

**NOTES POUR UNE ALLOCUTION DU
MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
MONSIEUR JACQUES BRASSARD
LORS DE L'ANNONCE
DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 5
DU MÉTRO DE MONTRÉAL VERS L'EST
ET DE CELLE DES ÉTUDES DU MÉTRO DE
SURFACE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ
URBAINE DE MONTRÉAL ET DE LA RIVE SUD.**

CANQ
TR
BSM
CO
282

Québec 

Ce portefeuille contient les 6 documents suivants :

- 1) Brochure : Notes pour une allocution du ministre des ..., 5 p.
- 2) Communiqué : Jacques Brassard annonce l'injection de 66..., 3 p.
- 3) Tableau : Prolongement à l'est de la ligne 5 du métro de Montréal, 1 p.

Cartes :

- 4) Prolongement du métro de Montréal, 1 p.
- 5) Prolongement du métro de Montréal, 1 p.
- 6) Poursuite du réseau de transport en commun : Études complémentaires, 1 p.

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

02 NOV 1998

TRANSPORTS QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Embargo, 14 octobre 1998, 9 h. 30

**NOTES POUR UNE ALLOCUTION DU
MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
MONSIEUR JACQUES BRASSARD
LORS DE L'ANNONCE
DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 5
DU MÉTRO DE MONTRÉAL VERS L'EST
ET DE CELLE DES ÉTUDES DU MÉTRO DE
SURFACE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ
URBAINE DE MONTRÉAL ET DE LA RIVE SUD.**

Montréal, le 14 octobre 1998
(La version prononcée prévaut

CANP
TR
BSY
CO
282

SALUTATIONS D'USAGE,

Notre présence ici ce matin n'est pas une surprise pour personne. J'avais en quelque sorte donné un préavis la semaine dernière à Laval en confirmant que je reviendrais à Montréal cette semaine pour annoncer d'autres investissements majeurs dans le domaine du transport en commun pour la grande région métropolitaine.

S'il est vrai que seul le Premier Ministre et Jean René Dufort connaissent la date des élections, il faut convenir entre nous, que Jean René Dufort était très bien informé sur le contenu de l'annonce de ce matin. Devin, journaliste ou amateur de poésie, il n'aura quand même pas prévu que nous serions à Montréal le jour du 32^{ième} anniversaire du Métro de Montréal. Disons que *la fin du monde n'est pas pour 7 heures*, mais qu'au contraire il s'agit bien du début d'un monde nouveau et meilleur pour les utilisateurs du transport en commun.

Fidèles à notre objectif prioritaire de consolider et de revitaliser le centre de l'agglomération (centre de l'île de Montréal, centre de Laval et la Rive Sud immédiate), nous privilégions le métro comme ossature de base du réseau de transport collectif dans la région métropolitaine. Je confirme ce matin que le gouvernement du Québec a autorisé les sommes nécessaires pour prolonger la ligne 5, vers l'Est, pour la construction d'une nouvelle station au carrefour de la rue Jean Talon et du Boulevard Pie IX. Le décret engage 63.5 millions de dollars et confie la réalisation de ce projet aux autorités de l'Agence Métropolitaine de Transport et de la Société des Transports de la Communauté Urbaine de Montréal.

Les Montréalais, les résidents de l'Est et les populations de la couronne nord se franchiront les guichets de la nouvelle station à peu près au même moment que les Lavallois. Notre objectif est de terminer la construction pour 2 004. D'ici août 1999 nous finaliserons toutes nos études préparatoires pour être en mesure d'octroyer les contrats pour la confection des plans et devis en novembre de la même année. C'est en février 2001 que devrait être octroyé le contrat de construction ; trois ans seront nécessaires pour la réalisation de cette nouvelle station.

