

**NOTES POUR L'ALLOCATION DU
MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC,
MONSIEUR JACQUES BRASSARD
LORS DE L'ANNONCE DES INVESTISSEMENTS
POUR LE PROLONGEMENT DU MÉTRO À LAVAL**

CANQ
TR
BSM
CO
283

Québec 

Ce portefeuille contient les 10 documents suivants :

Brochures

- 1) Notes pour une allocution du ministre des transports.... 5 p.
- 2) La petite histoire du métro de Montréal, 5 p.

Communiqués :

- 3) Jacques Brassard confirme des investissements de 179 millions...., 2 p.
- 4) Prolongement du métro à Laval : « Le Gouvernement du Québec...., 2 p.
- 5) « On commence à créer une véritable métropole », 2 p.
- 6) Feuille : Prolongement du métro à Laval, 1 p.
- 7) Tableau : Prolongement du métro à Laval, 1 p.

Cartes :

- 8) Prolongement du métro à Laval, Ligne 2 Est, 1 p.
- 9) Zone de déplacement Laval, 1 p.
- 10) Phase 1 : Construction de collecteurs et de l'échangeur Concorde dès 1998, 1 p.

516636

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

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
02 NOV 1998
TRANSPORTS QUÉBEC

**NOTES POUR L'ALLOCUTION DU
MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC,
MONSIEUR JACQUES BRASSARD
LORS DE L'ANNONCE DES INVESTISSEMENTS
POUR LE PROLONGEMENT DU MÉTRO À LAVAL**

Laval, le 8 octobre 1998
(La version prononcée prévaut)

CAND
TK
6571
CO
283

SALUTATIONS D'USAGE,

Objet de plusieurs engagements électoraux, manchette chérie de la presse depuis une quinzaine de jours, sujet de spéculation et de pression par excellence, le dossier du Métro de Laval prend ce matin une forme concrète et définitive. Ce 8 octobre 98, marque le début du compte à rebours nous menant à sa réalisation.

Dans six ans, les Lavallois et les citoyens de la couronne Nord de l'Île-de-Montréal auront à leur disposition deux stations de métro ; l'une située au coin des boulevards Cartier et des Laurentides, et l'autre, qui elle sera terminale, dans l'environnement immédiat du CEGEP Montmorency.

Le Conseil des ministres d'hier a autorisé des investissements de 179 millions pour le prolongement de la ligne 2 Est. La préparation et les plans et devis coûteront 21.1 millions, les 157.9 millions restants seront consacrés aux travaux. (tunnels, stations, garages, terminus, stationnement incitatif...)

Il m'apparaît important de prendre quelques minutes pour bien expliquer la démarche de l'ensemble des partenaires impliqués dans ce dossier. Le ministère des Transports finance l'ensemble des travaux. L'agence Métropolitaine, de concert avec la Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal, en assumera la maîtrise-d'œuvre.

Une autre question importante à clarifier ce matin, c'est celle de l'échéancier. Je peux confirmer que d'ici janvier 1999 nous aurons complété toute la préparation des documents nous permettant d'aller en appels d'offres. Ces appels d'offres pour la confection des plans et devis seront lancés en février 99.

Le contrat pour la réalisation des plans et devis sera quant à lui octroyé à la mi-mai. J'ai demandé qu'on accélère l'échéancier de réalisation des plans et devis. Il est reconnu que cette étape requiert habituellement une année complète de l'échéancier. Nous parviendrons à la compléter en neuf mois.

En février de l'an 2,000 nous lancerons les appels d'offres pour la construction, ce qui veut dire que les premiers équipements lourds débarqueront sur le chantier dans le courant du mois d'août. Nous travaillerons de manière concomitante afin de livrer l'ensemble du projet, donc les deux stations, au même moment. J'annonce donc que les premiers utilisateurs du Métro de Laval franchiront les tourniquets en l'an 2004.

La tournée de Monsieur Bouchard dans Laval, les discussions avec le maire Vaillancourt, la collaboration sans équivoque de mes collègues des Finances, du

Trésor et de la Métropole, nous ont permis d'atteindre le fil d'arrivée. Les membres du caucus de la région de Laval ont aussi contribué à la progression de ce dossier majeur pour leurs concitoyens et pour l'ensemble des communautés de la couronne nord. Je salue aussi le travail des autorités politiques et administratives de la STCUM et l'appui de l'AMT. Le dernier sprint de négociations entre tous les partenaires, leur volonté d'atteindre l'objectif nous ont permis enfin de conclure ce dossier.

Mardi j'annonçais un Plan Stratégique d'Intervention sur la route 185 dans le Témiscouata. On y a vu la confirmation du déclenchement prochain des élections générales. Je n'ose envisager les manchettes de demain. Aussi laissez-moi compléter mon intervention par quelques rappels. Le métro de Laval a fait l'objet d'engagements électoraux, c'est vrai. Mais il ne le fera plus, parce que nous avons tout en main, pour régler ce dossier à l'intérieur de ce mandat.

Tous ici se rappellent que le ministère des Transports publiait en 1995, la première étape du Plan de Transport de la grande région Métropolitaine. Quatre volumes et quelques centaines de pages nous brossaient un diagnostic de la situation des transports. J'ai déjà indiqué que j'annoncerai d'ici la fin de l'année 1998 l'ensemble des solutions que je compte mettre de l'avant pour faciliter le déplacement des personnes et des marchandises et pour supporter le développement économique de la métropole.

Cependant, l'annonce de ce matin me permet de réaffirmer les grands constats du diagnostic de 95. Pour l'essentiel, nous en étions venus aux conclusions suivantes :

- les problèmes de congestion s'accroîtront fortement dans la région de Montréal étant donné l'augmentation générale des déplacements ;
- les prévisions indiquaient aussi qu'en 2016, il se fera quotidiennement plus de 10,2 millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, soit 2 millions de plus qu'en 1993 ;
- l'automobile profitera selon toute vraisemblance de l'augmentation de ces déplacements ;
- plus de 60% de cette croissance proviendra du nord de l'agglomération.

La décision de prolonger la ligne 2 Est repose, elle aussi, sur des grands constats que je résumerai ainsi :

- la population lavalloise, compte maintenant plus de 330 000habitants, qui se déplacent plus de 6,5 millions de fois en autobus vers le terminus de la station de métro Henri-Bourassa ;
- plus de 47% des déplacements faits depuis Laval ont comme destination un des cinq secteurs de la CUM desservis par le métro ;
- ces déplacements se font majoritairement en auto et contribuent à la congestion des routes et des ponts ;
- la station de métro Henri-Bourassa ne dispose pas de stationnement incitatif, ce qui cause des débordements dans les rues avoisinantes.

