

RAPPORT DE LA COMMISSION D'AUDIENCES
PUBLIQUES POPULAIRES SUR
L'AUTOROUTE EST-OUEST A MONTREAL

oct. 1971

72-01-97

Octobre 1971

RAPPORT DE LA COMMISSION D'AUDIENCES PUBLIQUES POPULAIRES
SUR L'AUTOROUTE EST-OUEST A MONTREAL

Conseil de Développement Social
du Montréal métropolitain

Montreal Council
of Social Agencies

SOMMAIRE

LE RAPPORT

SECTION I - INTRODUCTION

1- LA COMMISSION

1.1 Les origines et le mandat	4
1.2 Mise en garde	5
1.3 La démarche	6
1.3.1 Les invitations	6
1.3.2 Les audiences	7
1.3.3 Les commissaires	7

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

1- LA PROBLEMATIQUE

L'argumentation	13
1.1 Le projet d'autoroute est-ouest	13
1.2 Historique du projet de l'autoroute	14
1.3 L'autoroute n'est pas une priorité	16
1.4 La problématique homme-auto	16
1.5 L'autoroute et le progrès	17

2- LA SITUATION DU CHOMAGE

2.1 L'autoroute ne crée pas beaucoup d'emplois	20
2.2 La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois	20
2.3 Les emplois créés	20
2.4 Les emplois permanents détruits	21
2.5 Un coût de création d'emplois exorbitant	21

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

3- LA QUESTION DU LOGEMENT

3.1 La situation générale dans le domaine du logement à Montréal	23
3.2 Les expropriations par l'autoroute	24
3.3 Le relogement et les indemnités aux familles expropriées	25
3.4 Les solutions proposées	26

4- LA POLLUTION

4.1 La pollution atmosphérique	28
4.2 La pollution esthétique	29
4.3 La pollution sonore	30

5- LES TRANSPORTS EN COMMUN

5.1 Le prolongement du métro comme alternative	32
5.2 L'amélioration du réseau de surface	32
5.3 La démocratie du transport en commun	32
5.4 Des données techniques	33
5.5 Les démolitions	33
5.6 Le développement économique	33

6- LES DONNEES TECHNIQUES DE L'AUTOROUTE

6.1 Le réseau existant	36
6.2 Le dégagement du boulevard Métropolitain	36
6.3 La circulation dans le Centre-Ville	36
6.4 Les échangeurs des autoroutes	37
6.5 La capacité de circulation de l'autoroute est-ouest	37
6.6 Le temps sauvé	37
6.7 Les dangers de l'échangeur de la rue Université	38
6.8 Les contraintes d'une autoroute dans le Centre-Ville	38
6.9 Les autos dans le Centre-Ville	39

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

7-	LES COUTS	
7.1	Un estimé des coûts directs et des coûts sociaux	41
7.2	Echelle de grandeur des coûts	42
8-	LES SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTOROUTE	
	Les sources de financement de l'autoroute	44
9-	LES DIMENSIONS ECONOMIQUES DE L'AUTOROUTE EST-OUEST	
9.1	Localisation des industries	46
9.2	Déplacement de l'activité manufacturière	46
9.3	Le développement de l'Est	47
9.4	Le commerce dans l'Est	47
9.5	Le développement du Centre-Ville	48
9.6	Le Port de Montréal	48
10-	LE MANQUE DE PLANIFICATION	
10.1	Le droit de regard de Montréal	51
10.2	Les études de rentabilité	51
10.3	La planification inter-ministérielle	52
10.4	La planification inter-gouvernementale	52
10.5	L'autoroute et la rénovation	52
11-	LA POPULATION CONCERNEE	
11.1	Le désaccord de la population	55
11.2	La destruction de la vie communautaire	56
11.3	L'existence des groupes de contestation de l'autoroute ...	57

SECTION II - L'ARGUMENTATION SOUMISE

12-	LES MECANISMES DE CONSULTATION, PARTICIPATION ET INFORMATION DE LA POPULATION	
12.1	La consultation	60
12.2	La participation	61
12.3	L'information	62
13-	CONCLUSIONS	
	Conclusions	64

SECTION III - LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

	Les recommandations de la commission	66
--	--	----

LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'AUDIENCES PUBLIQUES POPULAIRES
SUR L'AUTOROUTE EST-OUEST

Mlle Madeleine Joubert,
présidente

Directeur-général
Institut Canadien
d'Education des Adultes

M. Ben Carniol,

Directeur-général
Montreal Council
of Social Agencies

M. Clément Gauthier,

Membre,
Conseil d'administration,
Conseil de Développement
Social du Montréal
métropolitain

M. Pierre Meunier,

Avocat

SECTION I

INTRODUCTION

1- LA COMMISSION

1.1 Les origines et le mandat

La Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal est une initiative du Conseil de Développement Social du Montréal métropolitain et du Montreal Council of Social Agencies.

Ces audiences voulaient pallier à un manque de mécanisme de consultation et de participation sur un projet qui touche toute la vie communautaire des Montréalais.

Comme un tel mécanisme est absent des réglementations du Ministère de la Voirie, organisme gouvernemental directement responsable du projet, les initiateurs ont confié au Comité sur l'Habitation et la Rénovation Urbaine du Montréal métropolitain, qu'ils parrainent conjointement, le mandat d'organiser les séances d'audiences de cette commission.

Le premier ministre du Québec, l'honorable Robert Bourassa, fut informé de ce projet dans une lettre¹ que le Comité lui faisait parvenir en date du 30 mars 1971.

Le mandat initial de cette commission relevait des trois points suivants:

- 1) permettre à toutes les parties en cause de présenter publiquement leur point de vue;
- 2) recevoir les revendications et les demandes des groupes et/ou des citoyens touchés par le projet, afin de les transmettre aux instances concernées;
- 3) éclairer la population en général sur toutes les implications d'un tel projet.

¹ Voir copie en annexe "a"

Les commissaires, en tant qu'intermédiaires entre les parties concernées, devaient assurer que les opinions et les prises de position de chacun seraient entendues et retransmises intégralement; ils n'avaient pas à statuer sur le problème.

A la suite des quatre séances d'audiences de la commission, les commissaires ont reconsidéré leur mandat, et résolu de compléter le rapport en y incluant un ensemble de recommandations qui constitue une certaine prise de position face à la problématique relevée dans plusieurs mémoires présentés à la commission.

Le présent document constitue le rapport de la commission. Il fait la synthèse de l'argumentation déployée lors des audiences. A cause du grand nombre de mémoires et de présentations verbales contre le projet d'autoroute (33 sur 35) et des difficultés de réaliser une synthèse de prises de position contraire, les deux documents en faveur de l'autoroute sont présentés intégralement en annexe¹ afin de rendre justice aux parties concernées.

1.2 Mise en garde

Les énoncés de l'argumentation incluse dans ce rapport ne représentent pas la prise de position des commissaires. Cette partie du rapport constitue simplement une synthèse organisée des arguments, prises de position, souhaits et demandes des groupes et/ou individus qui se sont prononcés presque unanimement contre le projet de l'autoroute est-ouest.

Les commissaires assurent par contre que les faits relevés, les affirmations et les arguments présentés ici, correspondent aux idées transmises et présentées lors des audiences.

¹ Voir annexe "b" et annexe "c"

La seule prise de position de la part des commissaires est contenue dans les recommandations qu'ils présentent aux intéressés.

1.3 La démarche

1.3.1 Les invitations:

De nombreuses invitations personnelles ont été envoyées à divers organismes et personnes les conviant à participer aux audiences de la commission. En voici une description sommaire:

1. Groupes non gouvernementaux qui s'étaient déjà prononcés publiquement sur le projet de l'autoroute est-ouest: quarante(40) invitations(voir annexe "d")
2. Groupes et organismes dont les intérêts pouvaient être touchés par le projet: soixante-dix(70) invitations (voir annexe "e")
3. Groupes et/ou personnes de divers palliers de gouvernements: (voir annexe "f")
 - a) gouvernement du Québec et députés concernés: quinze(15) invitations
 - b) Ville de Montréal et conseillers concernés: vingt et une (21) invitations
 - c) gouvernement fédéral et députés concernés: huit(8) invitations
 - d) Communauté Urbaine de Montréal et Maire de Westmount.

Une invitation générale à la population a été faite par le truchement des mass-média à la suite d'une conférence de presse tenue le 1er avril 1971 et d'un communiqué remis à la presse le 20 avril 1971, en plus de quelques annonces dans les journaux de quartier du sud-ouest et de Maisonneuve.

1.3.2 Les audiences:

Toutes les séances ont été enregistrées sur magnétophone parce qu'il ne fut pas possible à tout le monde de présenter un mémoire écrit, en trois copies. De plus, l'enregistrement a permis de retenir fidèlement les interrogations et commentaires formulés par les commissaires et les participants. En tout trente cinq (35) mémoires et présentations verbales ont été soumis à la commission. Vous en trouverez la liste à l'annexe "g".