Le prolongement du métro vers l'Est repose tout comme à Laval, sur des constats révélateurs :

- ▶ **250 000 personnes habitent dans les trois municipalités du Nord-Est de Montréal (Montréal Nord, Saint-Léonard et Anjou) et dans le vaste quartier de Rivières des-Prairies ;**
- ▶ **50 000 emplois se retrouvent dans le secteur Anjou/Saint-Léonard, ce qui en fait le troisième en importance sur le territoire de la CUM. On retrouve également plusieurs milliers d'emplois dans le quartier Rivière-des-Prairies et dans la ville de Montréal-Nord.**
- ▶ **72 500 déplacements vers les secteurs centraux de la CUM partent quotidiennement des municipalités de Saint-Léonard, Anjou et Montréal-Nord. De ce nombre, 3900(13%), se dirigent vers Ahuntsic et Saint-Laurent, alors que 8800 autres, soit 29%, se dirigent vers des secteurs situés dans l'axe de la ligne de métro 2-Est. Ces deux destinations représentent plus de 30 000 déplacements. Actuellement, 60 % de ces 30 000 déplacements soit 18,000 se font en automobile. Cette situation pourrait être améliorée par une meilleure offre de transport en commun.**
- ▶ **9 318 déplacements en provenance des trois municipalités mentionnées ci haut se font vers des secteurs situés dans l'axe de la ligne 5 du métro. À peine 1000 déplacements soit 11% se font en transport en commun. Il y a, là aussi, place pour une amélioration.**

Le prolongement de la ligne 5 vers l'est jusqu'à la station du boulevard Pie-IX favorisera le développement du transport en commun et de l'intermodalité dans l'axe Rive-Nord/Laval/CUM. L'ajout de cette station favorisera en effet le rabattement des passagers qui utilisent la voie réservée Pie-IX depuis le Nord de la CUM et des autobus qui utiliseront la voie réservée qui sera prolongée jusqu'à Laval et la Rive-Nord. L'ensemble de ces interventions; prolongement de la ligne 5 jusqu'au boulevard Pie-IX, prolongement de la voie réservée le long de la route 125 et construction d'un stationnement d'incitatif près de l'autoroute 440 et de la route 125, créera un réseau qui offrira une

desserte plus efficace en transport en commun ainsi qu'un plus grand éventail de destinations.

Il faut aussi noter que les résidants des quartiers Villaray, Saint-Michel et Rosemont, notamment, bénéficieront d'une amélioration significative en terme de services de transport en commun. À titre indicatif, mentionnons que plus de 3 130 millions de passagers ont emprunté la station Saint-Michel en 1997.

L'annonce de ce cette nouvelle station dans l'Est ne vient pas seule. Il faut la voir dans une globalité qui vise à doter la grande région métropolitaine d'infrastructures de transport en commun modernes et efficaces qui seront mises à la disposition de milliers d'usagers afin de mieux répondre à leurs besoins de déplacements actuels et futurs favorisant ainsi leur mobilité. En ce sens, le métro constitue une technologie appropriée à la desserte d'un milieu urbain dense et à des déplacements qui couvrent l'ensemble de la journée. C'est une technologie qui a fait ses preuves.

Nous avons comme objectif de donner un second souffle au transport en commun, d'en favoriser le développement de manière à créer un nouveau bassin d'utilisateurs qui mettra à profit l'utilisation de plusieurs mode de transport : auto/stationnement incitatif/métro; auto/train; autobus/métro..., toutes les combinaisons deviendront possibles.

La fluidité du réseau routier s'en trouvera améliorée ce qui améliorera la qualité de vie et l'environnement des habitants de la région.

Ce qu'il faut comprendre de cet énoncé de principe, c'est que pour bien desservir le centre de la grande agglomération métropolitaine, nous devons ajouter à l'efficacité métro actuel. Nous nous préparons pour une deuxième génération de métro de surface ou système léger sur rails, tout aussi rapide et mieux adapté aux nouveaux territoires à desservir. Ces nouvelles technologies seront les bras et les tentacules de l'ossature que représente le Métro de Montréal. Ils nous permettront de couvrir l'ensemble du centre de l'agglomération et de mieux intégrer les systèmes déjà existants dans les couronne nord et sud de Montréal.

Voilà pourquoi, nous investirons 2.6 millions \$ afin de compléter et d'approfondir les études qui nous permettront de prendre des décisions éclairées tant sur les axes à desservir que sur le type de technologie à implanter.

Les études à réaliser porteront sur les corridors déjà identifiés par l'ensemble des partenaires du Ministère des Transports dont l'AMT, la STCUM, la STRSM et les municipalités. Nous avons identifié comme corridors prioritaires :

SUR L'ILE DE MONTRÉAL :

- l'axe est-ouest le long d'un corridor situé dans le Nord de l'île ;
- l'axe nord-sud le long de l'avenue du Parc.

