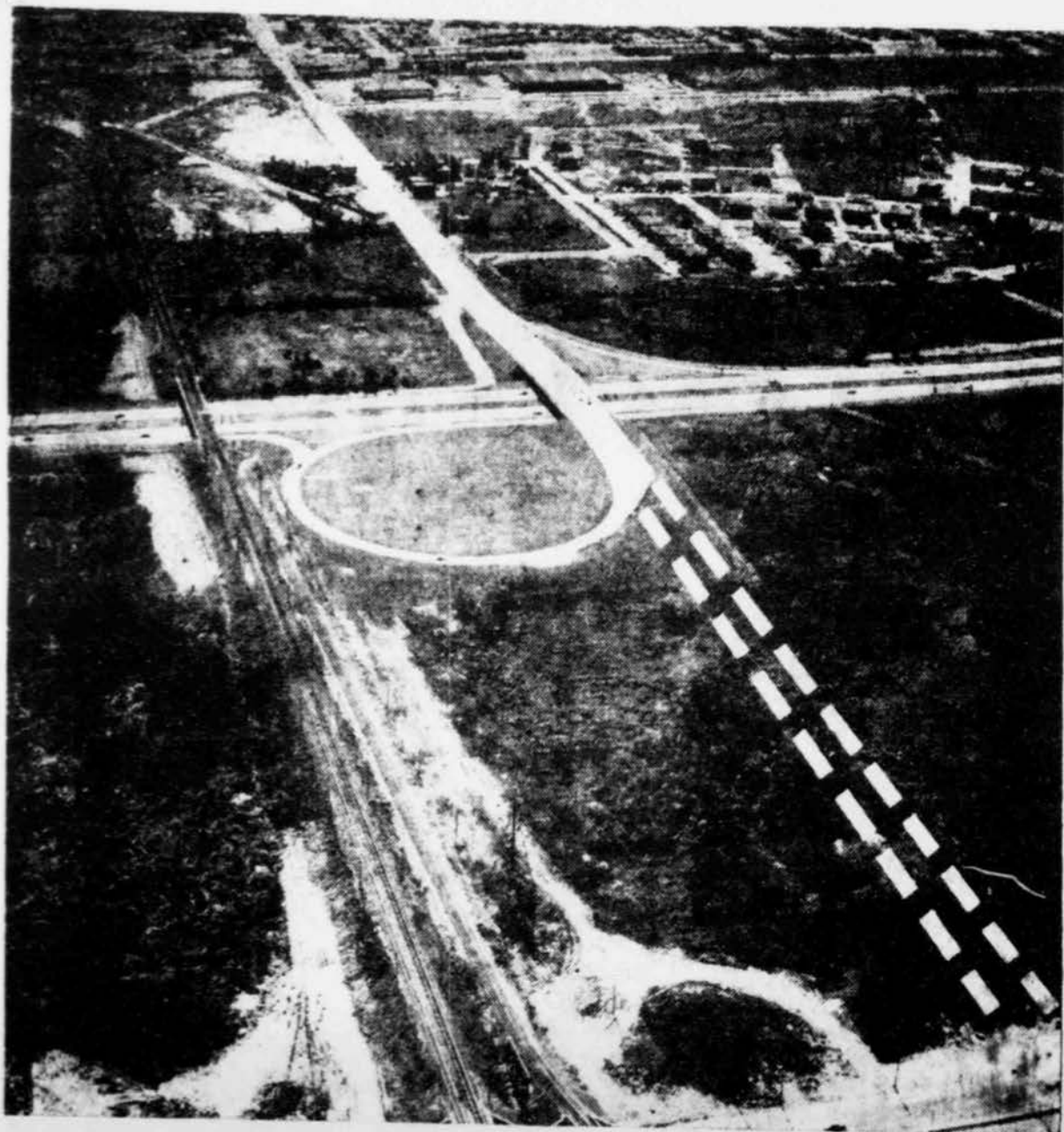
On l'ouvre demain

## *Un nouveau boulevard*

Bonne nouvelle pour les automobilistes. Le tronçon du boulevard de l'Acadie, entre les boulevards Métropolitain et Henri-Bourassa, sera ouvert à la circulation demain en fin d'après-midi.

L'ouverture de cette nouvelle voie permettra aux automobilistes de voyager tout d'un trait entre la rue Jean-Talon et le boulevard Gouin sans avoir à faire le détour actuel par l'autoroute des Laurentides.

Cette amélioration à la circulation est due à la construction que l'on vient de terminer d'un viaduc au-dessus du boulevard de l'Acadie le long de la voie de ceinture élevée des Chemins de fer nationaux.



**LA VILLE DE MONTREAL** entreprendra prochainement les travaux nécessaires à la jonction du chemin de la Côte-Vertu au boul. Lacadie, à l'est de l'autoroute des Laurentides. La distance est très courte entre les deux grandes artères, comme le pointillé le démontre. Ultimement le chemin de la

photo Jean-Y. Létourneau, LA PRESSE  
Côte-Vertu doit être relié à la rue Sauvé à Montréal. Déjà sa jonction au boul. Lacadie constituera un immense progrès, puisque l'accès à l'autoroute, vers le sud, est depuis quelques semaines interdit aux automobilistes en provenance de ville Saint-Laurent.

Rue  
Acadie

Au boulevard L'Acadie

# L'autoroute perdra-t-elle une autre sortie?

(Par PAUL ROCHON)

Ce ne l'a pas encore fait mais, si la tendance actuelle n'est pas freinée, l'autoroute des Laurentides sera bientôt une véritable prison pour les automobilistes montréalais, qui ne pourront plus s'y engager ou en sortir.

Dès les débuts de l'autoroute, les terres des voies d'accès, à l'ouest et au chemin de la Côte-Verte. Voici maintenant que la ville de Montréal menace de fermer la sortie qui se trouve à l'extrémité de l'autoroute et qui débouche vers le boulevard L'Acadie.

### Des inquiétudes

Lors de la dernière séance, du Conseil municipal, le conseiller Dave Rochon a signalé que cette sortie de l'autoroute, au boulevard L'Acadie, était un véritable casse-cou pour les automobilistes. Il a même précisé que, dimanche soir dernier, un accident de la circulation y a été enregistré.

Un gendre qui a expédié quatre personnes à l'hôpital. "L'administration va-t-elle faire quelque chose à ce sujet?" a-t-il demandé en terminant son exposé.

Là-dessus, M. Lucien Saulnier a déclaré qu'il savait déjà que cette jonction de l'autoroute et du boulevard L'Acadie était extrêmement dangereuse et il a précisé qu'il allait faire enquête sur l'accident mentionné par le conseiller Rochon.

### Pas d'alternative

"Je suis conscient du danger que constituent ces sorties de l'autoroute, a-t-il précisé. Je ne suis d'ailleurs pas seul à en être conscient puisque les autorités de l'autoroute ont déjà condamné 2 des sorties qui menaient à Montréal. Si l'enquête prouve que la situation est dangereuse à ce point, Montréal n'aura pas d'alternative: il faudra tout simplement fermer la sortie de l'autoroute, au boulevard L'Acadie."

Ce qui laisse prévoir le jour, pas tellement lointain, où l'autoroute sera emprisonnée derrière une sorte de Muraille de Chine. Ce jour-là, on ne pourra y avoir accès ou en sortir qu'une fois parvenu aux frontières américaines!

## La sortie de l'autoroute au boul. l'Acadie serait fermée

Il semble que bientôt, un Montréalais ne pourra plus sortir de l'autoroute que par la sortie principale du boulevard Métropolitain.

Les autorités de l'Autoroute ont déjà fermé, en effet, deux voies d'accès et sorties, celles de Saisberry et de Côte-Vertu et maintenant les autorités municipales songeraient à fermer elles-mêmes la voie à la hauteur du boulevard de l'Acadie à cause du danger qu'elle représente.

Le conseiller Dave Bessan a souligné aux autorités du comité Exécutif que dimanche dernier, un accident à cet endroit avait fait quatre blessés et M. Lucien Saubier lui a répondu qu'il était conscient de ce danger.

Il a promis une enquête et si cette enquête prouve que la situation est dangereuse à ce point, il faudra tout simplement fermer la sortie.

Rue Acadie

## L'élargissement du boul. de l'Acadie

# Mt-Royal bloque Montréal

Pour le président Lucien Saulnier, l'élargissement du boulevard de l'Acadie, entre les rues Lockhart et Jean-Talon, deviendrait vite un fait accompli, si Ville Mont-Royal voulait seulement collaborer. Le président du Comité exécutif de Montréal précise qu'il n'y aurait qu'à faire disparaître six maisons et une serre-chaude du côté ouest de la grande voie semi-rapide en direction nord-sud.

"Nous n'avons pas du tout de collaboration et lorsqu'on daigne nous répondre, c'est pour nous apprendre qu'on étudie l'affaire. Montréal a fait tout son possible pour améliorer la circulation dans ce secteur très achalandé et s'il existe un rétrécissement de la chaussée au nord de la rue Jean-Talon, ce n'est certainement pas notre faute mais celle de Ville Mont-Royal", poursuit M. Saulnier qui n'en est pas à sa première prise de bec avec le maire Reginald Dawson depuis les dernières semaines.

Les responsables de divers services municipaux de Montréal disent qu'il suffirait d'un accord entre Ville Mont-Royal et Montréal pour accélérer le flot de la circulation nord-sud et vice versa au-delà de la rue Jean-Talon. On opine également qu'il serait facile à Outremont de prolonger l'avenue Outremont ou Champagneur jusqu'aux voies du Pacifique-Canadien et de s'entendre avec ce réseau pour installer des barrières et feux de signalisation comme aux passages à niveau des avenues Rockland et Wilderton. Du côté nord, c'est-à-dire au sud de la rue Beaumont, il faudrait exproprier une construction ancienne qui disparaîtrait pour faire place à une large voie moderne.

Même les citoyens de Ville Mont-Royal commencent à se plaindre du manque de communications directes avec Montréal.

Le maire Dawson, lui non plus, n'est pas très heureux et profite de chaque circonstance appropriée pour lancer des flèches aux édiles montréalais. Il leur reproche de se désintéresser du projet d'aménagement de voies de surface, en dépression et élevées au carrefour Jean-Talon-Côte-des-Neiges. Pour M. Dawson, la question devrait être soumise à la Corporation de Montréal Métropolitain, organisme qui fait de plus en plus triste figure depuis l'élection de MM. Drapeau et Saulnier.

Entre-temps, Montréal continue à préparer d'autres projets pour aider à résoudre en partie le



La fameuse intersection du boulevard de l'Acadie et la rue Jean-Talon (ouest). (Photo Marce)

problème de la circulation. C'est ainsi qu'un passage à niveau enjambant les voies du Pacifique-Canadien à la hauteur de la rue St-Urbain, entre le boulevard St-

Laurent et l'avenue du Parc, sera mis en chantier l'été prochain. Ainsi, ces deux grandes artères nord-sud se trouveront dégagées d'autant.

J.-C. F.

Les dirigeants de Ville Mont-Royal et son maire, M. R.-J. Dawson, continuent d'être l'objet de critiques acerbes de la part des adversaires de la clôture de broche de six pieds de hauteur, devenue maintenant légendaire, qui longe le côté ouest du boulevard de l'Acadie. Parmi les mécontents, il y a tous ces automobilistes auxquels une chaîne qu'on enlève dès 9 heures du matin — c'est-à-dire à l'heure de l'ouverture des magasins du centre commercial (d'achats) Rockland — interdit le passage du boulevard de l'Acadie à l'avenue Rockland.



Rue  
Acadie

## / Maisons de 5 étages \ permises en bordure du boul. H.-Bourassa

Le comité exécutif a approuvé hier un projet de règlement de zonage concernant le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard de l'Acadie, qui devra recevoir l'approbation du conseil municipal avant son entrée en vigueur.

En vertu des changements préconisés il sera possible de construire des deux côtés du boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest du viaduc, des bâtiments de classe D-5, c'est-à-dire des maisons d'appartements de cinq étages.

Toutefois, du côté nord du boulevard et sur une profondeur de 150 pieds à l'ouest du viaduc, le rez-de-chaussée des bâtiments pourra être occupé par des commerces de la classe I.

Le projet de règlement prévoit la conservation d'une zone industrielle classe I, le long de la voie existante est-ouest des Chemins de fer nationaux jusqu'à un point sis à 250 pieds au nord du chemin de la Côte Vertu et du prolongement projeté de la rue Sauvé et le long de la voie nord-sud du Pacifique Canadien, sur une profondeur de 500 pieds.

Un alignement de construction de 25 pieds sera établi le long du boulevard de l'Acadie, et de 15 pieds rue Sauvé, à l'ouest des voies du P.C. jusqu'aux limites ouest de la cité.

Le projet de règlement prévoit aussi une réglementation de l'affichage.

Administration  
Acadie  
Blvd

### L'HISTOIRE COURT LA RUE par Hervé Lévesque

Tout le monde connaît le nom de rue: "Boulevard de l'Acadie." C'est un beau nom pour un boulevard, lequel est devenu l'une des principales artères du nord de Montréal, même si Ville Mont-Royal y a bâti tout le long sa ridicule et infernale clôture de broche. Les précitox citoyens de cette ville parasite de la métropole y ont voulu, dit-on, se protéger contre les nombreux enfants de Montréal qui venaient jouer et courir sur leurs belles pelouses. Si ce n'est pas le mur de Berlin, cela donne tout de même un petit air de poulailler à cette ville, dont le maire a déjà dit que Mont-Royal n'avait pas besoin du français.

Cette voie prend naissance à la rue Beaumont, dans le quartier St-Jean et se termine à la voie du C.N., dans le quartier Ahuntsic. Le 1er mars 1956, le conseil municipal de Montréal voulant faire suite aux manifestations qui s'étaient déroulées l'année précédente, à l'occasion du "Grand dérangement" en Acadie d'il y a deux cents ans, décidait de changer le nom de l'avenue McEchran en celui de Boulevard de l'Acadie. Pour un bon coup, c'en fut un. Il y a encore plusieurs de ces noms, étrangers pour nous, qu'il faudrait jeter par-dessus la clôture de Ville Mont-Royal.

ville Mount Royal

Attitude Termed Scandalous

# Saulnier Scores TMR for Refusal To Widen L'Acadie

By GERARD DERY

The feud between City Executive Committee Chairman Lucien Saulnier and Town of Mount Royal Mayor R. J. P. Dawson is back in full swing.

The issue this time deals with the widening of l'Acadie boulevard between Jean-Talon and St. Roch streets.

The chairman of the city's administration poured some more fuel on the fire at a council meeting last night, by blasting the "mayor of Mount Royal's illwill and negligence in this matter."

His attitude will go down as a scandal, Mr. Saulnier charged.

Mayor Dawson said that he had no immediate comment to make on Mr. Saulnier's charges, but would probably make a statement later.

Oddly enough, Chairman Saulnier burst out against Mayor Dawson during discussion of voting an additional \$59,704.98 credit to provide a better layout of the approaches on the south side of Dorchester boulevard between Panet and Visitation streets.

The discussion briefly centred on the widening of Dorchester boulevard west of Guy street, and unexpectedly switched over to the widening of L'Acadie boulevard.

## Point at Issue

The point at issue is whether the Town of Mount Royal will widen the road on the west side—located in the municipality's territory—or the City will expropriate land and buildings on the east side—located within Montreal's limits.

Chairman Saulnier claims that the Town should permit the expropriation on its own side, which he considers less costly as it involves only a few cottages.

Should the east side be expropriated, the thoroughfare would not be in a straight line. It would also involve heavy disbursements due to the acquisition of several apartment houses, he added.

"I claim that compelling Montreal to expropriate on its own side is scandalous as it will involve considerable expense."

## Attitude Ridiculous

Furthermore, the town's decision to avert expropriation proceedings is "rather ridiculous," he continued, particularly after Montreal had spent millions of dollars to improve L'Acadie boulevard north of St. Roch street.

"I've been after Mayor Dawson in recent days," Mr. Saulnier said after the meeting, "but he flatly told me there was nothing doing."

Earlier, he informed council that this would be one of the first cases to be submitted to the Quebec Municipal Commission, which is scheduled to be

given quasi-judicial powers to settle inter-municipal differences.

Meanwhile, one-way traffic on the artery will be discontinued beginning at 10 a.m. tomorrow, it was learned at the City Hall today. The experiment proved a failure.

The meeting was quiet except for this outburst.

## 195 Items

In about three hours, councillors dealt with 195 items including the following:

Appointment of Coun. Roland Bourret as pro-mayor for the next three months;

Nomination of Coun. John Lynch-Staunton to replace the late Roy E. Wagar as member of the Sir Georges Etienne Cartier Corporation.

Approval of local improvements for \$4,558,100 for sewers, sidewalks and street pavings, with \$2,704,845 to be paid by the City and \$1,853,255 by fronting property owners;

Adoption of credits for slightly more than \$2,600,000 for sundry works: \$500,000 on new headquarters for the personnel of the electrical division in des Carrieres yard; \$12,000 for a section of the Meilleur-Atlantique sewer collector; \$500,000 for the renovation of galleries Nos. 2 and 3 of the waterworks filtration plant; \$500,000 to pave terraces between sidewalks and curbs; \$375,000 for an annex to the Viger Annex Building on Craig street; \$125,000 for repairs to municipal buildings; \$170,000 for alterations to the Morgan Swimming pool; and \$430,400 to repave Sherbrooke between De Lorimier and Frontenac.

## New Plan

In reference to repairs of municipal buildings, Chairman Saulnier told Council that he expected before the end of August to submit a plan drafted by the City Planning Department to cope with the needs of a real City Hall.

"Present rental costs for certain departments amply justify city-owned buildings for all space required," he remarked.

Later, Chairman Saulnier announced that the draft bylaw to amend zoning regulations in the area on the south flank of the Mount Royal, would be given two readings, one during the current meeting and the second at the next session to comply with a new article of the Montreal Bill given Royal Assent in Quebec yesterday.

ter. mtl  
ville ant Royal

## Relations tendues entre M. Saulnier et le maire Dawson

par Marcel LEBERRIERE

"C'est un scandale de voir la négligence, la mauvaise volonté de..." le maire de Ville Mont-Royal... la question du boulevard de l'Acadie sera le premier problème que Montréal soumettra à l'attention de la Commission des affaires municipales investie de pouvoirs quasi-judiciaires par l'Assemblée législative."

Ces paroles peu flatteuses à l'adresse du maire R. J. P. Dawson furent prononcées par le président du comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier, hier soir, durant la séance régulière du conseil municipal. Et, comme la chose se produit très fréquemment en de telles circonstances, c'est le conseiller Alfred Gagliardi qui avait mis le feu aux poudres.

Le conseil discutait homologation. Le conseiller Gagliardi manifesta le désir d'avoir des explications. Il voulait savoir ce que l'administration avait

l'intention de faire au sujet du boulevard de l'Acadie...

"Procéderait-on à son élargissement?"

Le président Saulnier répon-

dit que c'est incroyable... c'est un non-sens de modifier l'axe naturel d'un boulevard, dans le seul et unique but d'éviter des pourparlers avec les autorités de Ville Mont-Royal.

La ville de Montréal a déjà élargi le boulevard de l'Acadie, de la rue Salaberry à la rue Jean-Talon, le long de la mémorable clôture de Ville Mont-Royal, pour donner à la circulation une voie de dégagement vers le nord. Il reste cependant une enclave de Ville Mont-Royal, du côté ouest du boulevard, entre la rue Jean-Talon et la rue St-Roch. Cette enclave constitue un goulot d'étranglement pour la circulation. Deux solutions s'offrent aux autorités. Exproprier les propriétés à l'est du boulevard, sur le territoire de Montréal,

et détourner ainsi le trajet du boulevard (ce à quoi l'administration Drapeau-Saulnier se refuse, trouvant la solution inadmissible). C'est pourquoi on a demandé aux autorités de Ville Mont-Royal d'exproprier quelques cinq ou six propriétés sur son territoire et de faire disparaître à ses frais l'enclave formant le goulot d'étranglement.

"C'est bien le moins que puisse faire Ville Mont-Royal," a déclaré le président Saulnier au représentant de LA PRESSE, quelques minutes après l'ajournement de la séance du conseil municipal. "Après tout, le boulevard est aussi utile aux citoyens de Ville Mont-Royal qu'à ceux de la métropole."

"Nous avons engagé des pourparlers avec le maire de

ville Mont-Royal depuis un certain temps... les négociations traînaient... Il y a quelques semaines, j'ai demandé au maire Dawson ce qu'il entendait faire... Il m'a répondu: "rien à faire".

— Par quelles raisons motive-t-il son refus?

