

2

# appartient à Montréal de régler son problème du coût du transport

## La Province ne peut rien faire, dit M. Duplessis

honorable Maurice Duplessis a ré hier midi à une délégation trois grandes centrales ou- des de Montréal, que le gou- vement provincial est lié par loi de la Législature de Qué- relativement au problème du sport en commun et qu'il ne pas donner des ordres à la mission des Transports de la opole qui est la propriété des ens.

s délégués étaient venus à ec protester contre la hausse prix des billets de l'autobus et ramway à Montréal, le 3 dé- bre. Ils ont proposé di- s ens de remédier à une situa- extrêmement difficile et ils demandé au premier ministre u gouvernement de prier la mission du Transport ou la e des services publics de re- l'application de l'ordon- ce portant le prix des billets pour \$0.25.

émoire présenté au gouver- ent a été lu par M. Louis La- e, président du Conseil des iers et du Travail, et M. Ro- Provost, président de la FAT, résenté le groupe au premier istre qui avait à ses côtés les orables Onésime Gagnon c.r. ministre des Finances, Yves ost c.r., ministre des Affaires nicipales et Jacques Miquelon, ministre d'Etat. M. Roger Mathieu résentait les Syndicats catho- es.

e mémoire propose certains ens d'empêcher la hausse des x, notamment une exemption

de la taxe de vente, sur l'essence et la licence gratuite pour tous les autobus. On recommande que l'Hydro-Québec fournisse gratuite- ment l'électricité au service de transport en commun.

M. Duplessis, après avoir écou- té la lecture du mémoire, a rap- pelé que le gouvernement provin- cial et la ville de Montréal ont hérité d'une fort mauvaise situa- tion créée par les libéraux. Ce sont les libéraux, a rappelé le premier ministre, qui ont ratifié le con- trat du tramway et créé la Com- mission métropolitaine "pour payer les orgies et la débauche du parc de Maisonneuve et l'affaire de Montréal-nord". Il a rappelé également que les gouvernements libéraux ont mis Montréal en tu- telle.

Mais le gouvernement de l'Union nationale a fait sa part pour sortir la métropole de son impasse, au point qu'en dix ans, par la cons- truction des ponts et des routes, par la construction d'écoles spé- cialisées, par le paiement de la dette scolaire, la construction des hôpitaux, etc., le gouvernement a fait bénéficier Montréal d'une somme globale de plus de \$500,- 000,000.

M. Duplessis a déclaré que le gouvernement reste toujours bien disposé mais qu'il est lié par une loi de la Législature. Il ne faut pas oublier, non plus, que l'entre- prise du tramway et des autobus a été municipalisée et qu'elle appartient à la ville de Montréal. Dans les circonstances, le gouver-

nement croit que c'est au conseil municipal à prendre l'initiative.

Le premier ministre a déclaré que la ville de Montréal et les autres municipalités desservies par les autobus et les tramways ont toujours un recours à la Régie des Services publics.

A tout événement, M. Duplessis a déclaré que son gouvernement va étudier la situation avec soin et il a répété qu'il appartient à la ville de Montréal de prendre l'i- nitiative dans cet affaire.



VU la décision de la Commission de Transport de Montréal d'augmenter ses tarifs de passagers d'autobus et de tramways;

VU la rencontre qui a eu lieu entre le premier ministre de la province, l'Honorable Maurice Duplessis, et les délégués des trois grandes centrales ouvrières le 29 novembre;

VU que le premier ministre a aimablement exprimé son offre de coopération avec la Cité de Montréal invitant celle-ci à prendre une initiative officielle, et l'assurant que toute suggestion serait étudiée avec empressement et sympathie;

VU que la décision de la Commission de Transport doit entrer en vigueur le 3 décembre, c'est-à-dire, dans deux jours;

VU que le Conseil municipal de Montréal tient une séance statutaire convoquée pour cet après-midi 1er décembre;

VU que le Comité exécutif de la Cité a demandé des renseignements précis sur la Commission de Transport et que tels renseignements, absolument nécessaires ne pourront être fournis avant le 3 décembre;

VU que les suggestions que la Cité pourra présenter au premier ministre devront être soumises à une assemblée du Conseil qui serait convoquée au cours de janvier prochain;

VU qu'il est indispensable que des mesures soient prises immédiatement afin d'empêcher que les citoyens de Montréal ne paient suivant les nouveaux tarifs dès le 3 décembre;

IL EST RESOLU que le Conseil municipal de Montréal soit appelé à sa séance du jeudi 1er décembre, de déléguer un membre du Contentieux de la Cité auprès du premier ministre de la province pour lui présenter une demande officielle au nom de la Cité, en vue de l'adoption d'urgence de toute mesure législative ou autre qu'il jugera la meilleure en vue de reporter au 1er février 1956 l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs de la Commission de Transport de Montréal. Ce délai devant permettre au Conseil municipal de présenter d'ici le 1er février 1956 au premier ministre de la province des suggestions concrètes et projets d'amendements à la loi de la Commission de Transport de Montréal.