SUR LA RIVE SUD :

- d'est en ouest de Boucherville à Brossard, avec un lien vers le centre-ville le long de l'autoroute 10.

Nous mèneront donc trois études sur le développement possible de métro de surface sur ces trois axes jugés prioritaires. Ces études devront préciser, pour chacun des corridors analysés :

- l'optimisation de l'offre de transport en commun;
- le choix de l'axe à privilégier;
- les études de circulation;
- les études de clientèle;
- le choix et le développement de la technologie à implanter ;
- l'insertion urbaine et les aménagements;

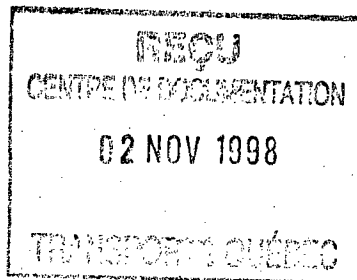
- les aspects techniques (configuration, construction, équipements et exploitation);
- Les impacts économiques.

Les résultats de ces études nous parviendront à l'automne 1999, ce qui nous permettra comme je le soulignais tout à l'heure de prendre des décisions éclairées.

Je vous rappelle que malgré toutes les récentes déclarations publiées à large trait dans les médias de la métropole, il n'en demeure pas moins que l'ensemble des partenaires partagent depuis la publication de la Phase 1 du Plan de Transport de Montréal en 1995 une vision commune du diagnostic. Il nous restait à décider d'un plan d'action. Je crois pouvoir confirmer ce matin que nous faisons les bons choix en matière de transport en commun, aucune communauté ne sera laissée pour compte. Il est vrai que tout ne se réalisera pas en un an. Cependant il m'apparaît évident que nous avançons dans la bonne direction et que nous mettons tout en place, de manière concomitante afin d'atteindre cet objectif que tous les élu(e)s partagent : doter la grande région métropolitaine des infrastructures nécessaires à son développement et à l'amélioration de la qualité de vie de tous nos concitoyens.

MERCI DE VOTRE ATTENTION.

Le ministre des Transports

**COMMUNIQUÉ**Diffusion immédiate
CNW, Code 01**Jacques Brassard annonce l'injection de 66 nouveaux millions pour le transport en commun dans la grande région métropolitaine**

Montréal, le 14 octobre 1998 – Le ministre des Transports du Québec, monsieur Jacques Brassard, accompagné de la ministre de l'Emploi et de la Solidarité, madame Louise Harel, du ministre d'État à la Métropole, monsieur Robert Perreault, de messieurs Yves Ryan et Claude Gladu, respectivement présidents du conseil d'administration de la STCUM et de la STRSM, a annoncé le prolongement de la ligne 5 Est du métro jusqu'à la voie réservée du boulevard Pie-IX au coût de 63,5 M\$ et la réalisation d'études de faisabilité et d'opportunité pour un métro de surface au coût de 2,6 M\$.

Pour le ministre Brassard, il s'agit : « d'une autre contribution du gouvernement du Québec à la consolidation et à la revitalisation du centre de l'agglomération de la grande région métropolitaine. Les résidents d'au moins trois quartiers montréalais densément peuplés connaîtront ainsi une amélioration significative en terme de services de transport en commun. »

La ministre Louise Harel s'est réjouie de cette annonce : « Cela va faciliter les déplacements des résidents de l'Est de Montréal et favoriser la mobilité de la main-d'œuvre. Ces investissements s'ajoutent aux dizaines de millions de dollars déjà consentis pour l'amélioration du réseau routier dans l'Est de la métropole. »

L'échéancier de réalisation pour le prolongement de la ligne 5 vers l'est prévoit que les études de réalisation seront terminées en août 1999 et l'octroi des contrats pour la confection des plans et devis s'effectuera en novembre de la même année. Les travaux de construction devraient débuter en février de l'an 2001 pour se terminer en 2004. La réalisation du projet est confiée aux autorités de l'Agence métropolitaine de transport et à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.