— Aucune!

Par ailleurs, le directeur du service de la circulation, M. Jean Lacoste, a annoncé, hier après-midi, que l'essai pendant quelques semaines du sens unique sur le boulevard de l'Acadie, de la rue St-Roch à la rue Beaumont, n'a pas donné les résultats attendus.

En conséquence, à compter de demain matin, vers 10 h., la circulation sera rétablie dans les deux sens.

ter. Ville Mont-Royal

### Une violente sortie

## M. Saulnier s'en prend à M. Dawson

Alors que les membres du conseil municipal de Montréal étudiaient la question de l'élargissement du boulevard Dorches-tes, dans le secteur de la rue Guy, telle que préconisée par le conseiller Alfred Gagliardi au cours de leur réunion d'hier soir, le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier, s'en est pris violemment au maire de Ville Mont-Royal, M. Reginald Dawson.

Profitant du fait que le conseil-ler Gagliardi rapprochait le cas du boulevard Dorchester à celui du boulevard de l'Acadie, aux li-mites de Ville Mont-Royal, M. Saulnier déclara sans ambages que le maire de la municipalité fai-sait preuve d'une "mauvaise foi évidente", que c'était un homme "buté", qui ne se souciait nulle-ment du bien de la population.

On sait que depuis toujours, l'administration du maire Dawson retarde l'élargissement du boule-vard de l'Acadie, entre les rues St-Roch et Beaumont.

On sait également que le ser-vice de la circulation de la cité de Montréal a fait savoir, hier, que des terrains situés du côté ouest du boulevard et appartenant à la municipalité de banlieue, devraient être homologués au plus tôt afin de permettre l'élargissement de cette artère, mesure qui décon-gestionnerait la circulation dans cet espace rétréci.

Les autorités de Ville Mont-Royal ont toujours retardé la mise en opération du projet d'homoi-gation et se sont, à maintes re-prises, attirées les foudres de l'ad-ministration Drapeau-Saulnier.

Le président du Comité exécutif a laissé entendre que des mesu-res draconiennes seraient pro-

chainement prises, concernant le boulevard de l'Acadie.

acadie, Blvd

LA CIRCULATION BOULEVARD DE L'ACADIE

## Seule l'expropriation dans Mont-Royal peut apporter une solution au problème

Seule une expropriation dans  
ville Mont-Royal pourrait ap-  
porter une solution au problé-  
me de la circulation dans le  
boulevard de l'Acadie.

Le directeur du service de  
la circulation de Montréal, M.  
Jean Lacoste, a fait cette affir-  
mation hier en annonçant qu'à  
compter de demain la circula-  
tion sera rétablie à deux sens  
dans ce boulevard entre les  
rues Saint-Roch et Beaumont.

Dans un communiqué remis  
aux journaux hier, M. Jean  
Lacoste explique que l'essai,  
pendant quelques semaines, du  
sens unique boulevard de l'A-  
cadie n'a pas donné les résul-  
tats attendus.

En conséquence, à compter  
de vendredi, vers 10 h. a.m.,  
la circulation sera rétablie à  
deux sens dès que le change-  
ment des enseignes indicatri-  
ces aura été effectué par le  
service des travaux publics.

"Cet essai démontre toute-  
fois, ajoute M. Lacoste, que  
l'élargissement du boulevard  
de l'Acadie s'impose de plus  
en plus et que seule une ex-  
propriation du côté ouest de  
cette artère de la rue Saint-  
Roch à la rue Beaumont, serait  
de nature à satisfaire la de-  
mande véhiculaire pour le  
dégagement de la circulation  
le long de cette grande voie".

C'est donc dans Ville Mont-  
Royal, qui n'a pas voulu coo-

pérer, que Montréal devra  
aller exproprier si l'adminis-  
tration veut apporter une solu-  
tion définitive au problème de  
la circulation dans ce secteur.

Acadie, Blvd

## Boul. de l'ACADIE: on revient à l'ancien système

Une tentative, mise de l'avant, il y a quelques semaines, par les autorités municipales de la métropole, en vue d'améliorer la circulation sur le boulevard de l'Acadie, entre les rues St-Roch et Beaumont, semble avoir échoué, si on en croit les dirigeants du service de la circulation de la cité de Montréal.

On sait que cette section étroite du boulevard de l'Acadie, située au sud de la fameuse clôture, a été déclarée à sens unique, vers le sud, il y a quelque temps, pour accélérer le flot de véhicules qui l'empruntent quotidiennement.

### L'ANCIEN SYSTEME

Devant l'échec apparent de cette mesure, les autorités municipales ont décidé de revenir à l'ancien système.

Cette section du boulevard redeviendra donc à deux sens, dès que le changement des affiches indicatrices aura été complété par le service des travaux publics, soit vers 10 h., demain matin.

Les automobilistes se dirigeant vers le nord pourront l'emprunter de nouveau par les rues Beaumont, Jean-Talon, Ogilvy et St-Roch, dans Montréal, Monmouth, Bradford et Trenton, dans Ville Mont-Royal.

Notons que le problème repose en fait entre les mains des autorités municipales de Ville Mont-Royal, propriétaires de terrains situés du côté ouest du boulevard, depuis la rue St-Roch jusqu'à la rue Beaumont.

Seule une expropriation de ces terrains pourra régler adéquatement le problème, puisqu'elle permettra l'élargissement de l'arrière et le rétablissement d'une circulation rapide et normale.

Le directeur du service de la circulation de Montréal, M. Jean Lacoste, a d'ailleurs soumis un rapport aux autorités municipales de la métropole, dans lequel il préconise cette mesure au plus tôt.

La parole est maintenant aux autorités de Ville Mont-Royal. La question a été maintes fois abordée par le Conseil municipal de la cité de banlieue, mais les échevins n'ont jamais pu en arriver à la solution rêvée: l'expropriation des terrains pour permettre l'élargissement du boulevard.

Blvd L'Acadie

## L'Acadie 'Speedway' Scored

Telephone calls poured into Executive Chairman Lucien Saulnier's office practically all week from anxious mothers deeply concerned over motorists' excessive speed on L'Acadie boulevard.

He and his staff of secretaries were treated to a symphony of monologues, some pleading, some irritated, others very pleasant and others not so pleasant.

However, they were repeatedly told that their appalling problem could not be solved over the telephone and that action could be expected with a brief which is to be presented to the Chairman on Tuesday.

Widening of the boulevard between St. Roch and Beaumont streets was the topic of a long debate at a City Council meeting earlier this week.

The Saulnier-Drapeau administration is determined to widen this busy artery but would like to have the Town of Mount Royal expropriate land on the west side, territory which is located within the municipality's limits. T.M.R. officials, however, declined.

Chairman Saulnier's claim is that expropriation of property on the east side — the sector located within Montreal limits — would be too expensive.

The City Traffic Department established the boulevard as one-way street but the experiment did not give desired results.

Consequently, the artery has been re-established as a two-way thoroughfare.

But, according to the worried parents, this does not solve the speeding problem by any means.



*ou  
boul. L'Acadie*

**DES MONTRÉALAIS PROPOSENT :**

## **Fermer la voie d'accès au centre d'achat Rockland, boul. L'Acadie**

Des Montréalais qui vivent en bordure du boulevard L'Acadie viennent de proposer à l'administration municipale des mesures pour améliorer la circulation sur cette artère et l'une d'elles se traduirait par la fermeture de la voie d'accès au centre d'achat Rockland, situé dans ville Mont-Royal.

Le président du comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier a reçu hier une pétition signée par des résidents du côté est du boulevard, face à Ville Mont-Royal.

Les signataires de la pétition proposent quatre mesures : rendre cette voie à sens unique ; interdire les camions lourds ; poser des enseignes limitant la vitesse et, quatrième, si nécessaire, fermer la voie d'accès au centre d'achat Rockland.

M. Saulnier a dit qu'il se rendrait sur les lieux, en compagnie du vice-président du comité exécutif, M. Gerry Snyder pour étudier la situation.

Blvd Acadie

## 75 citoyens pas CONTENTS

Le président du comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier, a fait savoir que 75 résidents du boulevard de l'Acadie lui ont fait parvenir une pétition, réclamant le rétablissement de la circulation à sens unique vers le sud sur cette artère, entre les rues St-Roch et Beaumont.

On sait que, depuis vendredi dernier, la circulation a été rétablie à deux sens sur le boulevard, sur recommandation du service de la circulation, après une étude approfondie des embouteillages fréquents qui y survenaient.

### Sur les lieux

Le président du Comité exécutif s'est rendu sur les lieux, au cours de la journée d'hier, afin de se rendre compte de la situation.

Les protestataires, qui habitent du côté est du boulevard, se plaignent de ce que les piétons ne peuvent pratiquement plus traverser l'artère, par suite de la circulation dense.

Les amateurs de vitesse y mettent continuellement la vie des enfants en danger, prétendent-ils, le bruit des véhicules empêche fréquemment les résidents de dormir et il est pratiquement impossible d'avoir accès aux garages privés.

### Attaque

On sait que M. Saulnier a blâmé

le maire de Ville Mont-Royal, M. Reginald Dawson, sur cette question et que ce dernier a rejeté les accusations du président du Comité exécutif.

Acadie Blvd

## Residents Protest Two-way Traffic

City Executive Chairman Lucien Saulnier yesterday received a petition from 75 residents of the east side of L'Acadie boulevard urging the city to restore one-way traffic on the contentious thoroughfare that fringes the Town of Mount Royal.

The petitioners protested the city's intention — announced last week and since carried out — to have two-way traffic on L'Acadie between St. Roch and Beaumont streets. One-way traffic had previously been tried out along that stretch, but was found by City Traffic

Director Jean Lacoste to be inoperative.

Mr. Saulnier announced yesterday that he was to meet Mr. Lacoste and visit the site with him in hope of finding a solution that would please the majority in that district.

"This is another problem dumped into our laps," Mr. Saulnier remarked, "and this time the solution can be found by an outside municipality. If it has not been found so far it is due to negligence of Town of Mount Royal authorities."

### Basis of Protest

Here are the reasons given by the petitioners against a return of two-way traffic on L'Acadie:

1. It is practically impossible for pedestrians to cross the boulevard with the heavy flow of two-way traffic, particularly in that section which has become "a speedway."
2. Heavy two-way traffic along "this narrow section" creates a hazard for children.
3. The noise created by the massive traffic volume robs nearby residents of sleep until well after midnight.
4. Access to and exit from private garages is practically impossible.
5. In view of the fact that Birnam is as wide as L'Acadie. In this area, petitioners see no reason why L'Acadie should have to carry the full brunt of the heavy traffic.

### Criticized Mount Royal

Last week Chairman Saulnier criticized the Town of Mount Royal for what he called its negligence in not buying up a few cottages to allow the straightening of L'Acadie. He said that for Montreal to acquire the necessary space to widen its own side would involve a buying costly apartment blocks.

Town of Mount Royal Mayor Reginald J. P. Dawson replied that he had been unable to get Montreal to discuss the problem.

Both men are agreed that the matter should be put before the Quebec Municipal Commission.

Acadie Blvd

## Saulnier To Survey l'Acadie

Chairman Lucien Saulnier of Montreal's administration last night disclosed that he and Traffic Director Jean Lacoste will make an "on-the-spot" survey at de l'Acadie Blvd. and Jean Talon St. in an effort to find a solution to the traffic problem on the first-named artery.

"We have to make a Solomon's judgment," Mr. Saulnier declared. "The people residing in the narrow section of de l'Acadie don't want two-way traffic there, while, if we make that stretch one-way, it means diverting heavy traffic into another residential street parallel to it."

De l'Acadie has been widened by the city to about 120 feet between Gouin Blvd and St. Roch St., whence it narrows for the remainder of its course to Beaumont St.

The Drapeau-Saulnier administration has urged that Town of Mount Royal expropriate the property on the west side of de l'Acadie between St. Roch and Jean Talon, which lies within that suburb's territory, and widen the artery to the same degree as the city has done north of St. Roch.

Mr. Saulnier has intimated that the city will bring such suggestion before the Quebec Municipal Commission, which has been given quasi-judicial powers in such matters, for adjudication.

Meanwhile, some weeks ago Montreal's traffic department decreed one-way traffic in de l'Acadie between St. Roch and Beaumont, with Birnam St. to be used as the parallel reverse direction route. However, after two weeks of test, the traffic department announced this solution to the problem had not given the results desired.

Pour régler le problème du boulevard de l'Acadie

# Des mesures temporaires

par Raymond MASSE

L'administration municipale de Montréal, notamment son président, M. Lucien Saulnier, a la ferme intention de poser des zones en vue d'améliorer les conditions de circulation, à défaut de pouvoir apporter elle-même une solution permanente, dans le secteur rétréci —

## Le maire Dawson offre son appui

Rejoint par téléphone, le maire de Ville Mont-Royal, M. Reginald Dawson, a déclaré n'être pas du tout au courant des mesures que des Montréalais vivant en bordure du boulevard de l'Acadie, ont proposées récemment à l'administration municipale pour améliorer la circulation sur cette artère. Une de ces mesures consisterait à fermer la voie d'accès au centre d'achats Rockland, situé dans Ville Mont-Royal. Le maire a cependant ajouté qu'il étudierait la situation et qu'il était prêt à offrir son appui à toute mesure qui serait dans l'intérêt du public.

lart étroit — du boulevard de l'Acadie, soit dans le secteur qui s'étend de la rue Saint-Roch à la rue Jean-Talon, tout juste à l'extrémité sud de la fameuse clôture installée par Ville Mont-Royal sur le côté ouest de cette artère achalandée nord-sud.

Il s'agit là du secteur qui

n'a que 30 pieds de largeur, alors que le secteur plus au nord (au nord de la rue Saint-Roch jusqu'au boulevard Métropolitain) a environ 30 pieds. De sorte que la chaussée située entre le boul. Métropolitain et la rue Saint-Roch comprend six voies (trois nord-sud et trois sud-nord), cependant que le secteur "Saint-Roch-Jean-Talon" n'en compte que deux et constitue un goulot qui donne lieu à des embouteillages interminables.

M. Saulnier lui-même était sur les lieux, hier, en compagnie de M. Jean Lacoste, directeur du service montréalais de la circulation et de journalistes également.

L'administration montréalaise souhaite ardemment que Ville Mont-Royal procède enfin à des expropriations du côté ouest du boul. de l'Acadie, de la rue Saint-Roch à la rue Jean-Talon, de façon à élargir ce secteur.

Les expropriations que Ville Mont-Royal devrait entreprendre touchent une vingtaine de maisons. Y compris les travaux de pavage qui suivraient, le coût du projet atteindrait peut-être \$1,000,000.

Ou \$2,000,000

"Il faudrait évidemment ajouter le coût d'un autre bout de clôture si Ville Mont-Royal décidait aussi de prolonger sa clôture actuelle à partir de la rue Saint-Roch jusqu'à la rue Jean-Talon", a commenté M. Saulnier.

Le président de l'exécutif montréalais a fait remarquer que si Montréal faisait d'autres expropriations pour élargir aussi le secteur "Saint-Roch-Jean-Talon" d'une longueur de quelque 1,000 pieds, il lui en coûterait plus de \$2,000,000 et l'on aurait ainsi une voie qui deviendrait "croche".

### Découragement

M. Saulnier n'a pas manqué de souligner que Ville Mont-

Royal pose toutes sortes de gestes en vue de décourager l'utilisation de ses rues. Par exemple, dit-il, la vitesse permise rue Jean-Talon, à l'est du boul. de l'Acadie (dans Montréal) est de 30 milles à l'heure et n'est plus que de 20 milles à l'ouest du même boulevard (dans Ville Mont-Royal). Il a de plus noté que le chemin Rockland (artère nord-sud située à environ 1,000 pieds plus à l'ouest que le boul. de l'Acadie, dans Ville Mont-Royal) ne donne accès direct ni à l'Autoroute des Laurentides ni au boul. Métropolitain, où la vitesse autorisée est de 20 milles, et que ce chemin compte des "Arrêt-Stop" à toutes les deux intersections.

### Chemin Rockland

"C'est toujours le boul. de l'Acadie, dans Montréal, qui doit absorber la circulation très dense, poursuit M. Saulnier. Et quant au Centre d'achats Rockland, toutes ses facilités d'accès sont pratiquement dans Montréal, bien que ce soit le trésor de Ville Mont-Royal qui profite de ce centre commercial. C'est le chemin Rockland qui devrait être l'artère la plus achalandée puisqu'il relie le chemin de la Côte Ste-Catherine jusqu'à un point situé au sud du boul. Métropolitain. Ville Mont-Royal devrait collaborer beaucoup plus".

### Virages à gauche interdits

A l'issue de sa visite de ce matin — il a mis les pieds dans Ville Mont-Royal et il a revu de ses yeux vu la désormais cé-

lèbre clôture qui empêche les véhicules circulant boul. de l'Acadie de s'engager dans Ville Mont-Royal, M. Saulnier a annoncé, en présence de M. Lacoste, que Montréal va interdire le virage à gauche aux véhicules provenant de l'ouest rue Jean-Talon et rue Beaumont (rue est-ouest située au sud de la rue Jean-Talon), de sorte qu'il n'y aura plus de virage à gauche ouest-nord aux intersections "Jean-Talon-de-l'Acadie" et "Beaumont-de-l'Acadie", de façon à réduire la circulation sud-nord dans le secteur étroit du boul. de l'Acadie. Montréal va, en outre, interdire aux camions de circuler dans la direction sud-nord sur le boul. de l'Acadie.

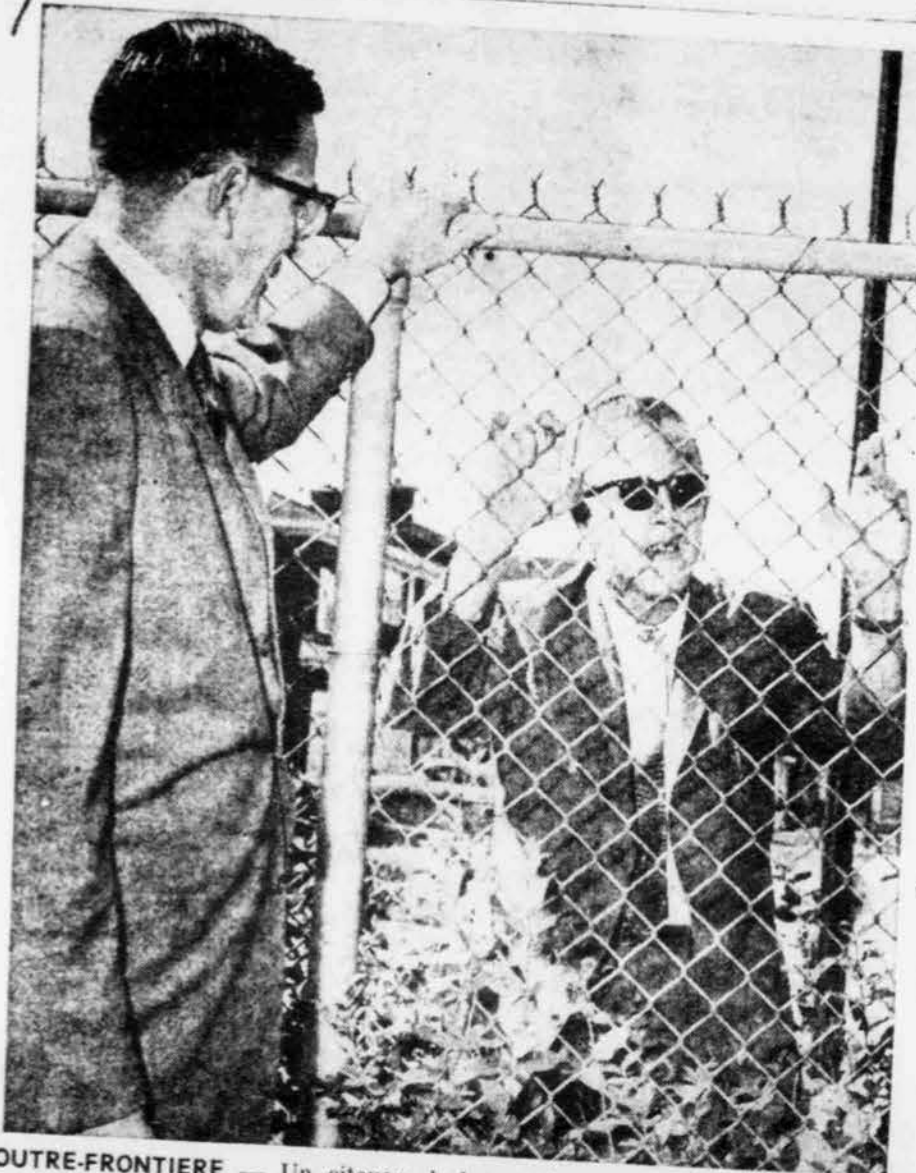
Et M. Lacoste est prié de communiquer avec les dirigeants de Ville Mont-Royal pour obtenir que ces derniers réduisent, dans le secteur étroit, le nombre d'accès de cette dernière ville au boul. de l'Acadie.