1er décembre 1955.



# A Canadian Pacific

C.D. 1X



## TELEGRAM

WORLD WIDE COMMUNICATIONS

"The STANDARD TIME at place of origin. Time of receipt is STANDARD TIME at place of destination."

UQ 15 241

UQ QUEBEC QUE 14 1116 AM=

11 27 AM '55

SON HONNEUR M LE MAIRE JEAN DRAPEAU  
MAIRE DE MONTREAL MONTREAL= 400

JAI APRISS CONNAISSANCE DE VOTRE TELEGRAMME AU SUJET DU  
COMITE DURGENCE QUE VOUS DESIREZ FORMER ET RELATIF A LA  
COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL STOP COMME VOUS LE  
SAVEZ TOUT LACTIF DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL  
APPARTIENT A LA CITE DE MONTREAL A LA SUITE DUNE DEMANDE A=

# A Canadian Pacific

C.D. IX



TELEGRAM

FEB 19 11 27 AM '55

WORLD WIDE COMMUNICATIONS

"The filing time shown in the date line is STANDARD TIME at place of origin. Time of receipt is STANDARD TIME at place of destination."

UQ 15/2 MAIRE DRAPEAU=

50

CES FINS FAITE PAR LA CITE DE MONTREAL A LA LEGISLATURE DE  
QUEBEC STOP LE GOUVERNEMENT ACTUEL DE QUEBEC A GENEREUSEMENT  
FACILITE LA REALISATION DE CE DESIR DE LA CITE DE MONTREAL  
EN FAISANT CADEAU EN FAVEUR DE LA COMMISSION DE TRANSPORT  
DE PLUSIEURS ACTIONS DUNE VALEUR DENVIRON DEUX CENT=

g



# A Canadian Pacific

C.D. 1X



## TELEGRAM

WORLD WIDE COMMUNICATIONS

DEC 14 11 27 AM '55

"The filing time shown in the date line is STANDARD TIME at place of origin. Time of receipt is STANDARD TIME at place of destination."

UQ 15/3 MAIRE DRAPEAU=

MILLE DOLLARS ET EN LIBERANT LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL DU PAIEMENT A QUEBEC DUN MONTANT DE TROIS CENT MILLE DOLLARS PAR ANNEE STOP LE PROBLEME QUE VOUS MENTIONNEZ EST UN PROBLEME MUNICIPAL QUI CONCERNE DIRECTEMENT LA CITE DE MONTREAL ET AUSSI LES CORPORATIONS MUNICIPALES DESSERVIES PAR LA COMMISSION=

# A Canadian Pacific

C.D. 1X



## TELEGRAM

WORLD WIDE COMMUNICATIONS

"The filing time shown in the date line is STANDARD TIME at place of origin. Time of receipt is STANDARD TIME at place of destination."

UQ 15/4 MAIRE DRAPEAU=

50

DE TRANSPORT DE MONTREAL STOP RESPECTUEUX DE LAUTONOMIE  
DE LA CITE DE MONTREAL ET DES DITES CORPORATIONS  
MUNICIPALES LE GOUVERNEMENT DE QUEBEC ESTIME QU'IL NE  
CONVIENT PAS QU'IL FASSE PARTIE DU COMITE MUNICIPAL QUE  
VOUS SUGGEREZ STOP NOUS SOMMES CONVAINCUS QUE LA  
LEGISLATURE ET LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE EN=

J



# A Canadian Pacific

C.D. 1X



## TELEGRAM

WORLD WIDE COMMUNICATIONS

DEC 11 11 27 AM '55

"The filing time shown in the date line is STANDARD TIME at place of origin. Time of receipt is STANDARD TIME at place of destination."

UQ 15/5 MAIRE DRAPEAU=

PARTICULIER ETUDIERONT AVEC SOIN ET DE LA FACON LA PLUS  
SYMPATHIQUE POSSIBLE DANS LES CIRCONSTANCES LES SUGGESTIONS  
LES RECOMMANDATIONS OU LES DEMANDES QUI LEUR SERONT  
ADRESSEES PAR LES AUTORITES MUNICIPALES DE MONTREAL AU  
SUJET DE CET IMPORTANT PROBLEME STOP SINCERES SALUTATIONS=

