

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
~~G1K 5Z1~~

el
R-63/17

RAPPORT D'ÉTUDE

LA VOCATION DU CORRIDOR JACQUES-BIZARD
SUR L'ILE DE MONTREAL

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

CANQ
TR
GE
PR
153



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

468 978

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, RUE DORCHESTER SUD, 7^e~~
QUÉBEC, (QUÉBEC)
~~G1K 5Z1~~

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6^e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

LA VOCATION DU CORRIDOR JACQUES-BIZARD
SUR L'ILE DE MONTREAL

IMPLICATION DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Ministère des Transports
Québec, septembre 1984
Dossier R 6-3/17

Robert Matte
Division de la planification
du réseau routier

CANQ
TR
GE
PR
153

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
LISTE DES FIGURES.....	ii
LISTE DES TABLEAUX.....	iii
1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Le mandat et les objectifs.....	1
1.2 Le contexte de l'étude.....	1
2. INVENTAIRE ET ANALYSE.....	6
2.1 Le territoire.....	6
2.2 La démographie.....	7
2.3 Le prolongement de l'autoroute 440.....	9
2.4 La réalisation de l'artère Jacques-Bizard.....	12
2.5 La circulation.....	17
2.6 Conclusions.....	20
3. ELEMENTS DE SOLUTION.....	23
3.1 L'hypothèse du statu quo: l'absence de l'artère Jacques-Bizard.....	23
3.2 L'hypothèse de la réalisation de l'artère Jacques-Bizard.....	24
4. CONCLUSIONS.....	27
5. RECOMMANDATIONS.....	30
BIBLIOGRAPHIE (Documents consultés).....	32
ANNEXE (Correspondance du Cabinet ministériel).....	33

LISTE DES FIGURES

	<u>PAGE</u>
FIGURE 1 - Les corridors de l'autoroute 440 et du boulevard Jacques-Bizard.....	2
FIGURE 2 - Le corridor Jacques-Bizard: proposition de la C.U.M.	___*
FIGURE 3 - Esquisse d'un échangeur proposé à la Transcanadienne.....	16
FIGURE 4 - Flux de circulation journalière (1983) sur les principales artères environnantes.....	19

* En pochette à la fin du rapport.

LISTE DES TABLEAUX

	<u>PAGE</u>
TABLEAU 1 - Evolution de la population par municipalité.....	8
TABLEAU 2 - Caractéristiques techniques du boulevard Jacques-Bizard (Proposition de la C.U.M.).....	15
TABLEAU 3 - Répartition des propriétés dans l'emprise du corridor Jacques-Bizard.....	17

1. INTRODUCTION

1.1 Le mandat et les objectifs

Cette étude se propose d'examiner, en fonction de l'état actuel des développements locaux ainsi que des grandes orientations du ministère des Transports, les points suivants:

- les circonstances menant au besoin d'une prise de position définitive par le ministère des Transports, notamment dans le dossier monté par la Communauté urbaine de Montréal, en collaboration avec les municipalités environnantes, sur la réalisation éventuelle du boulevard Jacques-Bizard;
- la vocation éventuelle du corridor Jacques-Bizard à la lumière des objectifs à atteindre et des volontés du milieu récepteur;
- l'implication dudit ministère face à la vocation ultime du corridor compte tenu d'une part, de l'abandon du projet de l'autoroute 440 à l'ouest de l'autoroute 13 à Laval et d'autre part, du raccordement possible du corridor à l'autoroute transcanadienne.

Toutes ces informations permettront enfin de statuer définitivement sur le rôle du Ministère dans ce dossier.

1.2 Le contexte de l'étude

La proposition d'une grande artère dans ce corridor remonte aux environs de 1975 lorsque certaines municipalités visées dans l'ouest de l'île de Montréal ont fait connaître au ministère des Transports⁽¹⁾ leur appréciation quant au choix d'un corridor pour le prolongement ouest de l'autoroute 440. Cette artère devait se prolonger à partir de sa jonction avec l'autoroute 13 à Laval, en traversant l'île Bizard, pour enfin venir se raccorder à l'autoroute transcanadienne dans le secteur ouest de l'île de Montréal (figure 1).

(1) Compte rendu de réunion tenue le 19 février 1975 aux bureaux du ministère des Transports, au 255 est, boul. Crémazie, Montréal. 5 pages.

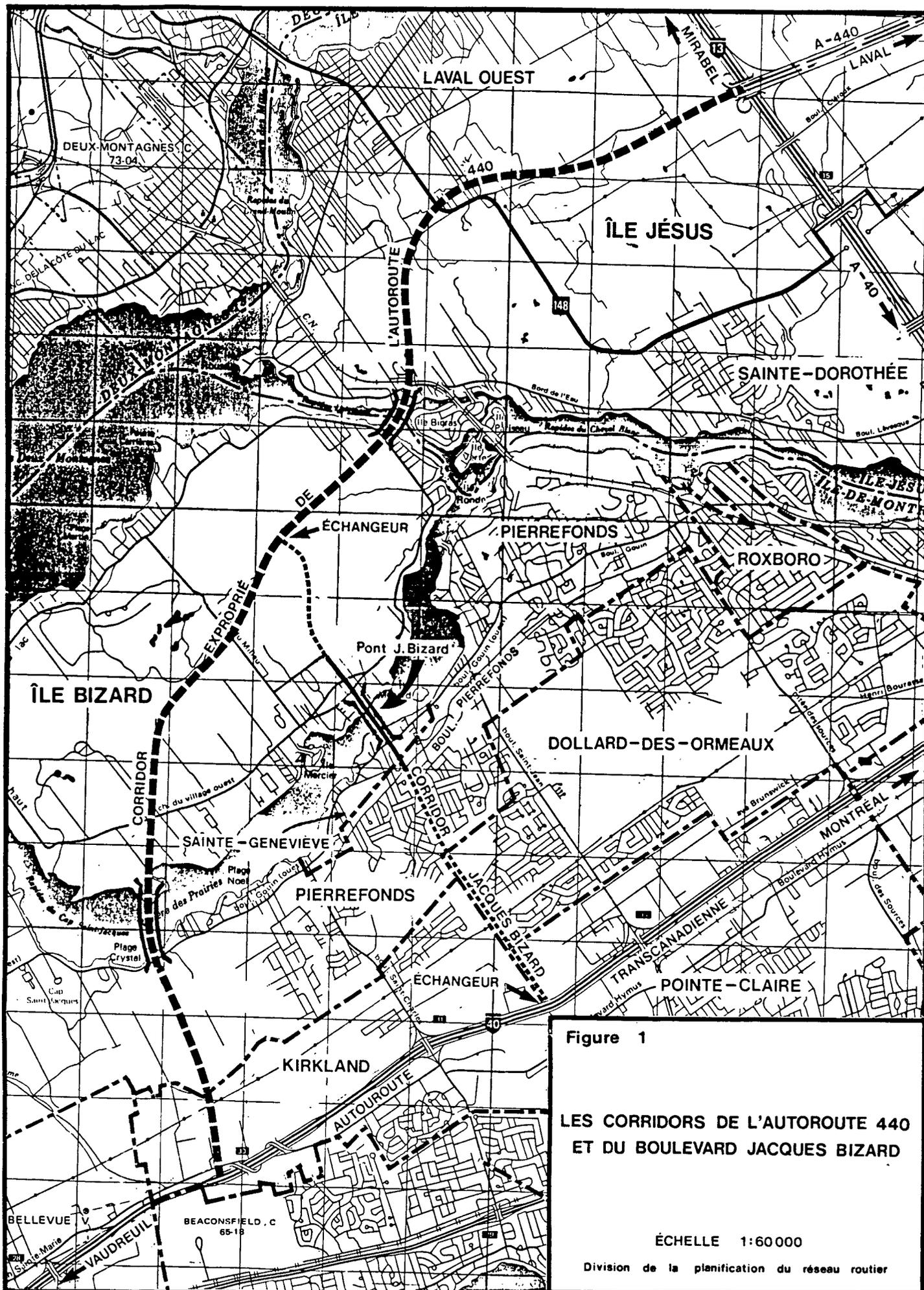


Figure 1

LES CORRIDORS DE L'AUTOROUTE 440
ET DU BOULEVARD JACQUES BIZARD

ÉCHELLE 1:60 000

Division de la planification du réseau routier

Par contre, la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.), instigatrice principale du dossier, entrevoyait une artère plus modeste dans le corridor Jacques-Bizard: c'est-à-dire un boulevard faisant partie d'un réseau de voies intermunicipales, susceptible d'assurer une desserte minimale par transport public et l'accessibilité de quartier à l'ensemble de l'île de Montréal.⁽¹⁾ C'est pourquoi la C.U.M. s'est opposée au projet d'autoroute précité.⁽²⁾

De toute façon, le ministère des Transports, face à l'urbanisation rapide des zones avoisinantes au corridor, a renoncé finalement à son choix d'autoroute dans cet axe (5 juin 1978) en faveur d'un autre corridor situé plus à l'ouest sur l'île de Montréal (figure 1).