### Le premier problème

M. Saulnier a, d'autre part, annoncé que Montréal soumettra à l'organisme que les Chambres provinciales sont sur le point de créer pour juger les problèmes intermunicipaux le problème du secteur étroit du boul. de l'Acadie.

Ce sera le premier geste de Montréal devant le nouvel organisme quasi judiciaire. Le deuxième problème que Montréal soumettra au même organisme a trait à la nécessité de construire un viaduc au passage à niveau "Rockland".

*Lucien Lacoste*



**OUTRE-FRONTIERE** — Un citoyen de langue française de Ville Mont-Royal a aperçu hier de son domicile MM. Lucien Saulnier et Jean Lacoste, respectivement président du comité exécutif de la cité de Montréal et directeur du service montréalais de la circulation, qui se sont rendus boul. de l'Acadie en vue de juger de visu les conditions pitoyables de la circulation boul. de l'Acadie, plus particulièrement dans le goulot qui relie la rue Saint-Roch à la rue Jean-Talon. Le citoyen était nul autre que le conseiller municipal montréalais Fernand Alie (outré-clôture), par surcroît un membre du PCM, avec qui M. Saulnier a causé quelques instants à travers le rideau de mailles d'acier.

Photo Paul-Henri Taibol, LA PRESSE

LA PRESSE, MONTREAL, VENDREDI 29 JUIN 1962

## Sarcasmes le long de la fameuse clôture

Apparemment furieux, le président du Comité exécutif de Montréal, M. Lucien Saulnier, n'a pas ménagé ses sarcasmes à l'adresse de l'administration de Ville Mont-Royal, alors qu'il arpentait, hier matin, le boulevard de l'Acadie, depuis le centre d'achat Rockland à la rue Beaumont.

"Il faut être génial pour se tenir loin du problème de la circulation qui nous touche de près, et pour laisser son voisin se débattre avec la question et payer pour tout", fit-il remarquer entre autre.

Visitant d'abord le tronçon étroit qui s'étend entre la rue St-Roch et la rue Beaumont, M. Saulnier fit remarquer que, si Montréal élargissait le côté du boulevard lui appartenant, il en coûterait \$2 millions et l'artère accuserait un virage disgracieux.

"Ville Mont-Royal refuse obstinément d'exproprier quelques maisons du côté lui appartenant, ajouta-t-il. C'est de la mauvaise foi évidente."

### Mesures

Des mesures draconiennes seront prochainement prises pour ré-

gler le problème des embouteillages qui surviennent sur le boulevard, dans ce secteur.

1 — Les virages à gauche seront interdits aux automobilistes roulant de l'ouest vers l'est sur Jean-Talon et Beaumont.

2 — Les camions de lourd tonnage ne seront pas autorisés à emprunter le tronçon qui s'étend depuis Beaumont à St-Roch.

3 — Les autorités montréalaises suggéreront à celles de Ville Mont-Royal de décréter à sens unique trois rues qui débouchent au boulevard de l'Acadie.

"Espérons que ces mesures réduiront les embouteillages, en attendant les mesures plus dynamiques", conclut le président du Comité exécutif en s'éloignant, visiblement découragé.

Acadie Blvd

## BOULEVARD L'ACADIE

### Mesures temporaires pour alléger la circulation

Avant de soumettre le problème du boulevard L'Acadie à l'organisme quasi judiciaire que deviendra la Commission des affaires municipales, l'administration de Montréal décrètera certaines mesures temporaires dans le but de réduire la circulation dans la partie sud de ce boulevard.

Hier avant-midi, le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier et le directeur de la circulation, M. Jean Lacoste, se sont rendus sur les lieux pour étudier la situation.

M. Lacoste soumettra à l'exécutif un rapport recommandant les mesures suivantes :

a) interdiction des virages à gauche, sur le boulevard L'Acadie, pour les véhicules en provenance de l'ouest dans les rues Beaumont et Jean-Talon ;  
b) toute circulation de camions, en direction nord, sera interdite dans le boulevard L'Acadie entre les rues Beaumont et St-Roch ;

c) une requête sera adressée à Ville Mont-Royal pour lui demander de rendre à sens unique l'une de ses quatre rues qui débouchent dans la partie sud du boulevard ce qui aidera au dégagement de cette artère.

Comme on le sait le boulevard L'Acadie compte six voies de circulation entre le boulevard Métropolitain et la rue St-Roch. Au sud de cette rue, il n'a que deux voies et pour l'élargir, en ligne droite, il faudrait exproprier dans Ville Mont-Royal.

Élargir le boulevard en expropriant dans Montréal cela voudrait dire une courbe et des dépenses s'élevant à environ \$2,000,000, tandis que les expropriations du côté ouest et les travaux ne coûteraient probablement qu'un million de dollars.

L'administration de Montréal souhaite que Ville Mont-Royal fasse sa part et élargisse elle-même le boulevard car bien que situé dans Montréal et isolé de Mont-Royal par une clôture, ce boulevard dessert aussi cette ville de banlieue. Il n'y a qu'à constater comment on a aménagé le réseau de circulation autour du centre d'achat Rockland, situé dans Ville Mont-Royal, pour se rendre compte que l'on a tout calculé pour forcer les automobilistes à emprunter le boulevard L'Acadie.



Acadie Blvd

### Saulnier Proposal

## Temporary Solution For Traffic

In what Chairman Lucien Saulnier likened to a "Solomon's judgment," the civic administration yesterday approved temporary measures to ease the traffic situation in de l'Acadie Blvd., where an 80-foot, six-lane roadway from Gouin Blvd. narrows down to 50 feet in the stretch from St. Roch St. to Jean Talon St., where it separates Montreal and the Town of Mount Royal.

Mr. Saulnier, after a personal tour of the area with Traffic Director Jean Lacoste, said that as soon as the traffic de-

partment presents the required report the following steps will be taken:

1. Left turns by eastbound cars on Jean Talon and on Beaumont Sts. onto de l'Acadie to proceed northward will be banned.

2. Truck traffic northbound on de l'Acadie in the narrow portion from Beaumont to St. Roch will be prohibited.

3. As "the least measure of co-operation," the Town of Mount Royal will be asked to change the traffic pattern on one of its four streets running westward from de l'Acadie so

as to stop access onto the north-south artery.

Mr. Saulnier said that of the four TMR streets three now carry traffic to and from de l'Acadie. Two would continue to do so if Montreal's request were met.

However, the administration chairman said, the real solution to the problem is widening of de l'Acadie in the St. Roch-Jean Talon stretch, for which he has asked TMR to carry out the expropriation involved so as to preserve a straight route.

Mr. Saulnier said this issue would be brought before the Quebec Municipal Commission, which is slated to receive quasi-judicial powers from the Legislature.

Acadie  
Blvd



**ON-THE-SPOT SURVEY:** Lucien Saulnier, chairman of the city executive committee, with his back to the fence 'separating' Montreal and the Town of Mount Royal, discusses l'Acadie Blvd. traffic problems with Jean

Lacoste, Montreal traffic director. The chairman was on the scene yesterday to study the situation which has resulted in serious traffic congestion at l'Acadie and Jean Talon St.  
(Gazette Photo Service)

bls. l'Acadie

## Willing To Talk, Says TMR Mayor

Mayor Reginald Dawson of the Town of Mount Royal said yesterday that traffic changes announced this week by Montreal for the l'Acadie Blvd. area were among "the matters we wanted to discuss, but we were flatly refused."

The suburban mayor was answering charges made by Lucien Saulnier, chairman of the City Executive Committee, that Mount Royal has failed to widen a section of the boulevard within its limits.

"When Mr. Saulnier approached the Town of Mount Royal on the widening of l'Acadie Blvd., we immediately instructed our engineers to study the matter and report," Mayor Dawson told *The Gazette*.

"Our engineers then consulted with those of Montreal and when reports were submitted, it indicated many other problems were involved than merely widening a street for 1,000 feet. I thereupon suggested to Mr. Saulnier that we would like to enter into discussion with Montreal on this matter.

"But, he flatly refused, stating there was nothing to discuss and all we had to do was to follow his orders to widen the boulevard."

Mayor Dawson said he then replied that nothing would be done until Mr. Saulnier agreed to discussion with the town.

"Since that time," declared the mayor, "Mr. Saulnier has used every opportunity to vilify the town, accusing us of ill-will and negligence.

"He has visited the site and has now found it necessary to make certain traffic changes. This is exactly one of the matters that we wished to discuss with him in order that jointly, in a spirit of co-operation, proper solutions could be found."

The TMR mayor said he would like to inform Mr. Saulnier that we are still anxious to co-operate to the full — accepting our fair share of responsibility for this and all other matters of mutual concern."

"I would like to point out to him, however, that co-operation is a two-way street and is difficult of achievement when he refuses open discussion of these problems."

Mayor Dawson said the town was left with "no other alternative" than to submit these problems to the Quebec Municipal Commission — "where we will, at least, be able to expose our views."

l'Acadie

## TMR Head Tells City 'Cooperate'

Mayor R. J. P. Dawson of the Town of Mount Royal has reiterated his municipality's willingness to co-operate with Montreal over the widening of l'Acadie Boulevard and insisted again that in the past Executive Committee Chairman Lucien Saulnier has refused to discuss the issue with him.

Mr. Dawson's statement followed a briefer one issued earlier in the week and came after Mr. Saulnier had visited the disputed section of the boulevard and decided on traffic changes on it. Between St. Roch and Jean Talon street the boulevard forms the boundary between Mount Royal and Montreal.

Montreal has widened the section from St. Roch north to the Metropolitan Boulevard and wants Mount Royal to widen the section between St. Roch and Jean Talon — the municipal border runs down the middle of the street. The section south of Jean Talon has not been widened. It lies in Montreal.

"When Mr. Saulnier some months ago approached the Town of Mount Royal regarding the widening of l'Acadie Boulevard, we immediately instructed our engineers to study the matter and to report back to council," Mr. Dawson said in a statement issued last night.

"Our engineers consulted with City of Montreal engineers and when their report was submitted it indicated that there were many other problems involved beside the mere widening of a street for 1,000 feet.

"I thereupon suggested to Mr. Saulnier that we would like to enter into discussions with Montreal on this matter but he flatly refused.

"Since that time Mr. Saulnier has used every opportunity to vilify the Town of Mount Royal, accusing us of ill-will and negligence. He has visited the site and has found it necessary to make certain traffic changes. This is exactly one of the matters which we wished to discuss with him in order that jointly and in a spirit of co-operation a proper solution could be found.

"We are left, in the circumstances, with no other alternative than to submit these problems to the Quebec Commission where we will at least be able to expose our views."

blvd l'Acadie

# "M. Saulnier refuse de discuter et veut imposer ses ordres"

-- Le maire Dawson

"Après" par les déclarations du président de l'Exécutif de Mont-Royal, M. Reginald Dawson, a déclaré, hier, qu'il était prêt à discuter du problème du boulevard l'Acadie avec M. Lucien Saulnier, mais que celui-ci refuse toute discussion et veut nous imposer "ses ordres". "Nous sommes donc forcés de porter le différend devant la Commission municipale de Québec", dit-il.

Dans une déclaration publique, M. Dawson précise que le conseil municipal de ville Mont-Royal a confié l'étude de l'élargissement du boulevard l'Acadie

à ses ingénieurs, il y a quelques mois, à la demande de M. Saulnier.

"Nos ingénieurs, précise-t-il, ont consulté ceux de Montréal et leur rapport a fait état de nombreux autres problèmes soulevés par l'élargissement du boulevard sur une longueur de 1,000 pieds.

"J'ai alors demandé à M. Saulnier d'en discuter. Mais il a carrément refusé et nous a fait savoir que tout ce que nous avions à faire était de suivre ses ordres et d'élargir le boulevard l'Acadie.

"Je lui ai alors répondu que nous ne ferons rien s'il n'ac-

ceptait pas de discuter des problèmes avec nous.

"Depuis ce temps, M. Saulnier a saisi toutes les occasions qui se présentaient pour dépeindre ville Mont-Royal et nous accuser de mauvaise volonté et de négligence."

Puis, faisant allusion à la visite de M. Saulnier au boulevard l'Acadie, M. Dawson poursuit : "C'est exactement de cet élargissement que nous voulons discuter ensemble, afin de trouver les solutions appropriées dans un entier esprit de collaboration".

"Je voudrais informer publiquement M. Saulnier de notre ferme intention de collaborer

entièrement et d'accepter notre juste part des responsabilités, non seulement sur cette question, mais sur tous les autres sujets d'intérêt commun, conclut M. Dawson.

"Mais, ajoute-t-il, une telle collaboration doit être réciproque et nous ne saurions l'atteindre s'il refuse de discuter ouvertement des problèmes. Dans les circonstances, nous n'avons d'autre choix que de porter la question devant la Commission municipale de Québec, où nous pourrions au moins exposer notre point de vue."

Rev.  
Acadie

## Mayors To Meet On Traffic

Mayor Jean Drapeau of Montreal and Mayor Reginald Dawson of the Town of Mount Royal, were scheduled to meet today to discuss traffic problems on l'Acadie boulevard, which runs between the two cities.

Both cities have squabbled in print over a Montreal request that Town of Mount Royal widen the boulevard between Lockhart avenue and Jean Talon street to facilitate the flow of traffic.

The Town's attitude is that there are more problems involved than just widening the street, and it has on occasion asked Montreal to sit down and discuss them all.

Mayor Dawson has said bitterly that Montreal in the past had not been interested in any such discussions.

Engineering and traffic experts are expected to be on hand as advisers at the meeting.

Rue  
Acadie

M. Jean Drapeau reçoit

### De la visite à l'hôtel de ville

Le premier magistrat de la métropole, M. Jean Drapeau, reçoit à 9 h. ce matin, la visite du maire de la municipalité banlieusarde de Ville Mont-Royal, et de quelques ingénieurs.

La réunion, à laquelle assisteront le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier, et des ingénieurs du service des travaux publics et de l'urbanisme, portera sur le problème du boulevard de l'Acadie.

On sait qu'une partie de cette artère, située entre les rues St-Roch et Jean-Talon, cause des soucis à l'administration montréalaise, qui souhaiterait que Ville Mont-Royal exproprié quelques terrains en vue de permettre son élargissement.

Jusqu'à aujourd'hui, les deux municipalités voisines n'ont jamais pu en arriver à une entente complète, même si le maire Réginald Dawson a maintes fois répété qu'il souhaitait que le problème soit rapidement réglé.

# City, TMR Will Discuss L'Acadie

## Meeting Slated Today

The mayors of Montreal and suburban Mount Royal and their associates will meet across the conference table this morning in an effort to untangle the ticklish L'Acadie Blvd. traffic problems.

The meeting, to be held at the invitation of Lucien Saulnier, chairman of the City Executive Committee, in Montreal City Hall, will bring together Mayor Jean Drapeau and TMR Mayor Reginald Dawson.

Engineering and traffic experts from both 'sides' will also be in attendance.

The discussions will centre around charges made by the city in recent months that Mount Royal has refused to make improvements along the boulevard within its limits to facilitate the traffic flow.

Montreal has requested the suburb to widen L'Acadie from Lockhart Ave. to Jean Talon St.

The town has answered that there are "many more problems involved than merely widening a street for 1,000 feet."

Mount Royal had asked the city to enter into discussions on the problems.

Mayor Dawson reported last month that Mr. Saulnier had "flatly refused" to discuss the question.

"We were told there was nothing to discuss and all we had to do was follow his orders and widen the boulevard," said the mayor.



Les  
Acadie

## Les dirigeants de Ville Mont-Royal à l'hôtel de ville

Des visiteurs extraordinaires à l'hôtel de ville de Montréal, ce matin !

Les autorités de Ville Mont-Royal, le maire Reginald Dawson, en tête, accompagnées d'ingénieurs de cette municipalité limotrophe.

Des invités du maire Jean Drapeau et du président du comité exécutif montréalais, M. Lucien Savinier.

But de la visite : discuter le problème de la section très étroite du boul. de l'Acadie, section qui s'étend de la rue Jean-Talon à la rue Saint-Roch, à proximité de la désormais

célèbre clôture installée par Ville Mont-Royal.

La Cité de Montréal voudrait que cette section du boul. de l'Acadie soit élargie à même le territoire de Ville Mont-Royal.

Il s'agirait là de travaux qui exigeraient l'expropriation de plusieurs maisons.

— Etes-vous confiant?, a-t-on demandé à M. Savinier, avant le début de l'entretien.

— Je suis dans l'expectative, d'autant que j'ai lu dans un journal que le maire de Ville Mont-Royal s'est dit désireux de résoudre ce problème de circulation.

Rue Acadie

Entre Jean-Talon et St-Roch

## On éliminera le goulot du boul. de l'Acadie

Au cours d'un entretien de plus d'une heure, à l'hôtel de ville de Montréal, ce matin, des autorités de la métropole et de Mont-Royal en sont venues à une conclusion importante : le boul. de l'Acadie sera élargi de la rue St-Roch à la rue Jean-Talon.

Le conseil municipal de Mont-Royal siégera d'ici quelques jours—vendredi, a-t-on appris par la suite—en vue de voter les crédits requis pour procéder aux expropriations requises pour mettre fin au goulot que constitue le rétrécissement du boul. de l'Acadie, entre les deux voies déjà mentionnées.

L'entretien a commencé à 10 h. 40, au bureau de M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif. Il fut permis de croquer une photo de M. Saulnier et de M. Reginald Dawson, le maire de Mont-Royal. A la suite de l'entretien qui a pris fin à 11 h. 50, M. Saulnier, accompagné de M. Dawson, est sorti de son bureau pour donner lecture, devant les micros et les cameras, d'une déclara-

tion conjointe dont il n'avait que deux copies, une française et une anglaise.

Vingt minutes plus tard—soit à midi et 10 minutes—le représentant de LA PRESSE a pu obtenir un exemplaire de la déclaration conjointe, en langue française, après l'avoir demandée poliment à quelques reprises.

Voici le texte intégral de la déclaration conjointe :

"Les autorités municipales de Ville Mont-Royal et de la Cité de Montréal, à la suite d'une discussion sur les problèmes que pose la circulation sur le boulevard l'Acadie à la hauteur de la rue Jean-Talon, sont tombées d'accord pour arrêter les mesures suivantes :

"1.—Réduction de la moitié du trafic venant des six avenues de Ville Mont-Royal vers Montréal;

"2.—Ouverture de la rue Rockland au trafic normal en supprimant les signaux d'arrêt

Voir GOULOT en page 3

et en installant un système de feux synchronisés;

"3.—Le conseil municipal de Ville Mont-Royal, à une séance spéciale qui sera tenue d'ici quelques jours, votera les crédits nécessaires aux expropriations requises pour élargir le boulevard l'Acadie, de la rue

St-Roch à la rue Jean-Talon.

"Concurremment à ces décisions, les ingénieurs de la Ville de Montréal et de Ville Mont-Royal vont étudier ensemble les aménagements nécessaires pour faciliter la circulation au sud de la rue Jean-Talon".

*Rue  
Acadie*

### Rencontre Saulnier- Drapeau-Dawson cet avant-midi à Montréal

Le président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier et le maire de Montréal, Me Jean Drapeau rencontreront cet avant-midi le maire de ville Mont-Royal, M. Reginald Dawson pour discuter du problème de l'élargissement du boulevard L'Acadie entre les rues St-Roch et Jean-Talon.

M. Saulnier a expliqué qu'il avait lu dernièrement dans un journal local que M. Dawson avait déclaré être désireux de trouver une solution à ce problème. "Je l'ai donc invité à venir nous rencontrer" a dit M. Saulnier.

Des ingénieurs de ville Mont-Royal et du service des travaux publics de Montréal, de même que des représentants du service de la circulation participeront à ces pourparlers.