MAURICE DUPLESSIS=



COPIE DU TELEGRAMME DE L'HONORABLE MAURICE DUPLESSIS AU MAIRE DE  
MONTREAL, ME JEAN DRAPEAU. -

---

J'ai pris connaissance de votre télégramme au sujet du Comité d'urgence que vous désirez former et relatif à la Commission de Transport de Montréal. STOP. Comme vous le savez tout l'actif de la Commission de Transport de Montréal appartient à la Cité de Montréal à la suite d'une demande à ces fins faite par la Cité de Montréal à la Législature de Québec. STOP Le Gouvernement actuel de Québec a généreusement facilité la réalisation de ce désir de la Cité de Montréal en faisant cadeau en faveur de la Commission de Transport de plusieurs actions d'une valeur d'environ deux cent mille dollars et en libérant la Commission de Transport de Montréal du paiement à Québec d'un montant de trois cent mille dollars par année. STOP le Problème que vous mentionnez est un problème municipal qui concerne directement la Cité de Montréal et aussi les corporations municipales desservies par la Commission de Transport de Montréal. STOP Respectueux de l'autonomie de la Cité de Montréal et des dites corporations municipales, le Gouvernement de Québec estime qu'il ne convient pas qu'il fasse partie du Comité municipal que vous suggérez. STOP Nous sommes convaincus que la législature et le gouvernement de la province en particulier étudieront avec soin et de la façon la plus sympathique possible dans les circonstances les suggestions, les recommandations ou les demandes qui leur seront adressées par les autorités municipales de Montréal au sujet de cet important problème. STOP SINCERES SALUTATIONS.

(SIGNE) MAURICE DUPLESSIS

-----

14 déc. 1955



A CANADIAN PACIFIC TELEGRAM

UQ 16 268 RX

UQ QUEBEC QUE 2 1109 AM=

MR C E LONGPRE GREFFIER DE LA CITE DE MONTREAL  
HOTEL DE VILLE MONTREAL = 477

J'AI PRIS CONNAISSANCE HIER SOIR PENDANT LA SEANCE DE L'ASSEMBLEE  
LEGISLATIVE DE VOTRE TELEGRAMME M'ANNONCANT QUE LE CONSEIL DE LA CITE  
DE MONTREAL VENAIT D'ADOPTER UNE RESOLUTION CONCERNANT LES NOUVEAUX  
TAUX EDICTES PAR LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL ET QUE VOUS  
M'ADRESSIEZ PAR LIVRAISON SPECIALE UNE COPIE CERTIFIEE DE =  
CETTE RESOLUTION STOP LE COURRIER POSTAL M'APPORTE CET AVANT-MIDI  
VOTRE LETTRE DU PREMIER DECEMBRE ET DEUX COPIES D'UNE RESOLUTION DU  
CONSEIL MUNICIPAL DE MONTREAL AU SUJET DE L'AUGMENTATION DES TAUX  
EDICTES PAR LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL STOP COMME VOUS  
LE SAVEZ UNE LOI DU PARLEMENT PROVINCIAL DOIT D'ABORD = ETRE PREPAREE  
SOUmise A L'APPROBATION DE LA CHAMBRE ET DU CONSEIL LEGISLATIF ET  
ENSUITE AVANT DE DEVENIR EN FORCE ELLE DOIT RECEVOIR LA SANCTION DU  
LIEUTENANT-GOUVERNEUR STOP DE TOUTE EVIDENCE IL EST HUMAINEMENT  
IMPOSSIBLE AUJOURD'HUI D'ACCOMPLIR TOUTES CES FORMALITES ESSENTIELLES  
STOP LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL A ETE = ETABLIE EN  
VERTU D'UNE LOI PRESENTEE ET DEMANDEE PAR LA CITE DE MONTREAL STOP  
CETTE LOI NE PEUT ABSOLUMENT PAS ETRE CHANGEE AMENDEE OU MODIFIEE  
SAUF PAR UNE AUTRE LOI SOUMISE A L'APPROBATION DE L'ASSEMBLEE LEGIS-  
LATIVE DU CONSEIL LEGISLATIF ET A LA SANCTION DU LIEUTENANT GOUVERNEUR  
STOP A TITRE AMICAL = J'ATTIRE VOTRE ATTENTION SUR LE FAIT QUE L'ACTIF  
DE LA COMMISSION DE TRANSPORT APPARTIENT A LA CITE DE MONTREAL QUI EN  
DEFINITIVE EST PROPRIETAIRE DE TOUS SES BIENS MAIS AUSSI RESPONSABLE  
DE SES DETTES STOP IL NOUS FERA PLAISIR DE CONSIDERER DE LA FACON LA  
PLUS SYMPATHIQUE POSSIBLE DANS LES = CIRCONSTANCES TOUT PROJET LEGIS-  
LATIF QUE LA CITE DE MONTREAL DECIDERA DE SOUMETTRE A LA CONSIDERATION  
DU PARLEMENT PROVINCIAL =

MAURICE L. DUPLESSIS =



PROCÈS-VERBAL d'une séance du Comité du métro tenue le LUNDI, 8 mai 1961, à 2:30 heures de l'après-midi, en la salle du Comité exécutif de l'Hôtel de Ville.

