

DOSSIER DE PRESSE
CONFERENCE DE PRESSE SUR LE DEVOILEMENT
DE L'ETUDE SUR L'AUTOROUTE METROPOLITAINE
Le mercredi 24 novembre 1993

6.1.1. Conférence de presse - Étude sur
la Métropolitaine 1993

CANQ
TR
BSM
CO
354

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

01 SEP. 2004

TRANSPORTS QUÉBEC

55 9184

DOSSIER DE PRESSE

CONFÉRENCE DE PRESSE
SUR LE DÉVOILEMENT DE L'ÉTUDE
SUR L'AUTOROUTE MÉTROPOLITAINE

Le mercredi 24 novembre 1993

QMTRA

CANQ
TR
BSM
CO
354

Préparé par : Yvan Paquette
Direction des communications
29 novembre 1993

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

01 SEP. 2004

TRANSPORTS QUÉBEC

ÉVÉNEMENT

Une conférence de presse a été convoquée pour dévoiler les résultats d'une étude portant sur l'autoroute Métropolitaine (A-40). L'étude a été réalisée par le Consortium Dessau/LGL pour le compte du MTQ et de la CUM.

L'événement s'est déroulé à la Salle de conférence du bureau de la Communauté urbaine de Montréal au Complexe Desjardins à Montréal.

Incidentement, une séance de consultation publique était prévue le soir même dans le cadre du processus d'élaboration du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal.

LISTE DES CONFÉRENCIERS

- M. Hubert Simard, président de la Commission d'aménagement de la CUM
- M. Gérard Divay, directeur, Service de la planification du territoire de la CUM
- M. Jean-Claude Larrivée, directeur, Direction territoriale du MTQ à Montréal
- M. Jean-Claude Thérien, Consortium Dessau/LGL
- M. Jacques Chénier, Consortium Dessau/LGL

LISTE DES MÉDIAS INVITES

Presse écrite

La Presse
Le Devoir
Journal de Montréal
The Gazette

Presse électronique

. Télévision

CFTM-TV (TVA)
CFJP-TV (TQS)
CFCF-TV (CTV)
CBFT-TV (R.-C.)
CBMT-TV (R.-C.)
CIVM-TV (R.-Qué.)

. Radio

CKVL-CKOI	CJMS-CKMF
CFGL	CKLM
CKAC-CITE	CBM
CBF	CHOM
CIEL	CIQC-CFQR
CJAD-CJFM	CKIS
CHTX	CISM
CIBL	CINQ

LISTE DES PRÉSENCES

- M. Slobod	CBC
- Mme Lynn Robinson	CBMT-TV
- M. Yvon Laporte	CJMS
- M. Derek Conlon	CJAD
- M. Robert Plouffe	CFTM-TV
- M. Gilles Payette	CBFT-TV
- M. Yves Desautels	CBF
- Mme Nancy Ferron	TQS-TV
- M. Bob Benedetti	CFCF-TV
- M. Marc Y. Coulombe	CKAC
- M. Jean-Pierre Gingras	La Presse
- M. Patrice Cinq-Mars	CIBL
- Mme Jamie Orchard	CHOM
- M. Jocelyn Laberge	CBF

SUIVI MÉDIATIQUE

Suite à la conférence de presse, plusieurs journalistes n'ayant pas assisté à la présentation, ont communiqué avec notre service afin d'obtenir des précisions quant au contenu du communiqué qui fut diffusé sur le fil de presse (Telbec) le jour même à 12 h 33.

Il s'agit de :

- M. Reynald Fortier, Journal Constructo
- M. Jean-Philippe Denoncourt, Presse Canadienne
- M. Laurent Soumis, Le Devoir

COUVERTURE MÉDIATIQUE

1. Presse écrite

- . Gilles Gauthier, La Presse, 93-11-24¹
- . Elizabeth Thompson, The Gazette, 93-11-25
- . (PC), Le Soleil, 93-11-25
- . Pierre Gingras, La Presse, 93-11-25
- . Laurent Soumis, Le Devoir, 93-11-25
- . André Bauvais, Journal de Montréal, 93-11-25
- . Claudette Tougas, La Presse, 93-11-29

2. Presse électronique

2.1 Télévision

- CFTM-TV, 93-11-24, 7 h 00
Transports Québec pourrait construire un tunnel entre l'autoroute Décarie et l'autoroute 15
- CFCF-TV, 93-11-24, 7 h 25
A report to be made public today says the best way to reduce traffic trouble on the Met. should be to make a tunnel between Decarie and the Laurentian Autoroute
- CFTM-TV, 93-11-24, 12 h 00
Transports Québec conjointement avec la CUM entend construire un tunnel entre l'autoroute Décarie et celle des Laurentides
- CBFT-TV, 93-11-24, 12 h 00
Le MTQ a dévoilé une solution pour réduire la congestion sur les autoroutes: construction de tunnels et ajout de voies supplémentaires
- CFJP-TV, 93-11-24, 17 h 00
Montréal: le tunnel reliant l'autoroute Décarie à l'autoroute 15 ne sera pas construit maintenant faute d'argent
- CBMT-TV, 93-11-24, 18 h 00
A report suggests changes to the Met. aut., aiming to alleviate its growing traffic problems

¹L'article est parue dans la livraison du 24 novembre et a précédé le dévoilement de l'étude aux représentants des médias.

- CBFT-TV, 93-11-24, 18 h 00
La CUM propose plusieurs plans pour alléger la circulation dans la région de Montréal, dont un tunnel entre les autoroutes Décarie et des Laurentides
- CFTM-TV, 93-11-24, 18 h 00
La construction d'un tunnel entre les autoroutes Décarie et des Laurentides risque de ne pas se réaliser avant un bon moment, faute d'argent
- CFCF-TV, 93-11-24, 18 h 00
A report suggests the Met. aut. is in need of an upgrade
- CFJP-TV, 93-11-24, 23 h 00
Montréal: des experts contestent le projet de construction du tunnel qui reliait les autoroutes Décarie et des Laurentides pour dégager la Mét.

2.2 Radio

- CKAC-AM (Télémedia), 93-11-24, 6 h 45
Transports Québec prévoit un tunnel entre l'autoroute Décarie et celle des Laurentides pour décongestionner l'autoroute Métropolitaine
- CJMS, 93-11-24, 7 h 00
La construction d'un tunnel entre les autoroutes Décarie et des Laurentides serait la meilleure solution pour résoudre les problèmes de congestion dans ce secteur, selon le MTQ et la CUM
- CHOM-AM, 93-11-24, 7 h 00
1991 study shows possible changes to Metropolitan
- CBF-AM, 93-11-24, 7 h 30
Le MTQ va dévoiler une étude sur un tunnel entre l'autoroute Décarie et celle des Laurentides
- CJAD-AM, 93-11-24, 8 h 00
Study recommends changes to Metropolitan Autoroute
- CJAD-AM, 93-11-24, 11 h 00
Solutions to deal with congested Met. expressway
- CKVL (Mtl), CHRC (Qc), 93-11-24, 11 h 30
Transports Québec et la CUM publient une étude sur l'état de l'aut. Métropolitaine

- CHOM-FM, 93-11-24, 12 h 00
News conférence on release of 1991 study on Met.
- CJMS, 93-11-24, 12 h 00
Transports Québec et la CUM annoncent des solutions pour améliorer l'autoroute Mét. mais n'ont pas d'argent pour les réaliser
- CBM-AM, 93-11-24, 12 h 00
Study suggests building tunnel to ease traffic on Met.
- CBF-AM, 93-11-24, 12 h 05
Une étude du MTQ recommande un tunnel entre les autoroutes Décarie et Laurentides
- CKAC-AM (Telemedia), 93-11-24, 12 h 07
Tunnel projeté entre les autoroutes Décarie et 15
- CIBL-FM, 93-11-24, 12 h 45
Il est question du rapport sur l'utilisation de l'autoroute Met. et les scénarios qui pourraient être réalisés pour la désengorger
- CBM-AM, 93-11-24, 13 h 00
Study recommends changes to the Metropolitan highway
- CJAD-AM, 93-11-24, 13 h 00
MUC Lacks money to alleviate traffic problem
- CBF-AM, 93-11-24, 13 h 05
Un tunnel pour alléger le trafic sur la Métropolitaine
- CIBL-FM, 93-11-24, 13 h 46
Il est question de l'étude commandée par la CUM au MTQ sur la situation de l'autoroute Mét. et les quatre scénarios proposés pour la désengorger
- CJMS, 93-11-24, 16 h 00
La CUM et Transports Québec dévoilent plusieurs plans pour améliorer la circulation sur l'autoroute Mét. Ces plans risquent de ne pas voir le jour avant un bon moment, faute d'argent
- CKVL-CKOI, 93-11-24, 17 h 00
Projet pour désengorger le Métropolitain
- CBM-AM, 93-11-24, 17 h 30
Consulting firm advocates upgrading of Met. highway

- CIBL-FM, 93-11-24, 18 h 00

- . Etude rendue publique sur la Métropolitaine:
un tunnel

- . Projet de tunnel pour désengorger la Métropolitaine

ANALYSE DE LA REVUE DE PRESSE

1. PRESSE ÉCRITE

MÉDIA	DATE	TRAITEMENT ²	RÉPONDANT
La Presse	24 nov.	+	-----
Le Devoir	25 nov.	=	-----
La Presse	25 nov.	+	J.C.Larivée, MTQ Hubert Simard, CUM C.Pineault, CAA-Québec
Jour.de Mtl.	25 nov.	-	Sam Elkas, Ministre MTQ
Le Soleil	25 nov.	=	-----
The Gazette	25 nov.	-	J.C.Thérien Dessau/LGL Hubert Simard, CUM
La Presse	29 nov.	=	-----

²Selon que le traitement est favorable (+), neutre (=) ou négatif (-).

2. RADIO

MÉDIA	HEURE	TRAITEMENT	RÉPONDANT(S)
CKAC	6 h 15	=	(d'après art. La Presse)
CHOM	7 h 00	=	(d'après art. La Presse)
CJAD	8 h 00	=	(d'après art. La Presse)
CJAD	11 h 00	=	-----
CBM	12 h 00	=	-----
CHOM	12 h 00	-	-----
CBF	12 h 05	=	-----
CKAC	12 h 07	-	Hubert Simard, CUM
CKVL	12 h 42	=	Hubert Simard, CUM
CBM	13 h 00	=	Hubert Simard, CUM
CJAD	13 h 00	-	Hubert Simard, CUM
CBF	13 h 05	=	Hubert Simard, CUM
CKVL	17 h 00	+	G.Legault, cons.munic. M.Barselo, urbaniste
CBM	17 h 30	=	Hubert Simard, CUM
CIBL	18 h 00	+	M.Paulez, Inst.nat.rech.en urbanisation Hubert Simard, CUM

3. TÉLÉVISION

MÉDIA	HEURE	TRAITEMENT	RÉPONDANT
CFTM (TVA)	7 h 37	=	(selon La Presse)
CFCF	7 h 25	=	(selon La Presse)
CBFT (SRC)	12 h 00	=	-----
CFTM (TVA)	12 h 00	=	Gérard Divay, CUM
CFJP (TQS)	17 h 00	= +	Hubert Simard, CUM Gérard Divay, CUM Vox Pop
CFTM (TVA)	18 h 00	=	J.C.Larivée, MTQ Gérard Divay, CUM
CBFT (SRC)	18 h 00	=	-----
CBMT (SRC)	18 h 00	= + -	M.Thérien Dessau/LGL Hubert Simard, CUM Vox Pop
CFCF	18 h 00	=	M.Thérien Dessau/LGL J.C.Larivée, MTQ Hubert Simard, CUM
CFJP (TQS)	23 h 00	-	O.Gallela, Trafix Hubert Simard, CUM

ANALYSE DE LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

Le dévoilement des principaux faits saillants de l'étude dans un article paru dans le quotidien La Presse le matin même de la conférence de presse a fait en sorte que le sujet a été à l'ordre du jour des médias durant toute la journée. La radio et la télévision ont rapporté des extraits de cet article dans leurs bulletins d'information en matinée.

