

## les routes québécoises en 1972

rapport annuel du ministère de la voirie  
1<sup>er</sup> avril 1971 — 31 mars 1972  
éditeur officiel du québec — charles henri dubé

### Encore une autoroute à Montréal ! Pourquoi ?

Dans un numéro spécial de la revue de l'École polytechnique consacré au projet d'autoroute (Est-Ouest) sur l'île de Montréal, le sous-ministre de la Voirie, Monsieur Claude Rouleau, donnait les principales raisons administratives qui ont poussé le Gouvernement du Québec à s'engager dans un programme de dépenses de l'ordre du quart de milliard de dollars...

... Pour le Gouvernement du Québec et plus particulièrement pour le ministère de la Voirie, il s'agit d'abord de répondre à trois questions:

- L'achèvement du réseau autoroutier sur l'île de Montréal justifie-t-il un investissement qui dépasse le quart de milliard de dollars ?
- La construction d'une autoroute urbaine à Montréal s'inscrit-elle dans le cadre de la politique des transports établie collectivement par tous les membres du Cabinet ?
- Quelles sont les incidences d'un tel projet sur l'environnement et quels sont nos moyens de les minimiser ?

De nombreuses études entreprises tant en Europe qu'en Amérique du Nord tendent à prouver que l'opinion couramment répandue selon laquelle les transports en commun sont forcément moins onéreux que les transports individuels est discutable.

Bien sûr il est tentant de ne tenir compte que des contraintes immédiatement visibles. Comparer le coût des infrastructures d'une autoroute urbaine et d'un métro par exemple demeure un procédé trop sommaire. Il convient, dans le bilan comparatif des deux réseaux, de tenir compte également du coût d'exploitation et de la qualité des services rendus.

*Que l'on soumette l'usager du transport en commun et l'automobiliste aux mêmes principes rigoureux de tarification, et on découvrira que l'automobiliste moyen est un payeur de taxes lourdement pénalisé par rapport à toute autre catégorie de citoyens.*

*La tarification des transports publics a souvent manqué de réalisme et de courage. Par contre, il est prouvé que l'automobile finance elle-même les investissements qu'elle requiert, en particulier grâce à la taxe sur la consommation des carburants.*

*Outre cette faculté de l'automobile de financer ses propres investissements, il faut mettre en évidence les gains réalisés par la société grâce aux économies de temps permises dans tous les déplacements à l'intérieur d'une ville.*

*L'automobile procure en effet presque toujours, grâce à la suppression des trajets terminaux et des ruptures de charge, à sa souplesse d'emploi et, dans de nombreux cas, à sa vitesse en ligne supérieure, une qualité de service bien meilleure que celle des transports en commun. Statistiquement, il apparaît que, quelle que soit la qualité du réseau de transport en commun, le déplacement urbain moyen de porte à porte est près de deux fois plus rapide en voiture particulière qu'en transport en commun.*

*La ville qui, jusqu'ici, avait obtenu les meilleurs résultats dans le domaine du transport en commun est Londres. Elle ne peut cependant faire réaliser, à ses autobus, des moyennes supérieures à 9 milles à l'heure. Au bilan comparatif de deux modes de transport, il conviendrait donc de faire intervenir le facteur temps. La somme des heures perdues*

*dans les déplacements urbains représente en effet un gaspillage considérable du seul point de vue de l'économie nationale.*

*D'autres études ont déjà mis en évidence les bénéfices marginaux retirés par la société de la construction d'une autoroute dans le sud de l'île de Montréal: augmentation de la valeur des propriétés voisines de la voie rapide, création éventuelle de parcs industriels, de complexes immobiliers, de centres commerciaux, etc.*

*Est-ce à dire pour autant qu'hors la Voirie il n'est point de salut à Montréal ?*

*La construction d'une autoroute urbaine s'inscrit dans le cadre d'une politique gouvernementale bien précise, visant essentiellement à la recherche d'un juste équilibre entre transports en commun et transports individuels, équilibre qui garantisse aux personnes et aux biens le libre choix de leurs mouvements.*