Depuis lors, une correspondance volumineuse s'est accumulée sur le sujet, principalement entre les municipalités concernées et la C.U.M. A ce propos, un comité technique intermunicipal fut formé et coordonné par la C.U.M. uniquement pour le développement du corridor Jacques-Bizard. Malheureusement, à notre connaissance, il existe aucune étude poussée, fondée sur des paramètres de la socio-économie et de la circulation, qui aurait été complétée sur le besoin ainsi que la vocation d'une telle artère.

Dans l'esprit de la C.U.M., le corridor Jacques-Bizard, là où il doit faire l'objet d'une intervention engagée dans les circonstances, se situe dans l'axe du pont de l'île Bizard et s'étend du boulevard Pierrefonds à l'autoroute transcanadienne (A-40). Il se trouve également parallèle et à mi-distance entre la montée Saint-Jean et la montée Saint-Charles (figure 1). Le tracé projeté franchira le territoire séparant les municipalités de Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et Pointe-Claire. Une fois complété, le boulevard permettra une circulation plus directe entre l'île Bizard et la transcanadienne ainsi que le secteur immédiatement au sud dans Pointe-Claire.

(1) Ce principe de grande artère dans le corridor Jacques-Bizard est avancé par la C.U.M., le 3 avril 1975.

(2) Résolution du comité exécutif de la C.U.M., le 17 octobre 1974.

Aussi, en regard avec ce corridor, il existe une bonne partie du fond de terrain qui appartient à l'Hydro-Québec (figure 2) et qui pourrait être départie pour les fins du boulevard. Le point de litige, cependant, repose sur le fait qu'une entente aurait été convenue entre la C.U.M. et Hydro-Québec en 1975 pour que ce dernier conserve, pendant un certain temps et au bénéfice du ministère des Transports, la partie excédentaire de ces propriétés qui ne lui était plus utile. De là s'est créée une certaine pression pour que le Ministère intervienne puisque, semble-t-il, il n'était pas de l'essor de Hydro-Québec de réserver les emprises de voies publiques. De plus, le fardeau du maintien des terrains vacants serait devenu difficile pour les propriétaires riverains et certains promoteurs qui insistaient qu'un aménagement quelconque puisse se concrétiser. Devant cette "impasse" la C.U.M. a adressé une demande au Ministère au moins à trois reprises (8 novembre 1978, 24 octobre 1979 et 25 janvier 1980) pour protéger ou acquérir les emprises des terrains nécessaires. La réponse du Ministère⁽¹⁾ s'est libellée à chaque fois de la même façon, à savoir que ce projet était d'intérêt purement local et que la C.U.M. devrait coordonner les efforts des municipalités impliquées en plus d'être le maître d'oeuvre.

Malgré une telle décision, cette fois chacune des municipalités⁽²⁾, suivant l'initiative de Pointe-Claire, est venu à la charge en faisant parvenir au cours de l'automne 1983 une résolution de leur conseil de ville respectif priant de nouveau le Ministère d'intervenir. Spécifiquement, on a demandé au ministère des Transports:

- d'acquérir de Hydro-Québec les terrains situés dans le corridor Jacques-Bizard, ainsi qu'une bande de terre suffisante longeant l'autoroute 40 pour la construction future d'un échangeur; et
- que les fonds antérieurement destinés au prolongement de l'autoroute 440 jusqu'à la Transcanadienne soient utilisés pour l'acquisition desdits terrains de même que pour la construction du boulevard Jacques-Bizard.

(1) Voir copies de lettre en annexe.

(2) Dollard-des-Ormeaux, Saint-Raphaël de l'île Bizard, Roxboro, Pierrefonds, Kirkland et Sainte-Geneviève.

La réplique du Ministre en date du 23 novembre 1983 et adressée à chacune d'elles⁽¹⁾ laisse entrevoir qu'une étude sera complétée sur tout ce sujet et qu'une recommandation suivra quant à la position définitive du Ministère. La présente étude tente donc de répondre à ce mandat.

(1) Voir copie en annexe.

2. INVENTAIRE ET ANALYSE

2.1 Le territoire

Le territoire entourant le corridor Jacques-Bizard sur l'île de Montréal se compose principalement de quartiers résidentiels de faible densité. Nous retrouvons surtout des maisons de type unifamilial ou jumelé, érigées en bonne partie au cours des années 60. C'est durant cette période dite prospère qu'une poussée soudaine se fit sentir en regard avec le développement de villes-dortoirs dans le secteur ouest de Montréal.

Par contre, à proximité de l'autoroute transcanadienne existe une zone linéaire à caractère commercial et industriel, dominée à l'intersection du futur corridor par le centre d'achat Fairview. Ce dernier, d'une superficie déjà considérable, est appelé à s'agrandir davantage durant les prochaines années (figure 2),⁽¹⁾ d'où la possibilité d'un achalandage accru en bordure du corridor.

D'autre part, du côté sud de la Transcanadienne et dans le prolongement du boulevard (présentement le chemin Stillview) il suffit de mentionner l'hôpital général Lakeshore, sise dans la municipalité de Pointe-Claire. Cette institution aura certainement avantage à être accessible directement des quartiers situés au nord de la Transcanadienne via le viaduc enjambant l'autoroute.

En plus de Pointe-Claire, les municipalités dont le territoire sera marqué par le passage du boulevard sont précisément Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Sainte-Geneviève et Saint-Raphaël de l'île Bizard (figure 1). Outre une bande étroite le long de l'autoroute Transcanadienne (Pointe-Claire) ainsi que l'ensemble de l'île Bizard, la dominance résidentielle se répartie à peu près uniformément dans Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds et Sainte-Geneviève.

Finalement, pour ce qui concerne l'île Bizard, l'occupation du sol est beaucoup plus éparse, surtout en se rapprochant du centre de l'île. En

(1) Projet d'expansion d'une valeur de 50 M \$.

effet, l'expansion sur l'île a été sérieusement compromise par le zonage agricole, puisque 82% (1 849 sur 2 268 hectares) de la superficie fut déclarée zone verte. Un projet gigantesque d'habitations unifamiliales, jadis envisagé par "Campeau Corporation", a été abandonné en très grande partie: nul doute que ce geste a eu pour effet d'atténuer sensiblement l'importance de l'artère Jacques-Bizard comme voie de transit raccordée à l'autoroute 40.

2.2 La démographie

Pour les besoins de cette étude, il serait assez fastidieux et onéreux de procéder à une assignation scientifique de la population potentiellement desservie par l'artère Jacques-Bizard. Aussi, ces données seraient-elles superflues ou pour le moins secondaires aux objectifs recherchés de l'étude. De toute façon, nous espérons que les indications disponibles en ce moment pourront nous guider suffisamment dans le choix d'une décision éclairée.

Déjà, il semble que la circulation de transit sur l'artère sera infime par rapport à la desserte locale de part et d'autre du corridor. De plus, la circulation sera probablement décroissante à partir du carrefour de l'autoroute 40 vers l'île Bizard à l'extrémité nord (figure 4) et vers Pointe-Claire à l'extrémité sud. Donc, la population résidante dans les municipalités comprises entre ces deux extrémités et longeant l'artère sera la plus affectée par le projet du boulevard: c'est-à-dire Dollard-des-Ormeaux, Kirkland, Pierrefonds et Sainte-Geneviève. Dans ces quatre municipalités, il appert également que la population visée sera surtout celle occupant le territoire de chaque côté du corridor et se terminant à peu près à mi-distance entre la voie projetée et la Montée Saint-Jean du côté est, et la Montée Saint-Charles du côté ouest (figure 1). Cette hypothèse semble des plus logiques puisque ces deux montées, parallèles au corridor Jacques-Bizard, rabattent également la circulation sur l'autoroute 40.

Le tableau qui suit indique la population totale dans chacune des six municipalités précitées à partir de 1951. Le pourcentage moyen d'augmentation quinquennale est donné afin de mieux saisir l'évolution au cours d'une

TABIEAU 1

EVOLUTION DE LA POPULATION PAR MUNICIPALITE

MUNICIPALITES	1951	1956	% d'augm.	1961	% + ou -	1966	% d'augm.	1971	% d'augm.	1976	% + ou -	1981	% + ou -	1986*	%* + ou -	Moyenne/5 ans 1951-1986 (%)
- AUX EXTREMITES DU CORRIDOR JACQUES-BIZARD:																
. Saint-Raphaël-de-l'île- Bizard	968	1 351	+ 40	1 750	+ 29	2 637	+ 51	2 950	+ 12	4 100	+ 39	6 495	+ 58	9 360	+ 44	+ 39
. Pointe-Claire	8 753	15 208	+ 74	22 709	+ 49	26 784	+ 18	27 303	+ 2	25 920	- 5	24 377	- 6	24 297	- 0,3	+ 19
SOUS-TOTAL	9 721	16 559	+ 70	24 459	+ 48	29 421	+ 20	30 253	+ 3	30 020	- 1	30 872	+ 3	33 657	+ 9	+ 22
- RIVERAINES AU CORRIDOR JACQUES- BIZARD:																
. Dollard-des-Ormeaux	319	372	+ 17	1 248	+ 235	12 297	+ 885	25 217	+ 105	38 835	+ 54	39 577	+ 2	41 884	+ 6	+ 86
. Kirkland**	--	--	--	572	--	659	+ 15	2 917	+ 343	7 475	+ 156	10 396	+ 39	11 906	+ 15	+ 114
. Pierrefonds	1 322	2 041	+ 54	12 171	+ 496	27 924	+ 129	33 010	+ 18	35 400	+ 7	38 003	+ 7	46 988	+ 24	+ 105
. Sainte-Geneviève	1 436	2 444	+ 70	2 397	- 2	2 596	+ 8	2 847	+ 10	2 870	+ 1	2 554	- 11	3 672	+ 44	+ 17
SOUS-TOTAL	3 077	4 857	+ 58	16 388	+ 237	43 476	+ 165	63 991	+ 47	84 580	+ 32	90 530	+ 7	104 450	+ 15	+ 80
GRAND TOTAL % moyenne générale	12 798	21 416	+ 67	40 847	+ 91	72 897	+ 78	94 244	+ 29	114 600	+ 22	121 402	+ 6	138 107	+ 14	+ 44

* Projections à partir du taux de croissance observé entre 1981 et 1983

** Incorporée en 1961

période de trente ans. Aussi, dans l'esprit des considérations élaborées ci-haut les municipalités sont regroupées selon qu'elles sont situées aux extrémités du corridor ou qu'elles le côtoient.