Au chapitre du traitement de l'information, la majorité des reportages, autant dans la presse écrite qu'électronique, ont été neutre, en ce sens qu'ils ont simplement rapporté des extraits de l'étude sans apporter un quelconque jugement sur le contenu. Toutefois, le quotidien La Presse qui avait reçu des informations privilégiées a donné un traitement plutôt favorable à la nouvelle.

En ce qui a trait aux points négatifs, on a retrouvé un nombre correspondant de points positifs, de sorte que l'on peut considérer l'ensemble du traitement de la nouvelle comme étant neutre et que le sujet a été bien couvert dans l'ensemble.

D'autres articles paraîtront éventuellement, dans la presse spécialisée de type magazine ainsi que dans les journaux de quartier (presse hebdomadaire).

Pour ce qui est des répondants et spécialistes dont les propos ont été reproduits par les organismes de presse, ce sont surtout les porte-parole de la CUM qui ont défrayé la manchette. Avec un certain recul dans le temps, les médias ont pris avis de représentants d'autres organismes, soit de CAA-Québec, de la Ville de Montréal, de la firme Traffix, puis de l'Institut national de recherche en urbanisation.

Enfin, le Journal de Montréal a rapporté les commentaires du ministre des Transports, M. Sam L. Elkas, suite au dépôt de cette étude.

REVUE DE PRESSE
(presse écrite)

Un tunnel entre Décarie et l'autoroute 15?

GILLES GAUTHIER

Le maire Doré l'aura peut-être son tunnel sous la Métropolitaine, mais pas dans l'axe qu'il avait suggéré en janvier 1989.

Selon une étude dont *La Presse* a obtenu une copie, la meilleure façon d'empêcher que la situation ne se détériore davantage sur cette voie «rapide» consisterait à percer un tunnel reliant directement l'autoroute Décarie à

l'autoroute des Laurentides (la 15) et comprenant deux voies dans chaque direction.

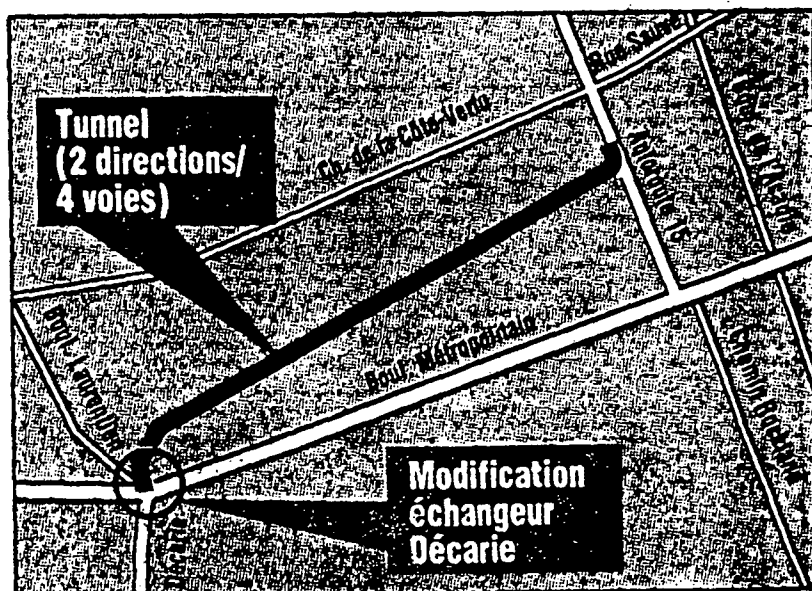
Entreprise en 1991, l'étude recommande également l'ajout d'une voie à différents endroits le long de la Métropolitaine, l'élargissement des voies de service et le réaménagement des ronds-points Papineau et l'Acadie. L'évaluation du coût total: 345 millions.

Le document sur cette «épine

dorsale du transport routier régional», préparé pour le ministère des Transports et la Communauté urbaine de Montréal (CUM), est rendu public ce matin.

D'autres solutions sont proposées, dont un projet de 1,2 milliard rejoignant en partie la suggestion du maire: construction d'un tunnel de Côte-de-Liesse à Pie-IX (neuf kilomètres) avec

VOIR TUNNEL EN A 2



SUITE DE LA UNE

TUNNEL

Un tunnel entre Décarie et la 137

deux voies dans chaque direction; maintien de l'autoroute actuelle de Côte-de-Liesse à Saint-Laurent; aménagement, après la démolition de la structure en élévation, d'un boulevard urbain de cinq kilomètres, comprenant cinq voies par direction, de Saint-Laurent à Pie-IX.

Elle permettrait des économies de temps de deux à trois fois plus élevées que la solution retenue mais rendrait plus difficiles les déplacements nord-sud, principalement sur le territoire de Montréal, à cause du choix d'une infrastructure à niveau à cet endroit.

Le maire avait suggéré la disparition du tronçon surélevé et son remplacement par un tunnel. Le ministre des Transports de l'époque, Marc-Yvan Côté, accusait «le prince Jean Doré de faire preuve d'irresponsabilité financière et intellectuelle» avec son idée, dont il évaluait le coût à plus de 2 milliards.

Les solutions proposées ce matin ne régleraient pas tous les problèmes. «Leur effet est limité: dans certains cas, elles permettraient au mieux que la situation ne se détériore pas», et ce à cause de l'augmentation de 21 p. cent de la demande entre 1987 et 2010 dans la grande région métropolitaine. Si on ne fait rien par contre, le temps de parcours moyen sur l'île de Montréal augmentera de 33 p. cent.

La réalisation du tunnel entre Décarie et l'autoroute des Laurentides permettrait de contourner un des grands problèmes qui affectent la Métropolitaine, soit la superposition de mouvements nord-sud sur des mouvements est-ouest. Elle peut être comparée sur cette section à un poste d'aiguillage autoroutier.

En face de l'Office national du film (ONF), le débit journalier moyen annuel est passé de 115 000 véhicules en 1974 à 125 000 en 1981 et à 144 000 en 1991.

Des relevés effectués à cet en-

droit les 4 et 5 juin 1991 ont indiqué que plus de 105 000 véhicules ont effectué un trajet sur cette artère pendant la période du soir observée (15 h 30 à 18 h 30), près de 99 000 pendant celle du matin (6 h à 9 h) et plus de 56 000 le midi (11 h à 13 h). La période de pointe du matin s'étire après 9 h et celle du soir débute entre 14 h et 15 h et ne se termine qu'entre 18 h et 19 h.

Une analyse des plaques d'immatriculation québécoises des camions filmés sur bande vidéo a révélé qu'ils appartenaient à 4918 entreprises différentes. Par ailleurs, plus de 50 p. cent des camions étaient propriété d'entreprises établies sur le territoire de la CUM, 17 p. cent appartenaient à des compagnies situées à Laval et dans les couronnes nord et sud et le reste (33 p. cent) à des entreprises des autres régions du Québec et de l'extérieur.

Ils comptaient pour 8 p. cent des véhicules le matin, 6 p. cent le soir et, le midi, près de 12 p. cent en direction est et plus de 13 p.

cent vers l'ouest. Ce qui est supérieur aux données observées sur l'ensemble du réseau autoroutier montréalais.

Les véhicules entrés à l'une ou l'autre extrémité et parcourant l'autoroute au complet sont peu nombreux. La proportion varie entre 6 et 7,5 p. cent pour les voitures et camions légers. Pas moins de 70 p. cent d'entre eux ont effectué des déplacements de moins de six kilomètres. La proportion est beaucoup plus élevée pour les camions lourds.

Dans toutes les zones résidentielles, le niveau sonore est de forte intensité et dépasse 65 décibels.

La solution la moins coûteuse (76 millions) comprendrait la démolition de la partie en élévation de Québec à Pie-IX et son remplacement par un boulevard urbain de cinq kilomètres comptant sept voies par direction, dont une dans chaque sens réservée au transport collectif. Elle implique toutefois des pertes substantielles dans les temps de parcours. □

Une étude recommande la construction d'un tunnel

L'autoroute Métropolitaine ne tient plus la route

LAURENT SOUMIS
LE DEVOIR

Une étude commanditée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Communauté urbaine de Montréal (CUM) recommande la construction d'un tunnel reliant directement le boulevard Décarie et l'autoroute des Laurentides et l'ajout de voies supplémentaires sur certains tronçons de l'autoroute Métropolitaine au coût de 345 millions\$.

Réalisée par le consortium Desseau/LGL au coût de 1,3 million\$, l'étude visait à définir les interventions nécessaires pour améliorer la circulation sur l'épine dorsale du réseau routier montréalais.

Car si rien n'est fait d'ici l'an 2010, affirment les chercheurs, l'augmentation prévisible de l'achalandage de 21% à l'heure de pointe du matin se traduira par une hausse de 35% du temps de parcours moyen sur la Métropolitaine, avec tout ce que cela suppose comme dégradation des conditions de vie des usagers et de riverains.

Conçue à la fin des années 50 dans un environnement aux deux tiers agricole, la Métropolitaine ne tient tout simplement plus la route. À titre d'exemple, devant l'édifice de l'Office national du film, le débit journalier moyen annuel (DJMA) est passé de 115 000 en 1974 à 144 000 en 1991. L'urbanisation accélérée et le trafic supplémentaire provenant des autres autoroutes qui se sont greffées au fil des ans ajoutent aux problèmes de congestion de la Métropolitaine.

Dessinée pour faciliter les déplacements est-ouest, son tronçon entre les autoroutes Décarie et des Laurentides fait en outre office de corridor nord-sud hautement sollicité. Voilà pourquoi

les spécialistes recommandent la construction d'un tunnel de deux voies dans les deux directions entre Décarie et des Laurentides au coût évalué de 260 millions\$. L'ajout de voies supplémentaires sur certains tronçons chauds et le réaménagement des voies de service, notamment pour y aménager des voies réservées au transport en commun, nécessiteraient des investissements supplémentaires de 85 millions\$. Les experts écartent toutefois l'hypothèse trop dispendieuse de l'enfouissement de la Métropolitaine, une solution privilégiée par le maire Doré.

La démolition de l'infrastructure actuelle en élévation, la construction d'un tunnel de neuf kilomètres entre l'autoroute de la Côte-de-Liesse et le boulevard Pie-IX et, en surface, d'un boulevard urbain de cinq kilomètres, coûteraient au bas mot 1,2 milliard\$.

Les mesures envisagées s'ajoutent aux investissements de 80 millions\$ consentis depuis 1990 pour les travaux de réhabilitation de la Métropolitaine qui ont amélioré les conditions de circulation sans toutefois modifier la capacité de l'infrastructure.

Les données contenues dans l'étude serviront à la conception du futur schéma d'aménagement de la CUM qui sera bientôt soumis à la consultation populaire et du plan global de transport intermodal pour la région métropolitaine dont Québec promet le dévoilement l'an prochain.

L'étude publiée hier fournira alors des éléments d'argumentation aux décideurs publics. D'ici là, on peut facilement présumer que ses conclusions alimenteront les négociations autour du Plan national de réhabilitation des infrastructures, à coûts partagés, promis par les libéraux fédéraux lors de la dernière campagne électorale.

Il faudrait au moins une douzaine d'années pour améliorer l'autoroute Métropolitaine

PIERRE GINGRAS

Les grands travaux préconisés par les auteurs de la recherche visant à trouver des solutions globales pour améliorer l'efficacité de l'autoroute Métropolitaine prendraient au moins une douzaine d'années à se réaliser, a mentionné hier Jean-Claude Larrivée, directeur territorial du ministère québécois des Transports à Montréal.

«C'est un échéancier normal», a-t-il insisté.

Et ce délai, a-t-il poursuivi, suppose que les instances gouvernementales acceptent immédiatement une des solutions avancées. Or, les responsables de l'étude ont reconnu que dans l'état actuel des finances publiques, il était utopique d'envisager une décision rapide à ce sujet.

Président de la Commission de l'aménagement de la CUM, Hubert Simard, a plutôt évoqué que certaines solutions pourraient être réalisées par étape. Il a toutefois précisé que ce type de projet ne pouvait s'inscrire dans le cadre de la politique fédérale de renouvellement des infrastructures mise de l'avant par le nouveau gouvernement libéral du premier ministre Jean Chrétien.