Enfin, on trouvera en annexe "h", une copie de tous les mémoires. Dans le cas des présentations verbales, un résumé écrit est disponible à l'annexe "h".

La commission a tenu quatre (4) séances d'audiences. Ces séances ont eu lieu à des dates et des endroits différents afin de faciliter la participation. La liste des séances est présentée en annexe "i".

1.3.3 Les commissaires:

Les commissaires ont participé aux quatre (4) séances d'audiences. Il est à noter qu'au début, la commission comptait cinq (5) membres. Un des commissaires, M. James Clift, a dû se retirer après les audiences du 24 avril 1971, son travail exigeant un transfert à Vancouver.

SECTION II

L'ARGUMENTATION SOUMISE

1- LA PROBLEMATIQUE

L'argumentation

Les sujets abordés dans les mémoires et communications verbales soumis à la commission soulèvent plusieurs aspects du problème de l'autoroute est-ouest. Ce sont les faits identifiés, les arguments élaborés ou les questions posées lors des séances de la commission qui sont à l'origine de la synthèse qui suit.

L'ordre dans lequel les arguments sont présentés ne reflète de la part des commissaires, aucune priorité ou importance; il ne découle que d'un choix d'organisation logique de l'argumentation.

1.1 Le projet d'autoroute est-ouest

Le projet de l'autoroute est-ouest soulève la problématique d'une autoroute en milieu urbain, plus spécifiquement dans le centre-ville de Montréal et *à l'ouest de la métropole* au travers de quartiers domiciliaires. Il soulève aussi une question de valeurs sociales, économiques, physiques, culturelles, et humaines à partir desquelles il convient de baser une décision.

Le projet est présenté par le gouvernement comme devant relier l'ouest de la métropole, à partir de l'autoroute Décarie via l'échangeur Turcot, avec l'est de la ville au Pont-Tunnel Hippolyte-Lafontaine. L'autoroute traverse la ville de Westmount et les quartiers montréalais de la Petite Bourgogne, Sainte-Marie, Saint-Jacques, Maisonneuve et Bourget. Le trajet est le suivant, du moins officiellement¹: "Au sud de la rue Saint-Jacques, la route transcanadienne rejoint la route 2-17 venant de l'ouest et l'approche du pont Champlain venant du sud en un vaste carrefour surélevé au-dessus de la cour Turcot. De là, comme elle s'engage vers l'est, l'autoroute se transforme en structure

¹
c.f. carte no.1

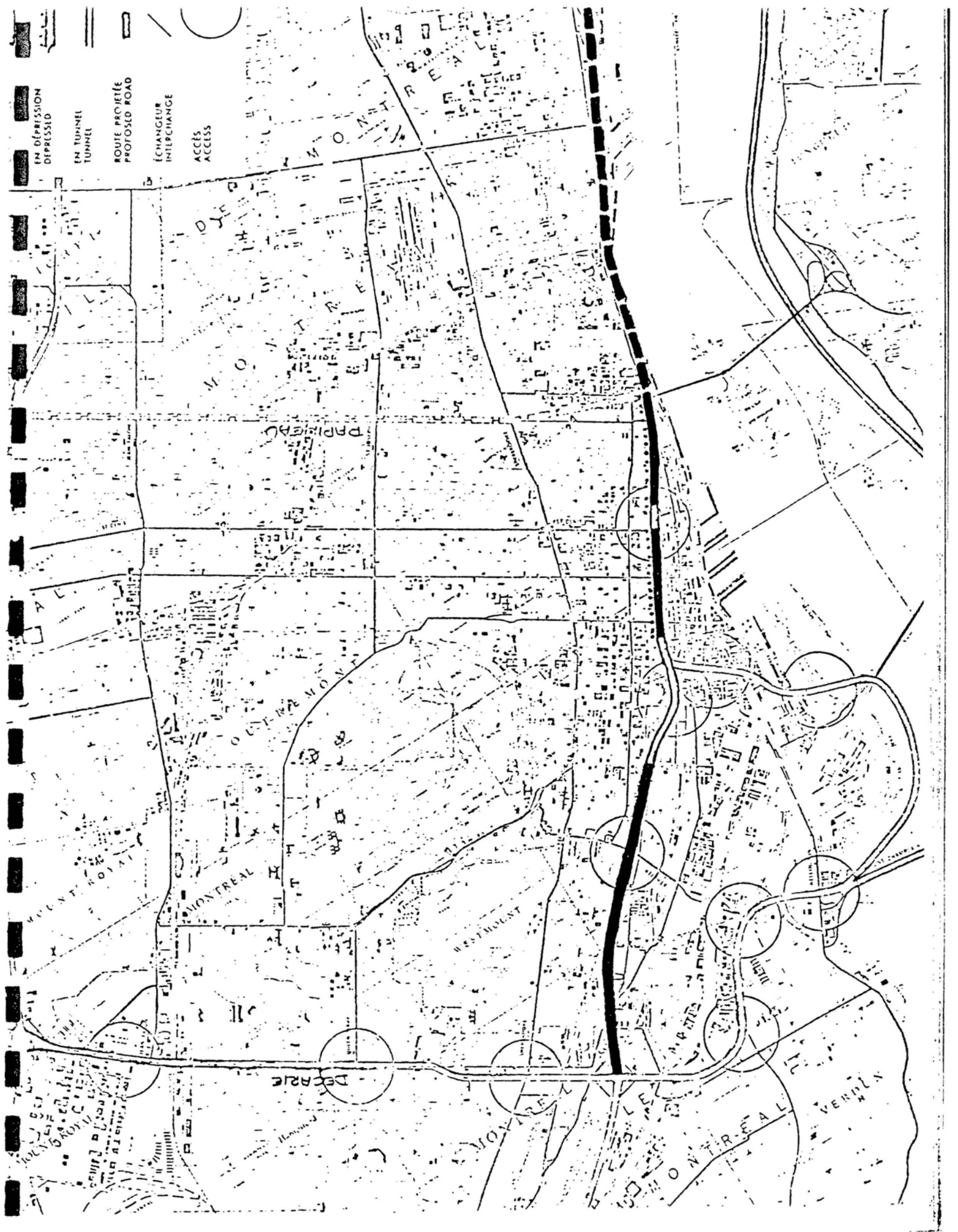
EN DÉPRESSION
DEPRESSED

EN TUNNEL
TUNNEL

ROUTE PROJÉTÉE
PROPOSED ROAD

ÉCHANGEUR
INTERCHANGE

ACCÈS
ACCESS



élevée à deux niveaux comportant 4 pistes de circulation dans chaque sens. La structure de l'autoroute est située au sud et est parallèle aux voies du Pacifique Canadien jusqu'à l'avenue Greene. A l'est de l'avenue Greene, la route se ramène à une structure élevée d'un seul niveau, passant par-dessus les rues Atwater et des Seigneurs, d'où elle plonge dans un tunnel juste à l'ouest de la rue Guy. La route dévie à ce point vers le sud passant sous les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques et, en un point à l'est de la rue Cathédrale, elle s'incline de nouveau légèrement vers le nord et rejoint un alignement situé au sud de la rue Vitré et de la ligne no. 2 du métro. Le tunnel dont une certaine longueur est à deux niveaux se termine à l'est de la rue Saint-Alexandre, point où la route émerge, et s'avance à un seul niveau, en dépression, bordé de chaque côté de murs bas de béton et de talus. La route se continue vers l'est, passant sous des ponts aux rues Bleury, Jeanne-Mance, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Hôtel-de-Ville et Sanguinet. A l'est de la rue Sanguinet, la route s'engouffre de nouveau dans un court tunnel et sort en dépression juste à l'est de la rue Saint-Hubert, pour se glisser sous deux ponts à Amherst et Wolfe. A l'est de la rue Wolfe, la route passe entre les rues Craig et Notre-Dame, au sud de l'emplacement du projet de Radio-Canada auquel elle est adjacente".¹ Le tracé de l'autoroute était encore à l'étude, entre la rue Papineau et l'échangeur Hochelaga au moment des audiences.

1.2 Historique du projet de l'autoroute

Dès 1910, le Conseil de Ville de Montréal discute de la construction possible d'une telle autoroute.

¹ Service d'Urbanisme de Montréal, Métropole, Cahiers d'Urbanisme no.3, 1965, p. 39 et 41.

En 1925, un plan d'urbanisme présenté à la ville par l'urbaniste S.J. Lavoie, propose une autoroute identique à celle présentement construite.

En 1944, le bureau d'urbanisme de Montréal propose dans son plan directeur une autoroute le long du fleuve.