Sans dévoiler tous les éléments de solution que je compte présenter aux populations habitant la grande région métropolitaine, je peux confirmer que le transport en commun sera, de façon évidente, un élément clé de la dynamique du développement économique et social de l'agglomération de Montréal.

Favoriser une plus grande utilisation du transport en commun, c'est choisir la qualité de vie des citoyens, diminuer la consommation énergétique et accroître la mobilité des personnes et des marchandises tout en diminuant l'utilisation des routes et des ponts.

Ma priorité est de répondre aux besoins de déplacements des populations. Dans mon esprit l'offre de transport en commun, comme celle d'ailleurs du réseau routier, doit être bonifiée et adaptée aux besoins futurs de déplacements. L'amélioration et le développement du transport en commun doivent cibler la desserte des grandes destinations d'emplois, de services et d'études localisées au centre de l'agglomération. Nous devons aussi favoriser un rattrapage pour mieux desservir le nord de l'agglomération, là où les départs sont en forte croissance.

C'est donc à partir de ces grandes orientations que le gouvernement a décidé de prolonger le métro jusqu'à Laval et d'y construire deux stations.

La première station sera située à la jonction des boulevards des Laurentides et Cartier. Cette station accueillera les autobus qui utilisent la voie réservée du boulevard des Laurentides et sera équipée de stationnements incitatifs.

La deuxième station, qui sera terminale, sera située dans le secteur du CEGEP Montmorency et de la Maison de la Culture de Laval, pas très loin d'ici en fait. Cette dernière station sera dotée d'un garage, d'un terminus d'autobus, de

postes d'attente de courte durée pour taxi et autres véhicules, et d'un stationnement incitatif qui vise, comme pour la station Cartier, le rabattement des automobilistes qui utilisent actuellement les ponts vers la CUM.

Ces deux stations de métro permettront la desserte de zones résidentielles et commerciales de Laval ainsi que des institutions éducatives (CEGEP Montmorency) et culturelles (Maison de la Culture de Laval, salle André-Mathieu), lesquelles génèrent une part importante des déplacements, en terme de lieux d'origine et de lieux de destination.

L'été dernier le Ministère des transports et Ville de Laval signaient un protocole pour le réaménagement de l'autoroute-15 et la construction de l'échangeur Concorde, un projet de 40 M \$. Ces travaux, lorsqu'ils seront complétés, viendront appuyer l'organisation du transport en commun autour de cette station terminale. La construction de l'échangeur Concorde, permettra de relier l'est et l'ouest de Laval, à la hauteur de l'A-15 et du CEGEP Montmorency. Les travaux de réaménagement de l'échangeur Saint-Martin et des voies de service de l'A-15 s'intégreront au concept de station intermodale puisqu'ils permettront d'améliorer les rabattements des autobus et des autres véhicules. Finalement, il sera possible de créer un lien qui raccordera la ligne de train de banlieue Blainville à la nouvelle station de métro.

Vous aurez compris que ce que nous sommes venus faire ici ce matin, n'est pas un geste isolé, voire même électoraliste. Il s'inscrit dans ce que nous pourrions appeler *une continuité et une cohésion gouvernementale*. Il prend racine dans cette volonté gouvernementale qui nous a permis d'assainir les finances du Québec tout en redémarrant avec prudence les investissements du secteur public.

Je conclurai mon intervention en vous rappelant que :

- nous investissons 179 millions de dollars dans un projet novateur puisqu'il ouvre tout l'horizon de l'intermodalité, donc de l'utilisation rationnelle et cohérente de plusieurs modes de transports ;
- ces 179 millions de dollars sont un pas de plus dans la consolidation et la revitalisation du centre de l'agglomération de la grande région métropolitaine (centre de l'île de Montréal la rive sud immédiate et le centre de Laval) ;
- nous confirmons aussi que l'exercice auquel nous conviait mon collègue Jacques Léonard en 1995, demeure très actuel et surtout pertinent. La confection de Plan de Transport dans la Métropole, la Capitale et l'ensemble des régions du Québec nous permettra de dégager des

horizons d'une quinzaine d'années en matière de transports et d'intermodalité, ce qui dans mon esprit demeure un des meilleurs moyens d'inscrire le Québec au palmarès des nations modernes. Lorsque l'on parle de transports on parle de routes, de transports en commun, de chemins de fer et de routes maritimes, on parle aussi d'économie. Ce qui circule sur ces artères, il ne faut jamais l'oublier, c'est tout notre savoir-faire et notre savoir être.

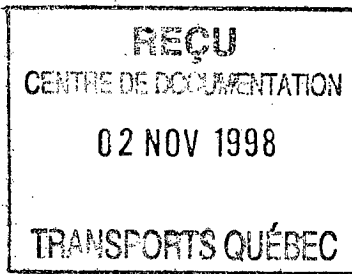
Enfin ce que nous exprimons ce matin, c'est la capacité de ce gouvernement à répondre adéquatement aux besoins des citoyens.

Merci de votre attention.

514636



Gouvernement du Québec
Cabinet du
ministre des Transports



Communiqué
Diffusion immédiate
CNW, Code 01

Jacques Brassard confirme des investissements de 179 millions de dollars pour deux stations de métro à Laval

Laval, 8 octobre 1998 – Le ministre des Transports du Québec, monsieur Jacques Brassard, accompagné du vice-premier ministre, monsieur Bernard Landry, des ministres David Cliche, Joseph Facal, Serge Ménard et Robert Perreault ainsi que de madame Lyse Leduc, secrétaire régionale et députée de Mille-Îles, a dévoilé les grandes lignes d'un projet visant à raccorder Laval au réseau de métro existant par le prolongement vers le nord de la ligne 2 Est. « Ces 179 millions de dollars sont un pas de plus dans la consolidation et la revitalisation du centre de l'agglomération de la grande région métropolitaine (centre de l'île de Montréal, la rive sud immédiate et le centre de Laval) » affirmait M. Brassard.