«L'important, a-t-il indiqué c'est d'avoir étudié à fond la situation et d'avoir trouvé des solutions intéressantes, a-t-il mentionné. Nous serons prêts quand il y aura des fonds de disponibles et que les élus prendront leurs décisions, comme ce fut le cas lorsque l'on a annoncé à l'époque la construction de l'autoroute Ville-Marie».

Pour M. Simard, il faudra cependant agir tôt ou tard puisque les prévisions sur 20 ans font état d'une augmentation de 21 p. cent du flot de véhicules et de 35 p. cent du temps d'attente. À l'heure actuelle, le tronçon entre l'autoroute 13 et l'échangeur Anjou est presque saturé douze heures par jour, sept jours par semaine.

MM. Larrivée et Simard présentaient hier aux journalistes les résultats de l'étude menée au coût de 1,3 million par le consortium Dessau-LGL sur l'autoroute métropolitaine dont les grandes lignes ont été publiées par *La Presse*.

Parmi les scénarios préconisés pour améliorer la situation, on parle de construire un tunnel de neuf kilomètres entre l'autoroute Côte-de-Liesse et le boulevard Pie-IX, de démolir la voie surélevée et de construire un immense boulevard dans cette emprise, une entreprise de 1,2

milliard. Une autre solution consiste à limiter la congestion chronique entre Décarie et l'autoroute 15 en construisant un tunnel entre les deux échangeurs, une dépense de 260 millions.

On parle aussi d'ajouter une voie supplémentaire sur certains tronçons de l'autoroute Métropolitaine, une facture de 166 millions. Enfin, une solution plus radicale, la démolition d'une partie de la voie élevée et son remplacement par un boulevard. Facture: 76 millions, et une solution qui ne résoudrait pas pour autant le problème de façon satisfaisante.

L'étude propose donc une mesure «hybride» où on préconise notamment la construction du tunnel entre Décarie et l'autoroute 15, une note qui n'en atteindrait pas moins les 345 millions.

Les auteurs de l'étude font valoir toutefois que l'on pourrait rapidement envisager certains travaux qui amélioreraient sensiblement la situation et à peu de frais, une soixantaine de millions. Il s'agit notamment de synchroniser les feux de circulation aux voies de sortie, d'améliorer la conception des échangeurs l'Acadie et Papineau, de déplacer certaines voies d'entrée (Saint-Hubert est) pour éviter les conflits entre ceux qui quittent l'autoroute et ceux qui y entrent. On préconise aussi la construction

d'une voie supplémentaire, une troisième, sur chaque voie de service de part et d'autre de l'autoroute, un projet facilement réalisable, a-t-on dit.

Au Club automobile du Québec (CAA), on favorise plutôt la réalisation rapide d'améliorations qui respectent le plus le contexte financier actuel, «de petits projets efficaces et peu coûteux», a dit Claude Pineault, le vice-président aux communications de l'organisme. Le CAA suggère entre autre d'installer un système de caméras à certains points chauds de l'autoroute afin de pouvoir détourner la circulation lorsqu'il y a congestion, une mesure qui a donné de bons résultats en Europe, semble-t-il.

«Mais, il est impossible de contourner le problème. Il faudra faire quelque chose». Le CAA qui compte pas moins de 640 000 membres au Québec dont 360 000 dans la région immédiate de Montréal, dénonce une fois de plus l'attitude du gouvernement face à son réseau routier. «Par rapport au budget de dépenses gouvernementales, Québec met de moins en moins d'argent sur nos routes. Mais le gouvernement nous siphonne 4 milliards par année en taxes et redevances de toute nature. Seulement 28 p. cent de cette somme est réinvestie sur nos routes. Ce n'est pas assez».

Québec, Le Soleil, jeudi 25 novembre 1993 A14

**■ Creuser un tunnel
de 2,5 km pour rendre
la circulation plus
fluide à Montréal**

MONTREAL (PC) — Le creusage d'un tunnel constitue l'option la plus envisagée par des experts de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et du ministère des Transports, qui cherchent à aiguiller l'augmentation rapide de la circulation sur l'autoroute Métropolitaine, à Montréal, révèle un rapport rendu public hier. D'une longueur approximative de 2,5 km, le tunnel relierait le rond-point de l'autoroute Décarie et un tronçon plus au nord de l'autoroute des Laurentides. Le coût du projet est évalué à 260 millions \$. Parmi les autres options suggérées par les ingénieurs, figurent l'ajout de voies de circulation dans les deux directions de l'actuelle autoroute, la transformation en boulevard urbain et la construction d'un tunnel de 9 km entre Saint-Laurent et le boulevard Pie-IX. La Commission d'aménagement de la CUM prévoit une augmentation de 35 % de l'achalandage sur l'autoroute Métropolitaine au cours des 15 prochaines années. 30 % des emplois de la région de Montréal sont occupés dans ce secteur.

Major projects to relieve Metropolitan traffic woes might take years to get OK

ELIZABETH THOMPSON
THE GAZETTE

Building a tunnel to link the Décarie expressway and the Laurentian autoroute, enlarging service roads and rebuilding traffic circles are the best ways to relieve chronic traffic jams on the Metropolitan expressway, a two-year, \$1.3-million study has found.

However, it could be years before anything is done to remedy the problem. Once the provincial government gives the okay, the project could take 10 years from start to finish, officials said yesterday.

And with the province looking for ways to cut costs, approval for the project could take time.

Speaking to reporters at a news conference yesterday, experts said the Metropolitan, the backbone of Montreal's highway system, is overloaded and the problem is going to get worse in coming years. They predict by 2010 it will take 35-percent longer to drive the length of the expressway than it does today.

The expressway, the only highway running the length of the island, was built in the early 1960s when much of the north end of the island was farmland. Much of the design of the original portion of the elevated expressway dates from the 1940s and 1950s, said Jean-Claude Therrien, project manager for Consortium Dessau-LGL, which prepared the study.

The expressway was designed to

accommodate 89,000 cars a day, but it exceeded that level within a few years of its opening, said Hubert Simard, chairman of the Montreal Urban Community's planning committee.

While other highways usually only exceed their capacities during rush hour, the study found the number of cars on the Metropolitan expressway regularly exceeds capacity 12 hours a day.

In 1989, an estimated 145,000 vehicles used the expressway daily.

After tracking traffic, interviewing drivers and surveying businesses, experts decided the best way to relieve congestion is to build a two-lane tunnel linking the Décarie expressway to the Laurentian autoroute, enlarge service roads, eliminate some exits and entrances and rearrange the Papineau and l'Acadie traffic circles. The report estimates the work would cost taxpayers \$345 million, but would cut travelling time.

The study was commissioned and paid for jointly by the Quebec government and the MUC.

However, rebuilding the Metropolitan expressway is only one of several Montreal-area projects currently vying for money from the Quebec government.

A plan to extend the region's commuter rail system has yet to receive cabinet approval. Extensions of the Métro system to Laval and the east-end of Montreal are also on the drawing board.

Trains de banlieue

BLAINVILLE ET DELSON SONT LES PREMIERS SUR LA LISTE D'ELKAS

Le ministre des Transports, Sam Elkas, soumettra sous peu au conseil des ministres un ensemble de mesures qui favorisent le développement du train de banlieue.

André Beauvais

Le ministère estime que le transport en commun doit être priorisé au plan des investissements publics, et l'instauration d'un réseau efficace de trains de banlieue doit être vue comme la priorité.

Le ministre a confirmé au *Journal de Montréal*, hier, que le service le plus pressant en banlieue comporte deux volets : la ligne Blainville, sur la Rive-Nord; et la ligne Delsion, sur la Rive-Sud, toutes deux reliées au centre-ville de Montréal.

Selon M. Elkas, « cette intervention nécessiterait un investissement de 62,7 millions de dollars pour les infrastructures ferroviaires, les voitures, les locomotives, les stations et les parcs de stationnement ».

Dans un deuxième temps, estime-t-on au ministère, des embranchements seraient réalisés à la ligne Blainville (provenant de Mascouche) et à la ligne Delsion (en provenance de Châteauguay). « Des travaux pourraient également être entrepris en vue de créer deux lignes qui relieraient Montréal à Saint-Bruno et à Repentigny », précise M. Elkas.

La réalisation de cette deuxième étape porterait les investissements à 102 millions de dollars pour un total d'environ 200 kilomètres de voies ferrées, 58 stations et 10 000 places de stationnement. Selon les études du ministère, un tel ré-

seau serait assuré d'une clientèle quotidienne d'au moins 65 000 usagers.

Le CN et le CP se verraient mandatés par le Ministère pour les travaux d'infrastructures et l'exploitation du réseau, mais le ministre n'a pas voulu préciser si une nouvelle structure supra-municipale sera nécessaire pour la gestion globale du projet. Il attend la publication du rapport du Groupe de travail sur l'avenir de Montréal et sa région avant de se prononcer sur cette question.

Et le tunnel ?

La solution d'un tunnel mise de l'avant par une étude du ministère et la CUM pour relier la voie rapide Décarie à l'autoroute 15 (des Laurentides) ne fait pas pour le moment l'objet d'une grande attention du ministre Elkas.

« On regarde cela, mais ce n'est pas une priorité », dit-il. Pour lui, la solution de l'avenir pour le développement de la grande région de Montréal est un réseau de base de trains de banlieue.

Il serait par ailleurs des plus étonnantes que le ministre fasse une volte-face dans sa démarche pour améliorer le réseau des trains de banlieue parce que le ministère a déjà investi 378 millions pour le développement des lignes Rigaud et Deux-Montagnes.

L'expansion du train de banlieue dans la couronne nord de Montréal intéresse aussi au plus haut point la Chambre de commerce de Saint-Jérôme, qui a demandé au gouvernement de prolonger la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. Mais le ministre a commenté hier qu'il faut d'abord répondre aux priorités, ce qui ne veut pas dire que le gouvernement n'est pas sensibilisé à d'autres besoins.

Éditorial

Faites vos jeux: un tunnel, un train ou le métro?

Une étude toute fraîche recommande la construction d'un tunnel reliant directement le boulevard Décarie et l'autoroute des Laurentides et l'ajout de voies supplémentaires sur certains tronçons de l'autoroute Métropolitaine.



Décongestionner a été le fil conducteur de cette étude commanditée par le ministère des Transports et la CUM.

Le coût de la potentielle réalisation? 345 millions de dollars. Une somme assez importante, merci!, par les temps qui courent. Et ce, malgré les promesses qui devraient se traduire en engagements du premier ministre, Jean Chrétien, au sujet d'investissements fédéraux dans les constructions ou réfections des infrastructures, comme les ponts, les routes, les autoroutes, les tunnels.

Mais avons-nous les moyens de nous payer, de nous offrir, ou tout bonnement de rêver à ce projet somptuaire soit, mais nécessaire et utile? Avant d'évaluer la capacité ou l'exigence de payer cette facture, il devient opportun et intéressant d'analyser sérieusement la situation.

Dans le domaine du transport, le caractère stratégique de l'autoroute Métropolitaine est indéniable et indiscutable. Ce fameux «boulevard métropolitain» conçu dans les années 50

fait peut-être suer des milliers d'automobilistes matin, midi et soir, mais il est incontournable pour la majorité d'entre eux.

Soyons réalistes. Traverser l'île de Montréal d'est en ouest ou vice versa devient de plus en plus pénible. Si rien n'est fait prochainement pour améliorer ce parcours et ses environs, le temps de traversée moyen de l'île de Montréal augmentera de 35 p. cent au cours des années à venir.

Alors, quoi faire? Opter pour une solution moins liée au culte de l'automobile en privilégiant et en investissant dans le prolongement du métro vers Laval, ainsi que vers l'ouest et l'est de l'île de Montréal? Il s'agit là d'une promesse électorale maintes fois répétée par les candidats, tant au provincial qu'au municipal. Une solution intelligente certes et qui, inévitablement, se réalisera un jour ou l'autre.

Une autre solution? Se brancher finalement et mettre sur rails le projet de développement des trains de banlieue. Le projet est solidement appuyé par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et piloté par le ministre des Transports, M. Sam Elkas. Il s'agirait d'une vraie couronne de service de trains, allant de Saint-Jérôme à Longueuil, via Laval et Boucherville, pour ensuite relier l'ouest de Montréal à Rigaud. Prolongement du métro, lignes de trains de banlieue améliorées, on dirait alors bravo aux ardents défenseurs et aux adeptes de l'écologie et du transport en commun.