**SONT PRESENTS:**

- Son Honneur le Maire, Me. Jean Drapeau, c.r., président,
- MM. Les conseillers Lucien Saulnier, président du Comité exécutif  
Maurice Landes,  
Jean Labelle,
- MM. Claude Robillard, directeur, service d'urbanisme,  
L. L'Allier, directeur, service des travaux publics  
P. E. Morissette, directeur-adjoint, travaux publics  
Jean Lacoste, directeur, service de la circulation  
L. P. Cabana, directeur, service de la voie publique  
Guy Gauvreau, président et gérant général de la  
Commission de Transport de Montréal  
Jules Archambault, de la Commission de Transport,  
Jean Richer, de la Commission de Transport.

- 
1. Le président souhaite la bienvenue à MM. Richer et Archambault, membres de la Commission de Transport de Montréal.
  2. Le président demande à M. Robillard de présenter la carte de la ville montrant les différents tracés suggérés. M. Robillard donne les explications requises:
    - a) Le tracé de la Commission de Transport est indiqué en rouge, montrant entre autre:
      - La ligne nord-sud dans l'axe de la rue Saint-Denis, de Crémazie à Craig avec boucle vers l'ouest dans le centre des affaires;
      - La ligne est-ouest dans l'axe de la rue Ste-Catherine.
    - b) Le tracé suggéré par le service de la circulation de la ville, en direction est-ouest est indiqué en bleu et emprunte à peu près le même tracé que celui de la Commission de Transport, sauf qu'entre les rues Amherst et Atwater, il serait dans l'axe de la rue Cathcart et à la rue Atwater il descendrait vers le sud, rue St-Antoine pour longer l'emprise des voies du C.P.R.
    - c) Le tracé du Comité des citoyens (M. Van Ginkel) est indiqué en jaune et rose et se situe surtout le long des voies de ceinture et des chemins de fer existant dans la cité.



Le président demande quelle serait l'ampleur des travaux à exécuter si le tracé du Comité des citoyens était adopté. M. L'Allier répond que le réseau opérerait en surface, ce qui nécessiterait l'aménagement de nombreux tunnels au passage à niveau et la fermeture de rues, partout où nécessaire, pour permettre un système de transport vraiment rapide.

3. M. Gauvreau explique que le rôle du transport en commun rapide est de servir surtout les piétons qui travaillent. Or, le centre des affaires compris entre les rues Sherbrooke, St-Denis, Guy et le Fleuve St-Laurent est le district où les mouvements de la population sont les plus denses et c'est celui qu'il faut décongestionner. D'après les relevés faits par la Commission de Transport, la masse de la population qui rentre et sort du centre des affaires vient surtout du nord de la ville et emprunte les rues St-Laurent, St-Denis et St-Hubert pour voyager. D'après M. Gauvreau il faut donc concevoir le réseau initial en fonction de ces faits et desservir les zones où les activités journalières sont les plus fortes. MM. Gauvreau et Richer insistent sur l'importance du tracé du métro dans l'axe de la rue St-Denis avec boucle dans le centre des affaires.

A la demande de M. Robillard si la ligne nord-sud pouvait être placée plus à l'est, vers la rue Papineau, par exemple, M. Gauvreau explique que le problème existe plutôt dans l'axe des rues St-Laurent et St-Denis et dans le centre des affaires, que plus à l'Est. M. Gauvreau ajoute qu'il a demandé au K.C.S. de faire une étude sur tout le circuit de la Commission de Transport, quant à l'origine et à la destination de tous les passagers. Ce rapport pourrait être soumis au comité dans une quinzaine de jours.

4. Le président demande s'il y aurait possibilité de préciser un secteur sur lequel tous les membres de ce comité pourraient être d'accord, quel que soit le tracé du réseau dans son ensemble et sans nuire à son prolongement.

M. Gauvreau dit qu'il n'a pas d'objection au tracé est-ouest, de Atwater à Frontenac dans l'axe de la rue Cathcart, soit environ 4.4 milles. Les membres du comité semblent d'accord sur ce tracé, tel que préparé par le service de la circulation de la Ville. M. Saulnier suggère que la rue Ste-Catherine soit raccordée à la hauteur de la rue Berri, plutôt que plus à l'est.

5. Pour ce qui est du tracé nord-sud, M. Robillard dit qu'il y a sans doute avantage à utiliser le tunnel sous la montagne et les voies du C.N.R. M. L'Allier est également d'accord pour ce tracé vu l'économie à réaliser (ce tronçon coûterait environ \$20,000,000) et la possibilité de mettre cette partie du réseau en opération dans un avenir plus rapproché. Ce tracé permettrait de desservir le nord de la ville.