Rue Acadie

Sur un problème de circulation

# L'ACCORD se fait entre MONTREAL et V. M.-R.!

Les autorités municipales de Ville Mont-Royal et de la cité de Montréal, à la suite d'une discussion sur les problèmes que pose la circulation sur le boulevard de l'Acadie, entre les rues St-Roch et Jean-Talon, sont tombées d'accord sur les mesures suivantes :

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>1 — Réduction de la moitié du trafic venant des six avenues de Ville Mont-Royal vers Montréal;</p> <p>2 — Ouverture de l'avenue Rockland au trafic normal, entre le boulevard Métropolitain et la rue Jean-Talon, en supprimant les signaux d'arrêt et en installant un système de feux synchronisés;</p> <p>3 — Le conseil municipal de Ville Mont-Royal, à une séance spéciale qui aura lieu demain soir, votera les crédits nécessaires aux expropriations requises pour élargir le boule-</p> | <p>vard de l'Acadie, de la rue St-Roch à la rue Jean-Talon.</p> <p>A la suite de ces décisions, les ingénieurs de la ville de Montréal et</p> | <p>de Ville Mont-Royal doivent étudier ensemble les aménagements nécessaires pour faciliter la circulation au sud de la rue Jean-Talon, soit jusqu'à la rue Beaumont.</p> |
|--|---|---|

Rue  
Acadie

## Mont-Royal va élargir le boulevard L'Acadie

L'entente est faite entre Montréal et Ville Mont-Royal au sujet du boulevard l'Acadie.

Les autorités municipales de Montréal ayant apparemment fait les gros yeux, le maire Reginald Dawson et les membres de son conseil ont accepté d'emblée, hier, de procéder aux expropriations nécessaires et à l'élargissement du boulevard l'Acadie de la rue St-Roch à la rue Jean-Talon.

Ce soir le conseil municipal de Ville Mont-Royal se réunira en séance spéciale pour voter les crédits nécessaires aux expropriations.

De plus il a été convenu hier, lors de la rencontre qui a eu lieu au bureau de M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif de Montréal, que Ville Mont-Royal réduira de moitié le trafic venant des six avenues de Mont-Royal vers Montréal par un jeu de sens uniques.

Ville Mont-Royal ouvrira aussi la rue Rockland au trafic normal, autos et camions, en supprimant les signaux d'arrêt et en installant un système de feux synchronisés.

Concurremment à ces décisions, les ingénieurs de la Ville de Montréal et de Ville Mont-Royal vont étudier ensemble les aménagements nécessaires pour faciliter la circulation au sud de la rue Jean-Talon.

Voilà un problème que l'on disait être métropolitain en certains milieux et qui a trouvé sa solution par des négociations intermunicipales.

L'élargissement de ce boulevard coûtera environ 1 million de dollars à Ville Mont-Royal.

Pro  
Acadie

## Belated Agreement

PEACE is wonderful, and we assume it exists again for the moment between Montreal and the Town of Mount Royal with the latter agreeing to widen l'Acadie Boulevard by expropriating town properties facing on it in a congested area.

Montreal had been determined to make the street a major thoroughfare. It balked, however, at carrying out an expensive expropriation program on its side of the boundary street between St. Roch and Jean Talon where there are apartment buildings.

For too long, however, respective civic leaders provided an unpleasant spectacle of "You did" — "We didn't" exchanges, each accusing the other of refusing to cooperate for the common good.

Anyway, they have at last been able to sit down together profitably. Executive Chairman Saulnier suggests that this was a better way to handle things than through the Metropolitan Corporation. That is doubtful. The issue would have been settled long ago had the corporation been effectively able to arbitrate.

And it seems likely that a strong Metro could settle the problems of needed Cote des Neiges - Jean Talon interchange construction, as well as the joint headache of the Rockland ave. railway crossing far faster than continuing stumbling attempts are.

L'Acadie

### Major Problem Solved

# L'Acadie Boulevard Will Be Widened Meeting Agrees

By MAX McMAHON

A solution was found to one of Montreal's worst traffic problems yesterday with the decision to widen L'Acadie boulevard in Town of Mount Royal, and a giant step was taken towards solving another by creating a committee to decide on an overpass or an underpass at the CPR level-crossing on Rockland avenue, Outremont.

And in both cases the civic administrations concerned agreed to go beyond the engineering problems involved in overcoming the bottlenecks, and to study the new traffic patterns that will be created when traffic is speeded up on both L'Acadie and Rockland.

Decision to widen L'Acadie between St. Roch and Jean Talon streets, was taken at a meeting between Town of Mount Royal council and Montreal's civic administration. Another measure agreed to at the meeting included cutting by half the traffic feeding onto L'Acadie from Town of Mount Royal by closing some of the feeder streets and making others one way.

Concurrently, at the request of Town of Mount Royal officials, engineers from the town and from Montreal will study changes necessary to facilitate traffic south of Jean Talon in Montreal.

The two communities have been feuding in print over the situation on L'Acadie.

Town of Mount Royal Mayor Reginald Dawson denied any pressure had been brought to bear to force the widening of the boulevard which is expected to cost the town \$500,000.

He pointed to the agreement with Montreal to study traffic problems south of Jean Talon as an example of the new spirit of co-operation between the two communities.

He said simply widening L'Acadie would never have solved the traffic problem on the boulevard, and the agreement with Montreal indicated a willingness to study traffic problems in their whole context.

Mayor Dawson made the same point last night when Town of Mount Royal and Outremont councillors met to study the possibility of building an overpass or an underpass at the Rockland level crossing.

When a train crosses traffic is backed up for blocks.

Outremont suggested creation of a committee to study the problem created by the bottleneck. Mayor Dawson agreed and asked that the committee also study the problem that would be created once traffic is speeded up either under or over the tracks. Neither Town of Mount Royal nor Outremont had the facilities to disperse the faster traffic, he contended.

#### Report Oct. 1

The meeting decided to create a committee of the two councils to study the whole Rockland avenue traffic problem and required that the committee present its first report by Oct. 1.

Mount Royal

# TMR Agrees After City's Threat

## L'Acadie Widening Settled

By BOB HAYES

Town of Mount Royal's agreement yesterday to carry out a \$500,000 widening program on l'Acadie Blvd. came on the heels of a threat by Montreal that it would block off all accesses to the throughway from the suburb if the city requests were not met. The Gazette has learned.

It is understood that the ultimatum was issued by City of Montreal officials to Mount Royal council members yesterday as the two municipal parties sat down to discuss the traffic problems that have plagued the l'Acadie-Jean Talon area for some time.

The threatened blockade by the city would have meant that traffic from Mount Royal, including the Rockland Shopping Centre, would not have been able to enter l'Acadie Blvd.

### Five-Block Stretch Is Involved

As the result of yesterday's roundtable discussions, the Town of Mount Royal agreed to widen a five-block stretch of l'Acadie, between St. Roch and Jean Talon Sts., on the west side within the suburb's limits.

The widening will give the throughway the same dimensions from Metropolitan Blvd. to Jean Talon St.

TMR Mayor Reginald Dawson told The Gazette that expropriations necessary for the five-block-long widening would amount to some \$300,000.

An additional \$200,000 would be required for the necessary road construction work.

The meeting, held at the city's invitation in Montreal City Hall, ended also in Mount Royal's agreement to open Rockland Road to "normal traffic" by eliminating a series of stop signs and replacing them with a synchronized traffic light system.

### Truck Traffic Banned At Present

At present, all truck traffic, except on local delivery, is banned from Rockland between Jean Talon St. and Metropolitan Blvd. As a result, heavy traffic is forced to detour via l'Acadie and through auto traffic is discouraged by the numerous stop signs.

Recently, TMR council faced a barrage of complaints from owners of palatial homes bordering Rockland regarding the heavy flow of traffic.

Certain morning rush hour restrictions were put into force to cut down traffic short-cutting through the shopping centre onto Rockland.

The lifting of the truck traffic ban is expected to step up the flow along residential Rockland.

In addition to these changes, Mount Royal aldermen — all of whom were present at the city hall conference — acceded to a Montreal request to cut in half the number of roads from TMR leading into Montreal at l'Acadie Blvd.

There are now six avenues from the suburb onto the boulevard.

Mayor Dawson described the deliberations as "give and take" and said his council will meet tomorrow at 5 p.m. to vote the necessary credits for the required expropriations.

### Expropriation Starts Immediately

He noted that the stretch to be demolished — which, includes a number of single-family homes and a gardener's nursery — will have to be homologated and expropriation proceedings begun immediately.

The special council session is also expected to discuss another Montreal request — calling for the opening of additional pedestrian gates in the controversial steel fence dividing suburb and city.

In the meantime engineers of Montreal and Mount Royal will study traffic conditions south of Jean Talon and report to their superiors.





**City, TMR Agree:** City of Montreal and Town of Mount Royal officials yesterday ironed out some of the problems that have snarled traffic in the l'Acadie Blvd.-Jean Talon St area. TMR Mayor Reginald Dawson and Lucien Saulnier, chairman of the City Executive Committee, are shown studying the situation at a meeting in Montreal City Hall. The suburb agreed to widen a five-block stretch of l'Acadie within its limits at a cost of about \$500,000 and replace stop signs on Rockland Rd. with a synchronized traffic light system. The agreement marks the first co-operative effort by the two municipalities to seek a solution to ease the traffic situation along the l'Acadie "border". (Story on Page 3.)

(Gazette Photo Service)

Rue  
Acadie

# Dawson Denies Ultimatum

By BOB HAYES

Mount Royal Mayor Reginald Dawson yesterday emphatically denied that any "ultimatum" had been handed to his town that if it did not widen a section of l'Acadie Blvd., the City of Montreal would block off its access to the thoroughway.

"This is absolutely false. There is not one ounce of truth," the mayor declared yesterday in reply to a Gazette story that a block-off threat had been made.

"There was never any suggestion of an ultimatum," continued Mayor Dawson. "It was never mentioned at any time. Whoever gave that information to the newspaper is a damn liar."

The TMR council head was commenting on an agreement reached Wednesday with Montreal, whereby the suburb will

carry out the expropriation and widening of a 1,000-foot long strip of property bordering l'Acadie Blvd. within the town's limits. Total cost is set at \$500,000.

The stretch of roadway to be widened has long been the centre of a storm of controversy between the town and Montreal.

Mayor Dawson has maintained that the mere widening of this section of the boulevard — between St. Roch and Jean Talon Sts.—would not solve the area's traffic headache.

"There are many other problems involved," he stated.

Among the problems, he said, was the question of traffic facilities on l'Acadie Blvd. south of Jean Talon. The boulevard now terminates at Beaumont Ave.,

which parallels the CPR's Outremont Yards.

"In our discussions with Montreal, it was agreed to carry out a joint (Montreal-TMR) engineering study in an effort to facilitate traffic south of the intersection of l'Acadie and Jean Talon," Mayor Dawson stated.

"This is the key to us. There was no sense in the widening, if nothing more was to be done."

The city-suburb agreement was made following an hour-long meeting in Montreal City Hall between the two interested parties.

The conference also resulted in Mount Royal agreeing to open residential Rockland Rd. to 'normal traffic'—that is, lift the pre-

sent ban on trucks — and substitute stop signs along the road with a synchronized traffic light system.

Members of Mount Royal municipal council, all of whom attended the city hall meet, also set a date for a special meeting of council to vote the necessary credits for the expropriations. First scheduled for today, it has now been postponed until next Monday.

The cost of expropriating the five-block long strip, which includes a number of single-family homes, is expected to run to some \$300,000. Road construction work is estimated at \$200,000.

In the meantime, Outremont and Mount Royal plan to set up study committee on the Rockland crossing area — two blocks distant from the l'Acadie tangle.

Acadie Blvd

## TMR Acts On l'Acadie Widening

Town of Mount Royal council last night authorized drawing up of homologation plans as a first step towards widening l'Acadie boulevard on the town's side of the artery between St. Roch and Jean Talon streets.

It had been announced last week following a meeting with city of Montreal officials that expropriation credits would be voted at last night's special council meeting.

But Mayor Reginald Dawson, reading from a letter from the town's legal counsel, pointed out that homologation plans would have to be drawn up before expropriation could be proceeded with.

It has been estimated that expropriation of the private houses and a gardener's nursery along the stretch of boulevard would cost about \$200,000.

Under the agreement reached with Montreal last week, town and city engineers would work together to study ways of speeding up traffic south of Jean Talon to help solve the traffic problem shared by the two municipalities.

Mayor Dawson told the meeting last night that because homologation and expropriation proceedings could take months, the interval would give the town time to see if the city was living up to its commitments.

As evidence of Town of Mount Royal's good faith, he said letters had been sent July 20 to residents on the affected strip of l'Acadie informing them of the town's plans.

As a means of improving traffic on l'Acadie while awaiting homologation, expropriation and eventual widening, traffic conditions on several streets feeding into the boulevard will be changed as a result of a resolution adopted last night.

Lockhart avenue will become one-way east between Rockland and l'Acadie; Brookfield avenue one-way west; and Monmouth avenue one-way east.

The special meeting of Town of Mount Royal Council also authorized the removal of traffic signs on Rockland avenue and their replacement by synchronized traffic lights as a step towards speeding up traffic on that road.

Next step necessary on Rockland is by-passing a CPR level crossing and Town of Mount Royal and City of Outremont officials are studying the possibility of erecting an underpass or an overpass.

Acadie road

# TMR To Delay L'Acadie Project

## Want Evidence Of Montreal's Intentions

The Town of Mount Royal will not complete its share of the local traffic problem solution agreed on with Montreal — until it is sure that the city is "living up to its side of the agreement."

The main requirement of the recent agreement is that the TMR council go ahead with a \$500,000 scheme to widen a five block stretch of L'Acadie Blvd., running through the town.

But last night the council stalled off expropriation proceedings needed for the widening job. (A number of single family homes and a gardener's nursery will have to go to make way for the wider street.)

The six man council did, however, decide to have the necessary plans and descriptions for the expropriation drawn up by surveyors.

"This is not a final decision — merely preliminary," stressed Mayor Reginald Dawson, "we want concrete evidence that the City of Montreal is living up to its side of the agreement."

"We are not ready yet for any resolution for expropriation. Failure on their part (the city's) to do anything might have a very direct effect on future actions of this council," he said.

The city had agreed, he said, to study ways of reducing traffic at the L'Acadie-Jean Talon intersection.

The Mayor repeated his denial that he had been forced to agree to city suggestions by a Montreal threat to block off all the suburb's accesses to the L'Acadie throughway.

He blamed "not too accurate" newspaper reporting for this theory.

Explaining the TMR — Montreal agreement, the Mayor said he had won "very valuable concessions" from the city. Some streets in the Town — now carrying heavy traffic from motorists trying to dodge traffic lights at

L'Acadie and Jean Talon — would be closed off for purely local motorists when L'Acadie was widened.

These streets, he said, had not been built for traffic as heavy as 450 cars an hour and had "suffered immeasurably."

"The council will do everything in its power to minimize the effects of trans island traffic," he promised.

The council voted down the Mayor's suggestion that approval for temporary traffic changes be delayed until the next meeting.

"It's absolutely essential to go ahead now," said Ald. Jack McConnell as the council voted to proceed with the changes, de-

signed to improve things until the L'Acadie Blvd. widening is completed.

The changes — recommended by town engineer J. R. Warren, after a study with Montreal engineers — comprise four main alterations to the TMR traffic set-up:

1. Lockhart Avenue will be made a one-way eastbound street between Rockland Road and L'Acadie;
2. Southbound vehicles on Rockland Road will not be able to turn left at Lockhart;
3. Brookfield Avenue will be made one way westbound between L'Acadie and Rockland;
4. Monmouth Avenue will be

made one way eastbound between Rockland and L'Acadie and there will be no left turn at L'Acadie.

"It's the best we can do under present traffic circumstances — it's a problem whichever way you look at it," said the engineer.

He said that an interconnected progressive system of traffic lights on Rockland Road should prevent it from becoming an expressway for through traffic.

The council deferred a discussion on the possibility of making pedestrian openings in the Selwood Road — L'Acadie Blvd fence.

Mayor Dawson said the openings had been suggested by executive committee chairman Lucien Saulnier to allow shoppers to reach the Rockland Shopping Centre.

THE GAZETTE, TUESDAY, JULY 24, 1962

# La collaboration entre Montréal et les villes voisines

En annonçant son projet de coalition jeudi dernier, M. Lucien Croteau a prononcé une violente diatribe contre le Parti civique et ses chefs. La campagne électorale fournira maintes occasions de discuter les griefs que formuleront les adversaires de l'administration actuelle. Mais l'ancien chef du R.G.M. a insisté sur une accusation que les faits semblent contredire. Il affirme que MM. Drapeau et Saulnier ont réussi à annihiler tout esprit de collaboration entre Montréal et les villes voisines.

Or si M. Croteau s'était donné la peine de lire les journaux du même jour, jeudi, avant de publier sa déclaration, il aurait constaté qu'on y annonçait justement un accord conclu la veille entre Montréal et Mont-Royal pour l'élargissement du boulevard de l'Acadie. Comme il s'agit d'un litige qui a déjà fait du bruit, c'est un succès qui réfutait d'avance M. Croteau.

Les faits sont bien connus. Dans le territoire de Montréal, le boulevard de l'Acadie a six voies de circulation entre le boulevard métropolitain et la rue Saint-Roch; après quoi il n'a que deux voies vers le sud. Montréal voulait élargir le boulevard, mais pour le faire en ligne droite il faut exproprier du terrain dans la ville Mont-Royal, et celle-ci ne voulait rien entendre; en élargissant dans le territoire de Montréal on aurait une courbe dangereuse, et la dépense serait beaucoup plus élevée.

Si le problème vient d'être résolu, c'est que le climat a changé. Dans la Corporation de Montréal métropolitain, les villes satellites se livraient à une obstruction constante contre tout ce qui risquait d'entraîner des dépenses ou d'accroître l'influence de Montréal. Depuis longtemps, la métropole était contrainte, de diverses façons, de subventionner les villes qui l'entourent et de payer plus que sa part des dépenses régionales. Ces villes auraient voulu continuer indéfiniment à limiter leurs dépenses tout en bénéficiant à bon compte des services urbains et de tous les autres avantages que leur apportent les progrès de la métropole.

Cette situation abusive ne saurait durer indéfiniment car les exigences de l'essor régional deviennent plus impérieuses. L'administration Drapeau-Saulnier a voulu protéger les intérêts des contribuables montréalais et ses efforts ont donné des résultats. Cette offensive est encore loin du succès complet, certaines manœuvres qui pouvaient paraître audacieuses ont du moins servi à avertir l'opinion, la C.M.M. a été mise en veilleuse, et les villes voisines savent maintenant qu'un organisme provincial servira d'arbitre dans leurs litiges avec Montréal.

En outre, l'administration montréalaise a décidé de se montrer plus ferme et d'utiliser les moyens en son pouvoir pour faire pression sur les villes qui abusaient jusqu'ici de l'attitude trop conciliante de Montréal. Cela nous ramène au cas du boulevard de l'Acadie qui illustre bien les bons effets du changement. La ville Mont-Royal, qui refusait de coopérer, tire cependant beaucoup d'avantages de ce boulevard, notamment pour son centre commercial Rockland. Montréal a décidé de prendre les grands moyens et a menacé de fermer tout accès au boulevard pour la circulation ve-

nant de Mont-Royal et en particulier du centre commercial.

Cela semble avoir eu un effet magique. Des négociations ont vite abouti à une solution équitable. Mont-Royal a décidé d'exproprier les terrains nécessaires à l'élargissement du boulevard; l'expropriation va coûter environ \$300,000, et le pavage \$200,000; gain marqué sur l'alternative de dépenser \$2 millions du côté de Montréal avec une courbe qui aurait été une cause d'accidents.

Les autorités de Mont-Royal ont aussi accepté d'ouvrir la rue Rockland à une circulation plus normale en supprimant une série de signaux d'arrêt qui seront remplacés par des feux de circulation. Depuis quelque temps, à la suite des plaintes des résidents de la rue Rockland, la circulation des camions lourds y était interdite, ce qui la refoulait vers le boulevard de l'Acadie. Cela sera corrigé, et les voies d'accès de Mont-Royal au boulevard seront réduites car ces six rues seront à sens unique, trois dans chaque sens. On rapporte même que le conseil municipal de Mont-Royal étudiera bientôt une requête de Montréal en vue d'ouvrir des portes pour les piétons dans la fameuse clôture.

En même temps que la question du boulevard de l'Acadie recevait cette heureuse solution, un comité d'étude a été chargé d'examiner les moyens de résoudre un autre problème litigieux.

On sait que le long de la voie ferrée du Pacifique Canadien Montréal a construit plusieurs tunnels, notamment aux rues Iberville, Papineau, Christophe-Columb, Saint-Hubert, Saint-Laurent, avenue du Parc, Côte-des-Neiges, boulevard Décarie. Or les villes Mont-Royal et Outremont n'ont construit aucun tunnel le long de cette voie dans leurs territoires, avec le résultat que leurs contribuables, à part ceux qui utilisent le passage à niveau de la rue Rockland, doivent passer par les tunnels de Montréal pour franchir cette voie qui reste un mur entre ces deux villes.