Ce projet sera réalisé par l'Agence métropolitaine de transport, de concert avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en vertu d'un décret adopté hier par le Conseil des ministres, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre d'État à la Métropole. Il sera financé entièrement par le ministère des Transports en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

Le ministre des Transports indiquait : « Il s'agit d'un investissement visant à répondre à des besoins pressants en terme de mobilité de la population dans la région de Montréal. Les problèmes de congestion s'accroîtront davantage en raison de l'augmentation générale du nombre de déplacements, lesquels devraient atteindre 10,2 millions par jour en l'an 2016, soit 2 millions de plus qu'en 1993. Selon les analyses prévisionnelles du ministère des Transports, plus de 60 % de cette croissance proviendra du nord de l'agglomération. Favoriser une plus grande utilisation du transport en commun, c'est choisir la qualité de vie des citoyens, diminuer la consommation énergétique et accroître la mobilité des personnes et des marchandises tout en diminuant l'utilisation des routes et des ponts».

Deux stations de métro seront construites à Laval. La première station sera située à la jonction des boulevards des Laurentides et Cartier. Cette station accueillera les autobus qui utilisent la voie réservée du boulevard des Laurentides et sera équipée de stationnements incitatifs.

La deuxième station, qui sera terminale, sera située dans le secteur du CEGEP Montmorency et de la Maison de la Culture de Laval. Cette dernière station sera dotée d'un garage, d'un terminus d'autobus, de postes d'attente de courte durée pour taxi et autres véhicules et d'un stationnement incitatif qui vise, comme pour la station Cartier, le rabattement des automobilistes qui utilisent actuellement les ponts vers la CUM.

700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone: (418) 643-6980
Télécopieur: (418) 643-2033

380, Saint-Antoine Ouest
5^e étage, local 5.00G
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone: (514) 873-3444
Télécopieur: (514) 873-7886

« Le réaménagement de l'autoroute des Laurentides et la construction de l'échangeur Concorde, un projet de 40 M\$ annoncé en août 1998 par le ministère des Transports et la ville de Laval, prévoit plusieurs interventions qui viendront appuyer l'organisation du transport en commun autour de cette station intermodale dont le concept pourra être relié à la ligne de train de banlieue Blainville-Montréal » spécifiait le Ministre.

L'échéancier de réalisation pour le prolongement du métro à Laval prévoit le lancement des appels d'offres pour la confection des plans et devis en février 1999. Le processus de déclenchement des appels d'offres pour les travaux de construction sera lancé un an plus tard, soit en février de l'an 2000, de façon à ce que les travaux débutent en août de la même année. Les deux stations seront complétées en 2004.

Pour sa part, le ministre d'État à la Métropole, monsieur Robert Perreault, a rappelé que : «Le métro est un puissant moyen d'intégration et d'unification des composantes d'une région métropolitaine. Contrairement à de nouvelles autoroutes et de nouveaux ponts cette infrastructure consolide l'organisation du territoire en encourageant la densification et en favorisant un meilleur respect de l'environnement».

« Grâce à ce projet, l'activité économique de Laval sera davantage stimulé. Le lien d'échanges étroit qui l'unit avec Montréal se verra accentué par la mise en place d'un système de transport en commun amélioré. Par ailleurs, ce projet étalé sur quatre ans sera créateur d'emplois et générera des retombées économiques importantes », a conclu le vice-premier ministre Bernard Landry.

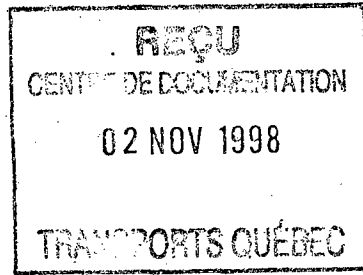
- 30 -

Sources :

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

Chantal Huot
Attachée de presse
Cabinet du ministre d'État à la Métropole
(514) 873-2622

Nathalie Bégin
Attachée de presse
Cabinet du vice-premier ministre
(418) 643-5270

**COMMUNIQUÉ**Diffusion immédiate
CNW, Code 01**Prolongement du métro à Laval :
« Le gouvernement du Québec livre la marchandise »**

Laval, 8 octobre 1998 – «Une fois de plus, le gouvernement du Québec livre la marchandise ». C'est ce qu'a déclaré le ministre responsable de la région de Laval, ministre délégué au Tourisme et député de Vimont, monsieur David Cliche, lors de l'annonce du prolongement du métro à Laval. « Nous avons pris l'engagement, auprès des Lavalloises et Lavallois, d'assurer la concrétisation de ce vieux rêve au cours de notre premier mandat de gouvernement. Nous tenons parole », a poursuivi le ministre.

De son côté, le ministre de la Justice et député de Laval-des-Rapides, monsieur Serge Ménard, a insisté sur l'impact qu'auront les investissements reliés à la construction du réseau sur l'économie lavalloise. « Avec l'atteinte du déficit zéro, le gouvernement du Québec peut maintenant envisager des investissements d'immobilisation comme le métro de Laval, en offrant des services à la population et en créant de l'emploi ». Par ailleurs, rappelant que la moitié des emplois créés au Québec au cours de la dernière année l'ont été à Laval, le député de Fabre et ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes, monsieur Joseph Facal, a indiqué que la mise en service du nouveau tronçon permettra de consolider le développement économique de Laval. « Notre économie est en plein essor. L'amélioration de l'accès à notre région assurera la croissance de nos entreprises et, par le fait même, la création d'emplois pour nos concitoyennes et concitoyens. Cet investissement est un pas de plus vers une prospérité accrue pour l'ensemble des Lavallois ». Enfin, la secrétaire régionale et députée de Mille-Îles, madame Lyse Leduc, s'est réjoui des effets bénéfiques qu'aura la mise en service du nouveau tronçon Laval-Montréal. « Le gouvernement a toujours privilégié le développement du transport en commun. Le prolongement du métro vers Laval contribuera à désengorger un réseau routier lourdement sollicité ce qui, à n'en pas douter, sera bénéfique pour la qualité de vie des gens de Laval et de la grande région métropolitaine ».

En conclusion, le ministre responsable de la région a tenu à souligner, au nom de ses collègues, le travail du ministre des Transports dans ce dossier. « Jacques Brassard a toujours prêté une oreille attentive aux interventions répétées des députés lavallois. Il a fait preuve d'une détermination à toute épreuve pour assurer le respect de cet engagement gouvernemental », a indiqué monsieur David Cliche.