M. Richer s'oppose. Il dit que le métro à cet endroit ferait fonction de "Commuter" et ne desservirait qu'une petite partie de la population, même en utilisant les voies de ceinture au nord de la ville, pour y amener les voyageurs. M. Saulnier est également de cet avis.



M. Richer soumet que le tracé nord-sud dans l'axe de la rue St-Denis est plus adéquat, préférable au point de vue de transport en commun, plus rapproché du centre des affaires et desservirait une plus grande partie de la population. M. Gauvreau ajoute qu'il ne faut pas oublier que la ligne nord-sud doit permettre aux véhicules du métro de se rendre aux remises et garages de la Commission situés rue Crémazie, pour l'entretien et les réparations desdits véhicules.

M. Robillard insiste sur le fait que si la ligne nord-sud est située dans l'axe de la rue St-Denis, il faudra une autre ligne nord-sud plus à l'est, et ce, dans bien peu de temps. M. Gauvreau dit que ce ne sera pas avant 15 ou 20 ans. Il croit qu'il faut penser au présent et à un avenir de 5 ans au plus, pour les lignes initiales du réseau. D'après lui, le tunnel n'est qu'un pis aller vu que le problème existe plutôt dans l'axe de la rue St-Denis. M. L'Allier dit qu'on devrait s'en tenir pour le moment au tracé est-ouest qui peut se faire sans nuire au développement nord-sud, que l'on décide plus tard soit pour le tunnel, soit pour l'axe de la rue St-Denis.

6. Le président demande si on peut envisager de faire les deux tracés nord-sud suggérés.
- a) M. Robillard dit que pour \$100,000,000 on ne peut faire que la ligne sous le tunnel et la ligne est-ouest de Atwater à Frontenac.
  - b) Pour la ligne dans l'axe de la rue St-Denis avec boucle dans le centre des affaires et la ligne est-ouest de Atwater à Frontenac - environ \$200,000,000.
  - c) Pour la ligne Est-Ouest - de Atwater à Frontenac, avec boucle dans le centre des affaires embranchée sur cette ligne, et aménagement du tunnel - environ \$125,000,000.

Me Landes demande combien il en coûterait pour prolonger le tracé est-ouest de Frontenac à Viau - environ \$29,000,000. Le président ajoute que ce secteur sera éventuellement à faire, si on donne suite au projet de stade dans le centre sportif et qu'il faudra accommoder environ 80,000 personnes.

7. M. Saulnier suggère que l'on procède par étape:
- a) Ligne est-ouest de Atwater à Frontenac dans l'axe de la rue Cathcart;
  - b) Boucle dans le centre des affaires;
  - c) Ligne nord-sud dans l'axe de la rue St-Denis;
  - d) Tunnel - en tenant compte des aménagements à faire dans le nord pour s'y raccorder.
8. Le président soumet qu'il faudrait reviser les estimations et avoir en mains le rapport de K.C.S. avant de prendre une décision pour la ligne nord-sud. Il semble qu'il faudra aménager les deux lignes nord-sud, soit celle dans l'axe St-Denis et celle du tunnel sous la montagne. M. Robillard réserve son opinion pour la ligne St-Denis.

M. Saulnier propose que l'on demande au service des finances de préparer une interprétation de ce que représente au chapitre du service de la dette du budget municipal, des emprunts au total de \$200,000,000 contractés sur une période de cinq années, en tenant compte des autres emprunts pour travaux publics pour environ \$30,000,000 par année et de l'augmentation naturelle des frais généraux d'administration. Demander à M. Roberge de préparer également un estimé de la part de l'augmentation naturelle des revenus de la Cité qui peut être consacrée au service de la dette.

9. Il est résolu:

1. de demander au directeur du service des finances de préparer le rapport ci-dessus mentionné.
2. obtenir le rapport du K.C.S. sur l'origine et la destination des passagers des circuits de la Commission de Transport
3. Réviser les estimations et obtenir des chiffres précis du coût d'exécution des divers tracés proposés pour le métro.

10. La prochaine séance du comité du métro sera tenue, à moins d'avis contraire, le LUNDI 15 mai 1961, à 11:00 heures de l'avant-midi.

---

AJOURNEMENT

LE PRÉSIDENT.