En 1946, on mentionne (voir conférence de M.R.N. Watt, président du Montreal Tramways Company) que l'erreur fondamentale en matière de transport urbain a été d'essayer de résoudre le problème de la circulation en fournissant aux individus les moyens de se rendre à leur travail et d'y revenir en automobile.

En 1948, le Service d'Urbanisme de Montréal publie une brochure "L'autostrade Est-Ouest" avec un tracé longeant le fleuve.

En 1952, le bureau d'aménagement soumet aux autorités municipales le plan d'une autoroute à 4 travées de 10.2 milles le long du fleuve.

En 1960, un projet d'autoroute élevée au coût de \$130 MM est soumis au gouvernement provincial.

En 1964, MM. Drapeau, Saulnier et Desautels (directeur du Bureau d'Urbanisme) annoncent officiellement une section de 4.5 milles du tracé de l'autoroute est-ouest.

En 1970, l'honorable Bernard Pinard, ministre de la Voirie au gouvernement du Québec, annonce la construction de l'autoroute est-ouest à Montréal.

1.3 L'autoroute n'est pas une priorité

Le projet de l'autoroute, que tous les spécialistes croyaient d'ailleurs avoir été abandonné, proposé dans le contexte québécois actuel est très mal venu. La situation politique, économique et sociale rend tout engagement de cet envergure (\$450 MM peut-être, voir les coûts) extrêmement compromettant.

Les priorités actuelles du Québec, et particulièrement de Montréal nécessitent beaucoup plus une intervention dans le logement, le transport en commun ou l'assainissement de l'environnement. Or, un investissement massif dans une autoroute, tel que consenti par les gouvernements, retarde d'une décennie peut-être, l'amorce d'une véritable solution dans les autres domaines mentionnés. Le Québec n'a pas les moyens de résoudre tous ses problèmes en même temps. Il doit choisir; et choisir les autoroutes ne respecte pas les priorités reconnues par la population.

1.4 La problématique homme-auto

Il apparaît fondamental de soulever cette problématique entre l'homme et l'auto, surtout dans le choix d'une solution aux problèmes du transport dans une grande métropole comme Montréal.

L'expérience récente de la décision¹ du gouvernement de l'Ontario d'arrêter un projet semblable déjà en construction, l'autoroute Spadina à Toronto, nous incite à relever l'importance de cet aspect. Le principe fondamental qui a présidé à la décision du gouvernement est une nette option en faveur de l'homme au détriment de l'auto pour régler les problèmes du transport. On a décidé d'axer la solution du transport urbain sur le transport en commun, (voir annexe "j": copie d'un texte présentant la position du gouvernement ontarien). Et cette décision vient contrecarrer une décision précédente

¹ Note de commission: en date de juin 1971

d'axer une solution sur la construction de voies rapides. On a accepté de revenir sur cette décision parce que les conséquences en sont fondamentales. On joue sur la vie communautaire de tout un ensemble et de millions d'individus. On a conclu qu'on n'allait pas régler les problèmes causés par la présence de l'automobile en incitant l'utilisation plus grande de l'automobile.

La Ville de Montréal a pris la décision il y a quelques années de toujours faire précéder les améliorations au transport en commun avant les travaux d'amélioration du réseau routier. Et le gouvernement du Québec vient contrecarrer cette décision.

Donc au Québec, et partout ailleurs, il faut donner la priorité aux individus en développant des solutions à partir du transport en commun.

L'AUTOROUTE EST-OUEST EST RETROGRADE PARCE QU'ELLE GLORIFIE ENCORE UNE FOIS L'AUTO, SOURCE DE TOUT LE PROBLEME.

1.5 L'autoroute et le progrès

Cette notion doit être définie clairement parce que trop de gens sont traumatisés par la peur d'être contre le progrès. Pour beaucoup, et nos dirigeants en sont, tout ce qui est fait par le gouvernement c'est le progrès.

Or, il y a progrès quand l'ensemble de la société bénéficie d'un avancement social, économique et culturel par l'apport d'une chose nouvelle. Et le projet de l'autoroute est-ouest à Montréal va à l'encontre même du progrès, car il va à l'encontre du bien-être des Montréalais. Et même plus, ce projet retardera l'avènement d'un progrès réel dans plusieurs secteurs. On peut donner l'exemple de la décision¹ du gouvernement de l'Ontario d'arrêter la

¹ Note de la commission: décision prise en juin 1971

construction de l'autoroute Spadina déjà commencée comme étant un progrès réel. Mais le gouvernement québécois est nettement rétrograde de par sa décision de poursuivre ses travaux. Et à Boston, Philadelphie, New-York, San Francisco, on a abandonné des projets d'autoroute en milieu urbain parce qu'on a jugé que c'était fausser les solutions réelles du problème du transport urbain.

Il y aura donc progrès quand le projet de cette autoroute sera abandonné.

2- LA SITUATION DU CHOMAGE

2.1 L'autoroute ne crée pas beaucoup d'emplois

La situation du travail au Québec à la fin de 1970, et les prévisions statistiques du chômage pour l'hiver 1971 ont incité le gouvernement du Québec à dégager des fonds afin d'activer l'économie et créer des emplois. Le secteur prioritaire retenu par Québec pour la région montréalaise a été l'autoroute, la voirie. Or de l'avis du gouvernement même, au maximum 4,000 emplois allaient être créés pour octobre 1972. Durant l'hiver 1970-71, jamais plus de 1,200 hommes n'ont trouvé de travail grâce à l'autoroute est-ouest.

2.2 La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois

Or on sait que depuis longtemps le secteur prioritaire pour relancer l'économie a toujours été le domaine du bâtiment. La construction domiciliaire est un plus grand multiplicateur d'emplois que les autoroutes. On peut facilement créer quatre (4) fois plus d'emplois en construisant des logements, qu'en érigeant une autoroute. Ce qui veut dire qu'au lieu de 4,000, on aurait pu trouver du travail à 16,000 ouvriers de la construction.

2.3 Les emplois créés

De plus, les ouvriers qui travaillent sur les chantiers de l'autoroute sont en majorité des ouvriers spécialisés (opérateur de machine lourde, menuisier de coffrage standardisé, etc.) qui ne sont presque pas ou, du moins, peu touchés par le chômage. On a préféré augmenter le choix de travail de ces ouvriers plutôt que créer des ouvertures pour des manoeuvres ou des ouvriers non spécialisés.

2.4 Les emplois permanents détruits

Il faut retenir de plus le grand nombre d'emplois permanents détruits ou déplacés par le passage de l'autoroute. Plusieurs centaines de ces emplois disparaîtront. Plusieurs compagnies importantes pour les travailleurs des quartiers touchés seront affectées par cette décision: Laurentian Spring Water, Electromould, Lepage Brothers... Enfin, quelques 375 travailleurs de Maisonneuve perdront leur emploi ou seront forcés de se déplacer, ainsi que leur famille.

2.5 Un coût de création d'emplois exorbitant

Le coût moyen de création d'emploi au Canada est de \$5,500. A ce taux, on aurait dû créer environ 19,000 nouveaux emplois. A ce taux moyen, les 100,000 emplois de M. Bourassa coûteraient environ \$5,500,000,000. Or le coût moyen de création d'emplois (temporaires) par l'autoroute est de \$26,250 au minimum (\$105 MM ÷ 4,000 emplois). A ce taux, les 100,000 emplois nécessiteraient donc un investissement minimum de \$26,250,000,000.

3- LA QUESTION DU LOGEMENT

Il existe présentement à Montréal un problème très grave de logement qui s'exprime par un manque dramatique de logements familiaux satisfaisants et à loyers acceptables. Donc la conservation des logements existants s'avère primordiale, et l'affectation de sommes fabuleuses, comme on en a investies dans l'autoroute, pourrait régler le problème.

3.1 La situation générale dans le domaine du logement à Montréal

Il existe présentement à Montréal 100,000 logements jugés insalubres parce que n'offrant pas les services essentiels à une vie normale. Il y a donc nécessité de restaurer les logements qui sont récupérables afin de ne pas aggraver la crise du logement. Seul l'argent peut solutionner ce problème. Or la Ville de Montréal doit retarder son programme de restauration de 100,000 logements à cause d'un manque d'argent.

Il y a aussi l'urgence de la conservation des logements jugés insatisfaisants. Une grande partie du stock se détériore annuellement; une politique de prévention s'impose. L'argent est indispensable pour solutionner ce problème. Or la ville ne peut appliquer de politique de conservation puisque l'argent nécessaire aux subventions exigées est inexistant. Il manque présentement à Montréal 100,000 logements familiaux à prix abordables. Tout ce que la ville réussit à construire c'est environ 1,800 nouveaux logements par année quand l'évolution démographique nécessite environ 10,000 logements supplémentaires par année. La ville n'a pas l'argent et les mécanismes nécessaires pour faire plus. Et l'entreprise privée n'est pas intéressée à ce genre de clientèle.