Mais les transports en commun ne règlent pas tous les problèmes. Et, malgré toutes les campagnes de publicité pour inciter les banlieusards à prendre le train et les citadins à circuler en bus et en métro, l'automobiliste et le camionneur sont là pour rester. Et l'épine dorsale du réseau routier de l'île de Montréal, l'autoroute Métropolitaine, étouffe. En 1974, le débit journalier moyen annuel atteignait déjà 115 000 véhicules, en face des immeubles de l'Office national du Film; en 1981, il passait à 125 000 véhicules, puis à 144 000, en 1991.

L'état de la situation étant maintenant clairement et scientifiquement défini, la question suivante se pose: le percage d'un tunnel entre le boulevard Décarie et l'autoroute 15 est-il une priorité? Bien sûr, si le projet aboutit, il y aura création d'emplois. Mais l'État, les villes et les contribuables ont-ils les moyens de capitaliser sur du ciment et du métal?

Idéalement, les trois projets (tunnel, train, métro) devraient être réalisés. Réalistement, il reste très peu d'argent dans les coffres, et une décision concernant le transport, aussi important soit-il, doit se prendre après avoir minutieusement étudié la priorité dans les dossiers.

Dans ce cas-ci, il est fort probable que prendre une telle décision embarrasse les responsables. Et qu'ils s'accordent plus de temps pour la réflexion ne choquera personne. Récession oblige.

Claudette TOUCAS

REVUE DE PRESSE
(presse électronique)
- Transcription -



Le Réseau

caisse, chartier

Les services en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

TLMD 06:15 NOUVELLES

UN TUNNEL POUR DECONGESTIONNER LA METROPOLITAINE

Lecteur: Une étude dont la Presse a obtenu copie conclut que le meilleur moyen de décongestionner l'autoroute Métropolitaine serait de percer un tunnel reliant directement l'autoroute Décarie à l'autoroute des Laurentides, qui comprendrait deux voies dans chaque direction. Ce document rédigé par le ministère des Transports sera rendu public ce matin. On pose également l'ajout d'une voie à différents endroits le long de la Métropolitaine, l'élargissement de voies de service et le réaménagement des ronds-points Papineau et l'Acadie. Une jolie facture totale de 345 millions de dollars.

30

93.11.26 12:30 - ds 2630 RG 93 271329



Le réseau

caisse, chartier

Régional des communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CHOM 07:00 NEWS

1991 STUDY SHOWS POSSIBLE CHANGES TO METROPOLITAN

Andrew Carter: La Presse says it's obtained a 1991 study done for Transport Quebec and the MUC that says it would be feasible to build a tunnel linking the Decarie traffic circle to Autoroute 15, the Laurentian Autoroute or turn part of the Metropolitan Expressway into a ten-lane super highway. Those are two of the suggestions in the report.

30

93.11.24 15:52 - SG 2630 RG 66 271174



Le Réseau

caisse, chartier

Spécialistes en communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CJAD 08:00 NEWS

STUDY RECOMMENDS CHANGES TO METROPOLITAN AUTOROUTE

Victor Nerenberg: Mayor Doré may yet get the tunnel he envisaged beneath the Metropolitan Autoroute, but it wouldn't be quite where he wanted it, when he came up with the idea five years ago.

La Presse today reports that a new study is recommending a tunnel directly linking the Decarie Interchange with the Laurentian Autoroute. The proposal done for Transport Quebec and the MUC further recommends construction of an additional lane at different locations on the Met, widening of the service roads, and the redevelopment of the Papineau and L'Acadie traffic circles.

30

93.11.24 15:12 - SG 2630 RG 99 271171

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CJAD 11:00 NEWS



Le réseau

caisse, chartier

Réseaux en communications de masse

SOLUTIONS TO DEAL WITH CONGESTED METROPOLITAN EXPRESSWAY

Victor Neurenberg: Four new solutions to deal with the congested Metropolitan Expressway are being proposed this morning. That story now from CJAD's Derek Conlon.

Derek Conlon: Victor, what's being proposed to the Transport Ministry and to the Montreal Urban Community is one of four solutions. A study has been conducted on how to resolve some of the problems with traffic congestion along the Metropolitan Boulevard. Those solutions range in price from \$76 million to \$1.2 billion and range from destroying part of the Metropolitan, replacing it with a boulevard, to upgrading public transit and as far going as to build a tunnel that would connect Décarie Circle to the Laurentien Boulevard. That being one of the more expensive propositions. The study cost \$1.3 million; it took four years to complete. It's far-reaching, covering hundreds of pages and it will be up to the Transport Ministry and the Montreal Urban Community to decide what to do with the problem of Metropolitan Boulevard.

Neurenberg: Thank you very much, Derek.

30

93.11.24 16:40 - hr 2630 X 174 271182



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630

RADIO-MUTUEL 12:00 LE MIDI

DES SOLUTIONS POUR AMELIORER L'AUTOROUTE METROPOLITAINE

Pierre Champoux: Une bonne et une mauvaise nouvelles au sujet de l'autoroute Métropolitaine à Montréal : Transport Québec et la Communauté urbaine de Montréal ont dévoilé ce matin toutes sortes de belles solutions pour y améliorer la circulation automobile. Le problème cependant c'est qu'il n'y a pas d'argent, ce qui fait que le rapport risque de se retrouver sur une tablette, nous dit Yvon Laporte.

Yvon Laporte: Parmi les différents scénarios étudiés, la meilleure solution est la construction d'un tunnel qui relierait l'autoroute Décarie et l'autoroute des Laurentides, de même que l'élargissement de l'autoroute Métropolitaine à différents endroits le long du parcours. Coût total : 345 millions de dollars.

Mais d'autres scénarios envisagés pourraient coûter bien plus cher. Par exemple, la construction d'un tunnel de 9 kilomètres de long sous l'autoroute Métropolitaine. Coût estimé : 1 milliard 200 millions de dollars.

En fait, les responsables auraient pu élaborer toutes sortes de projets plus ou moins coûteux, la réalité c'est qu'il n'y a pas d'argent. En d'autres termes, on a accouché d'une belle étude que l'on va classer soigneusement en attendant d'avoir l'argent. Et si jamais on trouvait l'argent, il faudrait encore décider si oui ou non, on l'investit dans le transport automobile ou encore dans le transport en commun, notamment en prolongeant le métro ou en améliorant le système de trains de banlieue. Yvon Laporte, Radio-Mutuel à Montréal.

30

93.11.26 18:39 - nn 2630 RG 234 271354



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630 ✓

MONTREAL CBM 12:00 NEWS

STUDY SUGGESTS BUILDING TUNNEL TO EASE TRAFFIC ON MET

Bob Harding: A study of Montreal's Metropolitan Boulevard recommends building a tunnel as part of a solution to traffic congestion. The study also calls for new lanes to be added to a number of interchanges. Ivan Slobod reports.

Ivan Slobod: The study by a consulting firm costs one and a third million dollars. It was designed to plan for the best use of the 20-kilometre stretch of highway for the year 2010. The first section of the Met opened nearly 35 years ago and wasn't designed to handle the volume of traffic using it now.

The consultants say the best solution would cost about a third of a billion dollars. It calls for a new tunnel linking the north end of the Decarie Expressway east to the Laurentian Autoroute. The tunnel would feature two lanes in either direction. There would also be extra lanes added to arteries that feed into and off of the Metropolitan so the consultants say, for example, a fourth lane would be added in both directions at the Decarie Circle and a fifth lane would be added at St. Croix and Stinson.

Officials at the Provincial Transport Department and the Montreal Urban Community say right now there's no money for the project, but they say it's important to talk about the plan in case the funds become available one day. Ivan Slobod, CBC News, Montreal.

30

93.11.24 14:46 - SG 2630 RG 240 271167

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CHOM 12:00 NEWS



1-800-361-8271

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

NEWS CONFERENCE ON RELEASE OF 1991 STUDY ON METROPOLITAN

Richard Dagenais: By now, most of us are familiar with the traffic problems on the Met, around the Decarie Circle. CHOM-FM's Jamie Orchard is at a news conference where a study on the problem has been released. Jamie, what are they saying are the solutions.

Jamie Orchard: Well Richard, the best solution they can come up with so far, would cost about \$345 million. It would involve construction of a tunnel between the Decarie Circle and the Laurentian Autoroute to solve the north-south traffic problem; and then they'd add more lanes to the existing Met in dense traffic areas to solve the east-west problems.

Dagenais: And it costs 345 million. Are they gonna do this any time soon?

Orchard: Well, that's the big joke in all this Richard. The study that we just heard about cost 1.3 million, but there's not money to do the work. Now, even if the project got the money and was approved tomorrow, it would take at least ten years from start to finish to do this.

Dagenais: Thanks Jamie.

30

93.11.24 16:14 - sg 2630 RG 186 271179



Le réseau

caisse, chartier

Recherches, en court, publications de presse

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CBF 12:05 NOUVELLES

UN TUNNEL ENTRE LES AUTOROUTES DECARIE ET DES LAURENTIDES

Roger Bouchard: Et, Yves Desautels, une étude du ministère des Transports publiée ce matin recommande des modifications importantes sur l'autoroute Métropolitaine. Quelles sont-elles?

Yves Desautels: Bien, voici, Roger, les automobilistes qui empruntent chaque jour l'autoroute Décarie et la Métropolitaine le savent très bien: ces autoroutes ne sont plus capables d'absorber le flot de 260 000 voitures qui circulent chaque jour, et la situation va empirer. Donc le ministère des Transports et la CUM ont commandé une étude en 1989, étude qui vient d'être rendue publique ce matin, le rapport contient une centaine de pages, il recommande des modifications majeures à la Métropolitaine.

Le plan retenu comprend la construction d'un tunnel qui relierait Décarie à l'autoroute des Laurentides, et on ajouterait également une quatrième voie de chaque côté à différents endroits de la Métropolitaine. Le projet coûterait 350 millions de dollars. Evidemment, la question, c'est maintenant de savoir si le gouvernement a les moyens de réaliser ces travaux, et les fonctionnaires qui étaient sur place ce matin à la conférence de presse n'ont pas pu donner de précisions à ce sujet.

30

93.11.26 12:23 - ds 2630 RG 190 271327



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630



TLMD 12:07 CONTACT LAPIERRE

TUNNEL PROJETE ENTRE LES AUTOROUTES DECARIE ET 15

Animateur: Alain St-Ours
Reporter: Marc-Yvan Coulombe
Entrevue: Hubert Simard, président de la
Commission de l'aménagement de la CUM

Alain St-Ours: Bien, un tunnel à Ville St-Laurent pour aider la circulation dans l'échangeur Décarie et sur la Métropolitaine, c'est ce qu'on présentait à la... au terme d'une étude qui aura duré quatre ans ce matin à la presse. Il y a mon... collègue Marc-Yvan Coulombe qui a assisté à cette conférence de presse-là. Marc-Yvan, est-ce que... Ca va coûter cher, ce tunnel-là, d'abord, est-ce que c'est réalisable?

Marc-Yvan Coulombe: Oui, bonjour Alain, ça va coûter, semble-t-il, 345 millions. Je vous résume tout de suite les... les grandes lignes de ce qu'on propose, là, comme solution optimale. D'abord, vous l'avez dit, la construction d'un tunnel de deux voies par direction entre les autoroutes Décarie et des Laurentides. D'autre part, on veut ajouter une quatrième voie dans les deux directions entre les échangeurs Décarie et Côte-de-Liesse. On veut aussi ajouter une cinquième voie dans les deux directions entre les entrées et sorties Ste-Croix et Stinson, et puis aussi une voie dans les deux directions de St-Laurent à St-Michel. En gros...

St-Ours: Autrement... autrement dit, quand on a réfecté... on a fait la réfection de la Métropolitaine il y a quatre ans, qu'on nous promettait de régler le problème, on n'avait pas tout réglé, là?

Coulombe: Bon. Justement, j'ai posé la question à M. Hubert Simard qui est président de la Commission de l'aménagement de la CUM, et voici sa réponse à ce sujet-là.