- 30 -

Source : Claude Beauchamp
Attaché de presse
Cabinet du ministre David Cliche
(418) 528-8063
(450) 628-9269

516636

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

PROLONGEMENT DU MÉTRO À LAVAL

NOV 1998
TRANSPORTS QUÉBEC

1. Problèmes actuels et anticipés

L'analyse de la situation actuelle démontre :

- ♦ une congestion importante des ponts et des routes menant sur l'île de Montréal
- ♦ qu'en 2016 on aura 10,2 millions de déplacements, soit 25% de plus qu'en 1993;
- ♦ que 60% de cette augmentation proviendra du nord de l'agglomération;
- ♦ qu'à Laval 6,5 millions de déplacements se font en autobus vers le métro Henri-Bourassa;
- ♦ que 47% des déplacements faits depuis Laval vont vers un des 5 secteurs desservis par le métro;
- ♦ que la majorité des déplacements se fera en automobile ce qui créera davantage de congestion sur les routes et les ponts.

2. Solution prioritaire: le transport en commun et le développement du métro

Le transport en commun constitue un élément clé du développement socio-économique de l'agglomération de Montréal, il ;

- ♦ accroît la mobilité des personnes et marchandises par la diminution de la congestion;
- ♦ améliore la qualité de vie des citoyens et l'environnement (pollution diminuée);
- ♦ aide à relever le défi gouvernemental de consolider le centre de l'agglomération.

L'amélioration de l'offre passe par la desserte prioritaire des grandes destinations d'emplois, d'études et de services.

On développe autour de l'ossature déjà existant que constitue le métro en ajoutant des terminus intermodaux, des stationnements incitatifs et des voies réservées.

3. La solution : Développement d'un système intermodal

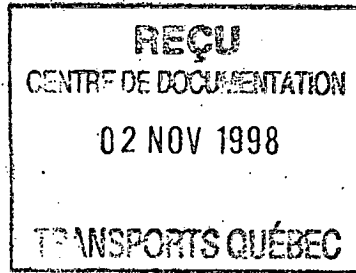
Deux stations seront construites à Laval:

- ♦ **Station Cartier** à la jonction des Boulevard des Laurentides et Cartier : elle sera accessible par voies réservées et dotée d'un stationnement incitatif.
- ♦ **Station terminale** près du CEGEP Montmorency et de la Maison de la Culture.

Ces stations desserviront des zones résidentielles et commerciales de Laval.

L'intégration entre les différents modes se fera grâce à l'échangeur Concorde, qui reliera l'est et l'ouest de Laval et grâce au réaménagement de l'échangeur Saint-Martin et des voies de services de l'autoroute 15. Enfin la station devra être reliée efficacement à la ligne de train de banlieue de Blainville.

516634



PROLONGEMENT DU MÉTRO À LAVAL

Échéances et coûts

Échéancier du projet :

Préparation finale des documents d'appels d'offres	janvier 1999
Lancement des appels d'offres pour les plans et devis	février 1999
Octroi du contrat pour la réalisation des plans et devis	mi-mai 1999
Réalisation des plans et devis	9 mois
Lancement des appels d'offres pour la construction	février 2000
Début des travaux de construction	août 2000
Fin des travaux	2004



Coûts du projet:

Plan et devis pour l'ensemble des ouvrages	21,1 M\$
Travaux (tunnels, stations, terminal, garages etc.)	157,9 M\$
Investissement total	179,0 M\$

PROLONGEMENT DU MÉTRO À LAVAL

Ligne 2 Est

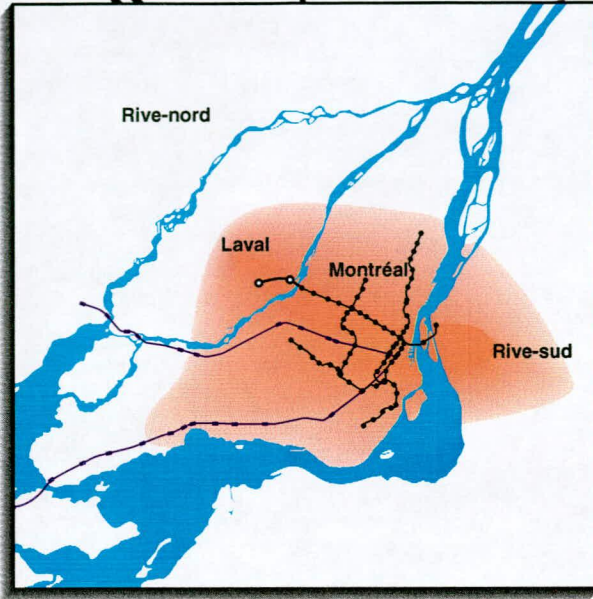
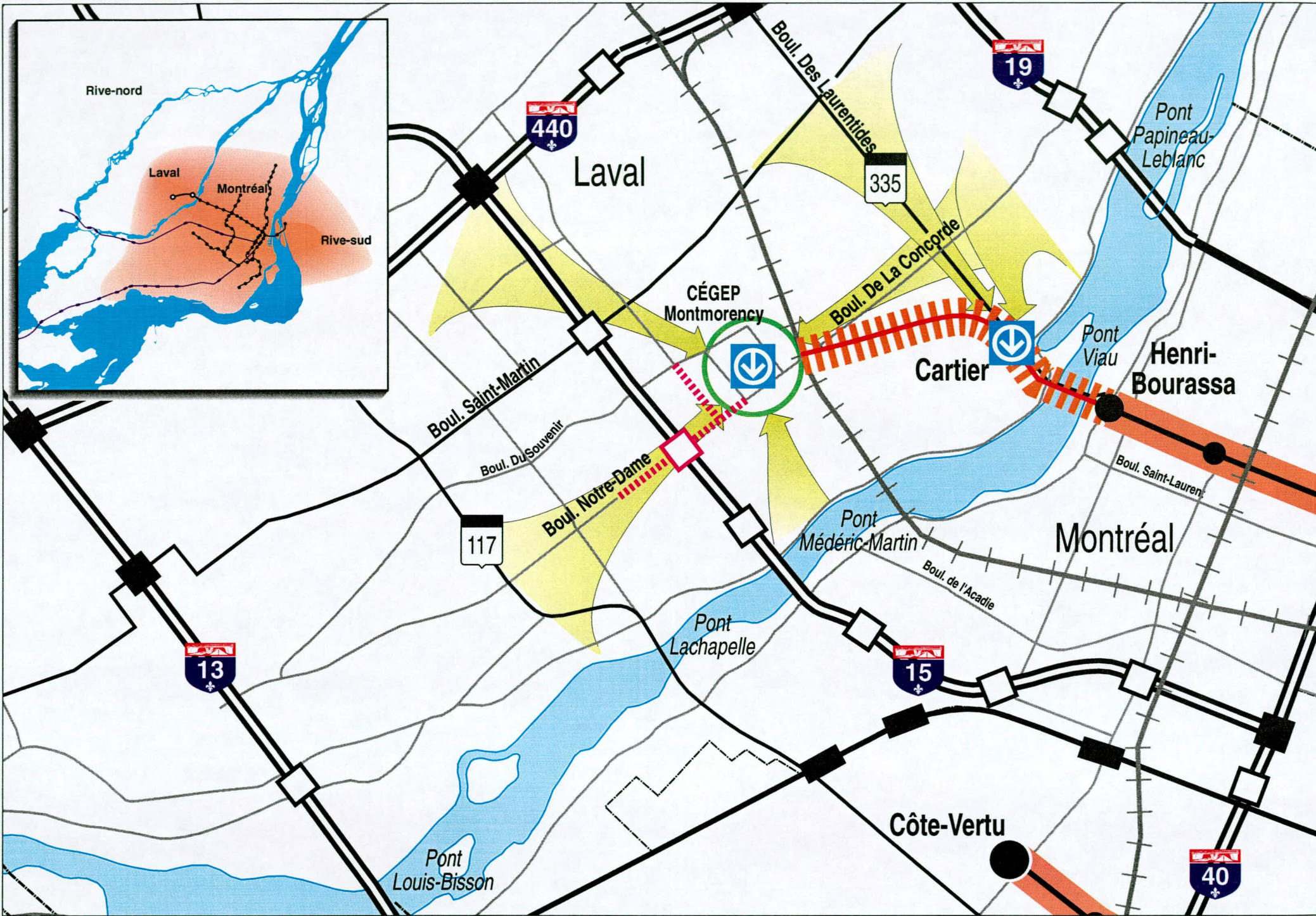
-  Tracé proposé
-  Station proposée
-  Station terminale
-  Échangeur Concorde