Le tableau nous révèle qu'une poussée démographique s'est fait sentir durant les années 60. Surtout Pierrefonds et Dollard-des-Ormeaux ont connu un taux de croissance vertigineux. Par contre, la situation s'est généralement stabilisée au cours des dernières années; à Sainte-Geneviève et Pointe-Claire la population a même régressé à certains moments, sinon diminuée graduellement. Cette dernière situation aurait-elle atténué l'importance du besoin d'un corridor routier entre l'île Bizard et Pointe-Claire?

L'évolution démographique sur le territoire nous indique au moins que la croissance beaucoup plus rapide dans les municipalités riveraines au corridor que dans celles des extrémités (moyenne d'augmentation quinquennale de 80% versus 22% au cours d'une période de 35 ans). Une telle constatation tend à primer de plus en plus la vocation de collectrice locale de l'artère plutôt que de voie de transit à partir de l'autoroute et destinée aux municipalités les plus éloignées. Aussi, de ce fait il devient plus utile de penser à un boulevard favorisant les accès de part et d'autre de son tracé pour desservir la population riveraine: c'est-à-dire là où elle est la plus nombreuse.

2.3 Le prolongement de l'autoroute 440

L'étude de l'opportunité de la réalisation de l'artère Jacques-Bizard ne pourrait se faire judicieusement sans égard à la présence ultérieure d'un lien routier dans le corridor du défunt projet de l'autoroute 440 avec laquelle il se raccorderait à son extrémité nord (figure 1). Cependant, il n'est pas de l'essor de cette étude de déterminer quand ou dans quelle mesure se ferait le prolongement de ce lien routier en direction ouest. Chose certaine, le corridor qui franchit l'extrémité ouest de l'île Jésus, traverse l'île Bizard, et rejoint l'autoroute Transcanadienne, est déjà entièrement exproprié. A titre d'exemple, la section de 3 kilomètres

(avec emprise nominale de 91,4 mètres) entre la Rivière-des-Prairies et la Transcanadienne aura coûté à elle seule 3,37 M \$ en frais d'expropriation (plan no 76-55-2079). Dans ce contexte et face à l'urbanisation rapide du corridor Jacques-Bizard, il serait opportun de souligner ici la très faible probabilité (contrairement au désir de certains) que cette section du corridor exproprié de l'autoroute 440 soit substituée un jour par le corridor Jacques-Bizard comme voie de transit entre Laval et la Transcanadienne.

De toute éventualité, le rôle du boulevard Jacques-Bizard par rapport à l'ancien projet de l'autoroute 440 sera identique à celui consigné par l'autoroute Transcanadienne: c'est-à-dire de collectrice de la circulation locale destinée à ces deux grands axes. Mais dans le temps, nous risquons de voir le boulevard Jacques-Bizard devenir réalité bien avant que soit prolongée l'autoroute 440.

A ce sujet, le Ministère s'est déjà prononcé officiellement dans ses grandes orientations adressées à la C.U.M.:

"Compte tenu principalement du développement démographique de Laval qui ne rencontre pas les prévisions beaucoup plus fortes établies antérieurement, compte tenu également du zonage agricole qui s'applique sur une part importante du territoire traversé et de l'état actuel du réseau routier du secteur, le ministère des Transports ne peut prévoir aucune intervention du type autoroute dans ce corridor, même à long terme". (1)

Dans ce même document ⁽¹⁾, on y ajoute cependant une suggestion à l'effet que l'emprise expropriée de l'autoroute pourrait servir d'abord à la construction d'un lien routier plus modeste, tel un boulevard urbain reliant

(1) Orientations préliminaires et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire: Communauté urbaine de Montréal, Gouvernement du Québec, ministère du Conseil exécutif, 1984, pages 233-234. Une réponse identique apparaît également dans Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire: Municipalité régionale de comté de Laval, Gouvernement du Québec, ministère du Conseil exécutif, 1983, page 62.

l'ouest de Laval à l'île Bizard où il pourrait faire jonction avec l'éventuel boulevard Jacques-Bizard. Cette alternative, bien sûr, n'est resté qu'à l'étape de suggestion, et fondée sur aucune étude poussée de la circulation. Aussi, on se garde bien de dire en conclusion qu'... "un tel projet et ses avenues possibles nécessiteraient toutefois la conduite d'études préalables d'opportunité"⁽¹⁾.

En toute connaissance de cause, il nous est permis à cette étape d'apporter les considérations suivantes sur cette question:

- un "boulevard urbain" traversant l'île Bizard deviendrait incompatible avec le caractère du développement de l'île lequel se trouve à plus de 80% en zone désignée agricole;
- la nécessité de relier par voies de transit l'île Bizard aux autoroutes 440 et 40 se justifie difficilement en fonction d'une population d'à peine 7 000 habitants;
- la vocation d'une artère dans le corridor Jacques-Bizard répond beaucoup plus d'une collectrice de la circulation locale, surtout dans les quartiers avoisinants l'autoroute Transcanadienne, que d'une voie rapide favorisant le trafic de transit entre l'ouest de Laval et la Transcanadienne;
- le rôle prioritaire de desserte locale dans les municipalités sises au nord de la Transcanadienne représenterait un élément sérieux de conflit dans le corridor Jacques-Bizard face au trafic de transit ajoutée par une continuité de la circulation entre les autoroutes 440 et 40;
- l'implantation au cours des prochaines années d'un lien continu mais "modeste" entre l'autoroute 440 et la Transcanadienne via le corridor Jacques-Bizard offrirait peu d'avantage au trafic de transit, compte

(1) Orientations préliminaires...: Communauté urbaine de Montréal, page 234.

tenu de l'existence de l'autoroute 13 laquelle, tout en favorisant une circulation plus rapide, ne ferait qu'allonger l'itinéraire de 2 kilomètres (cf. figure 1).

- la transformation éventuelle de ce lien continu, précité, en autoroute ou boulevard à quatre voies rapides deviendra difficilement réalisable à cause de l'emprise limitée du corridor Jacques-Bizard (20 mètres à certains endroits) et de la largeur du pont actuel (9,14 mètres de voie charretière).

Enfin, toutes ces considérations ne manquent pas de soulever présentement de sérieuses réserves à la suggestion de créer un boulevard de type urbain dans le prolongement de l'autoroute 440 pour venir se raccorder au corridor Jacques-Bizard. C'est pourquoi, en se basant sur les connaissances que nous avons présentement du dossier, il vaut mieux concevoir le projet du corridor (et si on tient à le voir se réaliser dans un avenir prochain) comme artère intermunicipale à partir de l'autoroute Transcanadienne jusqu'au boulevard Pierrefonds. Le lien avec l'île Bizard étant déjà complété (cf. figure 2).

2.4 La réalisation de l'artère Jacques-Bizard

Un plan d'aménagement géométrique du corridor a déjà fait l'objet d'une proposition de la part de la C.U.M. La figure 2 (plan AR-40/81-2-2, 28 septembre 1981) illustre le concept avancé.

Evidemment, ce plan doit tenir compte de la section complétée qui se trouve dans l'axe du pont et qui se termine actuellement à l'intersection du boulevard Pierrefonds. Le pont, précisément, a été construit en 1966 aux frais du ministère des Transports et consiste en un tablier de 231,6 mètres de longueur avec deux voies de circulation d'une largeur totale de 9,14 mètres (30 pieds). Le prolongement sud du pont (0,6 kilomètre jusqu'au boulevard Pierrefonds) se transforme en quatre voies charretières à la hauteur du boulevard Gouin. Outre l'accès à ce boulevard dans la

FIGURE 2

LE CORRIDOR JACQUES-BIZARD:

PROPOSITION DE LA C.U.M.

(Voir en pochette à la fin du rapport)

municipalité de Sainte-Geneviève nul autre accès, cependant, n'est possible des riverains sur ce parcours.