En janvier dernier, Outremont et Mont-Royal ont demandé à Montréal de contribuer financièrement à l'étude de ces problèmes de circulation. La métropole a refusé et M. Saulnier a expliqué que Montréal a construit seule et à ses frais 64 tunnels, et que ces deux villes doivent faire leur part et répondre aux besoins de leurs propres contribuables.

La semaine dernière, Mont-Royal et Outremont ont décidé de former un comité conjoint pour étudier la méthode la plus avantageuse de supprimer le passage à niveau de la rue Rockland. Si les contribuables des deux villes sont évidemment les premiers intéressés, cela influerait aussi sur la circulation dans toute la région environnante.

Parce que les administrateurs de Montréal ont décidé de se tenir debout et de défendre avec énergie les droits de la métropole, les villes satellites se montrent plus disposées à coopérer et à faire leur part. On peut donc dire que la collaboration entre les municipalités, au lieu d'être en recul comme le prétend M. Croteau, marque une amélioration. Ce climat nouveau devrait permettre de résoudre graduellement d'autres problèmes régionaux qui gênent l'essor de toute la collectivité métropolitaine.

Paul SAURIOL

## À la Ville Mont-Royal

# 3 Mesures pour régler deux gros problèmes: Rockland et l'Acadie

(J. S.) — Pour donner suite à son entrevue avec la ville de Montréal, le conseil municipal de Ville Mont-Royal, réuni hier soir en assemblée spéciale, a décidé d'adopter le rapport de l'ingénieur de la municipalité qui détermine quelles seront les mesures d'urgence — et temporaires — prises pour décongestionner la circulation dans le secteur de l'avenue Rockland. En particulier, l'avenue Rockland sera ouverte à la circulation normale en supprimant les signaux d'arrêt et en installant des signaux lumineux, synchronisés de manière à écouler le flot d'automobiles à une vitesse n'excédant pas 25 milles à l'heure.

Le maire Reginald Dawson a donné lecture d'une lettre envoyée aux résidents du boulevard l'Acadie, sous la juridiction de Ville Mont-Royal, les informant qu'ils auront à faire face à l'expropriation de leurs maisons pour élargissement du boulevard. Il en a profité pour redéfinir la position de sa municipalité à ce sujet.

M. Dawson a déclaré en être arrivé, avec son conseil, à un accord de quatre points avec Montréal: Ville Mont-Royal s'engage à prendre les mesures nécessaires pour élargir le boulevard de l'Acadie; accepte d'ouvrir 50% de ses voies locales, entre l'avenue Rockland et le boulevard Graham, à la circulation et ouvre l'avenue Rockland aux automobilistes; mais Montréal, de son côté, s'engage à étudier de concert le problème de la circulation à l'intersection du boulevard de l'Acadie et de la rue Jean-

Talon, "car il est inutile, dit le maire, que nous dépensions de fortes sommes pour élargir le boulevard de l'Acadie si les voitures sont bloquées quelques pieds plus au nord, à la rue Jean-Talon. Les ingénieurs de Montréal et les nôtres devront d'abord s'enquérir des possibilités de disperser la circulation à cette intersection. Alors seulement nous élargirons le boulevard."

Le maire Dawson a dévoilé enfin les noms des trois échelons qui siègeront, avec trois confrères d'Outremont, au comité formé en vue d'étudier le "problème" du croisement des voies ferrées et de l'avenue Rockland. Ce sont: MM. William Hodge, James Bain et Jack McConnell. Comme on le sait, ce comité doit faire rapport de ses délibérations le 1er octobre prochain.

blvd  
l'Acadie

# No Undue Delay Says TMR On Widening Of L'Acadie

Mayor Reginald Dawson of the Town of Mount Royal yesterday made clear there will be no undue delay in procedures leading towards the widening of L'Acadie Blvd.

The said suggestions that TMR is delaying the project are unfounded in fact.

The procedure to be followed is identical to that employed by the City of Montreal itself, he said.

It is true that the preparation of plans and descriptions for the widening is only a preliminary step, but it is also the only preliminary step," he declared.

Once the plans and descriptions have been prepared, the next step in the procedure is the adoption by council of a formal bylaw which accepts the plan for the widening or ordering the necessary works and decreeing the acquisition of property affected either by private agreement or expropriation.

The section of l'Acadie involved is on the southwest side of the boulevard, between Stan-nock Ave and Jean Talon Blvd.

Mayor Dawson said TMR does

want assurances that the City of Montreal will act on its promise to relieve traffic congestion at the l'Acadie-Jean Talon intersection "but we cannot move faster than the law permits."

As evidence of the Town of Mount Royal's good faith, he cited the fact that letters had been sent to the affected property-owners, informing them of the Town's plans.

"This was done on July 29, three days before our council meeting and the adoption of the homologation procedure," he declared.

Mayor Dawson estimated it will cost the Town of Mount Royal about \$500,000 to carry through its part of the improvement. A number of single-family homes and a gardener's nursery will have to give way for the wider boulevard.

Acadie Blvd

# Motorists Find Plan Confusing

By CHARLES LAZARUS

Traffic improvement measures taken by the Town of Mount Royal at Montreal's request, to ease the load on residential side streets between l'Acadie and Rockland, above Jean Talon, yesterday resulted in a "unbelievable mess."

These were the words used by a traffic constable to describe the conditions prevalent on the morning of the first day the experiment was put in effect.

The change of directions on certain of the streets — Lockhart, Brookfield and Monmouth — plus the elimination of certain left turns, were part of an agreement reached between Mount Royal and Montreal.

The major phases of the agreement — widening of l'Acadie between St. Roch and Jean Talon, and a joint study of what to do with l'Acadie south of Jean Talon — are still months away from implementation.

The agreement also calls for traffic lights to replace stop signs on Rockland, which is to be opened to commercial traffic following approval by the Town of Mount Royal council.

The "mess" described by the traffic constable, was described as resulting mainly from the unfamiliarity of hundreds of motorists with the new system.

Drivers heading for work in the morning rush hour, had been accustomed to taking certain routes which took them through side streets north of Jean Talon, between l'Acadie and Rockland, to avoid busy intersections.

## Delays Unexpected

As it turned out, despite the extra constables on duty, these motorists encountered unexpected delays because of traffic backed up between Rockland and l'Acadie.

The new system calls for:

1. Lockhart becoming one-way eastbound, instead of two-way, in order to reduce the traffic load on this street.

2. Brookfield becoming one-way westbound, instead of eastbound, for the purpose of carrying some of the traffic which normally used Lockhart.

3. Monmouth becoming one-way eastbound, with left turns banned to l'Acadie, preventing the residential street from being used by heavy traffic turning north on l'Acadie.

4. Left turns banned from Rockland to Monmouth, keeping traffic southbound on l'Acadie from the residential thoroughfare.

All of which may sound fine on paper as worked out by the engineers, and may even work fine once motorists learn the new directional habits; for the time being, however, many home owners are irate. Some couldn't even move their own vehicles out of the driveways Friday morning because of the traffic lineup.

An official of the Town of Mount Royal said that "all residents on the affected streets have been informed by special notices, delivered by hand, of the changes that were to take place Friday morning. Naturally, it may take a few days until the new system becomes familiar with the bulk of the motorists."



Une suggestion de "Dimanche-Matin"  
(bloquer le centre commercial  
Rockland) a gagné la partie pour  
Montréal vs Ville Mont-Royal

○ C'est une suggestion faite par "Dimanche-Matin" aux autorités municipales de Montréal qui aurait permis à ces dernières de gagner leur point dans la dispute avec Ville Mont-Royal, au sujet du boulevard L'Acadie. Il y a deux semaines, nous avions suggéré que Montréal ferme les rues conduisant au Centre commercial Rockland dont les magasins géants ne pourraient survivre sans la clientèle de Montréal. Or, selon la rumeur, c'est exactement l'argument dont se sont servis les dirigeants de Montréal, cette semaine, dans leurs discussions avec les administrateurs de Ville Mont-Royal pour faire comprendre à ces derniers qu'il y a des limites à s'isoler. Le résultat, c'est que Ville Mont-Royal élargira le boulevard L'Acadie dans le secteur qui lui appartient, enlèvera les innombrables signaux d'arrêt sur l'avenue Rockland et facilitera finalement le passage des autos dans cette ville de banlieue.

Acadie Blvd.

# Boulevard Proposal Spurs Legal Threat

By CHARLES LAZARUS

Any move by the Town of Mount Royal to open Rockland boulevard north of Jean Talon to commercial traffic, will result in "immediate legal action" by residents of the area, it was learned today.

The threat of possible injunctive proceedings "to keep the big trailer trucks and other commercial vehicles off what we were assured would be a residential thoroughfare," was the latest development in the continuing controversy over a solution to the L'Acadie boulevard traffic problem.

The legal action now being studied, according to G. A. Boissonault, an attorney who is owner of a \$135,000 home on Rockland, would seek to prevent Mount Royal council from implementing any resolution which would permit commercial traffic on this important north-south artery.

The reason for the speed with which injunctive proceedings are being studied, is that the council is scheduled to meet tonight at which time the plan to open the thoroughfare to trucks, and replacing stop signs with traffic signals, might well be approved.

Should this approval be given, said Mr. Boissonault who claims he is but one of "perhaps 65 or more" home owners ready to fight the move, "we must take legal action with the least possible delay."

Thus, despite the announced agreement between officials of Mount Royal and the City of Montreal — following bitter charges in the previous months by both sides that neither was willing to co-operate — l'Acadie still appears to be quite a way from being resolved. Here are the reasons:

1. Possible legal action by residents, to bar commercial traffic from Rockland Road above Jean Talon.
2. Another move by residents, particularly on Rockland, to have the entire agreement with Montreal held up until a referendum is held to determine the wishes of Mount Royal citizens.
3. The legal processes involved in putting homologation and expropriation of the west side of l'Acadie, between St. Roch and Jean Talon, into effect, will take many months. This is the strip which Montreal wants widened.
4. Should the Mount Royal council approve the replacing of stop signs with traffic signals on Rockland, it would take at least two months until these signals could be installed and put into operation.

### Worth Noting

As to the complementary controversy of whether the well-publicized agreement between Mount Royal and Montreal, was the result of pressure or threats by the big city over its smaller neighbor, or if Mayor R. J. P. Dawson had attached any strings to the understanding reached with Executive Committee Chairman Lucien Saulnier, the mayor's explanation to THE MONTREAL STAR is worth noting:

"There was never any question of threats or pressure. Each of us has our own rights and interests to protect, and that is what has been done for the Town of Mount Royal. It was an agreement worked out in a cordial atmosphere, and subject to the approval of our council."

What exactly, in terms of the agreement, will Montreal contribute to solving the situation, and does Mayor Dawson have absolute faith that Montreal will make good on its assurances?

"The question of faith," said Mayor Dawson, "is important, of course. And we should not look for bad faith in an agreement of this kind."

"However, I can assure all those involved and interested that Mount Royal will not move to expropriate unless Montreal shows that it is ready to do something about solving the problem of traffic conditions on l'Acadie south of Jean Talon."

Whatever this "something" is, Mayor Dawson said, will not be known until engineers of the town and the city complete their joint study and report of the situation on l'Acadie below Jean Talon, and along Beaumont, between Rockland and Park avenue.

Just when this report and recommendations will be available is also unknown. Thus arises the necessity to consider the overall situation, which

takes in the entire area of Rockland, Park avenue and Metropolitan boulevard, north of the CPR tracks, and which has prompted Mr. Boissonault to state:

"We feel we have been let down and misled. When we applied for permits to build our homes, two or three years ago, we were assured Rockland would not be open to commercial traffic. Now there is a threat of huge, diesel-powered trailer trucks roaring down Rockland, the matter has become an issue of safety in addition to comfort."

### Legal Reference

Mr. Boissonault, interviewed in his St. James street office, pointed to obscure paragraphs in legal tomes spread over his desk, to show that taxpayers do indeed have a chance in getting a referendum, and in seeking injunctive delays against the implementation of the agreement.

Mayor Dawson, admitting that such assurances of no commercial traffic on Rockland were indeed given, claims however that at this point, his municipality must make some sacrifices.

"The agreement," he said, "calls for us to widen l'Acadie between St. Roch and l'Acadie; open Rockland to commercial traffic and install traffic lights; and change the traffic pattern on certain streets, as was done Friday morning."

"In return, Montreal is to improve the situation on l'Acadie below Jean Talon, from which left turns to l'Acadie have already been barred by the city. What we do in the long run depends on what Montreal proves it is willing to do."

The entire situation, of course, boils down to the fact that the Drapeau-Saulnier administration has all but spiced a Montreal plan of 1958, which would have taken a widened l'Acadie in an overpass across Beaumont, the CPR tracks, and swung southeastward to connect with a projected north-south expressway running near St. Lawrence boulevard.

"Had this 1958 plan been adhered to," said Mayor Dawson, "even in part, and the overpass built as was intended, then the problems we now face at the Rockland railway crossing, on Rockland up to Metropolitan boulevard, and on l'Acadie, would probably never have become so serious. We gave the assurances to those building homes on Rockland, because these assurances were based on the 1958 plan."

It is also worth noting that this plan was included in a master plan developed by the old Metropolitan Commission,

and later the Metropolitan Corporation, whose limited powers were shown substantially through the efforts of the present Montreal administration.

Mayor Dawson feels it is pointless to widen l'Acadie north of Jean Talon without considering more serious effects by even heavier traffic pouring into the intersection.

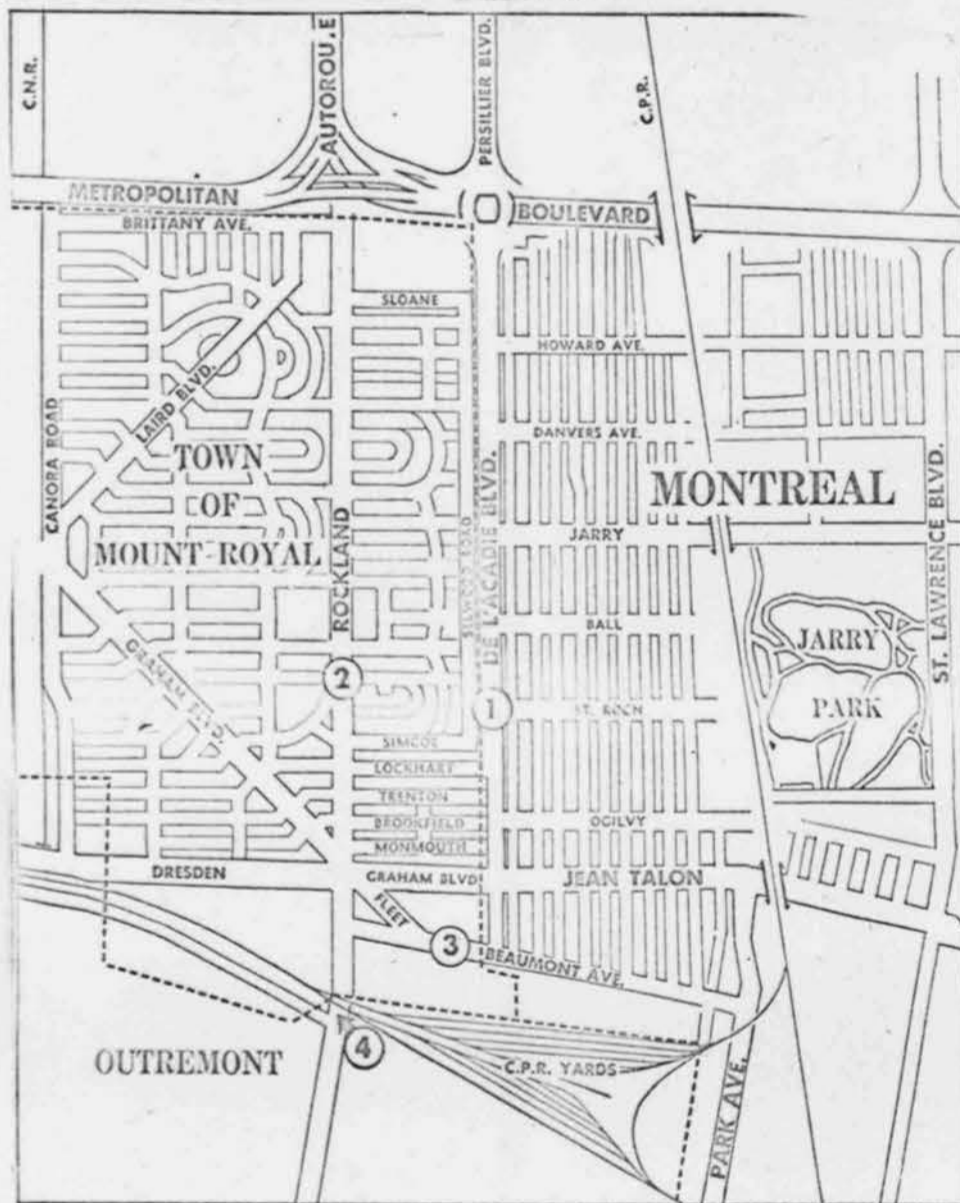
The truth of the matter is, that it's the case of an old nursery rhyme parable of the missing nail that caused the shoe, the horse and the battle to be lost:

Widen l'Acadie north of Jean Talon, and l'Acadie south of Jean Talon will be more clogged than ever; widen l'Acadie south of Jean Talon, and Beaumont will be jammed; widen Beaumont and more traffic than ever will pour on to Park avenue.

There the matter rests, until possibly some master plan for the entire area is developed and implemented.

Rockland Residents Vow Fight

Acadie Blvd



Staff Map by Jack Manley

The key trouble spots in the area bounded by Rockland, l'Acadie, CPR tracks and Metropolitan Boulevard, are numbered in above map: 1. L'Acadie, which narrows to a two-lane street from a six-lane boulevard between St. Roch and Jean Talon. 2. Rockland, which has become a main north-south thoroughfare. 3. Beaumont avenue, which carries a heavy traffic load from l'Acadie. 4. The level crossing of the CPR tracks at Rockland, a trouble spot for many years.

Acadie Blvd

## Municipal Board Decision Needed

CHICKENS are coming home to roost again through our continuing failure to adopt a regional approach to regional problems through area planning.

Things are by no means settled between Montreal and Mount Royal in their dispute over boundary area traffic problems, despite the apparently successful conference between civic leaders several days ago. A month ago both were ready to submit their problems to the Quebec Municipal Commission for arbitration. They still should, for it is likely that only through Quebec is a measure of order going to be brought to developing chaos.

Whatever it was that the inter-municipal meeting actually agreed was to be done on traffic matters had nothing to do with timing. Mount Royal has announced it is ready to plan expropriations to widen l'Acadie boulevard. (It may face legal action if it opens Rockland to commercial traffic to relieve area problems.) Yet Mayor Dawson has indicated the suburb is not going to hurry things. It wants to know just what Montreal is going to do, and when, to provide complementary improvements as part of the whole.

Mayor Dawson is right, of course, when he observes that the current imbroglio would not exist had Montreal's own traffic improvement plan of 1958 not been allowed to die. It was a good plan, which was included in a master plan by the Metropolitan Commission and Metropolitan Corporation — remember them? — for area improvements. Preparation of plans was one of the few things the corporation could do. It couldn't force any municipality to use them.

Mount Royal's mayor subscribes to the principle of the metropolitan approach to problems. Montreal's present administration does not, and never has; it has, in fact, labored to block anything that might hint the city is not itself supreme.

On the basis of the careful survey of the problem confronting the two municipalities at the present time published in *The Star* yesterday, it is apparent that nothing is really being solved under the agreement which may itself fall through. There are, moreover, other areas of dispute between the two municipalities, latent at the moment but bound to come to a head again sooner or later.

The thought that we may be in for a session of late summer re-runs of all that has gone before in the occasionally juvenile exchanges between the two city halls is depressing. Yet the way things are shaping up, little else seems likely, regardless of joint-meeting resolutions and platitudes.

It looks increasingly as though the only way to settle the running dispute, and get on with the job of organizing a proper flow of traffic is to get it before the Quebec board. Perhaps the hapless Metropolitan Corporation might even be given a voice as an interested friend. Then the Montreal-originated but disowned over-all plan for the district might actually be put to work.

Acadie  
B rd

## Un conflit anachronique au boulevard Rockland

Le maire Dawson et les conseillers municipaux de Mont-Royal ont récemment conclu avec Montréal une entente qui leur attire maintenant des difficultés de la part de certains résidents du boulevard Rockland. Dans ce conflit, les autorités de Mont-Royal méritent l'appui de tous ceux qui placent le bien commun au-dessus des intérêts particuliers.