Hubert Simard: ...que, en 89, quand on a fait face au plan d'action du ministère des Transports, on n'était même pas en mesure de dégager des perspectives, d'avoir une vision concernant le... l'autoroute Métropolitaine et encore moins d'engager des actions à court terme de développement de ce côté-là. Avec cette étude, on a déjà des... des perspectives, là, qui sont beaucoup plus claires, et qui nous permettent de... de motiver des décisions.



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 2

TLMD 12:07 CONTACT LAPIERRE

Coulombe: Alors, voilà, comme vous l'avez dit, en fait, on savait pas trop où... où on s'en allait, semble-t-il, quand on a commencé ces travaux quand même d'envergure et qui ont... fait s'imp... s'impatier un bon nombre d'automobilistes, je crois, et maintenant on arrive avec cette solution optimale de 345 millions qui... Bon, on veut évidemment corriger les... les problèmes que tout le monde connaît, et on veut aussi faire face, semble-t-il, à une hausse de fréquentation de la Métropolitaine de l'ordre de 21 pour cent d'ici l'an 2010.

St-Ours: Bref, ce qu'on nous dit quatre ans plus tard, c'est qu'on a improvisé il y a quatre ans, et puis là, on nous promet qu'on improvise pas cette fois-ci?

Coulombe: Ca ressemble étrangement à ça, et en plus, l'étude a coûté 1,3 million, Alain.

St-Ours: Eh, mon Dieu, qu'il y a de l'argent qui traîne partout! Merci beaucoup, Marc-Yvan.

Coulombe: D'accord, au revoir.

30

93.11.24 12:57 - ds 2630 X 487 271158



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

MONTREAL CKVL 12:42 L'HEURE DE VERITE

UNE ETUDE SUR L'ETAT DE LA METROPOLITAINE

Animateur:

André Arthur

Entrevue:

Hubert Simard, président
de la Commission
d'aménagement à la
Communauté urbaine
de Montréal

André Arthur: Le ministère des Transports du Québec et la Communauté urbaine de Montréal se lancent dans un étude. Pour ceux qui ont vu, au long des dernières années, l'interminable chantier de l'autoroute métropolitaine, se sont peut-être amusés de constater que c'est ça qu'on va étudier.

En ligne, le président de la Commission d'aménagement à la Communauté urbaine de Montréal: M. Hubert Simard.

Bonjour, Monsieur Simard. Vous allez bien?

Hubert Simard: Oui. Bonjour, Monsieur Arthur.

Arthur: Qu'est-ce qui reste à étudier, Monsieur Simard. Qu'est-ce qui vous intéresse, de ce côté-là?

Simard: Bien, écoutez. Nous, à la Communauté urbaine... Vous mentionnez tantôt qu'il y a eu des chantiers. Mais ce qu'on disait, à l'époque, en 89, quand on a amorcé des études, dont on donne les résultats actuellement. C'était que c'était un cataplasme sur une jambe de bois.

Et à l'époque, ce qu'on disait: c'est qu'il fallait vraiment regarder en profondeur tous les enjeux qui sont reliés à cet axe-là. Parce que c'est l'épine dorsale de notre développement sur le territoire de la Communauté urbaine.

Arthur: Donc vous avez en mains une stratégie maintenant. Ces gens-là vous ont préparé une stratégie. Est-ce qu'il y a des choses là-dedans qui vous intéresse? Est-ce que ça va...?

Simard: Je dois dire, Monsieur Arthur, nous



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 2

MONTREAL CKVL 12:42 L'HEURE DE VERITE

n'avons pas une stratégie à ce moment-ci. Nous avons des éléments d'information sur les solutions possibles. Il reste encore à définir une stratégie, conjointement avec le ministère des Transports, qui est le bailleur de fonds dans ce dossier-là. Mais ça fait partie du grand débat sur les infrastructures à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal.

Arthur: O.K. Le problème, vous le définissez comment? Avant de voir quelles solutions vous avez le goût de prendre. Comment vous comprenez le problème?

Simard: Bien, le problème, c'est un... c'est un problème de saturation, Monsieur Arthur. Et il faut en finir, avec le temps. C'était conçu, au départ, pour 89 000 véhicules par jour, et on est rendus à 145 000 véhicules par jour. Et puis l'étude démontre que, pour 2010 là, on doit compter avec une augmentation du nombre de déplacements de plus de 20 p. cent, et un temps de parcours qui augmentera de 36 p. cent encore. Donc la congestion se multiplie à différents points sur cette autoroute-là.

Arthur: O.K. Est-ce que vous allez être tenté d'améliorer le débit sur ce que vous avez, quitte à ajouter des voies, ou...? Si vous allez être tenté de commencer dans du neuf?

Simard: Bien, il y a des solutions qui peuvent se faire en différentes phases. Il y a la possibilité d'ajouts de voies. Il y a la possibilité, également, de... en développement, de regarder des solutions de type tunnel, par exemple. Et il y a une solution qui semble présenter le meilleur rapport qualité prix, quoique qu'on n'a pas encore tiré de conclusions là-dessus. Mais consisterait à l'addition d'une voie rapide et un tunnel sur la partie de l'autoroute qui en fait double à la fois l'axe nord-sud et l'axe est-ouest: entre Décarie et l'autoroute des Laurentides, par exemple.

Arthur: O.K. On prendrait cette voie souterraine pour aller de où à où? Qui...? Quel genre de circulation utiliserait cette nouvelle voie souterraine? Ceux qui vont, par exemple, du pont Champlain à Ville de Laval?

Simard: Exactement. Alors au lieu d'avoir... d'être en compétition avec les gens qui vont de, d'Ouest en Est et d'Est en Ouest: ces gens-là pourraient continuer directement dans l'axe Décarie et arriver sur l'autoroute des Laurentides. Au lieu d'avoir la double circulation Est-Ouest et Nord-Sud à cet endroit-là.

Arthur: Monsieur Simard, le problème de ces



axes-là? Est-ce que c'est la circulation interne? Qui fait partie de la vie quotidienne de l'île de Montréal. Ou si c'est la circulation de passages à travers: c'est-à-dire les gens qui vont de Québec à Toronto?

Simard: Bien écoutez. On s'est aperçus avec ces études-là, on l'a chiffré avec des recherches très très pointues, avec des caméras vidéo et tout: que essentiellement, le rôle de l'autoroute métropolitaine, c'est un gros échangeur sur plusieurs kilomètres, et que les gens utilisent l'autoroute métropolitaine, en moyenne, sur deux kilomètres.

Arthur: Ah, pas plus.

Simard: Non. Et il y a évidemment le camionnage lourd. Mais la circulation de transit est en bas de dix pour cent là, les gens qui font complètement l'axe de l'île de la Communauté... de l'île de Montréal. Et le camionnage lourd, ce n'est que quelques points de pourcentage.

Arthur: C'est fascinant. Vous avez employé l'expression "un gros échangeur". Pour le commun des mortels, c'est une longue autoroute. Pour vous, c'est un vaste échangeur. Ça veut dire que le concept là, vous allez le développer dans ces lignes-là, à l'avenir. Vous allez développer des petits contacts, mais vous allez les multiplier. C'est ça?

Simard: Bien, écoutez. Je pense qu'au contraire, le quotidien des gens c'est qu'ils utilisent l'autoroute métropolitaine pour faire un petit bout dans le sens est-ouest et reprendre après ça des axes nord-sud. C'est ça, le quotidien des Montréalais. Et beaucoup de la circulation pour les affaires par exemple, les centres de distribution et toutes les entreprises. On parle de 300... 350 000 emplois qui sont de part et d'autre de l'autoroute métropolitaine. C'est 30 p. cent des emplois sur le territoire de la Communauté. Et il y a énormément d'échanges qui se font le long de cet axe-là.

Arthur: Merci, Monsieur Simard.

Simard: Merci, Monsieur Arthur.

Arthur: Hubert Simard est le président de la Commission de l'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. On est rendu à 12h48.

30

93.11.25 19:29 - dr 2630 RG 953 271269



Le Réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CIBL-MF 12:45 PANORAMA

UN RAPPORT SUR L'UTILISATION DE L'AUTOROUTE METROPOLITAINE

Animateur: Marc Champagne
Reporter: André Lazure
Entrevue: Mario Pollès, économiste de
l'Institut national de recherche
en urbanisation, spécialiste des
transports

Marc Champagne: Eh bien, les problèmes d'engorgement du boulevard Métropolitain, c'est des problèmes qui existent depuis longtemps. On sait que le ministère des Transports, et de même que la CUM, la Communauté urbaine de Montréal, dévoilait ce matin, donc, différents scénarios là qui ont été conçus par une firme de consultants.

Une étude qui a coûté relativement cher. On parle de 1,3 million de dollars. Il y a quatre scénarios qui sont mis de l'avant. Des scénarios qui sont, à tout le moins, coûteux là. On parle de sommes qui peuvent aller là jusqu'à 1,2 milliard \$, dépendant de l'approche que l'on a. Et le moins cher des scénarios, ce serait de raser le Métropolitain. Vous savez qu'il y a une section quand même surélevée du Métropolitain, donc on propose parmi les alternatives de faire table rase: c'est-à-dire de mettre le Métropolitain au niveau du sol. Ce qui pourrait causer des problèmes, par contre, de circulation nord-sud sur l'île de Montréal, importants.

André Lazure donc, vous vous êtes intéressé à cette question. Bonjour.

André Lazure: Bonjour.

Champagne: Donc, c'est ça. Vous avez tenté d'avoir le pouls là de spécialistes en matière de transports, pour savoir comment on pouvait, surtout à une époque de récession économique, percevoir là des sommes aussi faramineuses. Quand on parle de 1,2 milliards \$ dans la région de Montréal: c'est des sommes très importantes. On n'a pas beaucoup de sous.

Lazure: Oui. Mais je pense que c'est sûrement la question que tout le monde s'est posé ce matin, en voyant le projet. D'une part, est-ce qu'on a vraiment



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 2

MONTREAL CIBL-MF 12:45 PANORAMA

besoin d'investir une somme aussi importante dans le projet?

Est-ce que c'est un problème aussi important que ça, la congestion sur le boulevard Métropolitain? On peut peut-être faire le parallèle aussi avec le projet du ministre... du premier ministre Chrétien, qui veut refaire toutes les infrastructures au pays. Donc il y a peut-être un consensus là, qui voudrait, bon, utiliser ces nouveaux crédits-là.

Mais l'autre problème, c'est: est-ce qu'on a vraiment besoin de ça? Est-ce que c'est important, dans la mesure où il y a déjà des coupures dans les services de la santé?

Champagne: Oui, parce que ce n'est pas clair que le projet du premier ministre Chrétien ça soit nécessairement la construction de nouvelles. On parlait de réfection des infrastructures, ce qui est un thème différent.

Lazure: Oui.

Champagne: Puis on sait que l'état des routes dans la région de Montréal laisse à désirer...

Lazure: Et ce n'est pas clair que de toute façon un projet comme celui-là sera adopté. Il s'agit que de projets du ministère des Transports. Mais une chose est certaine: c'est que les personnes que j'ai interviewé ce matin, nous ont tous dit que c'est, pour le ministère des Transports: c'est vraiment une priorité. L'autoroute métropolitaine, le carrefour Décatie: c'est un sérieux problème. Et il ne faut pas oublier qu'on prévoit une hausse de 21 p. cent de l'utilisation de cette voie, de 1987 jusqu'en l'an 2010. Donc les problèmes ne vont aller qu'en s'accroissant.

Et je voudrais, avant de présenter l'entrevue, signaler qu'il y a une parallèle très intéressante à faire avec le déclin de l'industrie ferroviaire à Montréal. On le voit. Les usines ferment de plus en plus. Il y a de plus en plus de transport sur routes; les camions utilisent l'autoroute métropolitaine. Et ça coûte des fortunes, on le voit, ça coûte des fortunes à rénover. Donc: qui va payer pour ça?

On va écouter l'entrevue que j'ai réalisée ce matin avec Mario Pollès. C'est un économiste à l'Institut national de recherche en urbanisation; il est spécialiste des transports. Et nous parle, lui, de projets étrangers où là, les sources de financement sont



Le réseau

caisse, chartier

Réseau des communications de masse

93 11 24

Page: 3

MONTREAL CIBL-MF 12:45 PANORAMA

différentes.