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

PROJET DE METRO  
REVISE - 16 mai 1961

	<u>Longueur en milles</u>
Ligne nord-sud - St-Denis; des usines Youville à Ste-Catherine	4.8
Boucle du bas de la ville - De St-Denis et Ste-Catherine sur St-Denis, St-Jacques, Square Dominion à Peel et Sherbrooke	2.08
Ligne est-ouest - De Atwater à Frontenac, via Tupper, Cathcart, Papineau et Ontario	3.9

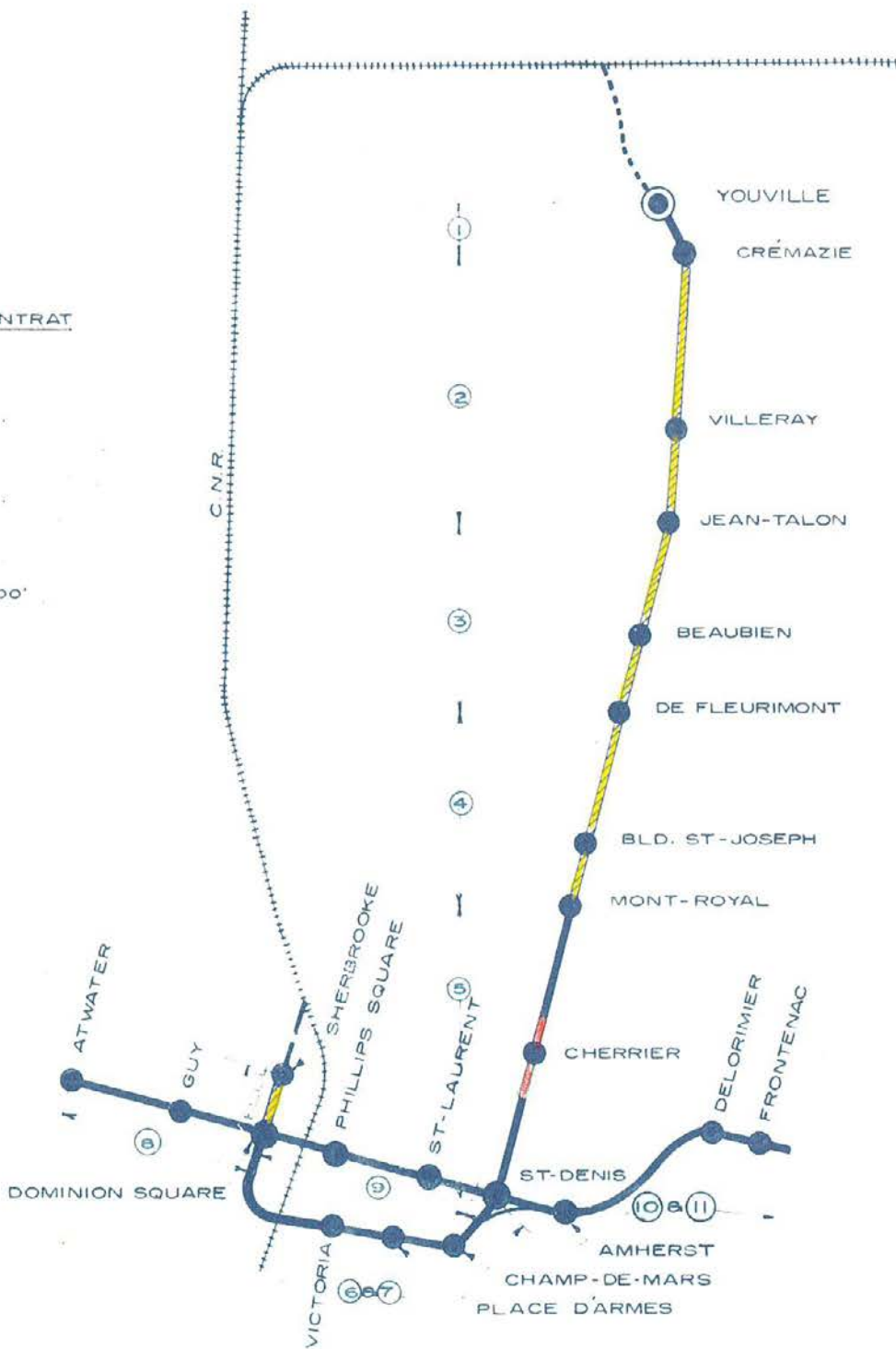
Voir plan annexé.

Le 16 mai 1961.

PLAN MONTRANT LES SECTIONS DES RÉSEAUX  
DU MÉTRO PROJETÉ

LONGUEURS PAR CONTRAT

1	2310'
2	6600'
3	4050'
4	5990'
5	6480'
6 & 7	10980'
8	5305'
9	5585'
10 & 11	9860'
EMBRANCHEMENT: 1000'	



LÉGENDE

- TRANCHÉE COUVERTE
- TUNNEL DANS LE ROC
- TUNNEL DANS LA TERRE
- DIVISION PAR CONTRAT



COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL

Notes explicatives sur la préparation des estimations du coût des réseaux du projet de métro, révisées le 16 mai 1961.