Plusieurs problèmes litigieux qui opposent la métropole aux villes voisines sont demeurés sans solution parce qu'aucune autorité ne pouvait les trancher. La Corporation de Montréal métropolitain n'a jamais eu beaucoup d'autorité et elle a été paralysée par l'opposition entre les délégués des autres villes et ceux de Montréal.

Maintenant que la Commission municipale de Québec est devenue un organisme quasi judiciaire chargé de trancher ces conflits on peut espérer une amélioration. De plus, l'administration montréalaise actuelle paraît déterminée à utiliser les moyens dont elle dispose pour amener les villes voisines à plus de coopération. Ces circonstances semblent avoir aidé à l'accord récent pour résoudre l'un de ces problèmes urgents: la circulation sur le boulevard de l'Acadie et le boulevard Rockland.

Le boulevard de l'Acadie compte six voies de circulation entre le boulevard métropolitain et la rue Saint-Roch, après quoi il n'a que deux voies vers le sud; pour l'élargir de façon normale il faut exproprier dans le territoire de Mont-Royal, et c'est ce que les autorités de cette ville viennent d'accepter après avoir longtemps refusé de le faire. Mont-Royal devra pour cela dépenser environ \$500,000 dont \$300,000 pour l'expropriation. Une expropriation du côté de Montréal aurait suscité une course dangereuse et coûté quelque \$2 millions.

La ville voisine a exigé avec raison que le boulevard ne soit pas élargi seulement jusqu'à la rue Jean-Talon, dans son territoire, mais aussi plus au sud en territoire montréalais. C'est logique, et les deux villes préparent ce programme.

Toutefois, le boulevard de l'Acadie ne saurait suffire et Montréal a demandé aussi qu'on ouvre à la circulation commerciale le boulevard Rockland, qui est aussi large que le boulevard de l'Acadie, et qui touche au boulevard métropolitain tout près du point où y arrive l'autoroute des Laurentides. Mont-Royal a accepté et devra pour cela supprimer plusieurs arrêts en les remplaçant par des feux de circulation; de plus, des négociations sont engagées entre Mont-Royal et Outremont pour supprimer l'embarassante passe à niveau aux voies du Pacifique Canadien à la frontière de ces deux villes.

Dans ces négociations Montréal disposait d'arguments efficaces. Car Mont-Royal profite beaucoup du boulevard de l'Acadie, notamment pour son centre commercial Rockland. Or, si Montréal ferait tout accès des rues de Mont-Royal au boulevard de l'Acadie, la ville voisine serait fort embarrassée.

Un accord a donc été conclu, mais une soixantaine de résidents du boulevard Rockland, dont le porte-parole est Me Boissonnault, lui-même propriétaire d'une maison estimée à plus de \$100,000,

veulent empêcher cette circulation commerciale à leur porte et notamment l'accès des camions lourds. Ils prétendent que les autorités municipales de Mont-Royal leur ont garanti qu'il n'y aurait jamais de circulation commerciale sur cette voie et ils entendent faire respecter leurs droits, par des procédures judiciaires s'il le faut.

Le maire Dawson reconnaît qu'une telle promesse a été faite. Il explique qu'en 1958, selon un plan étudié par Montréal et qui avait été plus ou moins accepté par l'ancienne Commission métropolitaine ainsi que par la Corporation de Montréal métropolitain, une autoroute devait être construite dans le voisinage de la rue Saint-Laurent; le boulevard de l'Acadie aurait obliqué vers le sud-est, aurait passé en viaduc au-dessus de la rue Beaumont et des voies du Pacifique Canadien, pour rejoindre cette autoroute de la rue Saint-Laurent vers le sud. Ainsi la circulation de l'autoroute des Laurentides et du boulevard métropolitain aurait eu accès au cœur de Montréal sans entrer dans Mont-Royal.

Le fait que ce projet d'autoroute a été abandonné ne change rien aux droits des résidents du boulevard Rockland s'ils en ont. Ils peuvent exercer contre leur municipalité des recours en dommage si des engagements formels ne sont pas respectés. Mais ils veulent aller au delà de la protection de leurs droits légitimes et imposer à la municipalité une politique perpétuelle et immuable pour le boulevard Rockland afin de n'être pas dérangés dans leur quiétude. Ils entendent placer leur propre tranquillité au-dessus de l'intérêt général de toute une région, et cela est inadmissible.

Ces améliorations profiteront d'abord aux citoyens de Mont-Royal qui devraient faire des détours pour entrer dans les boulevards montréalais afin d'aller gagner leur vie dans la métropole. Le maire Dawson estime que sa ville doit consentir des sacrifices et faire sa part dans la solution de ce problème de circulation régionale. Mais les protestataires du boulevard Rockland ne veulent rien céder, ils réclament un référendum pour faire décider par tous les citoyens de leur ville si le conseil municipal a raison ou non de coopérer avec la métropole.

Ce conflit illustre bien l'attitude des villes satellites qui entourent Montréal, de ces villes-dortoirs qui veulent dormir en paix à l'abri des inconvénients de la grande ville où leurs contribuables vont pourtant gagner leur vie. Sans trop généraliser on peut dire que dans ces villes des groupes influents se sont aménagés des refuges de verdure et de silence; ils veulent arrêter la marche du progrès et du développement urbain.

Malheureusement pour eux ces anachronismes ne pourront pas durer indéfiniment. L'évolution urbaine normale, à Montréal comme dans toutes les métropoles, c'est que les citoyens qui veulent vivre dans le calme et la belle nature, doivent aller de plus en plus loin hors des villes.

Ce n'est pas logique et ce sera de moins en moins possible de conserver en oasis paisibles des territoires placés au confluent des grandes voies urbaines et enclavés dans la métropole.

Paul SAURIOL

Mount Royal's Problems

# Town Will Engage Firm To Analyze Traffic Ills

By WALTER TURNER  
Town of Mount Royal moved a step nearer to solving some of its traffic problems last night when its council decided to hire a firm of consulting traffic en-

gineers to study the whole situation.

Mayor Reginald Dawson and councillors, in accepting the suggestion from Ald. James Bain, noted the survey's findings should help Mount Royal

in its negotiations with Montreal over L'Acadie boulevard, and with the City of Outremont over the project of an underpass or overpass at the Rockland railroad crossing.

City Engineer John Warren reported he was meeting today with Montreal's traffic experts for further discussions on the controversial L'Acadie situation.

It was also reported that Mayor Dawson would meet with the mayors of Montreal, Cote St. Luc and St. Laurent to discuss the extension of Cavendish boulevard, and that aldermen of Mount Royal and Outremont would soon meet again to discuss an overpass—or underpass on Rockland avenue.

In anticipation of the extension of Cavendish, council last night homologated the necessary land.

Mayor Dawson declared there was no intention of allowing "commercial traffic" on Rockland. His declaration came in answer to a taxpayer who said "everyone is talking about the coming of commercial traffic" to that busy artery.

"The rumors are false," said Mayor Dawson, "and the 'no trucks allowed' signs are still there.

Another taxpayer complained that the unseemly odor from the sewers on Canora Road, were still in evidence. City engineer Warren admitted the continuing nuisance, saying, "we've been trying to find out why it's smelling but can't. We're still trying."

A further complaint — this time from Ald. Dudley Kerr was voiced concerning garbage removal. Noting that he was "also a taxpayer" and had sought in vain since Aug. 8 to have his garbage taken away, Ald. Kerr said the situation was "getting worse instead of better" and that he was "fed up with it."

Following an admission from engineer Warren that complaints on garbage removal were increasing, it was decided to investigate the situation.

Mayor Dawson announced a collective agreement had been signed with the town's Firemen's Association, bringing fire-fighters' wages in line with those in other municipalities. Revised salaries will be retroactive to June 1.

## Traffic Solution Near?

The wheels appear to be turning slowly, but surely, in efforts aimed at solving the traffic problems plaguing l'Acadie Blvd. and the Rockland level crossing.

John Warren, Town of Mount Royal chief engineer, told council last night he will meet today with the Montreal engineering department "to discuss the dispersal of traffic at l'Acadie Blvd. and Jean Talon Ave."

At the same meeting it was reported a study committee composed of Outremont and TMR aldermen hopes to get together Aug. 27 or 28 to look over the Rockland bottleneck.

This would be the first meeting of the group which includes Aldermen Jack McConnell, William Hodge and James Bain of Mount Royal and Aldermen Robert Y. Pare, James D. Macdonell and Jacques Trahan, Q.C., of Outremont.

It was reported that a meeting will be held shortly between the mayors of Montreal, Cote St. Luc, St. Laurent and Mount Royal on the question of extending Cavendish Blvd. northward from Cote St. Luc Rd. Council passed a by-law to permit homologation of land necessary for construction of the road within the town's limits.

Mr. Warren said the bylaw "reserves the land, but it does not mean the town is committing itself to the project."

Council accepted an offer of \$164,400 from Canadian Marconi Co. for the purchase of a 65,700-square-foot tract of land near its plant to be used for parking purposes. The property is bounded by Clyde, Aberdare and Brookfield Aves.

## 2 Complaints By Aldermen

Two Town of Mount Royal aldermen reported problems to council last night.

One, Dudley Kerr complained the garbage hadn't been collected from his home since Aug. 8.

"The collectors miss me at least once a week," he declared. "When their contract expires, we should give a lot of thought before we renew it." (Refuse in the municipality is picked up by a private firm.)

Ald. Jack McConnell said he still hadn't received an answer to his constant complaint about the CNR running diesels through the town on the commuter service. At one point in the evening, council's deliberations were interrupted by a blast from a diesel horn.

The alderman was assured the CNR would be approached again and Ald. Kerr was told his garbage would be picked up today.

V. Mont-Royal

A Ville Mont-Royal

## Circulation ÉTUDIÉE

Au cours de leur dernière réunion, les membres du Conseil municipal de Ville Mont-Royal ont convenu de retenir les services d'une firme d'ingénieurs, pour étudier la situation de la circulation dans cette municipalité.

### AIDE PRÉCIEUSE

Le maire de la cité de banlieue, M. Reginald Dawson, a laissé entendre que cette mesure facilitera les pourparlers entre Ville Mont-Royal et Montréal, relativement au boulevard de l'Acadie.

Le premier magistrat a ajouté que la mesure facilitera également les pourparlers entre sa cité et les autorités d'Outremont, en ce qui concerne le passage à niveau de l'avenue Rockland.

### VOIE ÉLEVÉE?

On sait qu'à cet endroit on étudie la possibilité de construire une voie élevée ou un tunnel, pour décongestionner le secteur.



L'Acadie Blvd

## Experts Seek Traffic Plan For L'Acadie

Positive action is being taken to resolve traffic problems involving Montreal and three suburban neighbors, Town of Mount Royal, St. Laurent and Cote St. Luc, it was learned today.

An initial meeting was held yesterday between Jean Villeneuve, traffic expert of the City's Planning Department, and R. Desormeaux, traffic authority of the City's Traffic Department, and Town of Mount Royal Engineer John Warren concerning traffic on L'Acadie boulevard.

Preliminary discussion centered on the dispersal of traffic at the intersection of Jean Talon street and L'Acadie boulevard.

Chairman Lucien Saulnier said today a meeting was being sought this week between Cote St. Luke Mayor J. A. Paris, St. Laurent Mayor Marcel Laurin, Town of Mount Royal Mayor Reginald Dawson and himself on the extension of Cavendish boulevard, as far as the Metropolitan boulevard for the time being and eventually to Riviero des Prairies.

3

v. Mt Royal

### Traffic Survey Is Set by TMR

Traffic engineers in Town of Mount Royal will be conducting a survey on L'Acadie boulevard "sometime next week."

According to Town Engineer John Warren "the survey will tell us where a vehicle enters the area and where it leaves and will also indicate the general flow of traffic in and through the district."

Mr. Warren said cars in the area would be given different colored tickets on entering and asked to turn them in on leaving the district. The survey is aimed at helping planners in their study of traffic problems in the district.

tel. V. Mont-Royal

### TMR TO CONDUCT SURVEY ON TRAFFIC PROBLEMS

The Town of Mount Royal will conduct a traffic survey "some-time within the next week" in the Rockland Rd. - L'Acadie Blvd. - Jean Talon St. area, it was announced yesterday.

The survey is aimed at obtaining information to aid the municipality in its current study of traffic problems in the district.

Town Engineer John Warren said a number of survey stations will be set up and the driver of each vehicle entering the area will be given a colored ticket. He will be asked to retain the ticket until he leaves the survey area where it will be collected at another station.

At the same time, counts of turning traffic at certain selected intersections will be made, he said.

"This survey will tell us where a vehicle entered the area and where it left and will also indicate the general flow of traffic in and through the district," Mr. Warren explained.

According to town officials results of the proposed survey will help to determine the best locations for a more comprehensive origin-destination survey planned in the near future.

①

L'entente Montréal-Ville Mont-Royal

# Une paix qui va profiter aux automobilistes

par Clément DuMaine

Après avoir été à couteaux tirés pendant ces dernières années, Montréal et Ville Mont-Royal ont fait la paix. Et les automobilistes seront les premiers à bénéficier de la fin des hostilités. Montréal prolongera la rue Querbes jusqu'à la hauteur du boulevard Crémazie tandis que Ville Mont-Royal élargira le boulevard de l'Acadie, entre les rues Ogilvy et Jean-Talon. Cette assurance nous a été donnée par des porte-parole de Montréal.

Le projet de prolongement de la rue Querbes, à la hauteur de la rue Liège, a été approuvé par le président Lucien Saulnier et les autres membres du Comité exécutif. Sa réalisation est prévue d'ici la fin de l'automne et elle entraînera des déboursés de quelque \$40,000 pour fins de pavage. Comme la ville est déjà propriétaire du terrain entre la rue Liège et le boulevard Crémazie, il n'est pas question d'expropriation. Il faudra cependant démolir quelques vieilles constructions, au nord du petit parc Jean-Valets, propriété de Concordia. L'artère, large de 60 pieds, sera aménagée parallèlement aux voies ferrées du Pacifique Canadien, aboutissant du côté sud de la voie de déviation située du côté ouest du viaduc construit au cours de 1958.

Une seule ombre au tableau : l'automobiliste qui se dirige vers le nord, rue Querbes, afin de tourner ensuite vers l'est, devra emprunter la rue Jarry aux heures de pointe, s'il veut arriver chez lui à temps pour le dîner.

Car autrement il devra aller faire le détour au rond-point de l'Acadie, toujours encombré aux heures d'affluence.

### A Ville Mont-Royal

Lors d'un récent relevé de la circulation, les dirigeants de Ville Mont-Royal ont noté une augmentation appréciable des véhicules qui empruntent le passage à niveau de l'avenue Rockland. Il est toutefois peu probable qu'on puisse améliorer la situation bientôt, car Outremont tarde à répondre à l'offre de collaboration faite par Ville Mont-Royal.

Celle-ci verra toutefois à faire démolir prochainement environ une demi-douzaine de maisons cossues ainsi qu'une pépinière du côté ouest du boulevard de l'Acadie, à partir de la rue Ogilvy en direction de Jean-Talon. Il sera possible, de la sorte, d'éliminer des embouteillages continuels du lundi au vendredi.

Même une fois ce problème résolu, il en reste un autre tout aussi agaçant : à la hauteur de la rue Beaumont, les véhicules doivent se diriger vers l'est ou l'ouest pour franchir les voies du Pacifique Canadien. A l'hôtel de ville de Montréal, il est vaguement question de voies élevées qui partiraient de la rue Beaumont et conduiraient directement au chemin de la Côte Sainte-Catherine, permettant d'aboutir rapidement aux avenues Laurier et Mont-Royal.

Il faudrait auparavant trouver les sept ou huit millions de dollars nécessaires à la réalisation du projet, ce qui ne semble pas pour demain vu que plusieurs autres projets majeurs ont dû être mis de côté en attendant qu'on ait terminé le métro.

Acadie Blvd  
①

## Widening Of L'Acadie Expected Next Year

By BOB HAYES

The Town of Mount Royal expects to proceed next summer with the widening of a 1,000-foot stretch of L'Acadie Blvd. within its limits.

The long-awaited widening — part of a pact with neighboring Montreal — will cost an estimated \$535,000, which includes expropriations, the accompanying rebuilding of streets within the town, and the actual boulevard widening.

TMR and Montreal earlier this year agreed that if the town would widen L'Acadie between Simcoe Ave. and Jean Talon St. and install traffic lights on Rockland Rd., the city would initiate serious study of the diffusion of traffic south of Jean Talon.

Last night, the suburb's council passed a resolution agreeing to undertake the necessary expropriation proceedings, to acquire the necessary property by 'prior possession', and draft a loan bylaw to finance the widening work.

Two plans for the widening were submitted to council by Town Engineer John Warren —

one at a total cost of \$472,000 and the other at \$535,000. It was agreed to carry out — the latter proposal at an added expenditure of \$63,000, when it was explained that it would eliminate a dead-end at Monmouth Ave. Instead, further expropriations will be carried out and the avenue 'looped' with parallel Brookfield Ave.

"I recommend expropriating the required land by 'prior possession' in order that those proprietors affected may be given sufficient notice to vacate their property by say May 1, 1963," the engineer declared in his report.

Some five homes and a nursery greenhouse are located in the path of the projected widening.

When it was suggested that Montreal would not carry out its part of 'the bargain' after the town completed its widening, Ald. George Henderson pointed out that the city "has great deal bigger job than we have. They're hunting for a solution to the traffic ills and it's up to us to do our part."

Après discussions, pourparlers, enquêtes ...

# On élargira le boulevard l'Acadie

des pourparlers et des enquêtes, ville Mont-Royal vient de décider d'élargir, dès le printemps prochain, le boulevard l'Acadie dans ses propres limites.

En effet, à son assemblée d'hier soir, le conseil municipal

a adopté une résolution autorisant ses avocats à entreprendre immédiatement les procédures d'expropriation et à préparer un règlement d'emprunt pour pouvoir exécuter les travaux qui seront entrepris en mai ou juin prochain.

Le coût des travaux sera de l'ordre de \$335,000, selon l'un des deux projets — le plus dispendieux — soumis par l'ingénieur de la ville, M. John Warren.

Non seulement ville Mont-Royal élargira le boulevard l'Acadie sur une longueur de 1,000 pieds, entre l'avenue Simcoe et la rue Jean-Talon, mais aussi, elle installera des feux de circulation au chemin Rockland et aménagera un demi-cercle pour relier à l'intérieur de ses limites deux rues parallèles, les avenues Monmouth et Brookfield, qui sans cela deviendraient des culs-de-sac.

C'est d'ailleurs cette dernière "amélioration locale" qui explique que le coût global des travaux s'élèvera à \$335,000 et

non à \$472,000, y compris les expropriations.

A la suite de cette décision de ville Mont-Royal, Montréal cherchera de façon sérieuse, selon ses engagements, les moyens de résoudre le problème de la circulation au sud de la rue Jean-Talon dans le même secteur.

Un échevin de ville Mont-Royal a remarqué que Montréal a là, un travail beaucoup plus considérable que celui de ville Mont-Royal à accomplir. "Il est normal, dit-il, que nous fassions notre part en élargissant le boulevard l'Acadie dans nos limites".

"J'en suis très heureux", a déclaré, ce matin, le président de l'Exécutif de Montréal, en apprenant la décision de ville Mont-Royal d'élargir le boule-

vard l'Acadie dans ses limites, dès le printemps prochain.

M. Saulnier a cependant ajouté qu'il voyait là un autre exemple d'entente entre deux municipalités qui ont un problème commun et a souligné une fois de plus qu'il n'était point besoin, dans de tels cas, "de porter les problèmes devant une assemblée de 28 membres où les discussions retardent inutilement les solutions aux problèmes".

Il faisait allusion ainsi aux discussions de la Corporation de Montréal métropolitain.

Mont Royal

## Après discussions, pourparlers, enquêtes...

### On élargira le boulevard l'Acadie

Après de longues discussions, des pourparlers et des enquêtes, ville Mont-Royal vient de décider d'élargir, dès le printemps prochain, le boulevard l'Acadie dans ses propres limites.

En effet, à son assemblée d'hier soir, le conseil municipal

a adopté une résolution autorisant ses avocats à entreprendre immédiatement les procédures d'expropriation et à préparer un règlement d'emprunt pour pouvoir exécuter les travaux qui seront entrepris en mai ou juin prochain.

Le coût des travaux sera de l'ordre de \$535,000, selon l'un des deux projets — le plus dispendieux — soumis par l'ingénieur de la ville, M. John Warren.