Tel qu'indiqué précédemment, la proposition de la C.U.M. s'applique plus spécifiquement au corridor compris entre le boulevard Pierrefonds et l'autoroute Transcanadienne. Bref, il s'agit d'un boulevard de type urbain à quatre voies avec bande centrale, carrefours à niveau, accès aux propriétés riveraines et échangeur à l'autoroute. Le tableau à la page suivante en donne les principales caractéristiques. Fait à constater, la chaussée est plus large dans Pointe-Claire, c'est-à-dire à six voies près de l'échangeur, pour passer ensuite à quatre voies dans Dollard-des-Ormeaux et Pierrefonds,⁽¹⁾ et terminer à deux voies sur le pont de l'île Bizard.

Aussi, le plan identifie six propriétaires du fond de terrain lequel empiète dans trois municipalités différentes: Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et Pointe-Claire. A noter que Kirkland n'est pas impliquée puisque la limite est de son territoire s'arrête en bordure même du corridor. Par contre, Dollard-des-Ormeaux figure également comme propriétaire, compte tenu qu'une des deux chaussées du boulevard traversant son territoire emprêtera la rue Sommerset actuelle. Un tel choix mise sur l'utilisation maximum d'une rue existante dans l'axe du corridor et permet à la fois la construction résidentielle dans l'espace libérée du côté ouest de l'artère.

Enfin, le type d'échangeur proposé à la Transcanadienne (figure 3), de forme allongée et étroite, fut probablement dicté par un souci d'économie d'espace dans un secteur bâti et passablement développé. La construction de cet ouvrage est évaluée à 2,5 M \$ en 1983, en plus de 4,2 M \$ pour la réalisation du boulevard proprement dit.

(1) A propos de la section traversant Pierrefonds, cette municipalité semble avoir dérogé quelque peu aux intentions de la C.U.M.! Effectivement, en avril 1984, elle a procédé à l'installation des infrastructures d'aqueduc et d'égout conformément à une emprise de 20,1 mètres (66 pieds) et non de 21,9 mètres (72 pieds) comme le plan le laisse voir. Cette alternative aurait pour effet d'éliminer la bande centrale, mais en conservant la même largeur de chaussée (14,0 mètres).

TABLEAU 2
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU BOULEVARD JACQUES-BIZARD
 (Proposition de la C.U.M.)

CARACTERISTIQUES DE LA PROPOSITION (Voir figure 2)	MUNICIPALITES			TOTAL
	Pierrefonds	Dollard-des-Ormeaux	Pointe-Clair	
- Longueur du corridor (km)	1,0 ⁽¹⁾	1,5	0,8 ⁽²⁾	3,3
- Emprise nominale (largeur en mètre)	21,9 ⁽³⁾	33,5	33,5	---
- Surface carrossable (largeur en mètre)	14,0	18,3	20,7	---
- Nombre de voies	4	4	6	---
- Largeur de la bande centrale (m)	1,8 ⁽⁴⁾	4,9	4,9	---
- Entrées charretières aux propriétés riveraines	oui	oui	oui	---
- Nombre de carrefours à niveau (avec croisement) ⁽⁵⁾	5	7	1	13
- Propriétaires de l'emprise: (avec superficie en hectage <u>dans</u> l'emprise)				
1. Hydro-Québec		1,24	2,51	3,75
2. Municipalité de Dollard-des-Ormeaux		1,04 ⁽⁶⁾		1,04
3. Société immobilière Bona Ltée / Tuxana A.G. Inc.		0,64		0,64
4. Collège John Abbott			2,46	2,46
5. Gaz Métropolitain Inc.	2,42		1,06	3,48
6. Les Investissements Presbon Ltée			0,94	0,94
- Coût estimatif de construction (en M \$, 1983)	2,2	0,71	3,8 ⁽⁷⁾	6,7

(1) A partir de l'intersection du boulevard Pierrefonds.

(2) Jusqu'à l'intersection de l'autoroute Transcanadienne.

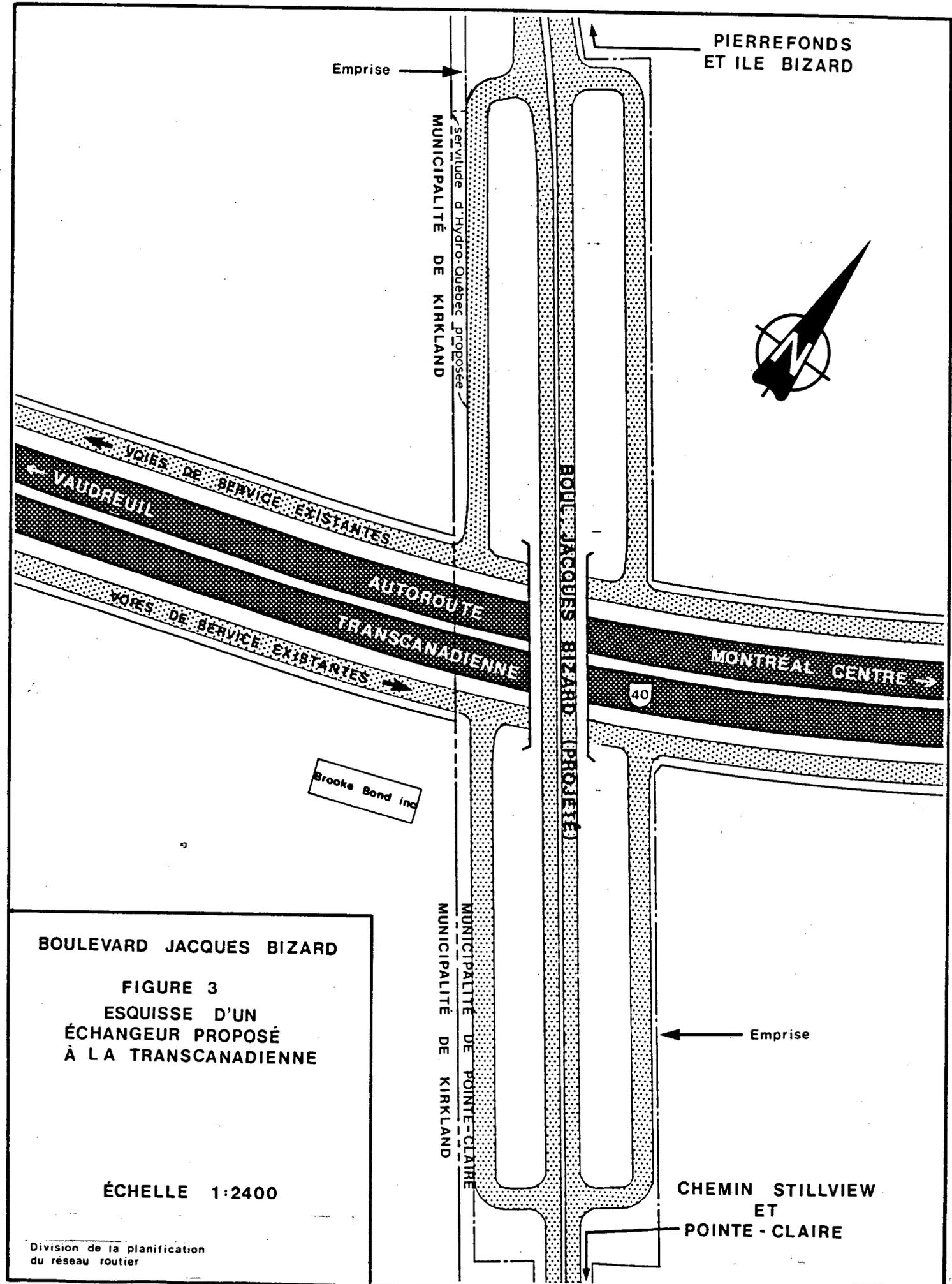
(3) La municipalité de Pierrefonds préfère se limiter à une emprise de 20,1 mètres (66 pieds).

(4) Pierrefonds entend se limiter également à la même surface carrossable (14,0 mètres), mais sans bande centrale.

(5) C'est-à-dire les carrefours où il y a interruption de la bande centrale.

(6) Dont 0,54 ha se trouve déjà dans l'emprise de la rue Sommerset.

(7) Dont 2,5 M \$ consacrés à l'échangeur.