Lazure: Monsieur Pollès, lorsqu'on regarde le projet qui pourrait être annoncé ce matin là. Qui va être annoncé d'ailleurs par le ministère des Transports. Qu'est-ce que c'est, vos premières réactions? Est-ce que ça vous semble intéressant et réaliste?

Mario Pollès: Ma première réaction est plutôt positive. Il n'y a aucun doute qu'il y a un problème de congestion à cet endroit particulier. Donc moi, pour ma part, je suis tout à fait disposé à étudier cette possibilité-là. Je ne me prononce pas, pour le moment, sur sa faisabilité ou sur les coûts. Mais l'idée, en somme, mérite d'être regardée, oui.

Lazure: Est-ce que c'est un problème vraiment sérieux là, la congestion: Métropolitaine et Décatie. Est-ce que ça préoccupe beaucoup les gens du ministère des Transports?

Pollès: Toute vérité est relative. On n'est toujours... Pour nous, à Montréal, c'est sûr que c'est ce coin-là qui est le plus congestionné. Mais si vous comparez, par exemple, Montréal à d'autres endroits: ce n'est peut-être pas la fin du monde. Il y a des endroits où c'est pire. Mais chez nous, effectivement, ce coin-là est un coin qui préoccupe le ministère.

Lazure: Parce que dans la situation actuelle, je peux vous dire, je suis sûr qu'il y a plusieurs Montréalais qui ont vu les journaux ce matin, qui se disent: est-ce que ça vaut vraiment la peine d'investir plus de 300 millions \$ dans la construction d'une autoroute, à l'heure où l'on coupe dans les soins de la santé, par exemple?

Pollès: Ça, c'est une toute autre question. Ça pose aussi la question: qui doit financer à la construction des autoroutes? On semble prendre pour acquis que c'est normal que ce soit le contribuable qui paie les autoroutes.

Il y a d'autres formules.

Lazure: Comme quoi, par exemple?

Pollès: Bien, on peut avoir un système de tarification pour ce tunnel-là. On peut avoir des péages qui font cette autoroute, ou plutôt ce tunnel-là soit totalement autofinancé. Cela se fait dans d'autres pays. Et nous, on n'aime pas trop en parler, parce que politiquement c'est toujours, c'est.... explosif, parler de

93 11 24 Page: 4

MONTREAL CIBL-MF 12:45 PANORAMA



Le Canal

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

péage.

Lazure: Quand vous parlez d'autofinancement, est-ce que ça comprend aussi les coûts de construction?

Pollès: Oui, oui. Capital et les frais courant.

Lazure: Un peut comme on a fait avec le tunnel sous la Manche, là.

Pollès: Oui, oui. Oui, oui. Il n'y a pas de raisons que... un tunnel ou un pont ne soit pas autofinancé.

Lazure: Est-ce que ce sont des idées...?

Pollès: Dès que vous demander si les frais de passage que vous demandez sont suffisamment élevés pour, effectivement, couvrir tous les coûts. Il n'y a rien, en principe, qui empêche cela. Chez nous, c'est une question politique, ce n'est pas une question technique ou pratique. C'est une question politique.

Qui doit financer les infrastructures routières? Est-ce que ça doit être financé par la taxation générale? Ou par les utilisateurs?

Lazure: Champagne: Est-ce que ce sont des idées qui sont... qui circulent beaucoup actuellement à Québec et dans le milieu du transport, par exemple?

Pollès: Je ne peux pas parler pour Québec. Mais je sais que dans les milieux des transports, oui, c'est une idée qui chemine assez rapidement. Et qui, d'ailleurs, est appliquée dans plusieurs pays, à plusieurs types d'infrastructures.

Lazure: Eh bien, Mario Pollès, je vous remercie beaucoup pour ces précisions.

Pollès: C'est moi, qui vous remercie.

Lazure: Au revoir.

Pollès: Au revoir.

Lazure: Alors, comme on peut le voir, il y a des solutions intéressantes à voir à l'extérieur. Et ce qui... ce qu'il faut souligner: c'est des questions qu'on pourrait commencer à se poser, c'est lorsqu'on a... On a tous compris, maintenant, le phénomène de l'étalement urbain. Alors on peut se demander s'il n'y aurait pas lieu

93 11 24 Page: 5

MONTREAL CIBJ.-MF 12:45 PANORAMA

Le Réseau

caisse, chartier

Recherches et communications de presse

de faire payer aux utilisateurs des autoroutes le plein prix. Donc ceux qui utilisent l'autoroute, comme ceux qui utilisent les téléphones, vont payer ce que ça coûte.

Et il y a des groupes à l'étranger, qui maintenant fabriquent et gèrent complètement des routes et des grandes voies urbaines.

Champagne:

Merci, André Lazure.

30

93.11.26 19:15 - dr 2630 RG 1329 271356



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

MONTREAL CBM 13:00 NEWS



STUDY RECOMMENDS CHANGES TO THE METROPOLITAN HIGHWAY

Bob Harding: The Montreal Urban Community and Quebec's Transport Department say there's no money to upgrade the Metropolitan Boulevard. A brand new study recommends changes to the 20-kilometre stretch of highway. Hubert Simard, the head of MUC's Planning Commission says the project can't be integrated into the federal government's promised infrastructure program.

Hubert Simard: (MUC Planning Commission) The infrastructure program is a short-term program for the renewal of existing infrastructures, so it is definitely too soon to think about this.

Harding: Simard says any project will take up to a dozen years to complete. The study recommends two major changes: that a tunnel be built linking the Decarie Circle eastbound to the Laurentian Autoroute. It also says access points on and off the Metropolitan be widened by adding extra lanes. The upgrade is estimated to cost about one third of a billion dollars.

30

93.11.24 14:57 - SG 2630 RG 150 271169

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CJAD 13:00 NEWS

Le réseau

 **caisse, chartier**

Recherches en communications de Montréal

MUC LACKS MONEY TO ALLEVIATE TRAFFIC PROBLEM

Murray Sherriffs: Many suggestions but problems with all, chiefly financing. This, in essence, the story of possible changes to alleviate the traffic problem on the Metropolitan Expressway. CJAD's Derek Conlon has more.

Derek Conlon: The proposed solutions range from destroying part of the Metropolitan and replacing the section with a wider boulevard, to tearing part of the Met down, putting in extra lanes and putting in a tunnel connecting Décarie Circle to the Laurentien Autoroute. And the solutions range in price from \$76 million to \$1.2 billion. But, the whole problem of the Metropolitan may be a moot point because there's no money right now to deal with the issue. Still, Hubert Simard of the MUC Planning Department says the study has merit.

Hubert Simard: (MUC Planning Department) We have to have vision. We have to think beyond the actual difficulties that we have in financing.

Conlon: And the MUC has to think about whether it even wants to do anything about the Metropolitan or if it wants to concentrate on public transportation, or a combination of the two. Derek Conlon, CJAD News.

30

93.11.24 16:57 - hr 2630 RG 190 271183

MONTREAL CBF-R 13:05 RADIOJOURNAL



Le réseau

caisse, chartier

Recherchez en continu les nouvelles

UN TUNNEL POUR ALLEGER LE TRAFIC SUR LA METROPOLITAINE

Lecteur: Le ministère des Transports et la CUM ont rendu publique ce matin une étude qui recommande d'effectuer des modifications majeures à l'autoroute Métropolitaine. Amorcée il y a deux ans, l'étude a coûté 1,3 million \$. Comme le précise Yves Desautels, la construction d'un tunnel, entre le rond-point Décarie et l'autoroute des Laurentides, en est l'ossature.

Yves Desautels: Les automobilistes le savent depuis longtemps: les autoroutes Décarie et Métropolitaine ne sont plus capables d'absorber le flot des 260 000 voitures qui y circulent chaque jour. Le rapport d'experts, qui vient d'être rendu public, souligne que la situation va aller en se détériorant. Il faut donc procéder au plus tôt à des modifications majeures. L'étude recommande, entre autres, de construire un tunnel qui relierait Décarie à l'autoroute des Laurentides. On pourrait également ajouter une quatrième voie de chaque côté de la Métropolitaine. Le coût du projet: 350 millions. La question est maintenant de savoir si les pouvoirs publics ont les moyens de réaliser ces travaux.

Le président de la Commission de l'aménagement de la CUM, Hubert Simard, comme les fonctionnaires du ministère des Transports, ont été plutôt évasifs à ce sujet.

Hubert Simard: Je pense que du point de vue de la Communauté urbaine, ce qui est important, à ce moment-ci, c'est d'avoir une vision claire des choses et d'être en mesure de... lorsque des ressources seront disponibles, de pouvoir passer à l'action.

Desautels: Autrement dit, les automobilistes peuvent toujours espérer, mais il serait surprenant que le tunnel entre Décarie et la 15 soit construit avant l'an 2000.

30

93.11.24 18:52 - cm 2630 RG 267 271189



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

MONTREAL CILB-MF 13:46 PANORAMA

UNE ETUDE DE LA CUM SUR LA SITUATION SUR LA METROPOLITAINE

Animateur: Marc Champagne
Reporter: Patrice Cinq-Mars
Entrevue: M. Lavallée, du ministère des
Transports du Québec

Marc Champagne: L'autoroute métropolitaine, c'est un sujet dont on va parler maintenant. Parce qu'il y a une étude là, qui vient d'être rendu publique. Etude qui avait été commandée par la Communauté urbaine de Montréal auprès du ministère des Transports.

Donc des problèmes de congestion sur l'autoroute métropolitaine. Une étude qui est commandée à un consortium, Dessault-LGL (?), au coût de 1,3 million de dollars. On apporte des solutions, différents scénarios qui sont mis de l'avant pour... Mais ce qu'on peut dire, c'est que toutes les solutions coûtent des sous.

Patrice Cinq-Mars, vous avez assisté ce matin à la conférence de presse. Bonjour.

Patrice Cinq-Mars: Bonjour.

Champagne: D'abord. Est-ce que le ministre Elkas était présent à la conférence de presse?

Cinq-Mars: Non, il n'était pas là, le... M. Elkas.

Champagne: Donc, on peut peut-être parler du contenu là, de l'étude qui est rendue publique. En quoi ça consiste? Rapidement.

Cinq-Mars: O.K. Donc c'est une étude qui a été commandée conjointement par la Communauté urbaine de Montréal ainsi que la Ville de Montréal. Une étude qui a été commandée en 1989, au ministre du Transport de l'époque, Marc-Yvan Côté. Une étude qui vise à trouver les solutions aux problèmes de l'autoroute métropolitaine. Ses problèmes, bon, vous en avez parlé un peu: il s'agit de la congestion de l'autoroute, il s'agit du vieillissement des infrastructures, de l'impact de la présence et de l'utilisation de l'autoroute métropolitaine sur la qualité de vie dans les quartiers qu'elle traverse.

Et aussi, l'étude fait un portrait du rôle que joue l'autoroute dans la région métropolitaine,



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 2

MONTREAL CH.B-MF 13:46 PANORAMA

tout en émettant des hypothèses sur la façon dont la région va se développer dans l'avenir.

Champagne: Donc une étude générale, où on regarde différentes facettes de la problématique. Mais si on revient à l'état: quel portrait, on peut faire de l'autoroute métropolitaine, actuellement là?

Cinq-Mars: Eh bien, c'est vraiment l'épine dorsale de la Communauté urbaine de Montréal. Elle permet l'accès à d'importantes zones d'emploi. On parle de 30 p. cent des emplois de la Communauté urbaine de Montréal: ça représente environ 335 000 emplois. Ça se situe dans un corridor d'environ deux kilomètres, par rapport à l'autoroute métropolitaine. On constate que le débit de circulation est constant toute l'année, avec une légère augmentation en période estivale. Mais ce débit-là est largement supérieur aux prévisions qui avaient servi à la conception de l'autoroute. En fait même depuis le début des années 60 que ce débit-là est beaucoup plus grand qu'il avait été...

Champagne: Pour lequel elle avait été planifiée.