Non seulement ville Mont-Royal élargira le boulevard l'Acadie sur une longueur de 1,000 pieds, entre l'avenue Simcoe et la rue Jean-Talon, mais aussi, elle installera des feux de circulation au chemin Rockland et aménagera un demi-cercle pour relier à l'intérieur de ses limites deux rues parallèles, les avenues Monmouth et Brookfield, qui sans cela deviendraient des culs-de-sac.

C'est d'ailleurs cette dernière "amélioration locale" qui explique que le coût global des travaux s'élèvera à \$535,000 et non à \$472,000, y compris les expropriations.

A la suite de cette décision de ville Mont-Royal, Montréal cherchera de façon sérieuse, selon ses engagements, les moyens de résoudre le problème de la circulation au sud de la rue Jean-Talon dans le même secteur.

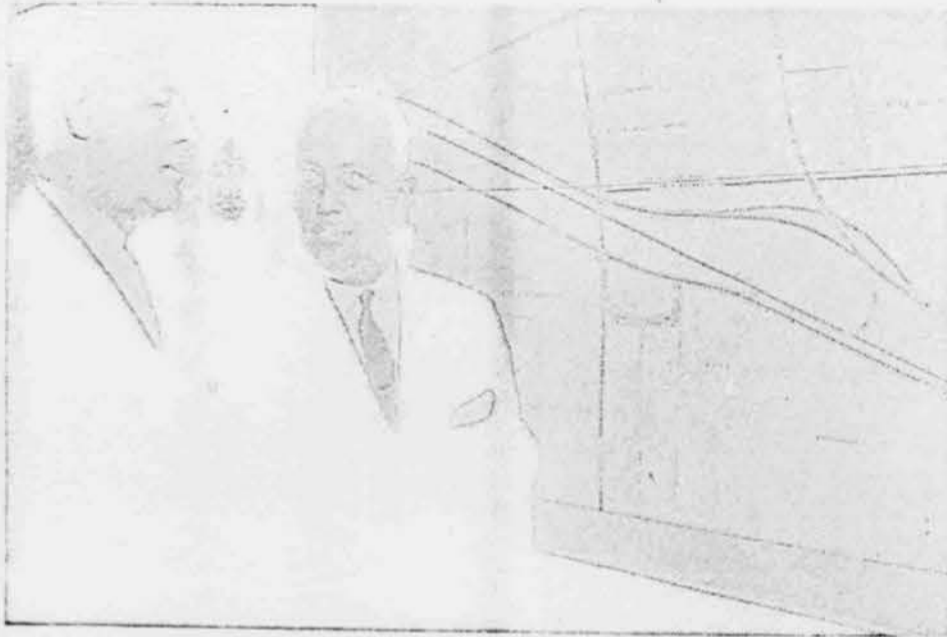
Un échevin de ville Mont-Royal a remarqué que Montréal a là, un travail beaucoup plus considérable que celui de ville Mont-Royal à accomplir. "Il est normal, dit-il, que nous fassions notre part en élargissant le boulevard l'Acadie dans nos limites".

"J'en suis très heureux", a déclaré, ce matin, le président de l'Exécutif de Montréal, en apprenant la décision de ville Mont-Royal d'élargir le boulevard l'Acadie dans ses limites, dès le printemps prochain.

M. Saulnier a cependant ajouté qu'il voyait là un autre exemple d'entente entre deux municipalités qui ont un problème commun et a souligné une fois de plus qu'il n'était point besoin, dans de tels cas, "de porter les problèmes devant une assemblée de 23 membres où les discussions retardent inutilement les solutions aux problèmes".

Il faisait allusion ainsi aux discussions de la Corporation de Montréal métropolitain.

Acadie Blvd  
 200  
 100



(Gazette Photo Service)

Outremont Ald. Robert Pare and Town Planner Roger Gagnon discuss plans for traffic improvements in the Rockland Ave.-l'Acadie Blvd. area.

## Outremont Unveils Plans For Major Traffic Project

The City of Outremont last night took the wraps off an ambitious traffic improvement plan coupled with a long-range redevelopment program in the 50-acre CPR yards along the municipality's northern limits.

The double-barrelled proposal was put before the second meeting of a joint inter-municipality study committee composed of representatives of the Town of Mount Royal and Outremont.

The group, which includes three aldermen from each community, was brought together last summer in an effort to find a solution to traffic ills plaguing the Rockland level crossing, l'Acadie Blvd.-Jean Talon St. area.

Last night Outremont laid its plans — prepared by Town Planner Roger Gagnon — on the conference table.

As explained by Mr. Gagnon, they call for the extension eastward of Bates Rd. on the south side of the CPR tracks and yards from Rockland Ave. to Durocher St. in order to facilitate the movement of east-west traffic parallel to Van Horne Ave.

The plans also envisions the extension of Beaubien St. west-

By BOB HAYES

ward through the CPR property to link up with l'Acadie Blvd., providing a through artery for northbound traffic.

In addition, an underpass would be constructed on Rockland at the CPR level crossing to ease traffic movement at this location. Also traffic heading east on the proposed extension of Bates Rd. would be able to cut off the Beaubien St. extension in the CPR yards and proceed north on l'Acadie.

Outremont made no secret that they are "greatly disturbed" by current City of Montreal traffic plans calling for the extension of Rosemount Blvd. under the CPR tracks to link up with Bernard Ave., bringing additional traffic into the suburb.

### Serious Problems Are Foreseen

Similarly, Outremont fears another heavy traffic burden will be placed upon it by Montreal's projected extension of Beaubien St. to link up with Van Horne at the eastern limits of Outremont.

"There is no doubt these two

projects would dump serious traffic problems into Outremont's lap," Mr. Gagnon declared. "Under our plan this traffic would skirt Outremont and take it onto l'Acadie Blvd. and Bates Rd."

By providing new east-west and north-south arteries, the Outremont project would cut down traffic on Rockland Ave. and Cote Ste. Catherine Rd., it is felt.

Mr. Gagnon said Outremont was seeking the CPR's co-operation in re-developing the Outremont yards, which now includes "dilapidated industrial buildings, unnecessary tracks and a storage area for 2,000 cars."

Only four industries in the yard area benefit from the 7,200 feet of railroad siding available there, he noted.

The majority of industrial structures in the territory bounded by Ducharme, Rockland, the CPR property and Hutchison are more than 40 years old, and represent a poor utilization of valuable land and serious loss of revenue for the owners (CPR), he said.



grate bid

## Inter-city Traffic

**M**OUNT ROYAL has taken the first step toward ending its feud with Montreal over the widening of the remaining narrow stretch of l'Acadie boulevard. However, authorization does not automatically mean implementation, unless there has been a reversal in the suburb's stand that nothing will be done until Montreal arranges for complementary improvements.

When the suburban council was meeting, Alderman Henderson did admit that the big city has the bigger traffic headache and that "it's up to us to do our part." What his colleagues determine is their part remains to be defined. It is difficult to believe that this will include anything attracting more through traffic into Mount Royal's arteries. Mayor Dawson, moreover, feels that money is too apt to be wasted when it is spent in a way which merely adds to unsolved traffic problems a few blocks away, regardless of the jurisdiction involved.

Outremont is just as concerned over developments in the area, and worries about its own increased problems if Montreal goes ahead with extensions to Rosemount boulevard and Beaubien street. Its own master plan for chronic problems is an ambitious one. Its application would take years, however, because of its impact on railway and industrial property. And at this point there is no certainty that it would mesh properly with what others intend to do.

The whole quadrilateral bounded by Park, Jean Talon, Rockland and the Metropolitan Boulevard offers traffic planners one of the toughest nuts they have ever tried to crack. Piecemeal approaches are of little value, the proposed extension of Querbes included. What is needed is an engineered plan looking to overall traffic flow. This was the sort of thing expected from the Montreal Metropolitan Corporation. Now the planning is in the hands of Montreal, but there is no authority competent to nudge parochial politicians into taking a metropolitan approach.

Acadie, boulevard

①

## Le Boul. de l'ACADIE sera élargi, dès le PRINTEMPS

En vue d'améliorer la circulation sur le boulevard de l'Acadie, les autorités municipales de Ville Mont-Royal ont convenu d'entreprendre, au printemps de 1963, l'élargissement de cette artère sur une longueur de quelque 1,000 pieds.

Une fois rénovée, cette artère deviendra la principale et la plus rapide voie qui reliera le boulevard Gouin à la rue Beaumont, située au sud de la rue Jean-Talon.

### Pourparlers

C'est à la suite de longs pourparlers avec les autorités de Montréal que Ville Mont-Royal a consenti à cette mesure sur le parcours du boulevard qui lui appartient, soit depuis l'avenue Simcoa à la rue Jean-Talon.

Quant au deuxième tronçon, qui s'étend de la rue Jean-Talon à la rue Beaumont, il ne sera pas completé pour l'instant.

Les autorités de la municipalité

de banlieue ont profité d'une récente assemblée du conseil municipal pour voter une résolution, autorisant les avocats à entreprendre les procédures d'expropriation et à préparer un règlement d'emprunt pour pouvoir exécuter les travaux.

### Coût

Le coût des travaux sera de l'ordre de quelque \$535,000, puisque Ville Mont-Royal en profitera pour aménager un demi-cercle en vue de relier, à l'intérieur de ses limites, deux rues parallèles, les avenues Monmouth et Brookfield.

On sait que les autorités de la cité banlieusarde ont déjà amélioré grandement la circulation par l'installation de feux de circulation sur l'avenue Rockland, depuis la rue Jean-Talon au boulevard Métropolitain.

Quant aux autorités de la métropole, elles ont décrété l'ouverture de l'avenue Querbes au boulevard Métropolitain, en vue de décongestionner le boulevard de l'Acadie et l'avenue Rockland.

Mont-Royal

## Mont-Royal peut faire élargir un tronçon du boul. de l'Acadie

Les autorités de Mont-Royal sont enfin prêtes à faire exécuter les travaux d'élargissement du boulevard de l'Acadie dans la partie située en deçà des limites de cette ville afin de dégager la circulation dans ce secteur de l'île de Montréal.

Le conseil de Mont-Royal a consenti des crédits de \$535,000 à cette fin. Une partie de cette somme sera absorbée par l'expropriation de cinq maisons privées, d'une serre chaude et des travaux de réfection dans les rues transversales au boulevard.

L'élargissement du boulevard de l'Acadie, dont on dis-

cutait depuis longtemps, est un projet conjoint de Mont-Royal et de Montréal.

La ville de Mont-Royal se chargera des travaux à effectuer sur le boulevard depuis l'avenue Simcoe jusqu'à la rue Jean-Talon, distance d'environ 1,000 pieds. Elle défraiera également l'installation de feux de circulation à l'intersection de l'avenue Rockland.

Les autorités de Montréal, de leur côté, s'efforceront de mettre au point une façon d'absorber avec facilité le surcroît de véhicules provenant du boulevard l'Acadie à l'intersection de Jean-Talon.

Entre Jean-Talon et l'avenue Simcoe

## On "débouchera" le Boulevard de l'Acadie

(Par M.A.) — Le goulot du boulevard de l'Acadie, c'est-à-dire le tronçon qui relie la rue Jean-Talon à un point sis au nord de l'avenue Simcoe, dans les limites de Ville Mont-Royal, disparaîtra, semble-t-il, d'ici septembre 1963.

Telle est la nouvelle qu'a communiquée aux journalistes, le maire de la municipalité de banlieue, M. Reginald Dawson, à l'issue d'une rencontre avec les autorités de Montréal et d'Outremont, à l'hôtel de ville de la métropole, hier matin.

### Un demi-million

Le premier magistrat de la cité banlieusarde a expliqué que

les travaux, de l'ordre de \$500,000, y compris le coût de l'expropriation de 13 terrains, devraient être terminés au cours du mois de juin prochain.

M. Dawson, qui était accompagné de l'ingénieur de Ville Mont-Royal, M. John Warren, a ajouté que ses collègues avaient retenu les services de la firme d'ingénieurs professionnels Bégin, Charland et Valiquette, comme conseils concernant les expropriations projetées.

Interrogé au sujet de la marche à suivre des travaux, le maire Dawson a déclaré que c'était l'intention de la municipalité de banlieue que l'on procède le plus rapidement possible à l'élargissement de ce tronçon.

On sait que le boulevard de l'Acadie est actuellement la seule voie rapide reliant l'extrême nord de l'île de Montréal à la rue Jean-Talon, à l'ouest de la rue St-Laurent.

Outremont  
Ville Mt-Royal  
Hutchison  
③

# LE PROLONGEMENT DU CHEMIN BATES JUSQU'À HUTCHISON

## Outremont et Ville Mt-Royal tombent d'accord: M. Saulnier en est ravi

Les autorités de Montréal, Outremont et Ville Mont-Royal ont étudié hier, au bureau du président du comité exécutif, M. Lucien Saulnier, le projet d'Outremont de réaménager la cour du Pacifique Canadien pour l'industrie et en même temps améliorer la circulation dans ce secteur actuellement très difficile à traverser. Ce qui semble avoir le plus retenu l'attention des participants à la réunion d'hier, c'est le projet d'ouvrir le chemin Bates vers l'est, jusqu'à la rue Hutchison.

M. Lucien Saulnier a déclaré à l'issue de la rencontre que les autorités montréalaises étudieront la possibilité de raccorder le chemin Bates au réseau des rues de son territoire.

Le chemin Bates, actuellement, longe les voies du Pacifique Canadien, dans Outremont, de l'avenue Darlington à l'avenue Rockland. Outremont voudrait le prolonger vers l'est jusqu'à la rue Hutchison.

Même si les autorités de Montréal se rendent compte que ce prolongement ne manquera pas d'accentuer le flot de la circulation dans la rue Hutchison, l'avenue du Parc, la rue Jeanne-Mance et la rue St-Urbain, M. Saulnier a laissé à entendre que les autorités de Montréal seraient heureuses de voir ce projet se concrétiser. "Il nous fait plaisir, a dit M. Saulnier de féliciter Outremont qui veut ajouter une voie est-ouest parallèle à la rue Van Horne, au sud des voies du Pacifique Canadien".

Si l'on se rappelle le programme électoral du Parti Citoyen, il se pourrait que le Chemin Bates devienne un jour ou l'autre le prolongement du Boulevard Rosemont. En effet dans son programme le PCM a promis de raccorder le boulevard Rosemont à l'avenue Bernard par la construction d'un tunnel.

Le grand remède au problème de la circulation dans le secteur de la cour du Pacifique Canadien serait le percement d'un tunnel à l'avenue Rockland. C'est un projet dont on parle depuis plus de vingt ans. Il semble que l'on continuera d'en parler pour au moins encore quelques années.

### Le boulevard L'Acadie

Ville Mont-Royal pour sa part semble bien décidée à faire disparaître les embarras de circulation au boulevard L'Acadie. L'ingénieur de cette ville, M. John Warren a révélé que l'on devrait pouvoir dès l'été prochain entreprendre les travaux d'élargissement du boulevard entre Jean-Talon et un point au nord de l'avenue Simcoe.

Le maire de cette ville, M. Reginald Dawson, qui assistait

à la rencontre d'hier, a annoncé que le conseil municipal a retenu les services de la société Bégin, Charland et Valiquette, ingénieurs professionnels, qui agiront comme conseils dans les expropriations projetées.

Pour faire disparaître le goulot qui forme le boulevard L'Acadie à son rétrécissement, il faudra exproprier 13 terrains dont six sont occupés. Ce projet d'expropriations coûterait environ un demi-million de dollars.

M. Dawson a déclaré qu'il est de l'intention du conseil municipal de Ville Mont-Royal de procéder le plus rapidement possible à l'élargissement du boulevard.

A la rencontre d'hier au sujet du Chemin Bates, M. Lucien Saulnier était accompagné de MM. Lucien Hétu, directeur des services municipaux, Claude Robillard, directeur de l'urbanisme, Aimé Désautels, directeur adjoint Lucien L'Allier, directeur des travaux publics et Jean Lacoste, directeur du service de la circulation.

La ville d'Outremont qui soumettait le projet était représentée par l'échevin J.-D. Macdonell, qui dirigeait la délégation dont faisait partie M. Armand Gagnon, gérant de la ville.

Le maire Dawson, de Mont-Royal, dirigeait la délégation de cette ville.

*Rue  
Boul  
L'Acadie*

## Expropriation pour l'élargissement du boulevard L'Acadie

Le Conseil municipal de Ville Mont-Royal a décidé hier soir de présenter une demande en expropriation au ministère des Affaires municipales en vue d'acquérir cinq propriétés longeant le boul. L'Acadie.

Des ententes individuelles ont été conclues entre les autorités de Ville Mont-Royal et cinq autres propriétaires sur l'achat par cette municipalité des propriétés qui permettront l'élargissement du boulevard L'Acadie près de Jean-Talon.

La loi des expropriations oblige cependant les autorités de Ville Mont-Royal à tenir une réunion des contribuables de la municipalité avant de présenter sa demande auprès du ministère des Affaires municipales. Cette réunion se tiendra le 30 mai.

Le Conseil municipal a de plus voté l'emprunt de \$497,000 devant garantir les paiements des dix propriétés que cette ville désire acquérir.

L'achat des propriétés qui longent le boulevard L'Acadie, près de la rue Jean-Talon, fait suite à l'entente conclue entre la ville de Montréal et Ville Mont-Royal sur l'élargissement du boulevard L'Acadie dans cette région.

For Regal

## For l'Acadie Expropriation

# Loan Bylaw Passes TMR Council

Town of Mount Royal council has approved a \$497,000 loan bylaw to cover the cost of expropriations for the widening of a 1,000-foot stretch of l'Acadie Blvd., north of Jean Talon St.

Mayor Reginald Dawson said yesterday 10 property owners are involved in the widening expropriations and agreement has been reached through private negotiations with five of them.

The five remaining cases will have to be settled by the courts, but expropriation proceedings will continue by prior possession.

The mayor explained that the court cases may wait several years for decision, but through prior possession of these properties the widening work may go ahead without delay.

In the meantime, a meeting of the town's ratepayers has been called to approve the loan bylaw. It will be held May 30 from 8 to 10 p.m. in the Town Hall.

By BOB HAYES

The widening — from a joint just north of Simcoe Ave. south to Jean Talon — will give the southbound l'Acadie artery a width of 36 feet, plus centre mall, and straighten out the boulevard from the Metropolitan expressway to Jean Talon.

The project, to get underway this summer, will also include a looping of side streets which at present lead into the busy boulevard. All work should be completed by September.

Town council has also approved a schedule of admission fees to be charged at the new outdoor municipal swimming pool, scheduled to open July 1.

Children, 15 and under, will pay 25 cents per swim or \$5 annually, while persons over 15 will be charged 50 cents per swim or \$8 a year. A family membership will cost \$20.

No decision has been reached on whether out-of-town residents will be permitted to use the facilities.

Line  
Chad. 1. 1. 1. 1.

# La circulation nord-sud s'étrangle rue Beaumont

D'ici à la fin d'août, Ville Mont-Royal aura terminé l'élargissement du boulevard de l'Acadie, entre les rues Simcoe et Jean-Talon. La largeur de la chaussée du côté ouest de la grande artère nord-sud aura été doublée, mais on ne fera que repousser d'environ 1,000 pieds les embouteillages chroniques de la circulation se produisant matin et soir, du lundi au vendredi. Cette opinion est celle de M. Locke, gérant de Ville Mont-Royal, et il faut admettre que sa thèse est valable.

Encore rien de concret n'a été fait ou même décidé en vue d'élargir le boulevard de l'Acadie, entre la rue Jean-Talon et la rue Beaumont, immédiatement au nord des voies ferrées du Pacifique-Canadien. Les Montréalais et les banlieusards qui, chaque jour, parcourent le boulevard de l'Acadie dans les deux sens, devront donc continuer de tourner à droite sur Beaumont s'ils entendent utiliser le passage à niveau de la rue Rockland, ou s'engager à gauche pour filer vers l'avenue du Parc. La section comprise entre Jean-Talon et Beaumont ne peut être utilisée que par quatre véhicules à la fois, au lieu de huit comme c'est le cas plus au nord. Les travaux sur le point d'être terminés auront coûté environ \$500,000 à Ville Mont-Royal, frais d'expropriation compris.