En même temps, il s'est détruit à Montréal 16,800 logements depuis 1960. La ville en a remplacé à peine 2,000. Or ces logements étaient en majorité des logements familiaux à bas prix. La destruction d'autres logements du même type va sûrement aggraver la situation.

3.2 Les expropriations dues à l'autoroute

Déjà en 1967, 850 familles ont été expropriées par le tronçon ouest de l'autoroute. 280 de ces familles sur la rue Selby ont été contraintes de partir à la suite d'un harcèlement sans arrêt des autorités: on coupait régulièrement sans avertissement l'eau, l'électricité, le gaz, etc... 70 autres familles auront été expropriées le 1er mai 1971 angle Saint-Antoine et l'échangeur Turcot. 200 autres logements seront démolis entre Turcot et Sanguinet; 40 entre Sanguinet et Wolfe, 250 entre Papineau et Fullum et près de 2,000 entre Fullum et Viau. A la fin de ce projet, il y aura eu environ 3,300 familles expropriées. Ceci représente le déplacement de quelques 15,000 personnes.

Le processus d'expropriation employé dans la partie ouest du projet doit être dénoncé. Ainsi, avant même que les avis d'expropriation ne parviennent aux locataires, des agents du gouvernement tentaient d'extirper la signature des femmes sur un document d'expropriation, et ce, évidemment, le jour, en l'absence de leur mari. De plus, pendant que le processus d'expropriation était en cours, des résidents ont dû souffrir la détérioration de leur logement. L'agent du gouvernement pour les expropriations dans l'ouest du projet refusait de faire les réparations nécessaires à la vie normale, et même pas en cas d'urgence. C'est ainsi que plusieurs familles durent passer quelques jours l'hiver dernier (1970-71) sans

chauffage parce que l'agent ne voulait plus chauffer. Il y eut de plus les arrêts réguliers des commodités primaires: eau, électricité, gaz; sans mentionner le bruit. Pourquoi ne pas coordonner les travaux et les expropriations? Pourquoi ne pas attendre le départ des familles? Et les informations fournies alors aux résidents expropriés étaient incomplètes, mensongères et contradictoires.

Comment peut-on penser, compte tenu de la situation du logement à Montréal, à exproprier quelques 1200 familles dans Maisonneuve (ce nombre varie de 1200 à 1800 selon que c'est le tracé Notre-Dame ou Rouen)? Comment tous les torts faits aux familles expropriées seront-ils compensés?

3.3 Le relogement et les indemnités aux familles expropriées

Toutes les personnes déplacées doivent être relogées et une compensation doit leur être accordée. Les familles déplacées dans l'ouest sur la rue Selby n'ont jamais été relogées et n'ont jamais reçu de compensation du gouvernement, sauf 30 familles qui avaient entrepris des poursuites légales ardues contre le gouvernement.

Et les familles qui seront délogées dans Maisonneuve, où seront-elles relogées? Le directeur du Service d'Habitation de Montréal, a lui-même déclaré que les logements présentement construits par la ville ne peuvent être offerts aux familles qui seront délogées par l'autoroute car d'autres familles expropriées déjà attendent depuis longtemps d'être relogées. Et la situation, telle que présentée précédemment, illustre clairement que le marché privé n'offre pas de possibilité sérieuse de relogement adéquat

aux mêmes conditions. L'augmentation du coût du loyer des familles délogées varie entre 25% et 83% selon les données du Service d'Habitation de Montréal. Comment va-t-on compenser cette augmentation permanente du loyer? Soulignons que ces augmentations sont souvent accompagnées d'une diminution du nombre de pièces et de la qualité des services primaires et communautaires. Les compensations prévues vont-elles être remises aux personnes déjà délogées? Les mécanismes de récupération des indemnités seront-ils harassants au point de décourager les familles?

3.4 Les solutions proposées

Face à cette crise du logement, le grand problème est un manque d'argent. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ne peuvent assumer la construction d'une autoroute, du métro, de logements et d'autres projets en même temps. Le gouvernement provincial a choisi; il a mal choisi.

Si l'on retient l'estimé de \$452 Millions (voir les coûts) qui constitue le coût total estimé du projet, quelles seraient les possibilités de réalisation dans le domaine du logement?

La construction d'un logement neuf coûte à la ville environ \$20,000. L'investissement de \$452 Millions permettrait donc la construction de 22,600 nouveaux logements, soit autant de logements qu'il y en a dans Maisonneuve. D'autre part, la restauration de logements coûte en moyenne selon la ville, environ \$5,500. par unité de logement. L'investissement total permettrait donc la restauration d'environ 82,200 logements, soit 80% du programme de la ville, qui était par ailleurs réparti sur 10 ans. Mais le gouvernement du Québec n'a pas choisi le logement comme priorité sociale des Montréalais.

4- LA POLLUTION

Le phénomène de la pollution devient de plus en plus un fardeau pour les gouvernements. Les sommes à investir pour combattre ce fléau des temps modernes risquent à long terme d'accaparer la part du lion dans le budget gouvernemental.

Il apparait donc primordial que l'action de base à entreprendre est de cesser d'augmenter la pollution. Montréal se situe parmi les villes les plus polluées d'Amérique du Nord et la construction d'une autoroute ne fera que contribuer à la pollution atmosphérique, esthétique et sonore de cette métropole.

4.1 La pollution atmosphérique

Les rares polluants mesurés par les services de santé sont présents dans des proportions qui portent déjà atteinte irréversiblement à la santé des Montréalais.

Ainsi, l'autoroute Décarie présente des concentrations en monoxyde de carbone excessivement élevées (dépassant 20p.p.m.).

"La circulation sur cette autoroute est l'une des plus denses à Montréal et le monoxyde de carbone peut s'y accumuler, l'autoroute étant en tranchée".

"Selon les déterminations qui en ont été faites à Montréal, il y approche ou y atteint le niveau où des chercheurs ont décelé des troubles de la vision, de l'audition et de certaines facultés cérébrales".

Ces quelques extraits au Rapport du Service de Santé de la Ville de Montréal pour 1969 devraient suffire à faire le point sur la situation de la pollution par les autoroutes. Sachant que les automobiles sont responsables à 60% de la pollution de l'air, on comprend facilement

qu'une autoroute ne fera qu'accroître le problème de la pollution atmosphérique.

Le même rapport recommande enfin officiellement "l'éloignement hors des centres urbains des voies pour véhicules en transit".

Et nous n'avons pas mentionné la poussière qui affectera grandement les résidents le long du trajet.

4.2 La pollution esthétique

Il suffit de constater la laideur du Boulevard Métropolitain pour juger des effets irréparables sur le milieu d'une telle masse de béton. C'est cette structure qui sera érigée dans le centre-ville et dans des quartiers populeux.

En effet, quels seront les effets sur le milieu, pour la Petite Bourgogne et pour les résidents de Maisonneuve, d'une telle structure. Les résidents du nouveau développement de la Petite Bourgogne, projet de rénovation où le gouvernement aura investi près de \$30MM, devront payer encore une fois les frais des erreurs de nos politiciens. Quand les résidents de ces Ilots regarderont par la fenêtre, ils verront du béton et des autos; quand ils se reposeront sur le balcon, ils affronteront la même image. Et, ce n'est pas eux qui pourront l'utiliser cette autoroute.

Et Maisonneuve qui demeure un des rares quartiers résidentiels francophones, avec une vie communautaire agréable, sera à jamais tranché par l'autoroute.

4.3 La pollution sonore

Inutile d'élaborer longtemps sur les effets du bruit qui proviennent d'une autoroute. Le stress engendré par ce bruit fait l'objet des inquiétudes des spécialistes. Les conditions inacceptables de vie des résidents le long du parcours devraient suffire à arrêter ce projet. A toute heure du jour et de la nuit, ces familles devront endurer ce sifflement des autos sur le béton. Ces inconvénients sont encore plus grands pendant la réalisation même du projet.

5- LES TRANSPORTS EN COMMUN

5.1 Le prolongement du métro comme alternative

L'investissement global prévu pour l'autoroute permettrait de réaliser un réseau assez complet de métro dans la région métropolitaine de Montréal. Le métro coûtant \$13.5MM du mille, le matériel roulant inclus, on pourrait donc réaliser 33.5 milles de métro. Cela permettrait de prolonger le métro dans l'est jusqu'à Viau, dans l'ouest jusqu'à Décarie, vers le sud jusqu'à Verdun ou Ville LaSalle et, au nord, jusqu'à Ville de Laval. Mais le gouvernement du Québec a décidé autre chose dans un domaine de juridiction municipal.

5.2 L'amélioration du réseau de surface

Le prolongement du métro permettrait de dégager sensiblement les rues de la ville puisqu'une telle politique inciterait les gens à utiliser le transport en commun et non leur automobile.