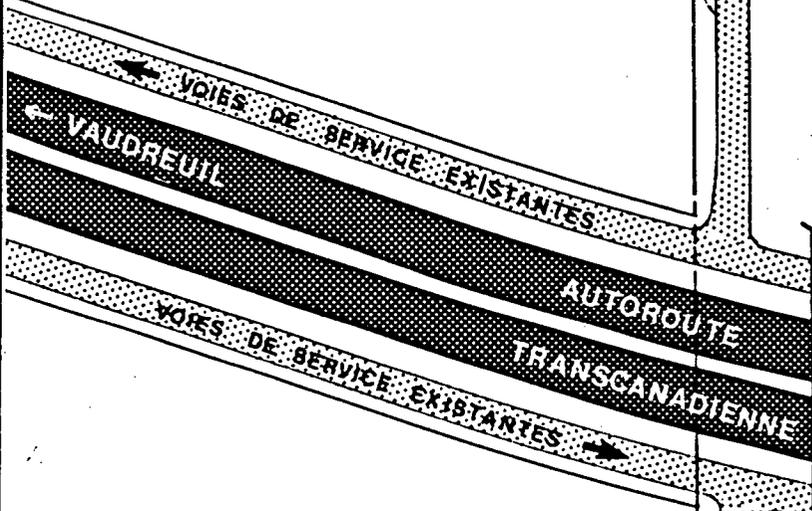


PIERREFONDS
ET ILE BIZARD

Emprise

MUNICIPALITÉ DE KIRKLAND

Servitude d'Hydro-Québec Proposée



Brooke Bond Inc

BOULEVARD JACQUES BIZARD

FIGURE 3
ESQUISSE D'UN
ÉCHANGEUR PROPOSÉ
À LA TRANSCANADIENNE

ÉCHELLE 1:2400

Division de la planification
du réseau routier

MUNICIPALITÉ DE KIRKLAND
MUNICIPALITÉ DE POINTE-CLAIRE

BOULEVARD JACQUES BIZARD (PROJETÉ)

40

MONTREAL CENTRE

Emprise

CHEMIN STILLVIEW
ET
POINTE-CLAIRE

Selon le plan de la C.U.M., la superficie totale à homologuer dans l'emprise du boulevard représente approximativement 12,3 hectares (30,4 acres). De cette étendue, 3,75 hectares (9,3 acres) ou 30% sont la propriété de Hydro-Québec. Le tableau suivant en indique la répartition.

TABLEAU 3
REPARTITION DES PROPRIETES DANS L'EMPRISE
DU CORRIDOR JACQUES-BIZARD

PROPRIETAIRE	SUPERFICTE	
	Hectare (acre)	%
Hydro-Québec	3,75 (9,3)	30,5
Gaz Métropolitain Inc.	3,48 (8,6)	28,3
Collège John Abbott	2,46 (6,1)	20,0
Dollard-des-Ormeaux (municipalité)	1,04 (2,6)	8,4
Les Investissements Presbon Ltée	0,94 (2,3)	7,6
Société immobilière Bona Ltée / Tuxana A.G. Inc.	0,64 (1,6)	5,2
TOTAL	12,31 (30,4)	100%

Il est donc important de se rappeler que dans l'éventualité où Hydro-Québec céderait sa part utile de propriétés⁽¹⁾, il resterait quand même 70% de la superficie totale à s'approprier pour les fins de réalisation du boulevard.

2.5 La circulation

Les données disponibles sur la circulation actuelle dans les environs du futur boulevard se font plutôt rares. Aussi, nous n'avons pu consulter une seule étude complétée sur l'affectation de la circulation engendrée par la présence dudit boulevard.⁽²⁾ C'est pourquoi, dans les circonstances nous ne pouvons tirer des conclusions définitives uniquement à partir des données de la circulation.

(1) A titre indicatif, les propriétés appartenant à Hydro-Québec sont identifiées par une trame spéciale sur la figure 2.

(2) Voir note au bas de la page suivante.

Néanmoins, la figure 4 donnera une première impression du trafic. Elle contient les flux, exprimés en débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.), sur quelques grands axes dans les environs du corridor à l'étude. Ces chiffres demeurent des extrapolations pour l'année 1983 de différents comptages horaires obtenus des municipalités de Dollard-des-Ormeaux et de Kirkland, en plus du Service des relevés techniques du ministère des Transports à Montréal. Enfin, des comparaisons au cours des années ont permis d'établir une croissance de la circulation aussi faible que 4% depuis 1978: ce qui signifie une augmentation annuelle d'à peine 1%. A une telle allure, on pourrait la qualifier de presque "stable". De plus, le report de comptages aux heures de pointe sur une période de vingt-quatre heures semble attribuer une proportion élevée aux mouvements à l'heure de pointe par rapport à la circulation totale d'une journée. Cette proportion qui peut atteindre 20% s'expliquerait surtout par l'utilisation homogène du sol, laquelle est largement dominée par la fonction résidentielle telle qu'on la rencontre dans des villes-dortoirs rattachées à des centres de travail extérieurs.

Une autre constatation issue de la figure 4 consiste en la diminution graduelle du débit à partir de la Transcanadienne sur les montées Saint-Jean et Saint-Charles. Cette même situation pourrait se retrouver éventuellement sur le boulevard Jacques-Bizard, surtout à cause de la similitude de leurs fonctions. Effectivement, la présence du corridor Jacques-Bizard, exactement à mi-distance entre ces deux montées, affectera la circulation actuelle sur celles-ci. A cette étape de l'analyse, nous pouvons au moins affirmer que ce sont les échanges sur le territoire compris entre les deux montées qui seront particulièrement touchées. Par déduction logique, il appert

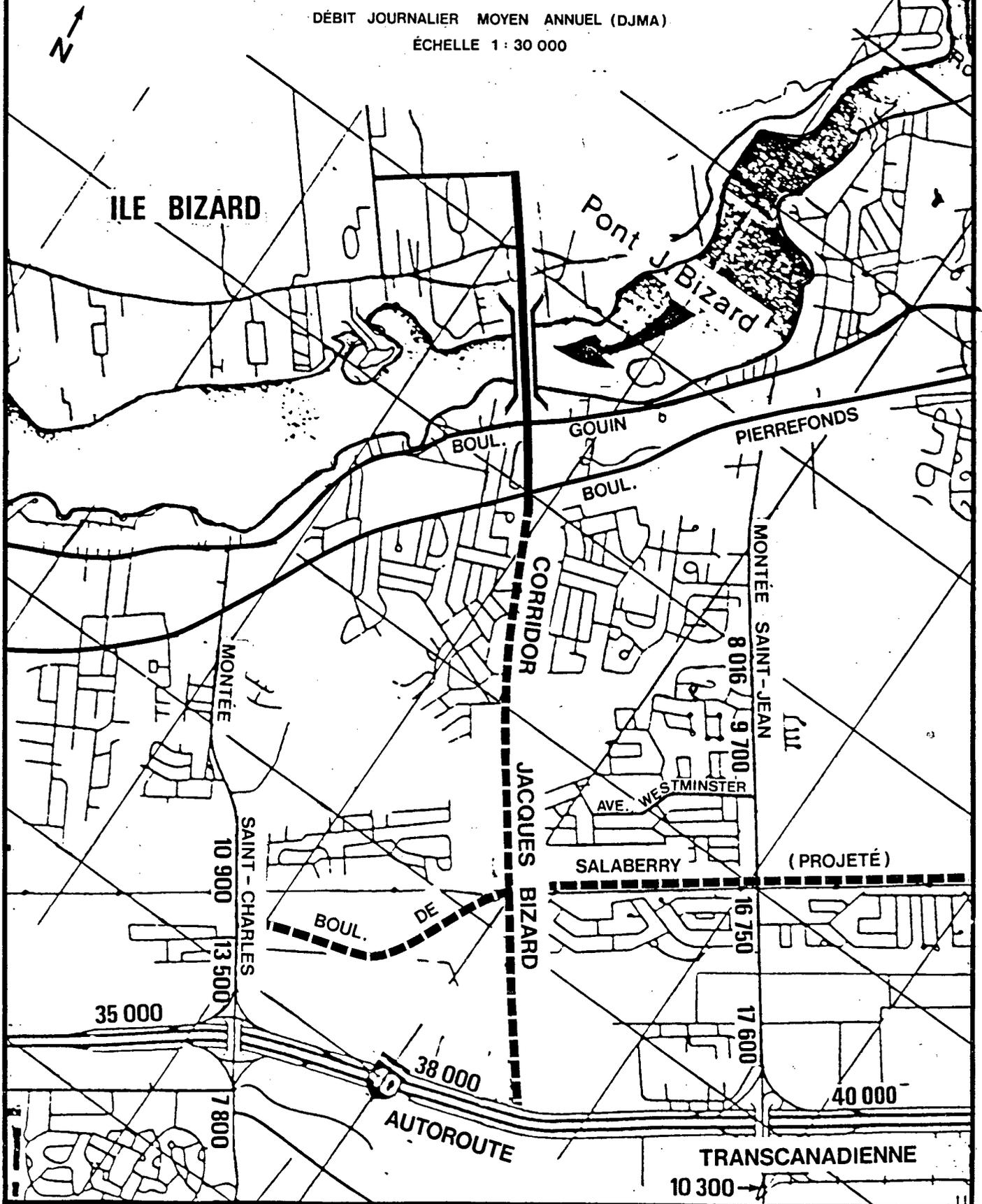
(2) Le seul document du genre qui a été porté à notre attention traitait de la circulation simulée sur les futures artères Cavendish et Salaberry, cette dernière croisant le corridor Jacques-Bizard dans un axe est-ouest (figure 4). Cependant, l'impact de l'artère Salaberry s'avère minime sur le projet du corridor étudié. Jean-Pierre Primeau et Pierre Tremblay, Simulation de la circulation routière pour les projets Cavendish et Salaberry, Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), Montréal, 1981, 300 pages. Egalement, une évaluation sommaire complétée par la société DeLuc (pour le compte de la ville de Pierrefonds, 26 mai 1983, 5 pages) a dû être écartée puisque les projections établies se limitaient uniquement à la section de 1 km du boulevard traversant la municipalité de Pierrefonds: l'existence des sections traversant les autres municipalités a été ignorée.