**Que fera Outremont ?**  
Lors de la récente campagne à la mairie d'Outremont, M. Bernard Couvrette déclara devant des journalistes, le 30 avril 1964, qu'il était favorable au prolongement du boulevard de l'Acadie, soit par-dessus ou par-dessous les voies du C.P.R., en empruntant comme nouveau tracé les rues Durocher ou Hutchison, avec aboutissement à la hauteur du chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Le président Lucien Saulnier, du Comité exécutif de Montréal, promit à plusieurs reprises, en ces dernières années, que Montréal s'occuperait du prolongement du boulevard de l'Acadie pourvu que Ville Mont-Royal et Outremont s'entendent pour réaménager le passage à niveau de la rue Rockland. Or, une telle entente tarde encore à intervenir.

**La faute au C.P.R. ?**  
Tant à Outremont qu'à Ville Mont-Royal, on laisse entendre que si cette question n'a pas été encore résolue la faute en est aux dirigeants du Canadien Pacifique. Ceux-ci réclament un nouveau délai — de 18 à 24 mois — pour étudier les possibilités de réaménagement des voies de triage entre la rue Rockland et l'avenue du Parc. Entre-temps, la Ville d'Outremont refuse d'émettre de nouveaux permis pour la construction de voies appelées à desservir quelques rares industries dans ce secteur. L'immense cour de triage ne remplit plus sa fonction originelle, pas plus que la rotonde où l'on rassemblait autrefois les locomotives à

vapeur maintenant remplacées par des diesels. La rotonde est d'ailleurs maintenant louée à une quinzaine de petites industries, tandis que la vaste cour sert de stationnement à quelque 2,000 autos chaque jour de la semaine. "On pourrait facilement réduire le nombre de voies de 42 à 6, comme l'ont constaté eux-mêmes les membres de la Régie fédérale des transports au cours de leur passage à Outremont, il y a quelques mois", dit un porte-parole

municipal. A Montréal, certains ingénieurs sont nettement hostiles au projet de déblocage dans Outremont aux dépens de Concordia. Ils ne veulent pas entendre parler que le gros du flot de la circulation quotidienne filant vers le sud vienne aboutir au quadrilatère très achalandé qu'est celui borné par la voie Camillien-Houde, le boulevard Mont-Royal, l'avenue du Parc et le Chemin de la Côte-Sainte-Catherine.



Dans moins d'un mois, les automobilistes pourront circuler plus rapidement boulevard de l'Acadie, entre les rues Simcoe et Jean-Talon, vu qu'on double la largeur de cette artère nord-sud dans les limites de Ville Mont-Royal. Cependant, la circulation continuera de s'embouteiller vers le sud à la rue Jean-Talon, parce que le boulevard de l'Acadie redevient à seulement quatre largeurs d'auto jusqu'à la rue Beaumont, au nord des voies du Pacifique-Canadien.

métropolitain jouissait encore d'une véritable autorité, il serait possible de résoudre à la satisfaction des intéressés ce problème de la circulation qui intéresse non seulement Montréal, Outremont et Ville Mont-Royal, mais également d'autres municipalités.



## ROND POINT L'ACADIE

Monsieur,

Je n'aime pas critiquer inutilement. D'ailleurs ce n'est pas une critique que je voudrais faire, mais une suggestion que je juge très pertinente.

Chaque jour j'emprunte le rond point du boulevard L'Acadie. Or, au moins une fois par semaine la circulation est totalement bloquée à la suite d'une collision. Il serait difficile d'éviter cela. Mais je suggère que lorsque cette situation se présente, qu'on détourne la circulation. Il serait en effet très facile, de poster un policier au coin des rues L'Acadie et Henri-Bourassa et un autre au coin des rues L'Acadie et Sauvé. Ou tout simplement une pancarte indiquant que le rond point est bloqué. Dès lors tous ceux qui ont eu à attendre pourraient emprunter un autre chemin.

Il faudrait également faire la même chose à l'intersection de Crémazie et Saint-Laurent. Au lieu d'aller se cogner le nez sur le rond point bloqué, les gens pourraient soit utiliser St-Laurent jusqu'à Jarry ou Henri-Bourassa et faire un détour. Ainsi, les voies pourraient être rapidement débloquées et la circulation reprendrait normalement.

Un automobiliste impatient.

### That L'Acadie Traffic Circle Branded A Monstrosity — At the Very Least!

Sir,—If there was ever a bumbling, inept, impractical, asinine, muddle-headed monstrosity concocted by that monumental fathead modern man, L'Acadie Circle wins first prize. This is the circle designed, it is assumed, to assist the flow of traffic right into the fourth dimension, for that is the only direction into which traffic can flow without being involved in one of those weird traffic tie-ups for which the circle is famous.

And what a nightmare for pedestrians! How, one asks, is a pedestrian supposed to cross the road amid that tangle of screeching cars driven by homicidal maniacs hell-bent for the tavern at the corner, the only safe haven within blocks? And where were the brains of the people who built the Rockland Shopping Centre, obviously designed for the Town of Mount Royal trade. It is only at the risk of one's life that outsiders can cross into that sanctum where the famous hallowed fence finally stops.

Looking in all directions there is not a single provision made for the safety of pedes-

trians, which is typical of this province where the week-end death toll from traffic accidents is often as high as the rest of Canada. So efficient is this marvel leading into the auto route and into the morgue, so exquisitely designed to befuddle, confuse and harass people who simply want to cross the road in safety, that it only requires two traffic policemen each night to bring a semblance of order.

All this would be comical, symbolic of the computer-run imbecilities of modern civilization, were it not that because of it people have been killed while crossing the road. Yes, a petition, signed by a number of indignant citizens, was delivered by due democratic process to the local politician, whatever his name is, responsible for that area, and the measure of his interest or the measure of his ability to do something about it was noted by the recent construction, right in the middle of the monster, of yet another traffic lane, this time for buses. And if the people who designed that new traffic lane can tell me how motorists driving at sixty miles an hour down or rather up L'Acadie can swerve in time to avoid driving right through that bus-reserved thoroughfare. I will give them a cigar, preferably of the exploding type.

O Montreal! With all your hustle and bustle, with all your boasted prosperity, what a mess you are really in!

C. Nathan,  
Montreal.

## Des parents veulent bloquer le boulevard de l'Acadie

Il ne se passe pas une semaine sans qu'un accident sérieux n'arrive sur le boulevard de l'Acadie, dans le centre-nord de Montréal. Ce boulevard constitue une véritable piste de courses d'automobiles et les policiers du poste 20 ne semblent vouloir rien faire pour remédier à la situation.

Que la police ferme les yeux sur la vitesse, entre le rond-point et Dudemaine, passe encore. Mais qu'elle permette plus de 20 milles à l'heure entre Dudemaine et Salaberry, C'EST UN

CRIME, car il y a, entre ces rues, une église, un monastère, deux écoles primaires, une école secondaire et une cinquantaine de maisons !

Les parents sont affolés. Non seulement ne peuvent-ils plus dormir le soir, mais ils craignent pour la sécurité de leurs enfants le jour. Que fait la police ? Elle ne sévit jamais. Que font les conseillers municipaux ? Personne ne les connaît. Les parents vont donc former une association . . . et bloquer la rue !

1150.1

# TMR Seeks l'Acadie Access With Laurentian Autoroute

By WALTER TURNER

Town of Mount Royal's Mayor Reginald Dawson last night promised his administration he would move to reopen discussions with Montreal's executive committee chairman Lucien Saulnier with a view to having Montreal provide either an exit-egress on l'Acadie boulevard or an overpass designed to take traffic northward to the Laurentians.

The proposal would provide a route from l'Acadie across the Metropolitan boulevard connecting with the Laurentian Autoroute.

He made the promise when council members noted that TMR and Outremont had successfully completed an overpass at Rockland avenue and that the overpass was never in-

tended to solve the area's north-south traffic problem.

TMR's city engineer John Warren reported to council that traffic surveys made since the overpass was opened last week showed that traffic was proceeding "smoothly." Trouble, it was noted, had been anticipated to some extent on north-bound traffic but had not yet developed.

Before council was a letter from Arthur Branchaud, chief engineer of the provincial department of roads. It said that Quebec was now ready to proceed with three pedestrian overpasses spanning Autoroute 520 under certain conditions.

The overpasses, at a cost of \$50,000 each, would be built at Delmeade road, Wajax and at the Rolls Royce plant, by the provincial department of roads. They would be of the "open

type" and would have three spans crossing the expressway and service roads.

## Broad Survey Needed

The roads department, wrote Mr. Branchaud, could not undertake to construct pedestrian overpasses "at random" before having experimented with the functioning of the new autoroute and the much-needed bus route, and not until they had made an exact survey of the needs concerning the north-south crossing and vice-versa regarding the number of employees concerned using the new facilities that have been created by the autoroute replacing the conventional pre-existing highway.

"Now," he wrote, "that it (Autoroute 520) has been in operation for a period of two months we are ready to make some concrete suggestions" . . . namely, the three overpasses. The conditions he set were:

The municipalities concerned must give the necessary land for the construction of abutments for pedestrian overpasses for the outside of the existing right of way.

The municipalities must contribute 40 per cent in proportion to the cost of construction.

The municipalities must assume maintenance costs, lighting and police inspection of the pedestrian overpasses.

It was understood that Mr. Branchaud was seeking approval in principle and would subsequently notify the municipalities concerned of the precise costs. TMR's council voted unanimously in favour.

TMR's council unanimously approved extracts of the minutes of a council meeting of Anjou held Nov. 23 calling on the Intermunicipal Coordinating Council to present a bill to the next Legislature seeking a more equitable apportioning of costs of the Metro deficits.

The bill, which would amend bill 1,1314, is already under preparation by the ICC. Anjou's minutes noted that the equalization bill, calling upon municipalities to share the operational deficits, had been drawn up "in a hasty manner." TMR's council also approved this suggestion unanimously.

## Le maire Dawson veut relier le boulevard de l'Acadie à l'autoroute

Le maire de Mont-Royal, M. Reginald Dawson, demandera à la ville de Montréal d'ouvrir une sortie sur le boulevard de l'Acadie ou encore de construire, au-dessus du boulevard Métropolitain, un saut-de-mouton qui aboutirait à l'autoroute des Laurentides.

Il a annoncé cette décision à la dernière réunion du conseil, après avoir précisé que l'ouverture du viaduc Rockland n'a jamais eu pour objectif de résoudre les problèmes de la circulation nord-sud.

Un rapport de l'ingénieur municipal de Mont-Royal, M. John Warren, souligne que depuis l'ouverture du viaduc Rockland la circulation se fait bien. Il

prévoit toutefois que des problèmes surviendront à un moment donné pour les automobilistes roulant vers le nord.

Le conseil municipal de Mont-Royal a aussi pris connaissance d'une lettre de l'ingénieur-chef du ministère de la Voirie, M. Arthur Branchaud, lui annonçant que le gouvernement était prêt à construire, à certaines conditions, trois passerelles au-dessus du Chemin de la Côte-de-Liesse, l'autoroute 520.

Ces trois passerelles, qui nécessiteraient chacune des déboursés de \$50,000, seraient construites près de la route Delmeade, des usines de Wajax Equipment Ltd. et de Rolls-Royce of Canada Ltd.

## Amélioration prochaine au rond-point L'Acadie-Crémazie

Le cauchemar quotidien des automobilistes qui doivent circuler dans l'axe du rond-point L'Acadie-Crémazie prendra fin bientôt. Dans quelques semaines, quelques mois au plus tard.

Les plans pour la construction de voies élevées additionnelles sont complétés, mais les crédits ne sont pas encore votés, a-t-on appris hier à l'hôtel de ville de Montréal.

L'addition de voies élevées à

cet endroit a été rendue obligatoire devant l'accroissement du nombre de véhicules qui circulent dans ce rond-point et la saturation dans son utilisation et le trop grand nombre d'accidents qui surviennent régulièrement.

Les statistiques du Service de la circulation de la ville de Montréal démontrent que le rond-point Crémazie-L'Acadie est l'intersection où il se produit le plus d'accidents, soit une moyenne de 75 par trois mois.

Selon nos informations, cette amélioration consistera en l'addition de voies superposées au-dessus des voies déjà existantes. Le coût de ces travaux s'éleva à plusieurs centaines de mille dollars.

## *Des voies à étagement au rond-point de l'Acadie*

Un projet d'amélioration de la circulation au rond-point du boulevard de l'Acadie, borné par les limites de Ville Mont-Royal, de Saint-

Laurent et de Montréal, sera soumis sous peu au comité exécutif par le service de la Circulation de Montréal.

Des statistiques communiquées en fin de semaine par le directeur Jacques Barrière, établissent que ce carrefour a été le théâtre de 115 collisions et simples accrochages en 1966, soit 11 de plus que l'intersection Pie IX-Sherbrooke.

Un relevé de l'intensité de la circulation dans les deux sens (est-ouest et nord-sud) est en voie d'exécution et on a hâte d'en connaître le résultat. C'est par après que les ingénieurs dé-

termineront si la voie élevée qui permettrait de simplifier le problème sera construite vers l'ouest ou le sud.

Une fois l'accord obtenu du président Lucien Sauvier et de ses collègues du Comité exécutif la transformation pourrait être effectuée en moins de six mois, à un coût qui reste à déterminer. La situation est complexe à cet endroit, parce que les automobilistes venant du nord sur l'Autoroute Montréal-Laurentides débouchent directement dans la partie sud-ouest du rond-point, s'ils ne continuent pas vers l'est sur les voies rapides du boulevard Métropolitain.

## Le rond-point de l'Acadie

**D**ES TRAVAUX PUBLICS, il en faudra tant qu'il y aura des hommes, des villes et des... automobiles. C'est-à-dire toujours. Les Montréalais qui soir et matin, doivent rejoindre le boulevard Métropolitain à la hauteur de Rockland et de l'Acadie ont longtemps pesté contre l'absence d'un viaduc à la rue Rockland. Le projet, vieux d'un quart de siècle, cent fois abandonné puis repris, a été finalement réalisé par suite d'un accord entre Outremont et Ville Mont-Royal. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que le viaduc Rockland n'apporte qu'une solution partielle au phénomène circulation (dans toutes les directions) aux heures de pointe et à ce carrefour. En effet, autant Rockland absorbe son flot de véhicules et le redistribue, autant le rond-point du boulevard l'Acadie et Métropolitain s'avère incapable de maintenir un rythme normal à l'écoulement du

flot véhiculaire. Soyez là à 18 heures et ce sera à épuiser la patience d'un archange!

Les spécialistes en voirie réfléchissent avec plus de logique que les profanes. Ces derniers ont vite fait de lancer un pont par-dessus la voie métropolitaine et, à leur avis, le tour est joué.

Mais c'est un sale tour car en quelques deux minutes ce sont les carrefours, soit au nord, soit au sud, qui sont surgonflés: le mal a changé de place. Il reste que le problème prend année après année, une dimension accrue: nous allons vers l'embouteillage érigé en système, ce qui est intolérable.

Les ingénieurs de la Voirie provinciale — le métropolitain est de juridiction provinciale — de concert avec leurs collègues de Montréal, poursuivent de sérieuses études et avec un intérêt accru, le projet d'un accès à l'autoroute du Nord par Cavendish, solution écartée il y a six

ans, retient désormais l'attention. Là encore, solution partielle mais, au moins, les usagers de l'autoroute du Nord au lieu de venir ajouter à l'actuel "délire" du croisement en surface à l'Acadie, emprunteraient une voie d'accès via Cavendish, soulageant d'autant un carrefour plus que surchargé. Nous croyons savoir que le projet Cavendish-Autoroute a depuis longtemps dépassé le stade de la planche à dessin et que sa remise à l'étude pour exécution en chantier ne nécessiterait que quelques mois. Au nom des usagers du catastrophique rond-point — un accident tous les deux jours, c'est immanquable — prions les dirigeants municipaux de donner le feu vert à qui de droit et que tous les pouvoirs intéressés et concernés se mettent à l'oeuvre pour mener à bien un grand ouvrage qui ne peut plus attendre.

Roger CHAMPOUX



# Réaménagement de l'intersection l'Acadie et Chemin Côte-Vertu

par André BEAUVAIS

Les automobilistes qui empruntent régulièrement l'intersection l'Acadie et Côte-Vertu seront soulagés d'apprendre que la Ville de Montréal a retenu un projet de son service d'urbanisme en vue d'améliorer les mouvements de la circulation à cet endroit.

Le comité exécutif avait à choisir entre un projet soumis par le service de la circulation et celui du service d'urbanisme. Bien que différents, ces deux projets tenaient compte de l'ouverture future du viaduc Sauvé qui reliera la rue Sauvé à la Côte-Vertu, ce qui aura pour effet, espère-t-on, de décongestionner le rond-point l'Acadie (à Métropolitain) et le boulevard Henri-Bourassa, vers l'ouest.

Le projet du service d'urbanisme consiste à exproprier quelques immeubles qui bordent le chemin de la Côte-Vertu,

à l'est et à l'ouest de l'Acadie en vue de son élargissement. Ce qui aura pour effet d'aménager, sur Côte-Vertu, comme sur l'Acadie, des voies à même le terre-plein pour faciliter les virages à gauche.

Au service de la circulation, on a plutôt suggéré quatre voies diagonales à même les terrains ce qui aurait facilité les virages à droite est-nord, nord-ouest, ouest-sud et sud-est. Mais l'exécutif de Montréal en est venu à la conclusion que ce projet aurait nécessité une législation trop coûteuse et une trop forte dépense d'expropriation.

Au service d'urbanisme, on est d'avis qu'il ne faut pas s'attendre à solutionner le seul projet du viaduc Sauvé et du réaménagement de l'intersection l'Acadie et Côte-Vertu.

Les solutions, laisse-t-on entendre, viendront surtout d'une série de mesu-

res qui, réalisées à long terme, amélioreront jusqu'à un certain point la situation de la circulation dans le secteur, à savoir, le raccord Henri-Bourassa à Bois-Franc, le prolongement de Salaberry vers l'ouest, le raccord Van Horne à Rosemont et le prolongement des voies de service du boulevard Métropolitain à travers la barrière que constitue la voie ferrée électrifiée du C.N. dans Mont-Royal.

Le service d'urbanisme est d'opinion que chacun de ces projets traité à sa valeur contribuera à éliminer une partie de la congestion actuelle et à absorber les accroissements de voyages dus aux développements nouveaux.

Hier, le comité exécutif a autorisé le service des travaux publics à préparer des plans en vue de l'acquisition de réaménagement de l'intersection l'Acadie et Côte-Vertu.



## CHRONIQUE

d'ANDRÉ BERTHELET

conseiller municipal

### D'AUTRES NOUVELLES

Une étude est présentement en cours au Service de la Voie Publique pour déterminer ce qu'il en coûterait à la ville pour acheter la machinerie nécessaire au déblaiement de la neige dans les ruelles. Beaucoup de citoyens, qui garent leurs voitures dans des garages donnant sur les ruelles, seront heureux d'apprendre cette bonne nouvelle. Ça leur évitera peut-être de devoir se priver de leurs voitures pendant des hivers complets.

Le directeur Barrière du Service de la Circulation a révélé qu'une autre étude se fait présentement pour déterminer la façon dont le rond-point l'Acadie et Métropolitain sera réaménagé. Depuis quelques années on sait que la ville a déjà procédé au réaménagement des croisements St-Laurent et St-Michel le long du Boulevard Métropolitain. Etant donné que les intersections les plus meurtrières de Montréal sont situées dans Villeray, nos concitoyens

seront heureux de cette autre bonne nouvelle.

La bicyclette devient de plus en plus populaire; pour les randonnées comme pour l'utilité. C'est pour cette raison que les conseillers R.C.M. ont plusieurs fois insisté au conseil pour obtenir que les Services de la Circulation et des Sports et Loisirs se penchent sur cette question de cuisante actualité. Nous préconisons que certaines voies importantes, dans les deux axes principales de la ville, soient transformées pour permettre une circulation sécuritaire des bicyclettes. Le conseiller Keaton a même proposé la fermeture de certaines rues importantes, comme la rue Ste-Catherine, les dimanche matin. D'autres rues du Vieux-Montréal pourraient éventuellement connaître le même sort. Quand pensera-t-on à Villeray? Les cyclistes sont légion chez-nous. Les citoyens qui auraient des idées à soumettre à ce sujet peuvent communiquer avec

moi tous les jours de la semaine entre 1h. et 4h. ou en soirée entre 7h.30 et 9h.30, ou passer au bureau du conseiller aux mêmes heures, 743A rue St-Denis.

Tous les conseillers du R.C.M. ont signé la pétition mise de l'avant par le Park Extension Youth Organization pour obtenir une aréna au parc Jarry après

le départ des Expos. Les citoyens qui voudraient en faire autant peuvent communiquer avec moi par les moyens mentionnés plus haut. Toujours dans le domaine des sports, il faut mentionner que le Conseil a voté, la semaine dernière, les crédits nécessaires à la transformation de l'aréna Marquette.