Cinq-Mars: C'est ça. Le niveau de son. Parce qu'on a aussi parler un petit peu de l'environnement. Le niveau de son est de forte densité dans toutes les zones résidentielles limitrophes à l'autoroute. Mais la qualité de l'air respecte, dans l'ensemble, les normes.

Champagne: Si on revient sur la question du bruit. C'est sûrement dans la section est surélevée là. On parle de l'autoroute métropolitaine qui n'est pas surélevée à tous les endroits. Mais il y a quand même un corridor là, dans lequel ça doit favoriser justement les bruits là.

Cinq-Mars: Effectivement. Mais dans... En fait, nonobstant le fait que parfois elle est surélevée ou pas: toutes les zones résidentielles où l'autoroute traverse... bien... Il y a beaucoup de son, en fait. Beaucoup de densité de son. Surtout, on... On croit, surtout, que sans interventions, les conditions de circulation vont se détériorer. Car on prévoit une augmentation du nombre de déplacements automobile de plus de 20 p. cent lors du point... de pointe du matin. Et un temps de parcours qui augmentera en conséquence de l'ordre de 35 p. cent. Donc des détériorations...

Champagne: Importantes. Il faut rappeler que l'étude, quand même, met une perspective de planification là, du développement routier là dans la région de Montréal, sur une période de vingt ans. Donc on fait des projections

là, au niveau de trafic. Mais quelles solutions on envisage, dans le document là?

Cinq-Mars: Eh bien, on propose quatre scénarios. On a pu en voir des ébauches dans les journaux ce matin. Entre autres, les deux premiers maintiennent dans l'ensemble les caractéristiques actuelles de l'autoroute. D'un côté, il faudrait construire un tunnel à deux voies dans chaque direction, entre les autoroutes Décarie et Des Laurentides. Et de l'autre, il faudrait ajouter une quatrième ou une cinquième voie là, dépendant de la section de l'autoroute, par endroits, aux voies existantes.

Une combinaison de ces deux scénarios serait la solution optimale.

Maintenant, il y a aussi deux autres scénarios qui entendent faire table rase de la voie surélevée de l'autoroute métropolitaine. Il s'agirait, d'un côté - et c'est la solution la plus chère - de construire un tunnel de neuf kilomètres entre l'autoroute Côte-de-Liesse et Pie IX. Et de transférer à la surface du boulevard urbain, en boulevard urbain dis-je, entre le boulevard Saint-Laurent et Pie IX.

De l'autre côté, il s'agirait simplement de faire un boulevard urbain entre la rue Querbes et la rue Pie IX.

Donc les coûts varient entre 76 milliards... millions de dollars et 1,2 milliard \$...

Champagne: Ça, c'est une somme très importante.

Cinq-Mars: Très importante. D'ailleurs, je vais revenir plus tard là-dessus. Maintenant, il est aussi question de solutions peut-être plus légères. C'est-à-dire, bon, on parle d'améliorer la signalisation. On parle d'une meilleure gestion de la demande.

D'ailleurs, je vous laisse sur... un extrait de M. Lavallée, du ministère des Transports du Québec, qui va nous en parler.

M. Lavallée: (coupure de la station)... la demande, c'est les stationnements en incitation. C'est des moyens de transport améliorés pour essayer de diminuer les temps de transport en certaines places. C'est la question de voies réservées pour véhicules à haut taux d'occupation, par exemple, pour essayer d'amener un changement de mentalité.

C'est des campagnes, comme l'a fait la

Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

STCUM, dans laquelle elle publicise l'utilisation... les bienfaits du transport... l'utilisation du transport en commun. Ce sont différents...

Champagne: Donc plusieurs scénarios là, qui sont à l'étude. Qu'est-ce qu'on fait, maintenant? On a une étude qui regarde la problématique pour une période de vingt ans. Quatre scénarios qui sont mis de l'avant. Des sommes importantes en jeu.

Est-ce qu'on s'attend à ce que le gouvernement débloque les sommes nécessaires pour la réalisation des modifications proposées?

Cinq-Mars: Bien voilà, ce qui arrive, c'est que... En déposant cette étude-là de... en la mettant publique, on va encourager une réflexion publique afin de pouvoir faire un choix éclairé sur l'avenir. Sauf que, il est question... Il va falloir faire des choix. On n'a pas les moyens. C'est ce que M. Lavallée a dit, plus tôt dans la conférence. Et c'est un peu... Il y avait beaucoup de cynisme dans la salle de presse, parce que ce qui arrive, c'est que ça coûté... C'est une étude qui a coûté très cher: 1,3 million \$, vous l'avez dit tantôt. Et maintenant, on n'a pas les moyens de mettre les solutions en application. Donc, on a un problème. C'est un peu là-dessus qu'on...

Champagne: Puis on est dans une société qui a des grands choix à faire. Le système de santé qui est en péril. Les infrastructures routières ou les modifications au système routier existant, c'est des grandes questions qu'il va falloir trancher dans notre société.

Cinq-Mars: Voilà.

Champagne: Merci, Patrice Cinq-Mars.

30

93.11.26 20:43 - dr 2630 RG 1243 271365



PROJET POUR DESENGORGER LE METROPOLITAIN

Jean-Philippe Denoncourt: (reporter) Le ministère québécois des Transports et la Communauté urbaine de Montréal jonglent avec cinq options d'aménagement routier afin de désengorger l'autoroute métropolitaine. Le coût des projets varie entre soixante-seize millions et un milliard deux cent millions. La solution la plus envisageable consisterait à creuser un tunnel d'environ deux kilomètres et demi qui relierait le rond-point Décarie et un tronçon plus au nord de l'autoroute des Laurentides. Ce tunnel de 260 millions de dollars serait le bienvenue dans un secteur achalandé où on retrouve plus de 30 pour 100 de tous les emplois de la région de Montréal. Même l'urbaniste Michel Barselo appuie le projet.

Michel Barselo: (urbaniste) Un réseau, il faut que ça soit fluide et... et je pense que dans ce sens-là ça correspond bien à la qualité d'une autoroute et en même temps, à la qualité de vie qu'on attend en bordure d'une autoroute.

Denoncourt: Le conseiller municipal du secteur, Gérard Legault, laissera la voie libre au projet.

Gérard Legault: (conseiller municipal) Il n'y a pas de problème majeur. Les droits... les droits en sous-sol, ce n'est pas la même chose que des expropriations de terrain, là.

Denoncourt: Si le plan de la Commission et l'aménagement de la CUM franchit l'étape politique, le début des travaux ne saurait tarder, mais d'ici là, l'ensemble du milieu concerné semble unanime.

Legault: Ca, si vous voulez, c'est une "moseus" de bonne idée.

Denoncourt: Jean-Philippe Denoncourt, à Montréal.

30

93.11.25 11:24 - xx 1630 X 242 271223



Le réseau

caisse, chartier

Services des communications de masse

93 11 24 Page: 1 2630

MONTREAL CBM 17:30 NEWS

CONSULTING FIRM ADVOCATES UPGRADING OF METROPOLITAN HIGHWAY

Bob Harding: (Announcer) A consulting firm is recommending a third of a billion dollar upgrading of the Metropolitan boulevard, but municipal and provincial officials say there's no money to pay for it. Ivan Slobod reports.

Ivan Slobod: (Reporter) The study confirms what motorists already know: the twenty kilometre stretch of highway turns into a parking lot during rush hour, and the consultants say it will only get worse. By the year 2010, they say, travel time will increase by a third unless the changes are made. But the head of the MUC planning commission, Hubert Simard, says the funds aren't available, even under the terms of Ottawa's infrastructure program.

Hubert Simard: (MUC planning dept.) It is definitely too soon to do that. We have to go further ahead with the studies. We are not at a point where we can start construction or building such an infrastructure.

Slobod: Simard says the study is still useful because it gives politicians, planners, and the public something concrete to talk about. The consultants recommend a tunnel be built connecting the Decarie circle to the Laurentian autoroute, and access and service roads be widened. They estimate it will take at least ten years to complete the project, if it ever gets a green light. Ivan Slobod. CBC News. Montreal

30

93.11.24 21:19 - rmc 2630 RG 222 271199



Le Coseau

caisse, chartier

Recherches et communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

MONTREAL CIBL-MF 18:00 LE 18 HEURES



PROJET DE TUNNEL POUR DEGORGER LA METROPOLITAINE

Lecteur: La ville de Montréal dévoilait ce matin un projet de construction visant à décongestionner l'autoroute métropolitain (sic), tout en prévenant la détérioration de cette artère. Plusieurs scénarios seraient envisagés, avec des coûts variant entre 76 millions et 1,2 milliards \$. André Lazure s'est entretenu avec Mario Paulez, spécialiste en matière de transport, à l'Institut national de recherche en urbanisation, et lui a demandé ce qu'il pensait du projet de la CUM.

André Lazure: (reporter) M. Paulez, lorsqu'on regarde le projet qui pourrait être annoncé ce matin, là, qui va être annoncé d'ailleurs, par le ministère des Transports, c'est... qu'est-ce que c'est vos premières réactions? Est-ce que ça vous semble intéressant et réaliste?

Mario Paulez: (spécialiste, Institut national de recherche en urbanisation) Ma première réaction est plutôt positive, si... il n'y a aucun doute qu'il y ait un problème de... de congestion à cet endroit particulier donc moi, pour ma part je... pour ma part je suis tout à fait disposé à étudier cette possibilité-là. Je ne me prononce pas pour le moment sur sa faisabilité ou sur les coûts, mais l'idée, à... en soi, mérite d'être regardée, oui.

Lazure: Est-ce que c'est un problème vraiment sérieux là, la congestion Métropolitaine et Descaries? Est-ce que ça préoccupe beaucoup les gens du ministère des Transports?

Paulez: Toute... toute vérité est relative, on dit toujours. Pour nous à Montréal, c'est sûr que c'est ce coin-là qui est le plus congestionné, mais si vous comparez par exemple Montréal à d'autres endroits, ce n'est peut-être pas la fin du monde, il y a des... des endroits où c'est pire, mais chez nous, effectivement, ce coin-là est un... un coin qui préoccupe le ministère.

Lazure: Parce que dans... dans la situation actuelle, je peux vous dire... je suis sûr qu'il y a plusieurs Montréalais qui ont vu les journaux ce matin qui se disent: est-ce que... est-ce que ça vaut vraiment la peine d'investir plus de 300 millions dans la construction d'une autoroute, à l'heure... à l'heure où on coupe dans les... les soins de la santé par exemple?



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24 Page: 2

MONTREAL CIBL-MF 18:00 LE 18 HEURES

Paulez: Ça c'est une toute autre question et ça... ça pose aussi la question: qui doit financer la construction des autoroutes? On semble prendre pour acquis que c'est normal que ce soit le contribuable qui paye les autoroutes. Il y a d'autres formules.

Lazure: Comme quoi par exemple?

Paulez: Bien on peut avoir un système de tarification pour ce tunnel-là. On peut avoir des péages qui font que cette autoroute ou plutôt ce tunnel-là soit totalement auto... autofinancé, cela se fait dans d'autres pays. Mais nous, n'aime pas trop en parler parce que politiquement c'est toujours assez explosif de parler de péage.

Lazure: Quand vous parlez d'autofinancement, est-ce que ça comprend aussi les coûts de construction?

Paulez: Oui, oui, coût capital et les... les frais...

Lazure: Entièrement.

Paulez: ... et les frais courants aussi.

Lazure: Un peu comme on a fait avec le tunnel sous la manche, là.

Paulez: Oui, oui. Oui, oui. Mais c'est... Il n'y a pas de raison que une... une... un tunnel ou un pont ne soit pas autofinancé.

Lazure: Est-ce que ce sont des idées qui...

Paulez: Dès que vous demandez... si les frais de pavage que vous demandez sont suffisamment élevés pour effectivement, couvrir tous les coûts. Il n'y a... il n'y a rien, en principe, qui empêcherait. Chez nous, c'est une question politique, c'est pas une question technique ou pratique, c'est une question politique: qui doit financer les infrastructures routières? Est-ce que ça doit être financé par la taxation générale ou par les utilisateurs?

Lazure: Est-ce que ce sont des idées qui sont... qui circulent beaucoup actuellement à Québec et dans les milieux du transport par exemple?

