



Rue Sainte-Catherine

L'automobile à Montréal

ponts, à plus de 12 p. 100 au-dessus de le moyenne journalière du mois.

Autre obstacle à la fluidité de la circulation : l'orientation du trafic vers le centre-ville, qui se trouve enserré entre le Saint-Laurent et la colline du Mont-Royal. La congestion est difficile à éviter, dans le centre, entre sept heures et neuf heures du matin et, l'après-midi, après quatre heures et demie.

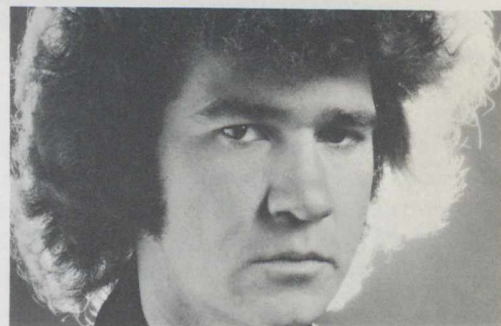
Le stationnement

De 1949 à 1962, la surface de stationnement a doublé pour atteindre 450.000 m², soit 10 p. 100 de la surface du sol utilisable. Cet accroissement a été rendu possible par la démolition de vieux bâtiments. On sait que l'on démolit et que l'on bâtit beaucoup au Canada. On sait aussi que, comme dans toute l'Amérique du Nord, on transforme aisément en aires de stationnement, dans les quartiers du centre, les terrains vagues qui sont le résultat de la démolition des immeubles vétustes, ce qui d'ailleurs n'est pas sans nuire à l'esthétique des villes.

En 1969, les parcs de stationnement occupaient plus de 16 p. 100 de la surface utile dans le centre-ville. En ajoutant à cet espace celui des garages publics en hauteur, cela faisait 46.500 places de stationnement, dont un tiers dans les garages. La construction de l'autoroute ouest-est supprimera 4000 places, mais d'un autre côté les règlements exigent que les promoteurs ou constructeurs prévoient, pour toute maison de rapport, un espace destiné au parking. D'une façon générale, Montréal ne connaît pas encore les difficultés de stationnement, avec toutes les inconvénients de circulation qu'elles entraînent, auxquelles ont à faire face les métropoles européennes.

La difficulté majeure que Montréal doit vaincre en matière de circulation automobile est constituée par la neige. La métropole canadienne peut en effet prétendre, sans risque de concurrence, au titre de grande ville du globe la plus affectée par la neige.

spectacles



Robert Charlebois



« Je suis Nord-Américain » dit volontiers Robert Charlebois. Il lui arrive même de déclarer :

« Je suis un extra-terrestre ».

Profession de foi? Sans doute. Car, pour ce chanteur qui s'est fait connaître il y a quelques années avec *Lindbergh*, délire poétique à la gloire d'une aviation défunte en même temps que futuriste, ni le langage, ni la musique ne doivent avoir de frontières.

Avec ses bottines de bronze et sa crinière de lion, Charlebois ne ressemble plus guère aujourd'hui à ce pyromane qui mettait le feu aux mots, expédiait sa batterie à la tête des spectateurs, élucubrait à tout bout de champ. Le voici assagi. Adouci. En apparence, pourtant, rien de changé. Le "mad

boy" de Montréal continue à nager dans le délire. Rêve d'ajouter à ses disques des ultra-sons pour gagner unenouvelle clientèle, celle des chiens : « Tu les vois, dans un café remuant la queue d'avant l'phonographe à sous? » Imagine un parlement où les animaux siègeraient. Se proclame le roi du super-8 : « J'veux tourner des films ; ce que Chaplin a fait, j'peux l'faire en mieux ». Folie? Mégalomanie? Non, simple façade qui commence à se lézarder. A vingt-neuf ans, Charlebois a jeté aux orties son froc de hippy, sa dépouille d'adolescent. « Maintenant, je m'conjugue au présent. J'suis dev'nu professionnel ». Un professionnel huppé, qui vit dans un « taudis climatisé » et essaie, comme il le dit, de « rire plus sérieusement ».