L'estimation du coût du réseau nord-sud de Youville à Ste-Catherine via St-Denis, et de la boucle du bas de la ville, de Ste-Catherine et St-Denis à Peel et Sherbrooke via St-Jacques, a été préparée d'après les prix établis lors de la préparation du rapport 1953, et révisés en janvier 1960.

L'estimation du coût du réseau est-ouest, de Frontenac à Atwater via Cathcart, n'est que préliminaire dû au fait que l'alignement du réseau dans l'axe Cathcart n'a pas été approuvé et que les travaux de sondage et les analyses du sol n'ont pas encore été faits.

RESUME DES ESTIMATIONS

1- Infrastructure - (voir détails pages 6, 8 & 10.)

a) Nord-sud - De Youville à Ste-Catherine, via St-Denis	57,088,000	
b) Boucle du bas de la ville, de Ste-Catherine et St-Denis à Sherbrooke et Peel	34,740,000	
c) Est-ouest - De Frontenac à Atwater via Cathcart (voir note 1)	57,800,000	
d) Voie d'embranchement Ste-Catherine-St-Denis	<u>1,200,000</u>	
		150,828,000

2- Equipement fixe - (voir détails pages 7, 9 & 10.)

a) Nord-sud - De Youville à Ste-Catherine, via St-Denis	12,261,000	
b) Boucle du bas de la ville, de Ste-Catherine et St-Denis à Sherbrooke et Peel.	5,633,000	
c) Est-ouest - De Frontenac à Atwater via Cathcart	7,885,000	
d) Voie d'embranchement Ste-Catherine-St-Denis	<u>200,000</u>	
		<u>25,979,000</u>
		\$ 176,807,000

3- Véhicules - (voir note 2)

a) Nord-sud - De Youville à Ste-Catherine, via St-Denis (85)	12,640,000	
b) Boucle du bas de la ville, de Ste-Catherine et St-Denis à Sherbrooke et Peel (35)	4,500,000	
c) Est-ouest - De Frontenac à Atwater via Cathcart (60)	<u>7,960,000</u>	
		25,100,000

4- Atelier de réparation -

2,572,000

Grand Total

\$ 204,479,000.00

Notes: 1) Le coût des expropriations n'a pas été inclus dans le coût de la ligne est-ouest.

2) Les véhicules considérés dans ce rapport sont semblables à ceux achetés par Toronto Transportation Commission pour leur 2e réseau de métro (Bloor-University). Ces véhicules ont 75'-5 5/8" de longueur et 10'4" de largeur.



Division des Estimations

- Voir Plan -

<u>Section No.</u>	<u>Infrastructure</u>	<u>Equipement fixe</u>	<u>Total</u>
1	5,950,000	1,110,000	7,060,000
2	13,315,000	3,180,000	16,495,000
3	8,270,000	1,961,000	10,231,000
4	12,275,000	2,890,000	15,165,000
5	17,278,000	3,120,000	20,398,000
6 & 7	34,740,000	5,633,000	40,373,000
8	15,030,000	1,801,000	16,831,000
9	15,830,000	1,842,000	17,672,000
10 & 11	27,940,000	3,242,000	31,182,000
Embranchement	1,200,000	200,000	1,400,000
Total	151,828,000	24,979,000	176,807,000
Ateliers de réparation			2,572,000
Véhicules			25,100,000
		Grand Total	204,479,000

Note: Les coûts pour l'acquisition des propriétés et des servitudes pour le réseau est-ouest, c'est-à-dire pour les contrats 8, 9, 10 et 11, ainsi que pour l'embranchement Cathcart St-Denis, n'ont pas été inclus.

Le 16 mai 1961.

Estimation du Coût par Réseaux

A - Réseau Nord-Sud via St-Denis, de Youville à Ste-Catherine-		
Infrastructure	57,088,000	
Equipement fixe	12,261,000	
Voitures (85)	<u>12,640,000</u>	
Total		81,989,000
B- Boucle du bas de la Ville, de St-Denis-Ste-Catherine à la rue Sherbrooke - Peel		
Infrastructure	34,740,000	
Equipement fixe	5,633,000	
Voitures (35)	<u>4,500,000</u>	
Total		44,873,000
C - Réseau est-ouest via Cathcart de Frontenac à Atwater -		
Infrastructure	57,800,000	
Equipement	7,885,000	
Voitures (60)	<u>7,960,000</u>	
Total		73,645,000
D - Voie d'embranchement Ste-Catherine et St-Denis -		
Infrastructure	1,200,000	
Equipement fixe	<u>200,000</u>	
Total		1,400,000
		<hr/>
Sous-total		201,907,000
Ateliers de réparation		2,572,000
		<hr/>
Grand Total		\$ 204,479,000

Le 16 mai 1961.