-  Ligne de métro et station
-  Train de banlieue et station

Municipalité

0 1 2 km

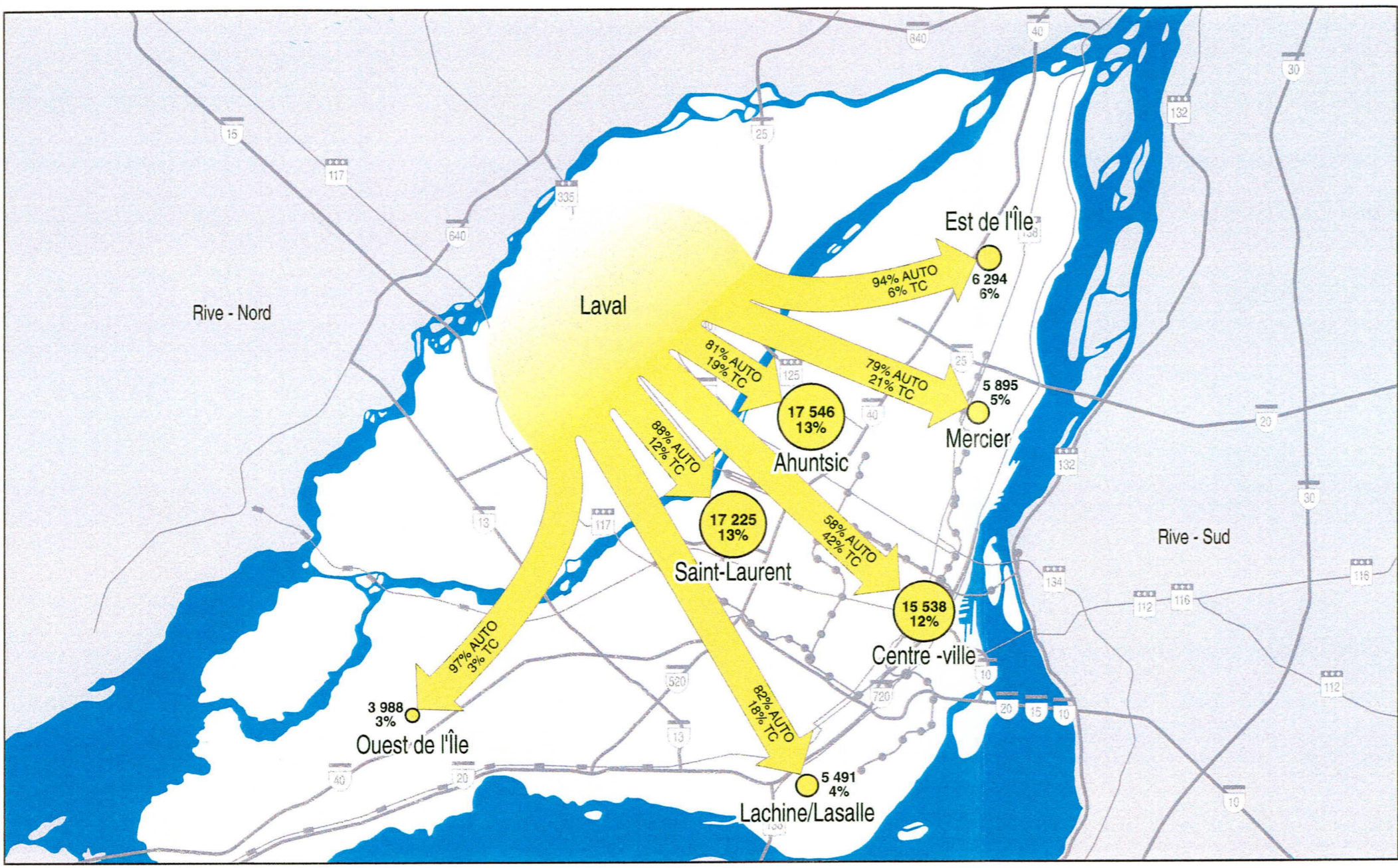
*GA20
7K
BSST
CO
283*



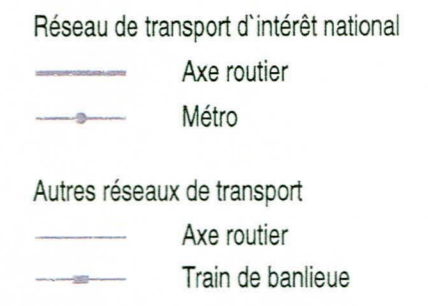
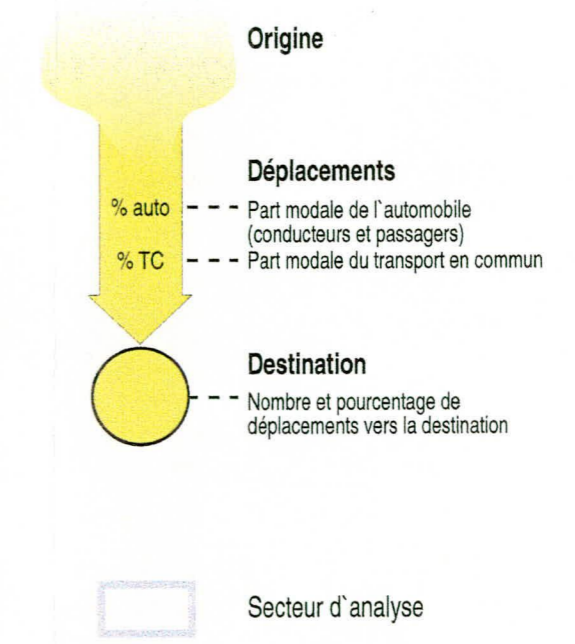
516636

516634

ZONE DE DÉPLACEMENT LAVAL



Automobile et transport en commun, tous motifs, Période de pointe du matin, 1993



Répartition des déplacements vers les destinations

vers:	1993		2016	
	Nombre	%	Nombre	%
Ahuntsic	17 546	13 %	19 376	12 %
Saint-Laurent	17 225	13 %	21 646	13 %
Centre-ville	15 538	12 %	17 004	11 %
Est de l'Île	6 294	6 %	7 809	5 %
Mercier	5 895	5 %	6 666	4 %
