

**Analyse des besoins de la Société de transport de Laval en infrastructures et
équipements en rapport avec l'implantation du réseau électrique métropolitain**

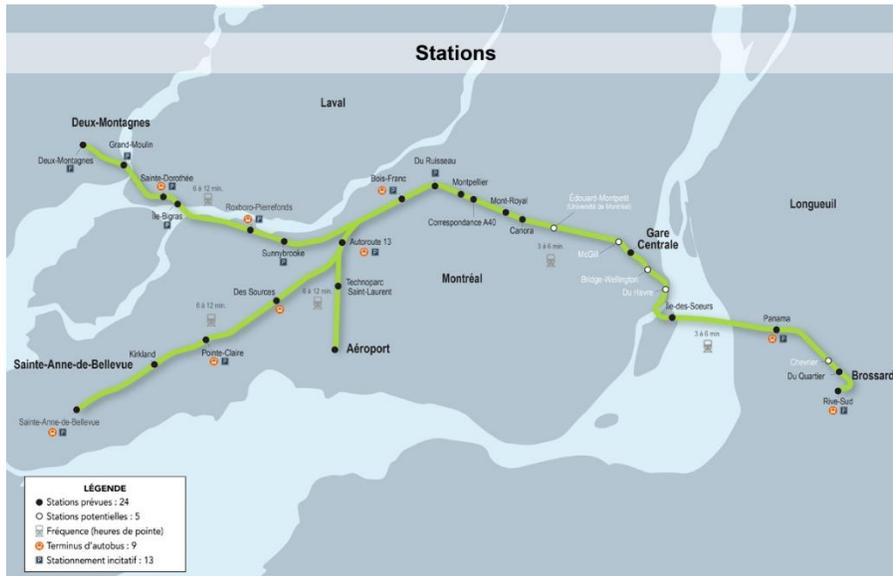


27 juin 2016

Mise en contexte

Le 22 avril dernier la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ) annonçait un projet de train léger sur rail, électrique et fonctionnant 20 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ce projet d'envergure se déploiera sur 67 kilomètres, aura 24 stations et coûtera 5,5 milliards de dollars.

Carte du réseau électrique métropolitain (REM)



Temps de parcours et fréquence en heure de pointe

	Temps de parcours			Fréquence	
	En voiture actuellement	Transport collectif actuellement	CDPQ Infra	Transport collectif actuellement	CDPQ Infra
De la Rive-Sud au centre-ville	40 à 50 min. en moyenne	20 à 25 min. en moyenne de Chevrier	15 à 20 min. de l'échangeur A10/A30	aux 15 min.	aux 3 à 6 min.*
De l'aéroport au centre-ville	30 à 45 min. en moyenne	45 à 60 min. en moyenne	25 à 30 min.	aux 8 min.	aux 6 à 12 min.*
De l'Ouest de l'île au centre-ville	50 min. en moyenne	45 à 50 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue en moyenne	35 à 40 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue	aux 20 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*
De Deux-Montagnes au centre-ville	plus d'une heure	40 à 45 min. en moyenne	35 à 40 min.	aux 30 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*

* Selon l'évolution de l'achalandage

L'échéancier d'implantation du REM, plutôt agressif, est le suivant :

- Printemps 2016 : Consultations
- Fin été 2016 : Audiences publiques du BAPE
- Automne 2016 : Appel de propositions auprès des consortiums qualifiés
- Fin 2016/début 2017 : Décision finale requise des gouvernements
- Hiver 2017 : Décret environnemental
- Printemps 2017 : Clôture financière
- Printemps 2017 : Début de la réalisation
- 2020 : Mise en service des premières rames

En ce sens, dès le 10 mai 2016, la STL, au même titre que les autres AOT de la région métropolitaine concernées par le projet, a été invitée à participer au groupe de travail d'intégration au REM antenne "Nord-Ouest". Au total 4 rencontres se sont tenues. L'objectif de ces rencontres était de donner l'occasion à la CDPQ de présenter plus en détails le REM afin de permettre aux AOT de définir leurs besoins en rabattement aux stations qui les concernent.

Les stations déjà desservis par la STL et qui feront l'objet d'analyses de dimensionnement et d'évaluation des besoins en infrastructures sont Sainte-Dorothée et Bois-Franc.

Les lignes qui suivent permettront de comprendre comment la desserte de la STL s'effectue actuellement aux stations Sainte-Dorothée et Bois-Franc et quels seront les impacts de l'arrivée du REM sur le réseau d'autobus de la STL.