Paulez: Je ne peux pas parler pour Québec, mais je sais que dans les... dans les milieux des transports, oui c'est une idée qui... qui se chemine assez rapidement et qui d'ailleurs est appliquée dans plusieurs



Le réseau

caisse, chartier

Recherches en communications de masse

93 11 24

Page: 3

MONTREAL CIBL-MF 18:00 LE 18 HEURES

pays, à plusieurs types d'inst... d'infrastructures.

Lazure: Eh bien Mario Paulez, je vous remercie beaucoup pour ces précisions.

Paulez: C'est moi qui vous remercie.

Lazure: Au revoir.

Paulez: Au revoir.

Lecteur: Eh bien voilà, c'est tout pour le 18 heures du mercredi 24 novembre...

30

93.11.24 23:03 - y1 2630 RG 708 271204



Le réseau

caisse, chartier

Partenaires en communications de masse

93 11 24

Page: 1

2630

MONTREAL CIBL-MF 18:00 LE 18 HEURES

ETUDE RENDUE PUBLIQUE SUR LA METROPOLITAINE; UN TUNNEL

Lecteur: La CUM et la ville de Montréal rendaient publique aujourd'hui une étude sur l'autoroute métropolitaine. Plusieurs ajustements paraissent nécessaires, mais les fonds eux, semblent insuffisants. Patrice Cinq-Mars raconte.

Patrice Cinq-Mars: (reporter) Congestion de l'autoroute, vieillissement des infrastructures, autant de problèmes auxquels devront faire face les autorités responsables de l'autoroute métropolitaine. Pourtant le problème n'est pas récent, comme l'explique Hubert Simard, président de la commission de l'aménagement de la CUM.

Hubert Simard: (président de la commission de l'aménagement de la CUM) Bien, on savait à l'époque que c'était conçu pour accueillir quelque 89 000 véhicules par jour, que cet achalandage avait été atteint dès 1963 et qu'en 89, il y avait quelque 145 000 véhicules, qui empruntent (SIC) cette voie-là...

Cinq- Mars: L'étude qui a été rendue publique aujourd'hui propose des scénarios afin de résoudre pour les 20 prochaines années ces difficultés. Ces scénarios partent du simple démantèlement des élévations actuelles, pour faire du métropolitain un boulevard de surface, ce qui nécessiterait des coûts de 76 millions \$, jusqu'au méga-projet de 1,2 milliards \$ qui, en plus du boulevard de surface, creuserait un tunnel entre l'avenue du Parc et le boulevard Pie-IX. Si l'étude, qui a coûté 1,3 millions \$ stipule que ces investissements sont nécessaires, elle fait aussi un constat malheureux: nous n'avons pas les moyens de nous offrir ces solutions.

Lecteur: C'était un reportage de Patrick... Patrice Cinq-Mars. Alors toujours au sujet de ce tunnel sous le métropolitain, plusieurs se demandent qui devrait financer le projet en question. Dans le milieu du transport, on souligne que les problèmes de congestions sont réels. L'augmentation de la circulation serait de 21 pour cent entre 1987 et l'an 2000. Mais est-ce que l'ensemble des contribuables devrait financer le réaménagement de l'infrastructure routière pour faire face aux problèmes de circulation? Eh bien l'idée d'un péage... d'un système de péage fait son chemin, mais déjà plusieurs estiment que politiquement, cette idée est explosive. Je reviens... nous y reviendrons lors de la deuxième partie de ce bulletin.

ANNEXE



COMMUNIQUÉ

DÉVOILEMENT D'UNE ÉTUDE SUR L'AUTOROUTE MÉTROPOLITAINE

Montréal, le 24 novembre 1993 - Messieurs Hubert Simard, président de la Commission de l'aménagement de la CUM, Gérard Divay, directeur du Service de la planification du territoire de la CUM et Jean-Claude Larrivée, directeur territorial pour Montréal du ministère des Transports du Québec, ont dévoilé aujourd'hui les grandes lignes d'une étude visant à trouver des solutions globales aux problèmes de l'autoroute Métropolitaine.

La Communauté urbaine de Montréal et la Ville de Montréal avaient demandé cette étude en janvier 1989 au ministre des Transports, à l'occasion de la Commission parlementaire concernant le Plan d'action en transport 1988-1998 pour la région de Montréal.

Différents éléments soulevés concernaient la congestion de l'autoroute, le vieillissement de l'infrastructure, l'impact de la présence et de l'utilisation de l'autoroute Métropolitaine sur la qualité de vie dans les quartiers qu'elle traverse.

En septembre 1989, la Communauté urbaine de Montréal et le ministère des Transports signaient un protocole d'entente définissant les modalités de réalisation de l'étude et convenaient d'en partager en parts égales les frais qui s'élèvent à 1,3 million de dollars.

Ce mandat fut confié au Consortium Dessau/LGL à l'automne 1990. Il devait identifier des solutions à long terme afin d'améliorer la situation actuelle, soit :

- définir les interventions nécessaires pour améliorer la qualité de service dans l'axe de l'autoroute Métropolitaine;
- favoriser son rôle de soutien au développement économique et son intégration aux milieux urbains qu'elle traverse.

Analyse de la situation

Depuis sa mise en service par tronçons, entre 1959 et 1969, le développement urbain et la circulation automobile ont connu d'importants changements. Ainsi, le territoire couvert par l'étude s'est très largement développé à des fins urbaines, contrairement à 1959 où plus des deux tiers du corridor de l'autoroute Métropolitaine étaient dévolus à l'agriculture. En outre, les volumes de circulation ont largement dépassé les prévisions qui avaient servi à la conception de l'autoroute.

Collecte et analyse des données

Pour répondre aux questions complexes soulevées, des efforts sans précédent ont été consacrés à la collecte et à l'analyse des données :

- . la caractérisation des déplacements de près de 260 000 véhicules grâce à des relevés sur bande vidéo, à chacune des entrées et sorties de l'autoroute en direction est et ouest;
- . l'établissement de relevés en matière de son et de circulation;
- . la caractérisation de la qualité de l'air;
- . l'analyse systématique de l'utilisation du sol;
- . la formation de groupes de discussion avec des usagers, des représentants d'entreprises situées dans le corridor de l'autoroute Métropolitaine;
- . des entrevues et des enquêtes téléphoniques avec d'autres intervenants en transport, en circulation, en développement économique et en urbanisme.

L'analyse de toutes ces données a permis de caractériser les effets que la présence et l'utilisation de l'autoroute Métropolitaine ont sur les milieux urbains qu'elle traverse.

Par exemple, son implantation dans des milieux déjà bâtis a fait en sorte que le niveau du son est de forte intensité dans toutes les zones résidentielles. Au chapitre de la qualité de l'air, les normes en vigueur sont largement respectées, sauf pour l'ozone, et la tendance générale sur plusieurs années est même à la baisse en ce qui concerne certains contaminants échantillonnés.

En outre, un rôle économique important est attribué à l'autoroute Métropolitaine qui permet l'accès à d'importantes zones d'emplois. À cet effet, près de 30 % des emplois que l'on retrouve sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal - soit plus de 335 000 emplois - se situent dans un corridor d'environ deux kilomètres, réparti de part et d'autre de l'autoroute Métropolitaine.

En établissant différents scénarios d'urbanisation et en émettant des hypothèses sur le choix du mode de transport, l'étude a permis d'évaluer les conditions de circulation à l'horizon 2010. L'ensemble des résultats montre que si aucune intervention n'est réalisée dans le corridor de l'autoroute Métropolitaine, y compris les voies rapides et les voies de service, les conditions de circulation se détérioreront avec une augmentation du nombre de déplacements automobiles de plus de 20 % à l'heure de pointe du matin, avec un temps de parcours qui augmentera de 35 %.

L'annexe suivante comporte l'analyse de différents scénarios d'intervention visant à améliorer les conditions de déplacements locaux et régionaux, ainsi que l'intégration de l'infrastructure au milieu ambiant.

Les résultats de cette recherche seront étudiés par les deux organismes et seront intégrés aux démarches de planification déjà entreprises touchant la proposition du Plan de transport de la région de Montréal du ministère des Transports et le schéma d'aménagement de la CUM.

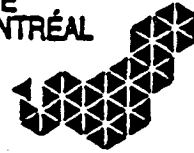
Gestion de l'étude

Le travail de la firme Consortium Dessau/LGL était supervisé par un comité directeur composé de deux représentants du ministère des Transports du Québec, de la Communauté urbaine de Montréal, de la Ville de Montréal, d'un représentant de chacune des villes et organismes suivants : Mont-Royal, Saint-Laurent, Saint-Léonard, Anjou, la Chambre de Commerce de Montréal, le Bureau de Commerce de Montréal.

Ce comité directeur était responsable de l'avancement des travaux de l'étude. Il était secondé par un comité technique regroupant le MTQ, la CUM et la Ville de Montréal pour appuyer la firme dans ses travaux.

Sources : Diane Laurin
Bureau du Président du Comité exécutif, CUM
Tél.: 280-3515

Yvan Paquette
Direction des communications, MTQ
Tél. : 873-2321



ANNEXE

LES SOLUTIONS ÉTUDIÉES

Différents scénarios d'intervention furent avancés après la définition d'objectifs en matière de circulation et de transport, d'aménagement du territoire ainsi que sur le plan environnemental.

Quatre solutions ont été examinées soit en conservant, dans l'ensemble, les caractéristiques actuelles de l'autoroute Métropolitaine, soit en modifiant de manière substantielle le profil de la voie rapide tel qu'on le connaît actuellement. En outre, des interventions ponctuelles sur les voies de service ont été identifiées et permettraient, à court terme, d'améliorer les conditions de transport dans l'ensemble du corridor. Ces aménagements représenteraient un investissement de l'ordre de 60 millions de dollars.

Solution A

Objectif : Améliorer les conditions des déplacements régionaux, particulièrement dans le tronçon Décarie/Autoroute des Laurentides. Favoriser une meilleure utilisation des voies de service, ce qui permettra d'organiser une desserte en transport collectif.

Moyen : Construction d'un tunnel de deux voies par direction entre les autoroutes Décarie et des Laurentides.

Coûts : 260 M \$

Solution B

Objectif : Améliorer les déplacements dans l'ensemble du corridor.

Moyen : Ajout d'une quatrième voie, dans les deux directions, entre les échangeurs Décarie et Côte-de-Liesse. Ajout d'une cinquième voie, dans les deux directions, entre les entrées et sorties Sainte-Croix et Stinson. Ajout d'une voie supplémentaire dans certaines bretelles de l'échangeur Décarie. Addition d'une voie, dans les deux directions, de Saint-Laurent à Saint-Michel et d'une autre, en direction ouest seulement, entre la sortie Langelier et l'entrée Pie-IX.

Coûts : 166 M \$

Solution C

Objectif : Améliorer l'intégration de l'infrastructure au milieu urbain environnant.

Moyen : Construction d'un tunnel de neuf kilomètres, de l'autoroute de la Côte-de-Liesse (A-520) au boulevard Pie-IX et maintien de l'autoroute actuelle de Côte-de-Liesse au boulevard Saint-Laurent. Construction d'un boulevard urbain de cinq kilomètres, du boulevard Saint-Laurent au boulevard Pie-IX et démolition de l'infrastructure en élévation actuelle.

Coûts : 1,2 milliard de dollars.

Solution D

Objectif : Améliorer les conditions de transport et de circulation.

Moyen : Démolition de la partie en élévation entre la rue Querbes et le boulevard Pie-IX et son remplacement par un boulevard urbain de cinq kilomètres. Maintien de l'infrastructure actuelle, à l'ouest de la rue Querbes et à l'est du boulevard Pie-IX.

Coûts : 76 M \$.

L'évaluation comparative des solutions en fonction des résultats escomptés fait en sorte qu'une solution hybride appelée A + B a été définie. Elle comprend la construction du tunnel Décarie/Autoroute des Laurentides et l'addition d'une voie rapide, à différents endroits le long du parcours. Cette solution nécessiterait un investissement de l'ordre de 345 M \$. Elle permettrait d'éviter que les conditions de circulation dans le corridor n'empirent, tout en soulageant le réseau local et en permettant à l'autoroute de maintenir sa fonction de support au développement.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 204 389