Détails de l'estimation du réseau Est-Ouest  
(via Cathcart) de l'avenue Atwater à la rue  
Frontenac (avec embranchement pour voies de  
service et 1000 pieds de tunnel à l'extrémité  
est pour voies de remisage).

Infrastructure

Sections par tranchée couverte	\$41,500,000	
Embranchement de service	\$ 1,100,000	
Finissage des stations souterraines	\$ 1,125,000	
Services publics - entretien et remise en bon état	\$ 2,500,000	
Etançonnement d'édifices	\$ 2,450,000	
Ventilation	\$ 180,000	
Escalators	\$ 560,000	
Pompes	\$ 55,000	
Eclairage du métro	\$ 550,000	
		<hr/>
Total	\$50,000,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus	\$ 9,000,000	
		<hr/>
Coût total de la construction		\$59,000,000

Note: Le coût de la voie d'embranchement Ste-Catherine et St-Denis,  
\$1,200,000 pour l'infrastructure, a été inclus dans le détail  
ci-dessus.

Le 16 mai 1961.



## Réseau est-ouest (suite)

Equipement fixe

Equipement pour les stations de Métro	\$ 80,000	
Voies de Métro	\$1,750,000	
Troisième rail	\$1,000,000	
Sous-stations, transmission électrique et équipement	\$2,800,000	
Signalisation et enclenchement	\$1,455,000	
Frais d'ingénieurs et imprévus	\$1,000,000	
		<hr/>
Total		\$8,085,000

Voitures de Métro

60 voitures	\$7,400,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus	\$ 560,000	
		<hr/>
Total		\$7,960,000
Grand Total		\$75,045,000

- Notes: 1- Ce montant n'inclut pas les frais pour droits de passage.
- 2- Le coût de la voie d'embranchement qui est de \$200,000 pour l'équipement fixe a été inclus dans le détail ci-dessus.

Le 16 mai 1961.

Détails de l'estimation du réseau nord-sud  
de Youville à la rue Ste-Catherine  
(via St-Denis)

---

Infrastructure -

Sections en tranchée couverte	\$ 11,621,000	
Tunnel dans le roc	23,852,000	
Tunnel dans la terre	3,312,000	
Finissage des stations souterraines	1,070,000	
Finissage des stations en surface	200,000	
Services publics - entretien et remise en bon état	3,539,000	
Etaçonnement d'édifices	1,473,000	
Pavages, terrains de stationnement et routes	268,000	
Ventilation	222,000	
Escalators	514,000	
Pompes	60,000	
Eclairage du métro	<u>600,000</u>	
	\$ 46,731,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus	<u>9,338,000</u>	
Coût total de la construction	\$ 56,069,000	
Droits de Passage	<u>1,019,000</u>	
Coût total de la construction et des droits de passage		\$ 57,088,000

le 16 mai 1961

Réseau Nord-sud - (suite)

Équipement fixe

Équipement pour les stations de métro	\$	70,000	
Voies de métro		8,390,000	
Troisième rail		1,440,000	
Sous-stations, transmission électrique et équipement		4,920,000	
Signalisation et enclenchement		1,840,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus		<u>1,601,000</u>	
		Total	\$ 12,261,000

Voitures de métro

Véhicules (85) (Frais d'ingénieurs et frais imprévus y compris)			\$ 12,640,000
---	--	--	---------------

Grand total \$ 81,989,000



Détails de l'estimation du réseau du bas de la ville,  
de St-Denis et Ste-Catherine à Sherbrooke et Peel  
via St-Jacques

Infrastructure -

Réseau en tranchée couverte	\$ 19,418,000	
Tunnel dans le roc	3,565,000	
Finissage des stations	750,000	
Services publics - entretien et remise en bon état	2,275,000	
Etançonnement des édifices avoisinants	1,507,000	
Ventilation	70,000	
Escalators	350,000	
Pompes	40,000	
Eclairage du métro	<u>200,000</u>	
	\$ 28,175,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus	<u>5,565,000</u>	
Coût total de la construction	\$ 33,740,000	
Droits de passage	<u>1,000,000</u>	
Coût total de la construction et des droits de passage		\$ 34,740,000

Equipement fixe -

Equipement pour les stations de métro	\$ 45,000	
Voies de métro	943,000	
Troisième rail	455,000	
Sous-stations, transmission électrique et équipement	2,550,000	
Signalisation et enclenchement	800,000	
Frais d'ingénieurs et frais imprévus	<u>840,000</u>	
Total		\$ 5,633,000

<u>Voitures (35)</u> (frais d'ingénieurs et frais imprévus y compris)	\$ <u>4,500,000</u>
Grand total	\$ 44,873,000