La décongestion de la circulation de surface améliorerait le service existant d'autobus parce que l'argent récupéré de ce projet permettrait l'achat d'un plus grand nombre d'autobus et parce que l'utilisation du transport en commun dégagerait les rues. Ainsi on pourrait répondre aux exigences de la clientèle du sud-ouest de la région qui est desservie par un réseau inadéquat d'autobus. Les longues minutes d'attente deviendraient chose du passé.

5.3 La démocratie du transport en commun

Une politique du transport axée sur le transport en commun est beaucoup plus démocratique. Il n'y a aucune ségrégation dans un tel système de transport; les riches comme les pauvres, les vieillards et les enfants,

les femmes, les infirmes, bref tout le monde peut utiliser les transports en commun, alors que la majorité des Montréalais n'a pas d'autos (femmes, enfants, vieillards, infirmes, etc...). Cela coûte moins cher, c'est plus vite et ça fonctionne même l'hiver.

5.4 Des données techniques

Le métro transporte plus de citoyens aux heures de pointe qu'une autoroute suivant le même trajet. C'est beaucoup plus rapide et confortable. Il en coûte au moins trois (3) fois moins cher et permet une flexibilité beaucoup plus grande. En outre, l'autoroute exige de coûteux entretiens, surtout l'hiver, à l'encontre d'un métro.

5.5 Les démolitions

La construction d'un métro se faisant en sous-sol, il n'y a presque pas de démolition nécessaire. La vie des Montréalais n'est pas autant dérangée par le bruit et les changements dans le réseau des rues lors de la construction.

Une fois réalisé, le métro est silencieux, non-polluant, esthétique, confortable et rapide. Les données du Service d'Habitation démontrent que le taux de démolitions dues à la construction du métro est moindre que pour les autoroutes.

5.6 Le développement économique

La réalisation des premières lignes de métro a nettement démontré qu'il y avait une très grande incitation à l'investissement le long du parcours et surtout aux bouches de métro. Mentionnons seulement la Plaza Alexis-Nihon, le centre d'achat à Berri-Demontigny, la Place Bonaventure et le Westmount Square.

De plus, le métro permettant une desserte presque directe et très rapide aux travailleurs du centre-ville, il y a là un net avantage. On peut accéder du métro, sans tracas, à la Place Ville-Marie, la gare Centrale, la gare Windsor, certains hôtels, la Place Victoria, l'Expo, en plus des endroits déjà mentionnés.

6- LES DONNEES TECHNIQUES DE L'AUTOROUTE

6.1 Le réseau existant

L'autoroute est-ouest doit être regardée comme une volonté de prolongement de la transcanadienne. Cette autoroute vise entre autres objectifs de dégager le boulevard Métropolitain et d'assurer un lien dans le sud de l'île entre l'est et l'ouest et de dégager les artères du Centre-Ville. Or, les deux premiers objectifs sont déjà réalisés par le réseau existant d'autoroutes. Le lien entre l'est et l'ouest existe par la jonction des voies rapides suivantes: de Décarie on passe sur l'autoroute Bonaventure pour traverser le pont Champlain jusqu'à la route 3 sur la rive-sud qui longe le fleuve. Cette route est reliée au Tunnel Hippolyte-Lafontaine qui, via le boulevard Métropolitain, complète le réseau de routes périphériques (voir carte 2).

6.2 Le dégagement du boulevard Métropolitain

L'ingénieur responsable du tronçon ouest de l'autoroute déclarait que le boulevard Métropolitain pourrait être dégagé uniquement en construisant des voies superposées et non en construisant d'autres autoroutes. En effet, les problèmes de congestion du boulevard Métropolitain sont dus à la jonction avec l'autoroute des Laurentides et du boulevard Décarie et au faible réseau de rues de surface.

6.3 La circulation dans le Centre-Ville

Les données actuellement disponibles au service de la circulation de la ville certifient que la capacité existante des rues est suffisante pour assurer l'accès au Centre-Ville et pour assumer le trajet est-ouest. Il est clair que l'autoroute ne dégagera pas le Centre-Ville car il incitera

un certain nombre d'automobilistes à utiliser leur auto. Quelques légères modifications au réseau actuel suffiraient à assurer un service adéquat pour plusieurs années à venir.

6.4 Les échangeurs des autoroutes

L'autoroute est-ouest sera une voie rapide à plus grande capacité que l'autoroute Décarie. Si l'on considère que l'autoroute Bonaventure continuera à drainer une bonne partie de la circulation, il devient évident que la circulation qui se déversera sur Décarie sera imposante. L'étranglement que constitue Décarie par rapport à ces deux voies rapides (puisque le nombre de voies sur Décarie (3) sera nettement moindre que le nombre combiné sur Bonaventure et l'autoroute est-ouest) est certes une source de congestion monstre.

6.5 La capacité de circulation de l'autoroute est-ouest

Le Ministère de la Voirie évalue à 1,500 véhicules à l'heure la capacité maximale d'absorption d'une voie sur une autoroute. A trois voies la capacité de ce projet sera d'environ 4,500 véhicules à l'heure. Il est évident qu'aux heures de pointe, la circulation dépassera de beaucoup cette capacité quand on constate que sur Métropolitain à ces heures, il y a jusqu'à 10,000 autos à l'heure. Ceci résultera en une diminution très nette de la vitesse de service et créera des encombrements de la circulation.

6.6 Le temps sauvé

Il y a certes du temps sauvé, en dehors des heures de pointe. Ainsi, entre Turcot et la rue Université, il en résultera dans des conditions normales, un gain net de 3 minutes sur le trajet actuel de l'autoroute

Bonaventure. Il est aussi évident qu'il y aura en dehors des heures de pointe un gain de temps sur le trajet entier du Turcot à Hippolyte-Lafontaine. Mais est-ce que ce gain justifie les déboursés énormes exigés? L'amélioration du réseau routier en milieu urbain devrait viser prioritairement la diminution du temps de trajet aux heures de pointe alors que la circulation est la plus dense. En dehors de ces heures, la circulation est très normale.

6.7 Les dangers de l'échangeur de la rue Université

Un des graves problèmes de l'autoroute Bonaventure est qu'elle se déverse dans une artère du Centre-Ville (rue Université) dont la capacité est moindre que l'autoroute. Or, on projette la construction de l'échangeur le plus important à la rue Université précisément. Ceci aura pour effet d'y provoquer le flot de véhicules le plus dense. Et cet échangeur est de plus complètement souterrain. Le moindre accident résultera en un blocage de la circulation absolument insoluble. Comment dégager une auto en panne puisque les voies de service en sous-sol y seront inexistantes?

6.8 Les contraintes d'une autoroute dans le Centre-Ville

Le rôle d'une autoroute est de relier rapidement deux villes; l'autoroute peut donc ceinturer une ville mais n'a pas à la traverser. De plus, le coût d'implantation d'une autoroute en milieu urbain est tellement élevé que l'on doit sacrifier beaucoup de principes inhérents au bon fonctionnement d'une autoroute; ainsi l'on doit faire les virages au minimum de rayon de giration; les voies sont étroites, les voies de service intégrées impossible ou presque parce que c'est trop coûteux.

6.9 Les autos dans le Centre-Ville

Avec l'avènement prochain des améliorations du métro, il n'y aura pas d'augmentation sensible du nombre d'autos à moyen terme, c'est-à-dire jusqu'en 1981. Par contre, la construction de l'autoroute fera disparaître 4,350 stalles de stationnement dans le Centre-Ville. Cette disparition (près de 10% des stalles existantes) provoquera une pénurie irrécupérable de stationnement et une surenchère du coût de stationnement. Cette situation pourrait décourager les automobilistes et les inciter à utiliser le métro. Mais cette mesure, contradictoire avec le projet de l'autoroute, si elle s'avère heureuse, manque de logique. On ne construit pas d'autoroute dans le Centre-Ville pour ensuite inciter la non-utilisation de l'auto dans le Centre-Ville.

7- LES COÛTS

7.1 Un estimé des coûts directs et des coûts sociaux

Le montant avancé par le gouvernement comme coût estimatif de l'autoroute ne semble pas, estime-t-on, tenir compte de tous les points. Le coût total de l'autoroute de l'ouest à l'est est de beaucoup supérieur à \$105 MM. Seules les données d'une analyse sérieuse de bénéfices-coûts de l'autoroute pourraient révéler le coût réel d'une telle initiative. Voici quelques points qui pourraient être retenus:

- Expropriations et démolitions dans l'ouest	\$ 40 MM
- Section de l'échangeur Turcot correspondant à l'autoroute est-ouest	20 MM
- Echangeur à la rue Université	20 MM
- Honoraires professionnels	5 MM
- Construction d'un mur de soutènement	.7MM
- Construction d'un tronçon Turcot-Sanguinet	105 MM
- Expropriation dans l'Est	42 MM
- Construction du tronçon Sanguinet - Louis-Hippolyte-Lafontaine	160 MM
- Remplacement "nécessaires" des quelques 3000 logements démolis	60 MM
	<hr/>
	\$452.7MM

Et ces coûts ne tiennent pas compte des pertes en taxes pour la municipalité, des coûts subis par les familles délogées (ex.: augmentation du loyer), etc.