FIGURE 4

FLUX DE CIRCULATION JOURNALIÈRE (1983) SUR LES PRINCIPALES ARTÈRES ENVIRONNANTES

DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA)

ÉCHELLE 1 : 30 000



Source: Extrapolations de la circulation à partir de comptages obtenus des municipalités de Dollard-des-Ormeaux, Kirkland et Pierrefonds ainsi que du ministère des Transports.

également que la circulation sur les deux montréalaises sera diminuée par un volume de déplacements locaux réorienté sur Jacques-Bizard. A cet effet, on peut s'attendre à ce que le trafic passant sur le pont de l'île et dévié ordinairement sur une ou sur l'autre montée sera presque entièrement absorbé par le nouveau boulevard.

Quant à la capacité des deux montées et le besoin d'alléger la circulation sur celles-ci, aucune donnée précise n'a pu être vérifiée à ce sujet. Selon le Service des travaux publics de Kirkland, la circulation actuelle sur la montée Saint-Charles ne présente aucun problème sérieux. Par contre, à Dollard-des-Ormeaux il semble exister un reflux à l'heure de pointe du matin sur la section de la montée Saint-Jean entre la Transcanadienne et la rue Westminster (figure 4). Ce problème sporadique n'a pas fait encore l'objet de plaintes de la part d'automobilistes à la municipalité de Dollard-des-Ormeaux. (1)

Enfin, ces quelques indications ne révèlent pas une situation alarmante pour le moment. L'avenir, cependant, pourrait très bien favoriser la venue du boulevard Jacques-Bizard comme solution choisie à un achalandage plus élevé sur les montées Saint-Jean et Saint-Charles.

2.6 Conclusions

La brève analyse complétée à ce chapitre a permis, néanmoins, de dégager quelques grandes tendances qui devraient avoir une certaine portée sur la solution à venir. Voici donc une liste de ces principales conclusions:

- l'urbanisation rapide des municipalités traversées par le corridor Jacques-Bizard, comparativement au développement plus lent des zones

(1) D'autres problèmes relatifs à la sécurité ont été notés aux sections d'entrecroisement entre les entrées et les sorties sur les voies de service de l'autoroute. Cependant, le reflux de circulation observé sporadiquement sur le boulevard Saint-Jean ne peut être attribué à ce besoin d'apporter des corrections géométriques aux voies de service. Jacques Thibeault, Autoroute 40: Etude de relocalisation des sorties, échangeur du boulevard Saint-Jean, Service des études et projets, Montréal, 1982. 13 pages

d'extrémité (ex.: l'île Bizard), favorise de plus en plus un rôle de collectrice de la circulation locale attribué audit corridor plutôt que d'artère rapide de transit;

- la fonction résidentielle presque exclusive du territoire à desservir et le besoin de se déplacer vers des centres de travail extérieurs créent des mouvements de circulation pendulaire avec un flux très élevé aux heures de pointe. Ce phénomène tend à privilégier le raccordement du corridor à l'autoroute 40, facilitant ainsi les déplacements externes-internes du milieu visé;
- l'état avancé du développement de part et d'autre du corridor, tel certaines actions déjà prises quant à la délimitation de l'emprise et l'installation d'infrastructures d'aqueduc et d'égout (en plus du besoin de carrefours à niveau et d'accès aux propriétés (riveraines) fait en sorte qu'il serait maintenant inopportun de contempler la réalisation d'un grand boulevard à circulation rapide;
- la poussée démographique des années 60 dans l'ouest de l'île de Montréal ainsi que la croissance correspondante de la circulation se sont plutôt atténuées durant les dernières années: ce phénomène a eu pour effet de freiner indûment l'état du dossier Jacques-Bizard;
- le ministère des Transports ayant déjà décidé officiellement de surseoir sur le prolongement en direction ouest de l'autoroute 440, il vaut mieux penser d'abord à la réalisation de l'artère Jacques-Bizard dans un contexte plus restreint où son étendue se situerait entre l'autoroute 40 et le pont de l'île; aussi, le besoin de substituer un axe de nature plus modeste dans le corridor exproprié de l'autoroute 440 n'est pas démontré également dans les présentes circonstances;
- le plan d'aménagement du corridor proposé par la C.U.M. en 1981 (figure 2) tente de répondre d'une façon cohérente à l'ensemble des aspirations

du milieu. Selon ce plan, Hydro-Québec ne possède que 30% des terrains utiles à la réalisation de l'artère. Donc, l'appropriation de cette partie ne peut être significative que dans la mesure où les 70% de la superficie restante seront acquis également pour les fins du projet;

- dans l'ensemble, il ressort que les fonctions principales du corridor à l'étude sont de:
 - a) servir de collectrice de la circulation entre les rues locales et l'autoroute 40;
 - b) permettre un accès plus rapide, pour les citoyens résidant au nord de la Transcanadienne, à l'hôpital Lakeshore situé dans le prolongement sud du corridor Jacques-Bizard;
 - c) relier l'île Bizard à la Transcanadienne en facilitant les déplacements de transit;
 - d) dégager quelque peu le trafic dense observé aux heures de pointe sur les montées Saint-Jean et Saint-Charles.
- le rôle attribué aux montées Saint-Jean et Saint-Charles s'apparente de beaucoup à celui que devrait afficher l'artère Jacques-Bizard. La solution recherchée devrait donc s'identifier au type d'artère que représente ces deux montées, tout en tenant compte des instances juridictionnelles présentement affectées à celles-ci;
- le peu de données disponibles sur les mouvements de la circulation dans le voisinage du corridor ainsi que l'absence d'étude d'affectation sur l'artère projetée ne permettent pas de conclure sur son opportunité. Les quelques chiffres que nous avons ne tendent pas, cependant, à indiquer le besoin immédiat d'une artère collectrice additionnelle de type à implanter dans le corridor Jacques-Bizard. Par contre, il est vrai que la présence d'une telle artère pourrait devenir à long terme la meilleure solution à un trafic de plus en plus dense sur les montées Saint-Jean et/ou Saint-Charles.

3. ELEMENTS DE SOLUTIONS

L'analyse de l'information complétée aux chapitre précédents permet maintenant d'avancer certains préceptes pouvant déboucher sur des éléments de solution.

3.1 L'Hypothèse du statu quo: l'absence de l'artère Jacques-Bizard

Le retard à réaliser l'artère, ou tout simplement son inexistence, aura-t-il des conséquences néfastes dans le milieu? Tel que souligné précédemment, il ne semble pas que la situation actuelle de la circulation soit à ce point problématique pour exiger l'implantation imminente d'un boulevard. Le rôle que pourrait assumer celui-ci continuera certes d'être endossé en grande partie par les montées Saint-Jean et Saint-Charles. Donc, au plan de la circulation, l'état des déplacements observé à l'avenir sur ces deux montées (surtout la montée Saint-Jean) pourrait dicter enfin l'urgence d'une solution.

Mais là ne se situe pas vraiment le problème. Plutôt, le danger des délais ou du "gel" prolongé de ce dossier risque de compliquer le projet davantage: on pourra voir pointer des difficultés d'appropriation de l'emprise, des actions déconcertées entre les municipalités concernées, le manque d'un plan d'intervention avec participation au financement, ou simplement l'impuissance d'un agent-coordonnateur à piloter l'ensemble du projet. Entre autre, il existe depuis quelques années une certaine pression de la part de Hydro-Québec pour se départir de ses propriétés dans le corridor. Selon cette société, elle ne pourra supporter plus longuement le fardeau du maintien de terrains qui lui sont devenus inutiles. Aussi, la municipalité de Pierrefonds désire aller de l'avant en effectuant des travaux sur la section traversant son territoire, lesquels ne sont pas tout à fait conformes au plan avancé par la C.U.M. Egalement, certaines municipalités remettent en cause leur participation financière au projet. Enfin, de tels gestes risqueront à la longue de limiter sérieusement l'éventail des solutions possibles.

C'est donc à ce niveau, surtout dans l'affirmation des responsabilités et du partage des coûts, que des mécanismes d'intervention et de mise en oeuvre doivent d'abord être clairement définis; sinon, l'hypothèse du statu quo est exposé à devenir réalité et pour longtemps.

Bref, l'absence de l'artère peut se tolérer pour le moment, mais sans pour le moins affecter les ressources disponibles à maintenir le corridor actuel dans le domaine public.