« En reliant le réseau du métro à la voie réservée aux autobus du boulevard Pie-IX, le gouvernement facilitera les déplacements des nombreux usagers qui l'utilisent. De plus, les annonces de prolongements du métro de la semaine dernière et d'aujourd'hui sont les premiers investissements du gouvernement dans les infrastructures lourdes de métro depuis plus de quinze ans. C'est une décision qui démontre le parti pris du gouvernement envers le transport en commun pour la région métropolitaine et je m'en réjouis » a déclaré le ministre d'État à la Métropole, monsieur Robert Perreault.

- Des études complémentaires sur le développement du transport en commun

« Nous avons comme objectif de donner un second souffle au transport en commun, d'en favoriser le développement de manière à créer un nouveau bassin d'utilisateurs qui mettra à profit l'utilisation de plusieurs modes de transport. Pour bien desservir le centre de la grande agglomération métropolitaine (centre de l'île, centre de Laval et rive sud immédiate), nous devons ajouter à l'efficacité du métro actuel. Nous nous préparons donc pour une deuxième génération de métro de surface ou de système léger sur rails, tout aussi rapide et mieux adapté aux nouveaux territoires à desservir. Ces nouvelles technologies seront en quelque sorte les bras et les tentacules de l'ossature du Métro de Montréal. Elles nous permettront de couvrir l'ensemble du centre de l'agglomération et de mieux intégrer les systèmes déjà existants dans les couronnes nord et sud de Montréal » a affirmé le ministre Brassard.

Sur l'île de Montréal, les études porteront sur un corridor situé dans l'axe est-ouest, dans le nord de l'île, ainsi que dans l'axe nord-sud, le long de l'Avenue du Parc. Ces études préciseront notamment le choix de l'axe à privilégier, le choix et le développement de la technologie à implanter, les aspects techniques et les impacts économiques.

Enfin, le gouvernement entend explorer la possibilité de doter la Rive Sud d'un système de transport en commun rapide entre Boucherville et le terminus centre-ville qui permettrait d'optimiser les systèmes existants en renforçant la desserte est-ouest et en améliorant la traversée vers l'île de Montréal dans l'axe du pont Champlain.

«Ces différentes études portant sur des axes jugés prioritaires seront financées à parts égales entre le ministère des Transports, l'AMT et le ministère de la Métropole. Elles seront réalisées par l'AMT de concert avec la STCUM et la STRSM. Elles seront finalisées d'ici l'automne 1999».

« Nous mettons tout en place, de manière concomitante, afin d'atteindre cet objectif du gouvernement partagé avec les élus municipaux de doter la grande région métropolitaine des infrastructures nécessaires à son développement et à l'amélioration de la qualité de vie de tous nos concitoyens » a conclu le ministre Jacques Brassard.

- 30 -

Sources :

Louise B.Accolas
Attachée de presse
Ministre des Transports
(418) 643-6980
(514) 873-3444

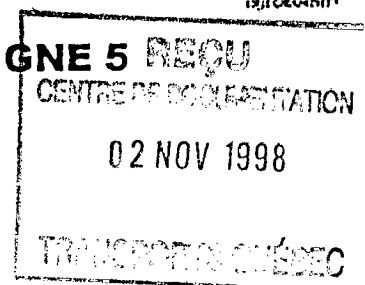
Chantal Huet
Attachée de presse
Ministre d'État à la Métropole
(514) 873-2622

Pierre Baraby
Attaché de presse
Ministre de l'Emploi et de la Solidarité
(418) 643-4810
(514) 873-9309

NOTE : L'allocation du ministre des Transports du Québec ainsi que les documents d'accompagnement (cartes, tableaux) peuvent être consultés sur le site Internet du MTQ à l'adresse suivante : http://www.mtq.gouv.qc.ca/discours/montreal_981014.htm

PROLONGEMENT À L'EST DE LA LIGNE 5 REQU DU MÉTRO À MONTRÉAL

ÉCHÉANCES ET COÛTS



ÉCHÉANCIER DU PROJET :