7.2 Echelle de grandeur des coûts

Pour donner une idée de ce que représente \$452 MM en investissement, voici quelques données:

1- Aéroport Sainte-Scolastique:		\$400 MM
2- L'évaluation des six édifices les plus prestigieux du Centre-Ville soit:		
	Place Ville-Marie	
	Place Victoria	
	Place Bonaventure	
	Edifice C.I.L.	
	Banque Impériale	
	La Sun Life	227 MM
3- Place Desjardins		100 MM
4- Domaine Concordia		250 MM

8- LES SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTOROUTE

Il convient ici de relever les déficiences au niveau des décisions gouvernementales au sujet des autoroutes. L'entente fédérale-provinciale sur la transcanadienne existe depuis 25 ans. Et, à la toute dernière minute, le gouvernement du Québec tente de se prévaloir de privilèges que toutes les autres provinces ont eus depuis longtemps.

Comment Québec peut-il financer sa part d'un projet de \$452 MM? Comment peut-il y avoir des politiques de sécurité du revenu, d'assurance-maladie, de logement, de transport en commun, etc... en même temps?

La première tranche du budget provient d'un fonds spécial de \$200 MM émis par Ottawa au mois de novembre 1970. Le Québec a reçu \$68 MM de cette somme. Ce prêt doit être remboursé par Québec, malgré les déclarations de l'honorable premier ministre du Québec.

Deux conditions étaient attachées à l'émission de ces prêts spéciaux par lesquelles Ottawa visait un contrôle du chômage cet hiver:(1970-1971)

- 1- que l'argent serve à créer des emplois dès cet hiver (1970-1971);
- 2- que l'argent serve à la réalisation de projets non réalisables sans ce montant.

Face à ces deux conditions, le Québec a choisi l'autoroute est-ouest qui a créé au plus 1200 emplois l'hiver dernier, et ce au détriment d'un projet de restauration de 100,000 logements qui reste en plan faute d'argent.

9- LES DIMENSIONS ECONOMIQUES DE
L'AUTOROUTE EST-OUEST

9.1 Localisation des industries

Le principe, mis de l'avant par le gouvernement, qui veut créer des opportunités de développement industriel dans l'est par la construction d'une autoroute est faux. La localisation des entreprises ne dépend pas d'une autoroute; elle dépend plutôt de l'emplacement des matières premières et des marchés, des coûts de transport, des sources d'énergie, de la disponibilité de la main-d'oeuvre, de l'emplacement des industries connexes existantes, du coût des terrains, des taxes et impôts et enfin des politiques municipales d'incitation aux industries.

9.2 Déplacement de l'activité manufacturière

Si les industries se déplacent vers la périphérie, ce n'est pas à cause des autoroutes mais plutôt à cause de la présence de plusieurs des facteurs économiques mentionnés: prix faible des terrains, etc. L'autoroute ne va pas créer des industries dans Maisonneuve parce que les terrains sont trop chers, les taxes trop élevées. Elles iront plus à l'est peut-être.

Et les travailleurs en chômage des vieux quartiers de Montréal n'auront pas plus de travail parce qu'ils ne pourront se rendre à ces endroits faute de moyen de transport en commun à bon marché.

L'argument du développement industriel des banlieues de l'ouest comme exemple du pouvoir magique des autoroutes, n'est fondé sur rien. L'autoroute est-ouest ne créera pas le même développement dans l'est que dans l'ouest parce que, sur la partie ouest de la transcanadienne, on est sur l'axe économique Toronto-Montréal, donc près des marchés Ontariens, les marchés les plus importants au Canada.

Une telle situation n'existe pas dans l'Est et ne risque pas d'exister non plus. Il est sûr que l'autoroute a favorisé le développement à l'ouest mais non par elle-même; ce sont les autres facteurs déjà énumérés au début qui sont à l'origine de cet essor.

9.3 Le développement de l'Est

La construction de l'autoroute n'est pas la solution aux problèmes économiques de l'Est. Le problème en est un d'une part de distance entre les emplois qui se créent en banlieue et les chômeurs en quête d'emplois qui demeurent dans les vieux quartiers de la ville, et d'autre part de mobilité insuffisante de ces travailleurs, problèmes auxquels des solutions du type autre qu'une autoroute urbaine (ex.: autobus spéciaux) semblent devoir s'imposer. Ce n'est pas aux travailleurs de Maisonneuve que cette autoroute servira, mais aux banlieusards de la rive-sud qui, eux, ont les moyens de se déplacer en auto. Ce n'est pas le développement industriel que l'autoroute est-ouest va apporter, mais la disparition de la rue Sainte-Catherine dans l'est comme artère commerciale, l'implantation de garages, et de quelques restaurants le long de l'autoroute, tandis que les industries iront s'installer encore plus loin en périphérie.

9.4 Le commerce dans l'Est

Bien plus, l'autoroute, en expropriant une clientèle de plus de 6,000 personnes, risque de tuer définitivement les artères commerciales de l'est, soit Ontario et Sainte-Catherine. On n'a qu'à se rappeler la construction de la Place Radio-Canada, qui a entraîné l'élimination de commerces jadis florissants sur la rue Sainte-Catherine entre Amherst et Papineau, au point où cette rue n'existe pratiquement plus en tant

qu'artère commerciale dans ce secteur. On remarquera d'autre part que le métro a plutôt favorisé l'éclosion de centres commerciaux prospères autour de plusieurs stations de métro.

9.5 Le développement du Centre-Ville

Le gouvernement prétend que l'autoroute préviendrait l'"étiolement" du centre-ville, alors que Montréal a besoin d'un centre-ville vigoureux. Or, l'expérience de Los Angeles démontre clairement qu'au contraire, ce sont les autoroutes qui accélèrent l'étiolement et la dispersion du centre-ville. De plus, l'exemple Montréalais prouve amplement que c'est la construction du métro qui a permis aux commerces du centre-ville de demeurer dans la compétition avec les centres d'achats de banlieues, malgré des coûts d'opération supérieurs, et qui a contribué à revitaliser le centre-ville (cf. tous les grands complexes commerciaux et d'affaires surgis autour des axes du métro).

Plus que jamais, le centre-ville de Montréal s'oriente vers son champ d'action propre, soit celui des activités tertiaires spécialisées caractéristiques d'une métropole (ex.: Le Centre de Commerce International de la Place Bonaventure, la Société de Mathématiques Appliquées, sièges sociaux de banques et compagnies d'assurances...).

9.6 Le Port de Montréal

Par ailleurs, la construction de cette barrière que constitue l'autoroute est-ouest, pourra être un obstacle majeur, dans dix, quinze, vingt ans, à une expansion alors devenue nécessaire des services et de l'équipement du Port de Montréal, compte tenu de la concurrence acharnée que se livrent les ports canadiens actuellement. L'enjeu de cette

bataille est majeur car pour beaucoup d'industries il est avantageux de se situer dans un point de convergence des moyens de transport disponibles (bateau, rail, route et même avion). Evidemment les critères de base retenus par ces entreprises sont la structure des prix, la rapidité et l'efficacité des moyens de transport entre divers sites possibles. Une partie actuelle des difficultés économiques de Montréal est probablement due à la perte de vitesse du Port de Montréal au profit de Québec et des Ports de l'Atlantique surtout. Une part importante du développement futur de Montréal dépend probablement aussi de la vitalité de son port. Or, en construisant l'autoroute est-ouest on enlève au Port de Montréal dans l'est l'espace vital dont il pourra un jour avoir besoin...

La construction de l'autoroute ne répond pas aux besoins de développement de Montréal pour les années à venir. D'autres solutions s'imposent, soit entre autres, une politique d'utilisation du sol.

10- LE MANQUE DE PLANIFICATION

Plusieurs faiblesses de planification interne et de planification inter-gouvernementale sont inhérentes au chaos créé par ce projet.

10.1 Le droit de regard de Montréal

Premièrement, cette autoroute est-ouest passe au-travers du Centre-Ville de Montréal, et Montréal n'a pas droit de regard sur le principe de cette autoroute.

Deuxièmement, la Ville de Montréal, et présentement la Communauté Urbaine de Montréal, ont adopté depuis au moins cinq ans une politique définie quant au Transport à Montréal et dans la région. On donnait priorité au transport en commun, au métro en particulier, avant tout projet d'autoroute, au point où les autorités de la ville croyaient que le projet de l'autoroute est-ouest avait été définitivement abandonné par Québec. Erreur. Cette décision de Québec vient perturber la planification existante dans le domaine du transport à Montréal.