3.2 L'hypothèse de la réalisation de l'artère Jacques-Bizard

Il est évident que la réalisation de ce projet représentera des avantages certains dans le milieu récepteur. Essentiellement, l'artère aura pour effet de désenclaver le secteur compris entre les montées Saint-Jean et Saint-Charles au nord de la Transcanadienne. Ainsi, un boulevard urbain servant de collectrice aux rues locales répondra amplement à un tel objectif. Dans ce sens, l'aménagement géométrique proposé par la C.U.M. (figure 2) correspond assez bien à la vocation recherchée. Sans porter de jugement critique sur les détails techniques, d'ailleurs il n'en est pas le mandat de cette étude, nous pouvons nous limiter aux traits essentiels de la proposition:

- un boulevard à quatre voies avec bande centrale et carrefours à niveau aux principales intersections;
- l'accès aux propriétés riveraines afin d'optimiser le développement résidentiel longeant le corridor;
- une étendue suffisante pour permettre de relier le trafic passant sur le pont de l'île Bizard directement à l'autoroute Transcanadienne et au secteur immédiatement au sud de celle-ci;
- une solution économique qui utilise au maximum l'infrastructure en place (ex.: rue Sommerset, chemin Stillview, voies de service à l'autoroute, etc.);

- un type d'échangeur (figure 3) impliquant un minimum d'expropriation dans un secteur à dominance commerciale et industriel.

Le projet du boulevard nous paraît incomplet et non conforme à sa vocation s'il n'est pas relié à l'autoroute. L'absence d'un raccordement supposerait l'orientation du trafic sur le futur boulevard vers les échangeurs Saint-Jean et Saint-Charles déjà passablement achalandés. Aussi, grâce à l'existence de chemins de service de chaque côté de l'autoroute, le raccordement prévu ne viendra pas obstruer davantage les voies rapides du centre. ⁽¹⁾

Enfin, quelles sont les avantages à retirer de ce projet réalisé immédiatement ou à court terme, comparativement au même projet reporté à beaucoup plus long terme? Dans le milieu actuel, considérant les impératifs du moment, il faut retenir les conséquences suivantes suite à la construction du boulevard:

- une circulation non accrue dans le voisinage, mais plutôt une réassignation d'une partie des flux jadis orientée sur les montées Saint-Jean et Saint-Charles;
- une diminution immédiate du trafic élevé observé présentement aux heures de pointe à la sortie de l'échangeur Saint-Jean;
- une consolidation du développement de chaque côté du boulevard ainsi qu'un revenu foncier additionnel aux municipalités concernées;

(1) Cette solution suppose que les points de jonction actuels des chemins de service avec les voies rapides de l'autoroute demeureront inchangés: c'est-à-dire à proximité des échangeurs Saint-Jean et Saint-Charles. Ce regroupement d'échangeurs via les chemins de service s'étendra sur une distance de 3 kilomètres.

- une homologation définitive de l'emprise du corridor éliminant les risques de spéculation et d'empiètement dans l'emprise même;
- une augmentation plus rapide de la valeur des terrains "bâtissables" sur l'île Bizard;
- une expropriation moins onéreuse par le transfert direct de terrains appartenant à Hydro-Québec et à la municipalité de Dollard-des-Ormeaux, sans risquer de passer entretemps au domaine privé;
- une fin hâtive souhaitée aux différends qui existent entre les municipalités au sujet de la participation financière et de la vocation précise de l'artère.

Tous ces points qui seraient résolus par la réalisation prochaine du boulevard devront nécessairement peser dans la décision à rendre par les autorités compétentes sur son avenir définitif. La position du ministère des Transports est abordée au chapitre des recommandations.

4. CONCLUSIONS

Compte tenu du court délai imposé à l'étude de ce dossier, il a été possible néanmoins de dégager quelques grandes constatations.

Notamment:

- a) les multiples attermolements encourus dans l'avancement du dossier sont le résultat principalement de confusion dans le partage des responsabilités entre les municipalités concernées, la Communauté Urbaine de Montréal et le ministère des Transports; aussi greffés à cette situation sont les problèmes inhérents à concierter les volontés d'une multiciplicité d'intervenants dans le milieu (Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Kirkland, Pierrefonds, Sainte-Genève, et Saint-Raphaël-de-l'île-Bizard) quant à la participation financière et à la détermination de la vocation précise du corridor;
- b) la pression exercée par Hydro-Québec à se départir de terrains dans l'emprise qui lui étaient devenus inutiles ainsi que le recours persistant de la C.U.M. auprès du ministère des Transports afin d'intervenir dans le dossier ne signifient pas pour autant que l'avenir du projet devait retomber en grande partie sous la responsabilité dudit ministère;
- c) l'examen du sujet à l'étude révèle que l'artère Jacques-Bizard ne servira pas tant comme voie de transit entre l'île-Bizard et l'autoroute Transcanadienne mais plutôt comme collectrice de la circulation locale dans les secteurs plus peuplés et avoisinants de l'autoroute;
- d) la décision du Ministère d'abandonner le prolongement ouest de l'autoroute 440 à partir de ville Laval (figure 1) fait en sorte qu'il ne peut être considéré dans le cadre de la réalisation de l'artère Jacques-Bizard: également, le besoin d'un axe routier à caractère plus modeste dans le corridor déjà exproprié de l'autoroute 440 n'est pas démontré dans les présentes circonstances;

- e) les quelques données disponibles sur la circulation dans le milieu ne réussissent pas à elles seules à démontrer le besoin imminent de l'artère Jacques-Bizard;
- f) le besoin de l'artère existe, par contre, pour répondre à des fonctions précises; c'est-à-dire:
- permettre l'accès direct, pour les citoyens provenant de secteurs au nord de la Transcanadienne, à l'hôpital Lakeshore situé dans le prolongement sud du corridor;
 - desservir un milieu à caractère presque exclusivement résidentiel (villes-dortoirs) et, donc, entretenant des liens importants avec l'extérieur via l'autoroute 40;
 - soulager la circulation déjà dense aux heures de pointe sur la montée Saint-Jean à proximité de la Transcanadienne;
 - devenir à long terme la solution la plus efficace à un trafic trop dense sur les montées Saint-Jean et Saint-Charles;
- g) pour les raisons énumérées ci-haut, le projet du corridor ne pourrait se justifier autant sans la présence d'un échangeur à la Transcanadienne;
- h) le rôle des montées Saint-Jean et Saint-Charles ressemble beaucoup à celui anticipé pour l'artère Jacques-Bizard: ce qui signifie que les recommandations quant au projet visé dans le présent dossier devraient se faire en tenant compte des instances juridictionnelles affectées actuellement à l'existence et à l'entretien de ces deux montées;
- i) des délais additionnels ou le "gel" prolongé du dossier risquent de compromettre à l'avenir les possibilités d'acquisition des terrains de Hydro-Québec, le maintien de l'emprise projetée face au développement et à la spéculation dans les secteurs traversés, enfin la

consécration définitive du corridor aux fins pour lesquels il est envisagé;

- j) suite aux demandes précédentes adressées au Ministère (voir en annexe), il ne semble pas s'être présenté, depuis, des modifications pouvant affecter la nature de l'artère Jacques-Bizard et qui pourraient faire déroger des réponses déjà émises; au contraire, l'urbanisation rapide du milieu récepteur, l'occurrence d'une emprise restreinte à certains endroits, et le besoin d'accès aux propriétés riveraines n'ont fait que concrétiser davantage la vocation purement locale d'une collectrice urbaine dans ce corridor.

5. RECOMMANDATIONS

A la lumière des conclusions énoncées précédemment, il est recommandé:

- a) que le ministère des Transports soit consistant avec les réponses qu'il a données jadis dans ce même dossier à la Communauté urbaine de Montréal (lettres du 21 décembre 1979 et du 16 avril 1980 en annexe): c'est-à-dire que la protection du corridor Jacques-Bizard est une opération de planification relevant de la C.U.M. et que l'action du Ministère sur le territoire de la C.U.M., au niveau routier, se limite au seul réseau des grandes voies rapides, le corridor Jacques-Bizard étant donc exclu;
- b) que l'implication du ministère des Transports se situe au plan du financement nécessaire à la construction du nouvel échangeur (2,5 M\$) ainsi qu'à l'acquisition des terrains appropriés pour raccorder le boulevard à l'autoroute 40;
- c) que l'échangeur préconisé à l'autoroute 40 soit d'un type permettant le raccordement aux chemins de service de l'autoroute seulement; par contre, une telle recommandation n'exclut pas la possibilité de devoir repenser à la localisation des entrées et sorties de l'autoroute de part et d'autre de l'échangeur;
- d) que la ville de Pointe-Claire assume la maîtrise d'oeuvre du projet de l'échangeur et, à cette fin, que le Ministère verse à cette dernière une subvention égale au coût des travaux;
- e) que la coordination relativement à l'établissement d'un échéancier d'acquisition des emprises et de mise en oeuvre de l'artère relève de l'initiative des différentes municipalités impliquées; par exemple, une d'entre elles pourrait piloter le projet en concertation avec les autres;

- f) que l'acquisition des terrains de Hydro-Québec et autres nécessaires à la réalisation de l'artère, à l'exception de l'échangeur, relève de la responsabilité financière des municipalités impliquées; la superficie disponible de Hydro-Québec, évaluée à 305 800 \$ en 1978, est de 6,57 hectares (16,2 acres) tandis que la partie utilisable pour les fins du boulevard (figure 2) est de 3,75 hectares (9,3 acres);
- g) qu'une étude d'opportunité soit entreprise par le Ministère avant de se prononcer définitivement sur l'implantation d'un axe routier de nature plus modeste dans le corridor déjà exproprié de l'autoroute 440, entre Laval et l'autoroute 40 dans le secteur ouest de l'île de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

Mobilité des montréalais: Origine-Destination, 3e enquête régionale exécutée à l'automne 1978. Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Service de la planification, juillet 1979. 99 pages.