Lasalle / Lachine	5 491	4 %	6 648	4 %
Ouest de l'Île	3 988	3 %	5 160	3 %
Autres destinations	9 387	7 %	12 211	8 %
Déplacements internes	48 804	37 %	63 953	40 %
Total des déplacements (vers l'ensemble des destinations)	130 168	100 %	160 473	100 %

Répartition des déplacements selon le motif (%)

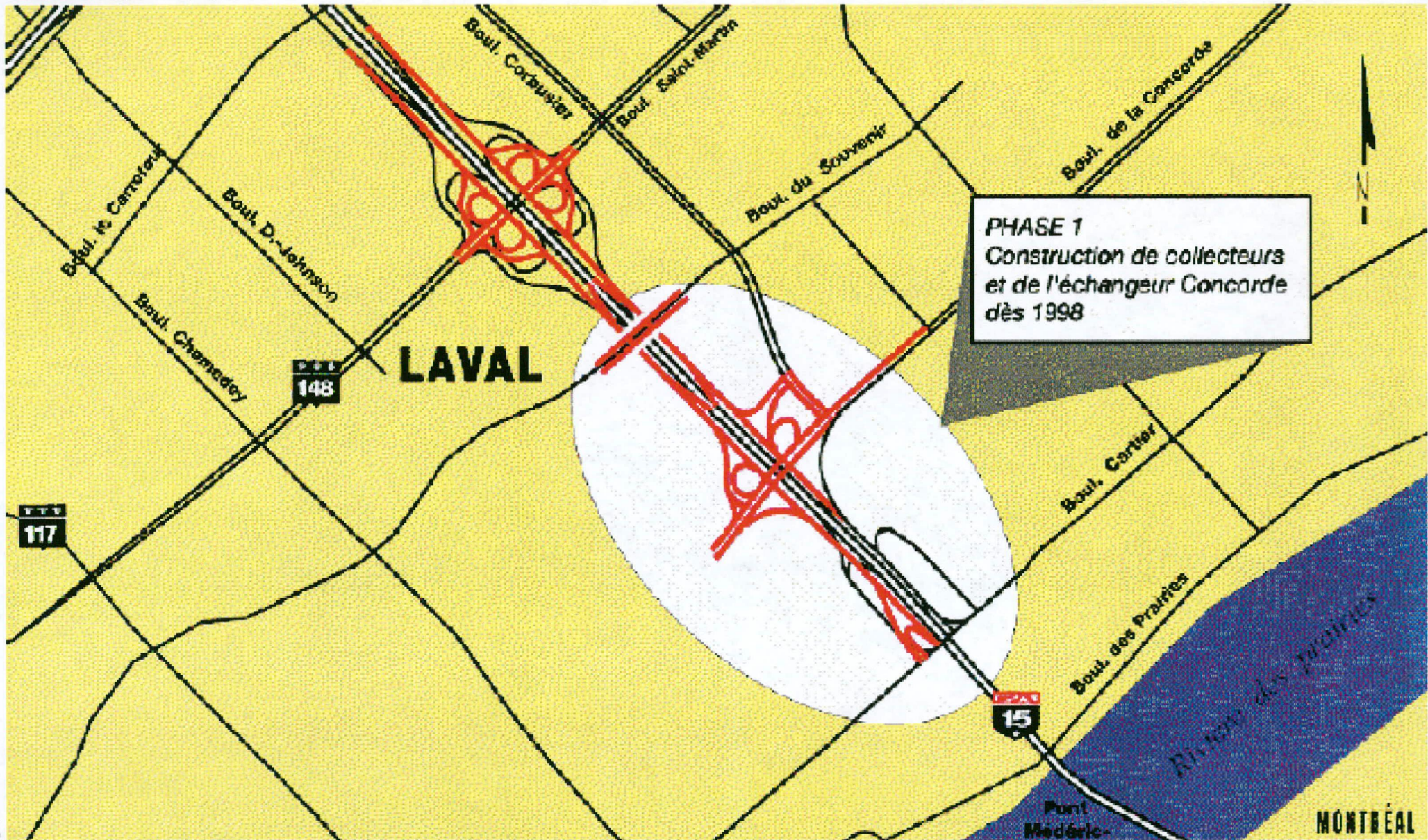
vers:	1993			2016		
	Travail	Études	Autres	Travail	Études	Autres
Ahuntsic	61	24	15	54	27	19
Saint-Laurent	72	18	10	68	21	11
Centre-ville	81	13	6	73	19	8
Est de l'Île	85	5	10	85	5	10
Mercier	78	15	7	75	14	11
Lasalle / Lachine	72	20	8	65	28	7
Ouest de l'Île	88	8	4	86	8	6

Part modale (%)