10.2 Les études de rentabilité

Jamais aucune étude de rentabilité sociale et économique n'a été rendue publique par le gouvernement. Les professionnels de la ville mettent le gouvernement au défi d'en produire une qui conclut à la construction d'une telle autoroute. Le gouvernement n'a aucune justification pour ce projet. Il prend pour acquis, sans le démontrer, que l'autoroute est en soi économique et nécessaire à la circulation. Or, il n'existe pas de modèle précis au Québec qui permette de tester un tel projet. On doute donc des justifications de ce projet.

10.3 La planification inter-ministérielle

Comment croire à l'existence d'une planification dans ce projet d'autoroute quand on analyse les conséquences désastreuses de ce projet sur l'ensemble de la vie économique, sociale et culturelle des Montréalais et même des Québécois. Comment se fait-il que le ministère des Affaires Municipales n'ait pas relevé les lacunes dans les mécanismes de relogement et de compensation au délogement? Ce Ministère, par la Société d'Habitation au Québec, n'était-il pas au courant de l'impossibilité de reloger convenablement la population déplacée à cause de la crise du logement qui sévit actuellement à Montréal?

Le Ministère de l'Environnement ne serait vraisemblablement pas en mesure d'évaluer les effets d'une autoroute sur l'environnement, sur la trame urbaine, la pollution, les espaces verts.

Et, il en est ainsi du Ministère des Transports, de l'Industrie et du Commerce, etc.

10.4 La planification inter-gouvernementale

Aucune planification n'a, semble-t-il, été faite entre la Ville et la Province. Comment expliquer la construction d'une autoroute de \$452MM voisine d'à peine 100 pieds d'un projet de rénovation urbaine de la ville, la Petite Bourgogne, qui coûtera finalement \$30 MM environ.

Cela équivaut à faire d'une zone de vieux taudis une zone de taudis nouveaux.

10.5 L'autoroute et la rénovation

Il faut cesser de regarder les autoroutes en milieu urbain comme étant le meilleur moyen de faire disparaître des taudis. Cette mentalité

des années 1950 est nettement rétrograde. Et quand on songe qu'on va détruire dans Maisonneuve des logements acceptables et/ou récupérables, le gouvernement n'a aucune excuse.

Comment la municipalité peut-elle définir un plan d'ensemble, une politique d'utilisation du sol? Comment peut-elle établir des priorités, si le gouvernement du Québec, sans aucun avertissement, prend des décisions qui sont contraires aux intérêts de la population?

11- LA POPULATION CONCERNEE

Les propos présentés dans les pages qui suivent sont inspirés par les audiences et sont apportés par la commission elle-même. On y souhaite clarifier certaines interprétations du gouvernement au pouvoir. Il s'avère incontestable que par une information mieux organisée de la part du gouvernement, la population s'opposerait sûrement beaucoup plus facilement à ce projet.

11.1 Le désaccord de la population

Il est clair que dans Maisonneuve et pour la population de Maisonneuve l'autoroute est inacceptable, elle n'apporte rien. Mais le gouvernement ignore-t-il l'opinion de cette population?

Quand au reste de la population, il faudrait que le gouvernement cesse de considérer l'ignorance ou le silence comme une approbation. La majorité des citoyens de la Petite Bourgogne estime-t-on est contre ce projet. Mais, mis devant un fait accompli, compte tenu des priorités qui sont les leurs, et enfin de la peur, de l'impuissance qu'ils ressentent face au gouvernement, ça ne leur donnerait rien. Eux, plus que d'autres, savent ce que c'est que de demander quelque chose au gouvernement; ils l'ont fait, par exemple lors des projets de rénovation urbaine, dans la lutte pour l'hôpital Saint-Henri, dans leur demande répétée de parcs, etc... Ils sont directement visés par l'autoroute, mais ils se taisent. Le reste de la population, ignorante des données du projet ou non touchée directement par le projet, ne s'en préoccupe pas. Ils ne sont pas en faveur du projet, ils ne s'en préoccupent pas, c'est différent. Le silence n'égal pas nécessairement l'approbation.

11.2 La destruction de la vie communautaire

La conséquence directe de l'implantation de l'autoroute est-ouest à Montréal est la destruction de la vie communautaire des quartiers touchés, soit des quartiers Maisonneuve et la Petite Bourgogne en particulier. Il est impensable de croire que les résidents de la Petite Bourgogne continueront de vivre comme avant. Ils perdront l'intimité qui est primordiale à une vie familiale équilibrée et à une vie de quartier organisée.

La destruction de la trame urbaine planifiée par la rénovation de la Petite Bourgogne annule tous les efforts de réorganisation de ce quartier où pourtant beaucoup d'autres problèmes existent. La réalisation de ce projet coupera définitivement ce quartier de la réalité Montréalaise. L'isolation supplémentaire qu'apportera cette autoroute privera les résidents de la Petite Bourgogne de ce sens d'appartenance fondamental à la communauté Montréalaise. L'autoroute fera de la Petite Bourgogne un ghetto de luxe, un ghetto planifié.

Dans le quartier Maisonneuve, en plus des effets semblables de "charcuterie" il en résultera une destruction permanente de la vie communautaire de toute la partie sud du quartier. Progressivement l'influence de l'autoroute s'étendra et elle rongera la vie de l'ensemble, entre autres par la venue de nouveaux développements à forte densité. L'équilibre interne du quartier sera irrémédiablement affecté par la destruction d'une partie du stock de logements, par la destruction ou le déplacement d'emplois permanents, par les effets physiques de l'autoroute et par les conséquences de développements futurs que peut

engendrer l'autoroute; par exemple plusieurs commerces disparaîtront par suite d'une diminution insupportable de la clientèle.

Il faut cesser de baser les décisions sur l'aspect économique; ce sont les conséquences sociales qui doivent guider prioritairement le choix de décision ou de solution, car toutes ces initiatives ont une influence énorme sur l'ensemble de la population. Il faut mettre l'accent sur l'avancement social et la conservation des valeurs humaines inhérentes à la vie de quartier.

11.3 L'existence des groupes de contestation de l'autoroute

Depuis deux ans le Comité de Westmount-en-bas tente de convaincre la municipalité que ce projet n'est pas souhaitable. Ce sont ses membres qui, les premiers, ont organisé une contestation systématique du projet dans leur milieu.

Avant eux, trente citoyens de la rue Selby, expropriés par l'autoroute en 1967, ont réussi à gagner en justice une cause contre le gouvernement; ainsi ils ont pu recevoir une compensation de \$250 en moyenne. Aujourd'hui les 250 familles de la rue Selby sont dispersées, mais un noyau attend toujours d'être relogé.

A la suite d'un mouvement spontané des groupes populaires, groupes de pressions, ou groupes intermédiaires qui s'opposaient publiquement au projet, il y eut consensus dans la formation d'un "Front Commun contre l'autoroute Pinard". C'est le front commun qui a alerté l'opinion publique. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas sollicité les réactions de la population? C'est le front commun qui a organisé des séances

d'information dans Maisonneuve, Westmount, le sud-ouest, la Petite Bourgogne. Les mécanismes d'information du Ministère sont trop statiques. Ils attendent que la population vienne à eux. Il faut aller vers la population.

L'autre type de contestation faite par le Parti Québécois à l'Assemblée nationale avait pour but de recevoir du Ministère de la Voirie et du gouvernement des informations concernant le projet et, en même temps, de veiller à la protection des droits des citoyens. D'autant plus que les quartiers les plus touchés par le projet sont presque tous représentés par des députés élus du Parti Québécois.

C'est la contestation de tous ces organismes qui a permis de susciter le débat dans l'opinion publique. C'est ce type de contestation, très sain d'ailleurs, qui a permis la réalisation d'un progrès immense en Ontario sur le principe des autoroutes en milieu urbain. Il faut que cette contestation se poursuive si l'on veut que le gouvernement justifie pleinement ce projet.

12- LES MECANISMES DE CONSULTATION, PARTICIPATION
ET INFORMATION DE LA POPULATION

Ce chapitre est fondamental¹ quant au contenu de tout le texte présenté par la commission. L'absence d'une forme de démocratie respectueuse de l'homme a déjà incité la création de cette commission. Plusieurs absences dans ces domaines sont à relever et à corriger.

12.1 La consultation

Selon un représentant du Ministère de la Voirie, la seule et unique consultation faite par le gouvernement l'a été auprès des comités-directeurs des groupements suivants et ce avant 1964:

- Les ministères fédéraux intéressés
- Les ministères provinciaux intéressés
- La Commission des écoles catholiques de Montréal
- L'Archevêché de Montréal
- Les paroisses touchées
- La Commission des transports de Montréal
- Le Bureau du métro
- La ville de Westmount
- Les chemins de fer nationaux
- Le Canadien Pacifique
- Radio-Canada
- La Commission des services électriques
- Hydro-Québec
- La Corporation du gaz métropolitain
- Le port de Montréal.