*La recherche de cet équilibre doit cependant admettre la réalité telle qu'elle est. C'est dire qu'elle ne peut nier l'envahissement croissant de l'automobile. Elle doit tenir compte du contexte nord-américain qui est le nôtre, du niveau de vie des habitants, des habitudes de confort qu'ils ont tous, des facilités de mouvement qui leur ont toujours été garanties.*

*Jusqu'où ira-t-on ? Il n'est pas un analyste sérieux qui ose prédire une régression de la diffusion de l'automobile. Au contraire, tous se contentent prudemment d'espérer qu'on ne dépassera pas un véhicule par citoyen en âge de conduire...*



*Cependant, malgré tous ces handicaps, la souplesse d'utilisation du véhicule automobile en fait réellement un transport de masse: si, aux heures de pointe, les usagers du métro sont en général deux fois plus nombreux que les passagers des automobiles, sur une période de 24 heures, les autoroutes et les voies rapides transportent quatre fois plus de monde que les transports en commun;*

*Nous savons toutefois que les réseaux de grande voirie, surtout en milieu urbain, ont leurs propres limites. C'est pourquoi le Gouvernement, simultanément, garantit le financement de l'extension des transports en commun sur l'île de Montréal. C'est pourquoi les gouvernements municipaux commencent à mettre en place des mesures coercitives à l'encontre des automobilistes en surnombre: tarification des stationnements, sanction sévère des infractions.*

*Il n'y a pas lieu de privilégier une catégorie de citoyens plutôt qu'une autre. La réalisation de systèmes de communication équilibrés exige des sacrifices de part et d'autre. Je pense, que dans ce domaine, surtout si l'on tient compte de ses situations géographique et démographique particulières, la ville de Montréal supporte avantageusement la comparaison avec toute autre ville du continent.*

*Libérer l'emprise d'une autoroute à six ou huit voies au coeur même de la ville la plus densément peuplée d'Amérique du Nord pose cependant des problèmes considérables. Elle alourdit fortement le prix de revient en raison du nombre important des expropriations et de leur valeur. Les études des ingénieurs démontrent à quel point le Gouvernement du Québec s'est soucié d'en minimiser les effets. Dans l'est de la ville par exemple, nous avons pu au maximum éviter les déplacements d'usines et la perte d'emplois pour la région.*

*On n'a pu totalement éviter les déplacements de population encore que, dans ce cas également, nous ayons choisi la solution la moins douloureuse. A quel niveau de gouvernement appartenait-il de tenter de réduire, pour les citoyens de Montréal, les inconvénients provoqués par la construction d'une autoroute ? Bien que la question reste posée, le ministère de la Voirie a tenté une expérience exceptionnelle: il a mis sur pied un organisme dont la mission est d'aider les personnes déplacées à se relocaliser sensiblement dans les mêmes conditions.*

*Il serait trop facile d'avancer que tout progrès exige une rançon. Comme il serait trop simple de prétendre que la construction d'une autoroute à Montréal est une "impensable charcuterie". Je préfère, aux aphorismes gratuits, opposer des chiffres précis: une autoroute urbaine ne consomme que 2% des espaces qu'elle dessert...*

*Quelles solutions de rechange nous proposera-t-on demain ? Je doute que les "urba-trains", les avions à décollage vertical et autres "monorails" soient une solution valable dans un petit périmètre densément peuplé.*

*A l'intérieur d'une ville, il faudra nous contenter, longtemps encore, des modes traditionnels de transport. L'automobile est un de ceux-là et le rôle des ingénieurs n'est pas de tenter de réconcilier deux catégories de citoyens, mais plutôt de permettre à chacune d'elles d'être ce qu'elle veut être.*

*Ceux que cette froide constatation rebute peuvent toujours emboîter le pas à l'urbaniste américain Victor Gruen qui, au nombre des transports de l'avenir, classe... la marche à pied !*