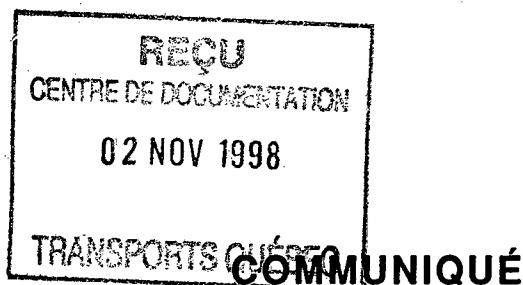
vers:	1993			2016		
	Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun
Ahuntsic	58	23	19	67	17	16
Saint-Laurent	70	18	12	78	12	10
Centre-ville	45	13	42	50	11	39
Est de l'Île	82	12	6	87	9	4
Mercier	69	10	21	74	10	16
Lasalle / Lachine	69	13	18	72	9	19
Ouest de l'Île	86	11	3	89	9	2

Part modale selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1993		2016	
	Travail	Études	Travail	Études
Auto conducteur	72	19	80	35
Auto passager	12	33	8	24
Transport en commun	16	48	12	41



516636



POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

DATE: Le 8 octobre 1998

OBJET: Métro à Laval

« ON COMMENCE À CRÉER UNE VÉRITABLE MÉTROPOLE »

- Gilles Vaillancourt

« Après avoir cheminé longuement depuis plus de dix ans, l'annonce du prolongement du métro et la construction de deux stations en territoire lavallois est une très bonne nouvelle pour les Lavallois, qui n'ont cessé de persévérer dans leurs justes revendications », a déclaré le maire de la Ville de Laval, monsieur Gilles Vaillancourt, à l'issue de la conférence de presse tenue par le ministre des Transports, monsieur Jacques Brassard, pour faire l'annonce de cet important investissement public.

Monsieur Vaillancourt a rappelé que le prolongement du métro à Laval constituait un élément structurant dans le déploiement des infrastructures de transport en commun nécessaire à toute métropole. « Je dirais même que par la réalisation de cette infrastructure qui est, je le rappelle, aussi nécessaire aux citoyens des villes de la Rive Nord, de l'Île de Montréal et de la Rive Sud, on commence aujourd'hui à créer une véritable métropole », a poursuivi monsieur Vaillancourt.

Selon le maire de Laval, l'arrivée du métro à Laval contribuera à rapprocher les différentes composantes de la grande région métropolitaine, aidant de la sorte à créer les synergies nécessaires pour soutenir le dynamisme économique de la grande région métropolitaine.

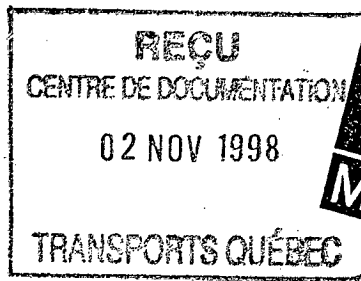
En marge de l'annonce de la construction des deux premières stations à Laval, soit les stations Cartier et Concorde, monsieur Vaillancourt a réitéré aux nombreux ministres présents à cette conférence de presse que les Lavallois, tout comme les citoyens des municipalités de la Rive Nord, sont en droit de souhaiter voir réaliser, dans les plus bref délais, les stations Saint-Martin et Le Carrefour.

« Le parcours et le dénouement du dossier du métro à Laval me démontrent que des efforts soutenus engendrent des résultats positifs. Aussi, je continuerai d'effectuer toutes les représentations nécessaires au prolongement du métro jusqu'aux stations Saint-Martin et le Carrefour. Les retombées de tels investissements sont tellement importantes pour nos concitoyens et concitoyennes que nous devons y déployer toutes nos énergies », a conclu le maire de Laval.

- 30 -

SOURCE: France Hamel
Cabinet du maire et du Comité exécutif
(450) 662-4140

516636



LA PETITE HISTOIRE DU MÉTRO DE MONTRÉAL

«Il y a déjà eu cinquante ans de discours, c'est maintenant le temps d'agir. Nous commençons aujourd'hui les travaux du métro et ils ne s'arrêteront qu'avec sa mise en service.»

Jean Drapeau, maire de Montréal
23 mai 1962.

Les travaux de construction du réseau initial du métro ont débuté le 23 mai 1962 à 8 heures précises sur l'avenue Berri, au sud de la rue Jarry. Ils ont coûté 213 millions de dollars.

Plus des deux tiers du tunnel ont été construits dans le roc à une profondeur moyenne de 40 à 60 pieds avec des points bas de 120 à 125 pieds sur la ligne 4 - jaune.

La terre et le roc retirés de ces kilomètres de tunnel ont été utilisés pour créer l'île Notre-Dame, allonger l'île Sainte-Hélène et terminer l'aménagement de certains parcs situés aux abords des cours d'eau ceinturant l'île de Montréal.

La Ville de Montréal a remis officiellement le métro à la Commission de transport de Montréal le 14 octobre 1966. Il a été inauguré le 17 octobre 1966 à la station Berri-de Montigny, en présence de centaines d'invités dont le premier ministre du Québec, M. Daniel Jonhson, le ministre d'état et représentant personnel du général de Gaulle, M. Louis Joxe, et le Cardinal Paul-Émile Léger qui l'a béni.

Montréal était alors la 7^e ville en Amérique et la 26^e au monde à se doter d'un métro.

Les travaux de prolongement ont commencé le 14 octobre 1971, cinq ans, jour pour jour, après son inauguration. La ligne 1- verte sera prolongée vers l'est jusqu'à la rue Beaugrand et vers l'ouest pour desservir Verdun et LaSalle. La ligne 2 - orange s'étendra vers l'ouest et continuera vers le nord pour desservir le nord-ouest de l'île de Montréal. La ligne 5 - bleue transversale reliera les deux branches de la ligne 2. Ces prolongements ont coûté 1,6 milliard de dollars.