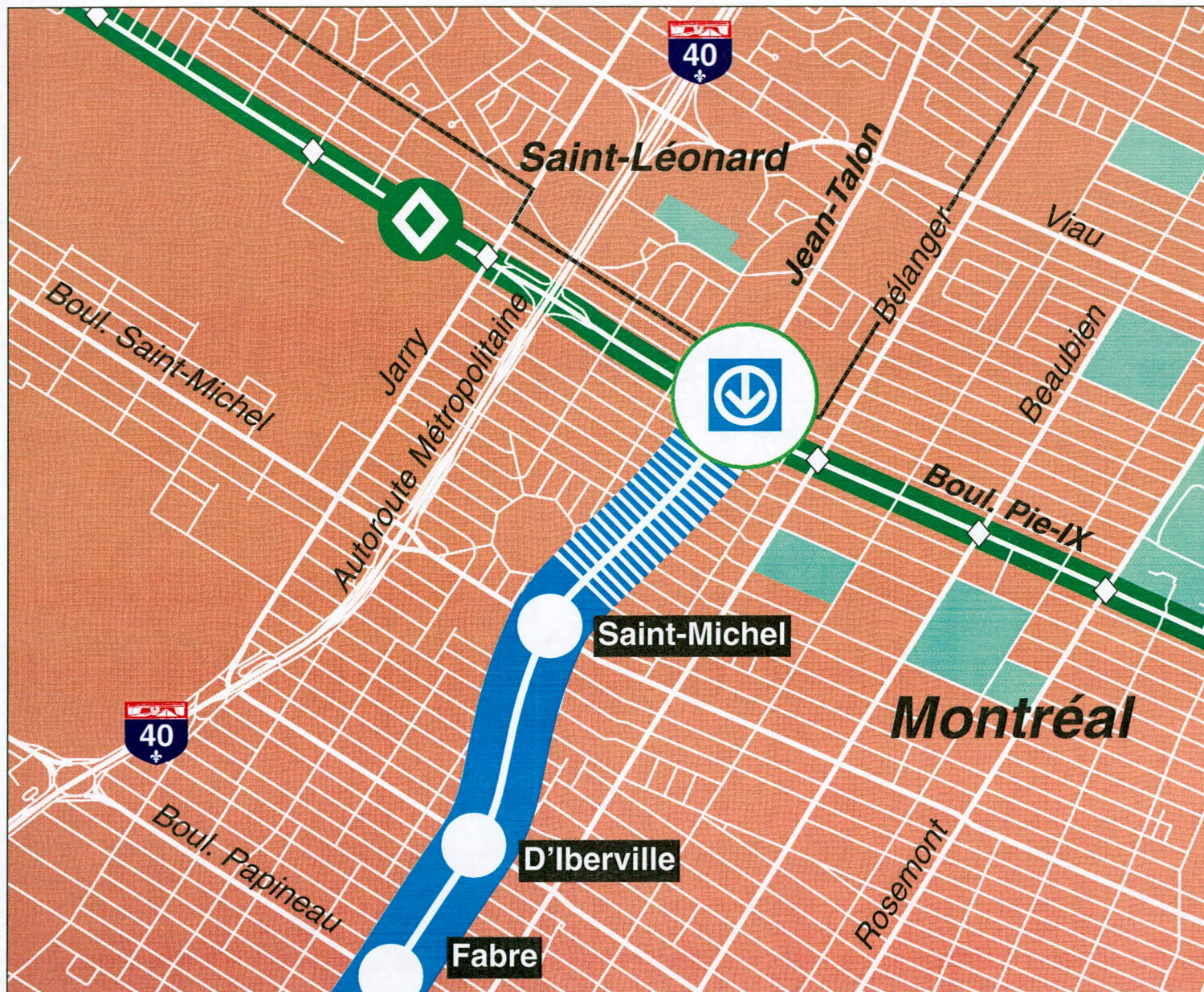
Fin des études préparatoires	août 1999
Octroi du contrat de réalisation des plans et devis	novembre 1999
Début des travaux de construction	février 2001
Ouverture de la station	2004

COÛTS DU PROJET

Études préparatoires	0,7 M\$
Plans et devis	7,8 M\$
Travaux (tunnels et stations)	55,0 M\$
Investissement total	63,5 M\$

ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ (MÉTRO DE SURFACE)

Systèmes de transport rapide de surface (axe est-ouest dans le nord de l'île et dans l'axe nord-sud le long de l'Avenue du Parc)	1,6 M\$ automne 1999
Systèmes de transport rapide de surface (Rive Sud reliée avec le centre ville de Montréal)	1,0 M\$ automne 1999
Investissement total	2,6 M\$



