



Brouillard sur la ville

l'autoroute ouest-est, de l'échangeur Turcot au pont-tunnel Lafontaine à travers le centre ville, l'autoroute Laval, l'autoroute des Mille-Iles et l'autoroute du nouvel aéroport international (Mirabel).

En 1976, l'infrastructure se caractérisera donc par un rectangle autoroutier au coeur de l'île de Montréal, d'où partiront, dans toutes les directions, huit autoroutes métropolitaines et régionales. La demande paraît justifier la construction de ce nouveau réseau. Cependant, des comités d'habitants se sont formés, qui adoptent une attitude critique. Ils allèguent que les investissements collectifs devraient accorder la priorité aux transports en commun et que le centre des affaires risque d'être coupé par l'autoroute ouest-est, bien que celle-ci doive être en partie souterraine. A la suite du débat suscité par le projet, une modification du tracé initial a d'ailleurs été adoptée.

### Quinze ponts

Le problème le plus aigu que pose aux responsables de la circulation la prolifération des voitures à Montréal est celui des ponts, car 80 p. 100 des habitants de la métropole résident dans l'île de Montréal. Quinze ponts per-

mettent aux Montréalais de sortir de l'île. En 1970, 550.000 véhicules les franchissaient un jour moyen d'été. Quatre des cinq ponts situés au nord offrent la plus grande capacité horaire dans un même sens (22.000 véhicules), suivis par les cinq ponts du sud (19.000 véhicules). Le pont Jacques-Cartier est

le plus utilisé (64.722 véhicules par jour, en moyenne, en 1970). Viennent ensuite le pont de l'autoroute des Laurentides (59.369 véhicules) et le pont-tunnel Lafontaine (56.175). Comme partout, le vendredi connaît la circulation la plus dense : elle se situe, sur les