Mobilité des personnes dans la région de Montréal: Enquête Origine-Destination régionale exécutée à l'automne 1982. Commission de transports de la Communauté urbaine de Montréal, Service de l'aménagement du réseau, décembre 1983. 141 pages.

Orientations préliminaires et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire: Communauté urbaine de Montréal. Gouvernement du Québec, ministère du Conseil exécutif, Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation, 1984. 261 pages.

Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire: municipalité régionale de comté de Laval. Gouvernement du Québec, ministère du Conseil exécutif, Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation, 1983. 164 pages.

Primeau, Jean-Pierre et Pierre Tremblay, Simulation de la circulation routière pour les projets Cavendish et Salaberry. Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), Montréal, 1981. 30 pages.

Fiches de comptages de la circulation compilées en 1979 par les consultants DeLuc pour la municipalité de Pierrefonds et en 1984 par les consultants Falardeau & Associés pour la municipalité de Kirkland; de plus, un rapport-synthèse (5 pages) de DeLuc adressé à la ville de Pierrefonds le 26 mai, 1983.

Thibeault, Jacques, Autoroute 40: Etude de relocalisation des sorties, échangeur du boulevard Saint-Jean. Gouvernement du Québec, Service des tracés et projets, Montréal, 1982. 13 pages.

A N N E X E

- Première réponse du ministre des Transports
(14 décembre 1978) à la demande de la C.U.M.

- Réponse définitive du sous-ministre des Transports
(21 décembre 1979) à la première demande de la C.U.M.

- Réponse du ministre des Transports (16 avril 1980)
à la deuxième demande de la C.U.M.

- Réponse du ministre des Transports (23 novembre 1983)
à la demande de la municipalité de Dollard-des-Ormeaux.
Une réponse identique a été envoyée également aux autres municipalités concernées.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CABINET DU MINISTRE

Québec, le 14 décembre 1978

Monsieur Pierre Des Marais II
Président du comité exécutif
Communauté urbaine de Montréal
2, Complexe Desjardins
Montréal H5B 1E6

OBJET: Réseau des artères principales
acquisition des emprises
Notre dossier: 4.9.1

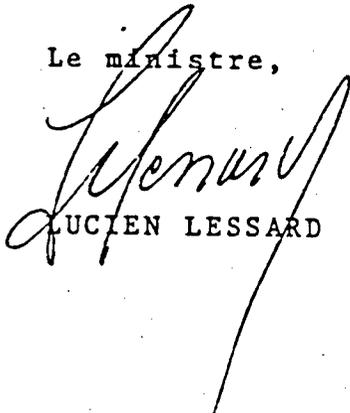
Monsieur le président,

J'ai bien reçu votre lettre du 8 novembre relative
au sujet mentionné en titre.

J'ai demandé à mes officiers d'étudier votre recom-
mandation et de me faire rapport. Je devrais être
en mesure, dans le cadre de l'acceptation du pro-
chain budget, de vous dire ce que j'entends faire
concernant votre recommandation.

Veillez croire, monsieur le président, en l'assu-
rance de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,



LUCIEN LESSARD

GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

Québec, le 21 décembre 1979.

Monsieur Normand Plante,
Adjoint exécutif,
Communauté Urbaine de Montréal,
2, Complexe Desjardins,
Montréal, Québec.
H5B 1E6

Sujet: Corridor Jacques Bizard,
Ile de Montréal.

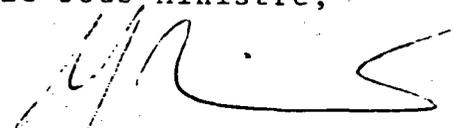
Cher monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 24 octobre dernier demandant au Ministère des Transports de procéder à la protection des emprises du Boulevard Jacques Bizard entre le Boulevard Pierrefonds et la Route Transcanadienne, dans la partie ouest de l'île de Montréal.

Après examen du dossier, je dois à regret vous informer que le Ministère ne peut donner suite à votre demande. La détermination du besoin futur de cette artère de même que l'établissement, le cas échéant, d'un échéancier d'acquisition des emprises et de mise en oeuvre relèvent directement de la juridiction de la Communauté Urbaine de Montréal. Les préoccupations du Ministère des Transports, telles qu'annoncées il y a quelques jours par le Ministre de Belleval, se limitent essentiellement à l'implantation de systèmes importants de transport public et d'un certain nombre d'artères majeures de circulation.

Veillez accepter, cher Monsieur, l'expression de mes salutations les meilleures.

Le Sous-Ministre,


Hugues Morrissette, géographe.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CABINET DU MINISTRE

Québec, le 16 avril 1980.

Monsieur Pierre Des Marais II,
Président du Comité exécutif,
Communauté Urbaine de Montréal,
2, Complexe Desjardins, 21ème étage,
Montréal, Québec.
H5B 1E6

OBJET: Corridor du boulevard Jacques-Bizard,
Ile de Montréal.
N/réf.: 6.2.3

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de votre lettre du 25 janvier dernier demandant au Ministère des Transports de procéder à l'acquisition de terrains appartenant à l'Hydro-Québec en vue d'aménager éventuellement le boulevard Jacques-Bizard dans la partie ouest de l'île de Montréal.

Après examen du dossier, je dois à regret vous informer que le Ministère ne peut donner suite à votre demande. Depuis une dizaine d'années, le Ministère des Transports n'a procédé à la construction ou au financement par subvention d'aucune artère urbaine sur l'île de Montréal.

La Communauté Urbaine de Montréal a acquis, lors de sa fondation, la juridiction complète sur les artères urbaines de son territoire. Nous croyons donc que la protection du corridor du boulevard Jacques-Bizard est une opération de planification qui relève entièrement de la C.U.M.

L'action du Ministère des Transports dans la grande région de Montréal portera dorénavant sur l'implantation d'un solide réseau multi-modal de transport collectif et d'un certain nombre d'artères de circulation à caractère rapide.

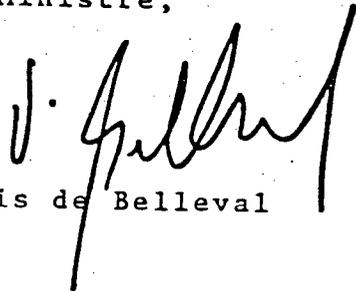
A cet égard, je vous fais part de l'intérêt du Ministère des Transports concernant la mise en oeuvre éventuelle du boulevard Cavendish entre Côte St-Luc et l'autoroute No 520.

Nous croyons que ce projet pourrait apporter des avantages bénéfiques sur le plan du transport collectif tout en dégageant le trafic autoroutier de tout le secteur de l'échangeur des autoroutes Décarie et Métropolitain.

Déjà des discussions à ce sujet ont été amorcées avec des représentants du Ministère et j'espère que les détails de ce dossier pourront nous être précisés à brève échéance. Une décision pourra alors être prise quant à la possibilité que le Ministère des Transports participe au financement de cet important projet.

Veillez accepter, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Ministre,



Denis de Belleval

Le ministre des Transports

MINISTÈRE DES
TRANSPORTS

REC 7 11 33 AM z60
Québec, le 23 novembre 1983

REGION 6-3

Madame Hélène Plouffe
Greffier
Corporation municipale
Dollard-des-Ormeaux
12001 de Salaberry
DOLLARD-DES-ORMEAUX (Québec)

Madame,

Le 4 octobre dernier, vous nous faisiez parvenir la résolution no 83-246 du Conseil de la Ville de Dollard-des-Ormeaux en date du 4 octobre 1983.

Cette résolution prie le ministère des Transports d'intervenir dans le projet du corridor Jacques-Bizard. Je constate que cette question a fait l'objet de plusieurs demandes auprès du Ministère à différentes époques. Il me semble indéniable que ce boulevard, comme l'affirmaient mes prédécesseurs, est d'intérêt local.

Je crois comprendre, cependant, que votre requête se situe pour l'instant au niveau de l'acquisition du corridor dont l'Hydro-Québec s'approprierait à disposer.

Je demande au responsable du Ministère dans ce secteur de me faire rapport sur le sujet.

Je demande également au Service spécialisé du Ministère d'effectuer une étude sur l'opportunité de l'autoroute 440 à l'ouest de l'autoroute 13.

Madame Hélène Plouffe

-2-

1983-11-23

Nous verrons, par la suite, quelle pourrait être la recommandation du Ministère sur toute cette question.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,

ORIGINAL SIGNÉ PAR
LE MINISTRE

MC/GP/dd

MICHEL CLAIR

c.c. MM. René Blais, ing., s.m.a.
Jacques L. Charland, ing., s.m.a.
Guy Paquette, ing.
Poste de classement

1 carte en pochette.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 019