PROLONGEMENT DU MÉTRO À MONTRÉAL

Ligne 5 Est

Tracé proposé

Station proposée

Voie réservée Pie-IX

Ligne de métro et station

Municipalité

0 0,5 1km

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL

Octobre 1998

511632

PROLONGEMENT DU MÉTRO À MONTRÉAL

Ligne 5 Est

 Tracé proposé

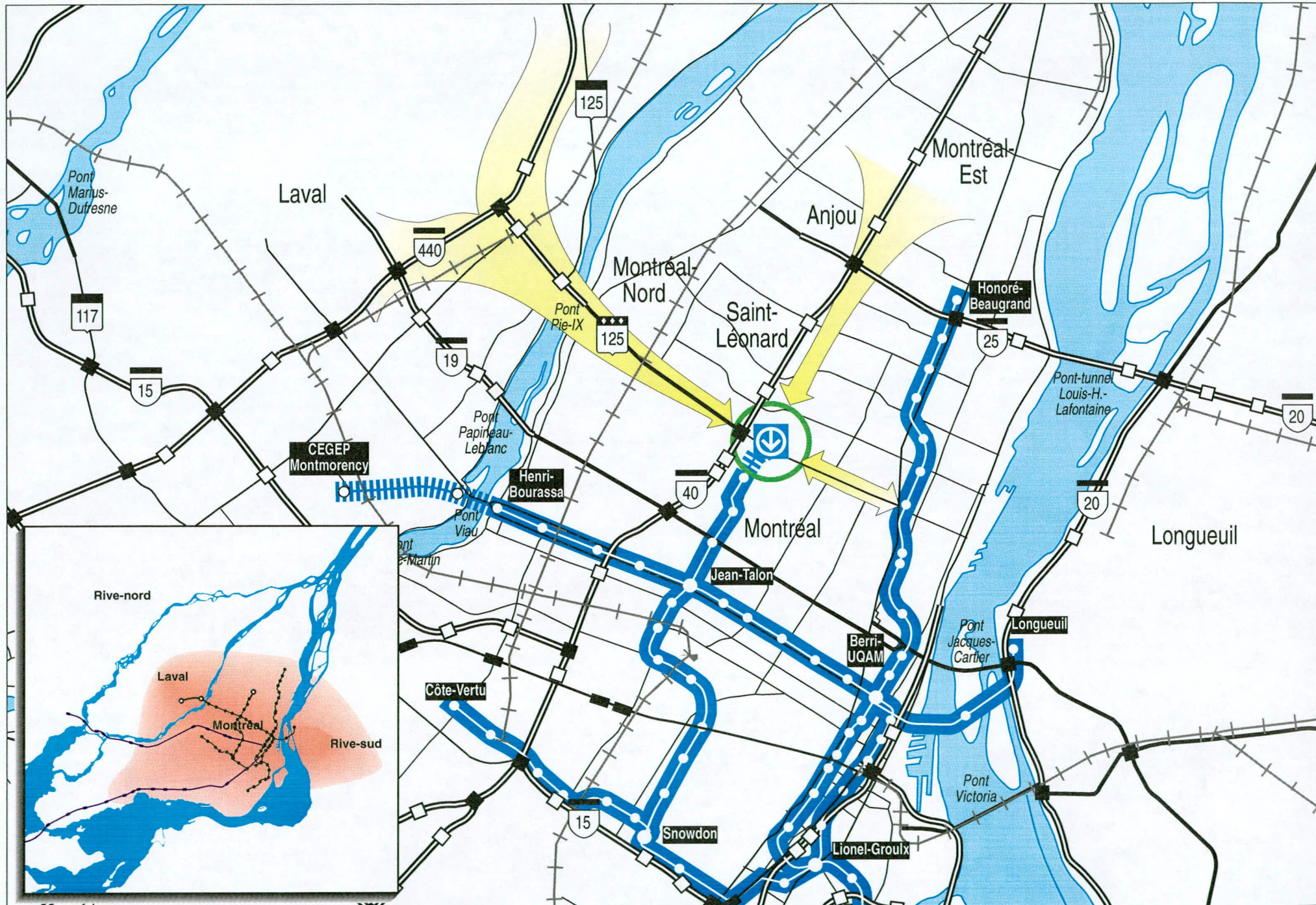
 Station proposée

 Ligne de métro et station
 Train de banlieue et station

0 1 3 km

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL
Service du plan et des affaires régionales