DATES MARQUANTES DANS L'HISTOIRE DU MÉTRO

- 1953 - La Commission de transport de Montréal soumet un important rapport sur la construction du métro.
- Octobre 1960 - Unanimité à peu près complète sur la nécessité d'un métro pour la métropole.
- Avril 1961 - En voyage en Europe, M^r Jean Drapeau, maire de Montréal, et Lucien Saulnier, président du Comité exécutif, consultent plus particulièrement la Régie autonome des Transports parisiens (RATP).
- 3 novembre 1961 - Approbation formelle de la construction du métro par le Conseil municipal de Montréal et vote de 1,32 M \$ pour la construction des lignes 1 et 2 et l'achat du matériel roulant.
- Du 8 novembre au 1^{er} mars 1962 - Le Service des travaux publics de Montréal procède aux études préliminaires et condense les résultats des relevés techniques.
- Mai 1962 - Signature d'un contrat d'assistance technique entre le Ville de Montréal et la RATP.
- 23 mai 1962 - Inauguration officielle des travaux.
- 6 août 1963 - Le Conseil municipal vote de nouveaux crédits et approuve la construction de la ligne Montréal-Longueuil (pour l'Expo 1967) et des prolongements aux deux extrémités de la ligne 2.
- 6 août 1963 - Le contrat de fabrication des 369 voitures de métro est adjugé à la compagnie Canadian Vickers pour la somme de 45,5 M \$.
- 26 juillet 1964 - L'exploitation du métro est confiée à la Commission de transport de Montréal dont M. Lucien L'Allier, ingénieur en chef, devient président.
- 24 août 1965 - La Canadian Vickers livre à la Ville de Montréal les premières voitures de métro.
- Du 14 au 17 octobre 1966 - Fêtes d'inauguration et mise en service des lignes est-ouest (ligne 1 -verte) et nord-sud (ligne 2 - orange) du métro.

Source : Le métro de Montréal. Dominique Beaudin, Les Éditions de l'Action nationale de Montréal, 96 pages.



PARTICULARITÉS DU MÉTRO DE MONTRÉAL

- Le métro de Montréal a été le premier au monde à rouler entièrement sur pneumatiques. Cette technique facilite les démarrages, les freinages et la montée des pentes. Ce système est aussi moins bruyant et réduit les vibrations transmises aux édifices avoisinants.
- Il est mû par l'électricité. En 1997, il a consommé 282 millions de kWh (ce qui équivaut à une facture de 16,3 M \$).
- Un train de neuf voitures a la même longueur qu'un quai, c'est-à-dire 152 mètres, et peut transporter jusqu'à 1 200 personnes.
- La STCUM compte 759 voitures de métro réparties sur quatre lignes et desservant 65 stations. Ces voitures parcourent environ 60 millions de kilomètres chaque année.
- La vitesse commerciale du métro est de 72 km/h.
- Les stations diffèrent les unes des autres par leur conception, leurs matériaux, leur architecture. La réalisation de chacune des 65 stations a été confiée à un architecte différent. Ainsi, chaque station est unique et renferme des oeuvres d'artistes reconnus mondialement.

LE MÉTRO ET SES PREMIÈRES

- La station Place-des-Arts a été la première à accueillir une oeuvre d'art le 20 décembre 1967. Il s'agit de la murale de Frédérik Back intitulée *l'Histoire de la musique à Montréal*.
- Le métro a roulé durant 24 heures une seule fois dans son histoire : le 3 mars 1971, en raison de la tempête du siècle.
- 1^{er} avril 1980, la CTCUM lance la Carte-Autobus-Métro qui permet à ses détenteurs de se déplacer autant de fois qu'ils le désirent dans son réseau à l'intérieur d'un mois. Dès son lancement, ce titre mensuel a attiré 8,1 % de nouveaux clients.
- Chaque jour le métro assure environ 700 000 déplacements. C'est le mardi 11 septembre 1984 qu'il a transporté le plus grand nombre de personnes, soit deux millions de passagers qui se sont déplacés pour aller voir le pape au parc Jarry.
- La station de métro la plus achalandée est McGill. Elle a accueilli 11,2 millions de voyageurs en 1997.



DATES D'INAUGURATION DES STATIONS DE MÉTRO

RÉSEAU INITIAL : 26 STATIONS

Ligne 1 - verte

Atwater :	14 octobre 1966
Guy-Concordia :	14 octobre 1966
Peel :	14 octobre 1966
McGill :	14 octobre 1966
Place-des-Arts :	14 octobre 1966
Saint-Laurent :	14 octobre 1966
Beaudry :	21 décembre 1966
Papineau :	14 octobre 1966
Frontenac :	19 décembre 1966

Ligne 2 - orange

Henri-Bourassa :	14 octobre 1966
Sauvé :	14 octobre 1966
Crémazie :	14 octobre 1966
Jarry :	14 octobre 1966
Jean-Talon :	14 octobre 1966
Beaubien :	14 octobre 1966
Rosemont :	14 octobre 1966
Laurier :	14 octobre 1966
Mont-Royal :	14 octobre 1966
Sherbrooke :	14 octobre 1966
Berri-UQAM :	14 octobre 1966
Champ-de-Mars :	14 octobre 1966
Place-d'Armes :	14 octobre 1966
Square-Victoria :	6 février 1967
Bonaventure :	13 février 1967

Ligne 4 - jaune

Ile-Sainte-Hélène :	28 avril 1967
Longueuil :	28 avril 1967



PROLONGEMENTS : 39 STATIONS

Ligne 1 - verte

Préfontaine :	6 juin 1976
Joliette :	6 juin 1976
Pie-IX :	6 juin 1976
Viau :	6 juin 1976
Assomption :	6 juin 1976
Cadillac :	6 juin 1976
Langelier :	6 juin 1976
Radisson :	6 juin 1976
Honoré-Beaugrand :	6 juin 1976
Lionel-Groulx :	3 septembre 1978
Charlevoix :	3 septembre 1978
LaSalle :	3 septembre 1978
De l'Église :	3 septembre 1978
Verdun :	3 septembre 1978
Jolicoeur :	3 septembre 1978
Monk :	3 septembre 1978
Angrignon :	3 septembre 1978

Ligne 2 - orange

Lucien-L'Allier :	28 avril 1980
Georges-Vanier :	28 avril 1980
Place-Saint-Henri :	28 avril 1980
Vendôme :	7 septembre 1981
Villa-Maria :	7 septembre 1981
Snowdon :	7 septembre 1981
Côte-Sainte-Catherine :	4 janvier 1982
Plamondon :	29 juin 1982
Namur :	9 janvier 1984
De la Savane :	9 janvier 1984
Du Collège :	9 janvier 1984
Côte-Vertu :	27 octobre 1986

Ligne 5 - bleue

Saint-Michel :	16 juin 1986
D'Iberville :	16 juin 1986
Fabre :	16 juin 1986
De Castelnau :	16 juin 1986
Parc :	15 juin 1987
Acadie :	28 mars 1988
Outremont :	4 janvier 1988
Édouard-Montpetit :	4 janvier 1988
Université-de-Montréal :	4 janvier 1988
Côte-des-Neiges :	4 janvier 1988



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 122 688



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