¹ Ce chapitre présente certaines précisions par les commissaires à la suite des audiences.

En aucun moment ou occasion, la population, ou ses représentants, n'ont été consultés. Ainsi jamais les comités de citoyens des quartiers touchés n'ont été consultés sur le projet. Et encore plus inquiétant dans notre système politique, jamais les députés non membre du parti au pouvoir et qui étaient concernés par le projet n'ont été consultés. Donc les représentants "politiques" et légitimes de la population ne furent pas consultés en aucune occasion avant l'annonce du projet. Même plus, aucune personne directement touchée par cette décision n'a été consultée.

De même, jamais la Ville de Montréal et ses services professionnels n'ont été consultés par Québec dans les mois précédant l'annonce du projet.

Aucune "consultation populaire" ou autre n'a donc été tentée. La présente commission a dû jouer le rôle du gouvernement, avec des moyens passablement limités, il va s'en dire.

12.2 La participation

Les représentants politiques responsables du gouvernement ont toujours refusé systématiquement de participer à des assemblées publiques d'information (voir MM. Pinard et Bourassa ou les conseillers de la ville, sauf monsieur Robert Burns de Maisonneuve et monsieur Kevin Drummond de Westmount).

Comment le gouvernement peut-il ignorer la présence de deux millions de Montréalais? Des mécanismes de participation sont nécessaires si l'on veut que les décisions du gouvernement soient éclairées. Et ces

mécanismes doivent opérer avant toute prise de décision. La participation ne se limite pas à un vote à tous les quatre ans.

12.3 L'information

Tel que mentionné auparavant, en aucun moment le gouvernement n'a fourni librement une information détaillée et complète sur le projet à qui que ce soit. Ce sont les contestataires qui ont été obligés d'informer la population. Jamais les questions des citoyens n'ont reçu de réponses satisfaisantes sur le projet surtout lors des assemblées où des technocrates ont été délégués par le Ministère de la Voirie.

Et quand par cette commission, des organismes permettent à la population d'être informée sur le projet, tout ce que le gouvernement réussit à envoyer comme source de renseignements est un agent d'information, technocrate sans pouvoir et informé que de ce qui est secondaire au projet. Au delà de 40 invitations ont été adressées à tous les paliers du gouvernement; seul un simple fonctionnaire dont le rôle fut de répondre aux questions, s'il le pouvait, (et cela se présenta très rarement) mais dont le rôle essentiel consistait plutôt à rapporter au Ministère ce qui se passait à cette commission, a participé activement. Et pourtant, tous les mécanismes nécessaires étaient prévus pour un dialogue possible. Il y a bien eu quelques représentants d'organismes politiques, mais ils n'ont fait qu'écouter. Il n'y a jamais eu tant de ministres en voyage, tant de haut fonctionnaires déjà occupés ailleurs pour refuser systématiquement toute invitation.

13- CONCLUSIONS

La Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest a quand même réussi à permettre à des groupements et à des personnes de s'informer sur le projet, de formuler leurs interrogations, de soulever leurs appréhensions et d'exprimer leurs désaccords. Mais la commission n'a pas réussi à obtenir un échange direct d'information.

La participation active aux diverses audiences permet de croire qu'un mécanisme permanent et bien rodé, avec des moyens techniques et financiers adéquats, répondrait aux exigences d'une saine démocratie.

Il est à espérer que la démarche de cette commission, son fonctionnement et ses résultats, compte tenu des ressources limitées, convaincront le gouvernement de l'importance d'offrir en permanence la possibilité à la population de s'exprimer ouvertement sur des sujets controversés à l'intérieur de mécanismes dynamiques et structurés.

Pour pallier à un manque d'échange entre les parties en cause, les commissaires ont jugé nécessaire de formuler un ensemble de recommandations. Elles sont aussi dictées par l'urgence de clarifier la situation, puisque certains travaux sont en cours, et par la responsabilité qu'a le gouvernement de répondre aux arguments soulevés dans le rapport et explicités dans les mémoires déposés.

Ces recommandations sont inspirées de l'argumentation préalable et reflètent synthétiquement les opinions et les demandes exprimées lors des audiences. Ces recommandations sont soumises par les commissaires eux-mêmes.

Etant donné

- qu'aucune étude gouvernementale connue justifiant la rentabilité économique et sociale du projet de l'autoroute est-ouest à Montréal n'a jusqu'ici été rendue publique;
- que le projet de l'autoroute est-ouest à Montréal soulève des interrogations, des objections et des désaccords d'une grande partie de la population;
- que le projet nécessite des investissements qui taxeront les québécois pour plusieurs années à venir;
- que les priorités sociales et économiques actuelles dans les domaines tels que le logement et la pauvreté souffriront de ces dépenses;
- que la population a le droit à une information adéquate de la part de son gouvernement;

- que le projet aura des conséquences sur le milieu Montréalais pour des décennies à venir;
- qu'aucune consultation et aucune participation systématique n'ont été prévues;

1° il est recommandé au gouvernement du Québec

D'ARRETER IMMEDIATEMENT TOUS LES TRAVAUX ET LES PROCESSUS EN COURS DE L'AUTOROUTE EST-OUEST A MONTREAL, TANT ET AUSSI LONG-TEMPS QUE LE DIT GOUVERNEMENT N'AURA PAS RENDU PUBLIQUES LES ETUDES¹ ET N'AURA PAS FAIT LES CONSULTATIONS ET ANALYSES JUSTIFIANT LE BIEN FONDE DU PROJET.

Etant donné

- que des investissements de ce genre accaparent une part importante du budget provincial;
- que des investissements de ce genre limitent l'intervention du gouvernement dans d'autres domaines, faute d'argent;
- que de tels investissements influencent directement l'ensemble du milieu;
- qu'entre autres documents de base, il y a nécessité d'une étude d'analyse bénéfices-coûts concluant à la rentabilité sociale et économique d'une autoroute dans l'axe est-ouest à l'intérieur du milieu urbain de Montréal;
- que la population à la base est rarement consultée sur les orientations majeures des politiques de son gouvernement entre les élections;

1

entre autres une étude de bénéfices-coûts

- que des mécanismes, tel le référendum, sont prévus pour de telles décisions majeures;

2° il est recommandé au gouvernement du Québec

DE PROCEDER A UNE CONSULTATION DE LA POPULATION CONCERNEE SUR TOUT GENRE DE PROJET AYANT UNE TELLE IMPORTANCE ECONOMIQUE, PHYSIQUE, SOCIALE ET CULTURELLE AVANT DE PRENDRE TOUTE DECISION MAJEURE.

Etant donné

- qu'aucun mécanisme de consultation et de participation n'est prévu dans les règlements du Ministère de la Voirie;
- qu'une telle réglementation existe pour des projets de rénovation urbaine à la Société d'Habitation du Québec;
- que plusieurs autres ministères gagneraient à instaurer de tels mécanismes qui maintiennent un contact continu avec la réalité;
- que l'expérience de l'Ontario Municipal Board s'est avérée intéressante;

3° il est recommandé au gouvernement du Québec

QUE LE MINISTERE DE LA VOIRIE ETABLISSE UNE REGLEMENTATION PERMETTANT LA CONSULTATION, L'INFORMATION, LE FEEDBACK ET LA CONTESTATION SUR UN PROJET PRECIS ET CE DE FACON PERMANENTE ET SELON LE PRINCIPE DES AUDIENCES SUR L'UTILISATION DU SOL.

Etant donné

- que des centaines de familles délogées n'ont jamais reçu de dédommagement et n'ont jamais été relogées;

- que de plus en plus de projets d'envergure résultent en la destruction de logements et en des pertes énormes pour les familles;
- que la situation actuelle de l'habitation ne permet pas de trouver facilement un logement convenable et financièrement accessible;

4° il est recommandé au gouvernement du Québec

- D'ASSURER UN RELOGEMENT A TOUTES LES FAMILLES DELOGEES;
- D'ASSURER UNE COMPENSATION COMPLETE, TENANT COMPTE DE TOUTES LES DEPENSES QUI RESULTENT D'UNE EXPROPRIATION, AUX FAMILLES EXPROPRIEES
- DE RESPECTER DES DELAIS PERMETTANT AUX FAMILLES D'EFFECTUER LES AJUSTEMENTS NECESSAIRES.

Etant donné

- que la commission a permis à la population concernée de s'exprimer sur un problème qui la préoccupe;
- que des mécanismes semblables devraient exister à tous les niveaux sur des projets majeurs;
- que le gouvernement n'offre pas actuellement à la population l'opportunité de s'exprimer;

5° il est recommandé au Conseil de Développement social et au Montreal

Council of Social Agencies

DE REPETER L'EXPERIENCE DE LA COMMISSION EN REGARD D'AUTRES PROBLEMES.