Octobre 1998



516632

POURSUITE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN :

Études complémentaires

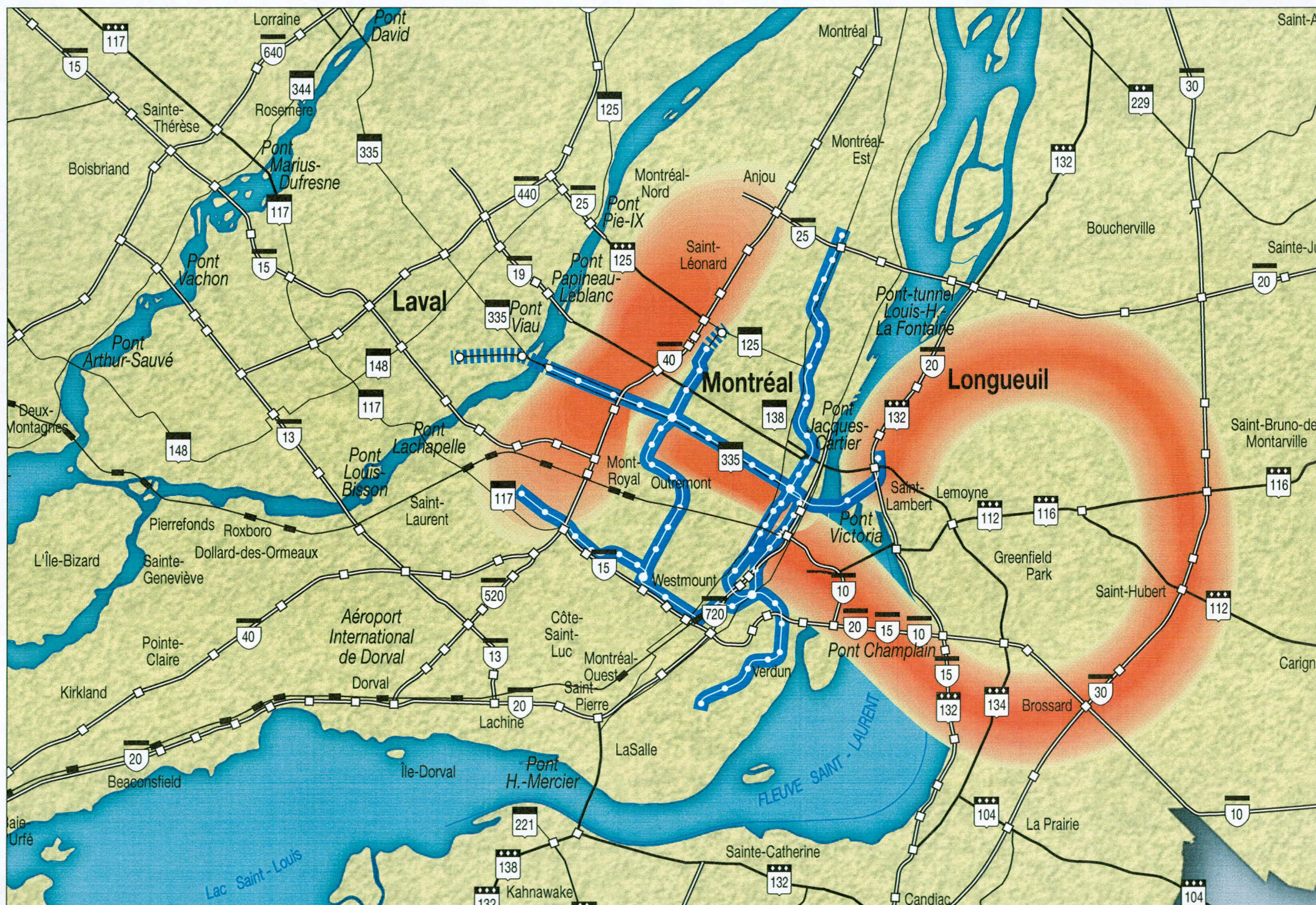
-  Ligne de métro et station
-  Ligne de métro projeté
-  Corridor projeté

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur

-  Train de banlieue et station

0 1 5 km

Octobre 1998



Canal
TR
DS
CO
202

516632



Ce carton contient plus de 50% de papier
recyclé dont 10% de fibres recyclées
après consommation

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 122 693