Situation actuelle

La STL a actuellement 5 lignes qui desservent la gare Sainte-Dorothée, la 26, la 76, la 402, la 404 et la 903. La 26 est la deuxième plus importante ligne de la STL en terme d'achalandage. Les lignes 76, 402 et 903 permettent aux clients de Laval-ouest d'accéder à la gare Sainte Dorothée alors que la 26 et la 404 font la même chose pour les clients du quartier Sainte-Dorothée.



Actuellement, la boucle de la gare Sainte-Dorothée possède 3 quais d'embarquement et pas de quai de débarquement. Les quais 41196 et 41198 sont les plus achalandés. L'annexe 1 présente le service actuel en périodes de pointe AM et PM à la gare Sainte-Dorothée.

La circulation des autobus dans la boucle de la gare Sainte-Dorothée est soutenue. Au total quelques 59 arrivées/départs se font en période de pointe du matin et 57 en pointe pm, ce qui fait somme toute pour chacune des périodes de pointe des mouvements d'autobus aux 3 minutes en moyenne.

En ce qui concerne la gare Bois-Franc, 4 lignes la desserve, la 55, la 144, la 151 et la 902. Toutes ces lignes sont en provenance de l'ouest de l'île et se destinent au métro Côte-Vertu en passant par la gare Bois-Franc.



Les embarquements et les débarquements se font sur rue. La 144, la 151 et la 902 circulent sur le boulevard Laurentien alors que la 55 passe sur la rue Grenet.

En pointe am, 41 voyages effectuant des débarquements se font à l'arrêt 41896 et 9 à l'arrêt 41668. En pointe PM, 36 voyages effectuant des embarquements se font à l'arrêt 41897 et 6 à l'arrêt 41669.

Situation future

Afin d'évaluer les impacts de l'implantation du REM, la STL a procédé à des simulations permettant d'examiner l'intérêt des clients à utiliser l'autobus de la STL en rabattement aux

stations Sainte-Dorothée et Bois-Franc. L'annexe 2 présente les résultats de ces simulations en volumes de voyages requis pour l'horizon 2041 (année de dimensionnement des infrastructures) pour desservir les clients en rabattement aux deux stations à l'étude.

Globalement, les résultats des simulations permettent de dégager les constats suivants :

- L'axe Chomedey-Laurentien devient un axe très attrayant pour la clientèle avec le rabattement (pendulaire) de la 902 à la station Bois-Franc;
- La clientèle du quartier Sainte-Dorothée profitera grandement d'une nouvelle ligne (999) à destination de la station Bois-Franc en partance de la station Sainte-Dorothée;
- Le quartier Laval-ouest est fortement attiré par la bonification des fréquences des trains de la ligne Deux-Montagnes. En effet la ligne 402 voit son service fortement augmenté.

À la station Sainte-Dorothée, le nombre de mouvements d'arrivées et de départs en pointe am passera de 59 à 101 voyages. En pointe pm, 57 le nombre d'arrivées / départs passera de 57 à 96 voyages.

À la station Bois-Franc, au total quelques 80 voyages supplémentaires passeront, en période de pointe du matin à l'arrêt 41896 et 4 à l'arrêt 41668. En pointe PM, 63 nouveaux voyages passeront par l'arrêt 41897 et 3 à l'arrêt 41669. La nouvelle ligne 999 aura pour terminus la station Bois-Franc et nécessitera l'utilisation d'un quai et des espaces de régulation. Une modulation du service des lignes 144, 151 et 902 fera en sorte que certains voyages se termineront au terminus Bois-Franc et d'autres au terminus Côte-Vertu ce qui nécessitera un autre quai et quelques espaces de régulation. Finalement, dans la perspective d'un prolongement de la ligne 2 ouest du métro de la station Côte-Vertu à la station Bois-Franc, la STL retirerait pratiquement tout son service du terminus Côte-Vertu pour le positionner au nouveau terminus de la station Bois-Franc.

Besoins en infrastructures

À la station Sainte-Dorothée, la STL aura besoin d'un quai supplémentaire pour un total de 4 quais d'embarquement et d'un quai de débarquement. De plus, 5 espaces de régulation des autobus seront requis. Les tableaux plus bas résumant les besoins en infrastructures et en équipements à cette station.

Infrastructures station Sainte-Dorothée	Besoin (O/N)	Quantité
Quais	O	4
Espaces de régulation	O	5

Équipement station Sainte-Dorothee	Besoin (O/N)	Quantité
Place de stationnement gestion	O	2
Local chef opération / gestion terminus	N	
Toilettes chauffeurs	O	2
Vestiaires chauffeurs	N	
Stationnement chauffeurs	N	
Salle de repos chauffeurs	N	
Place de stationnement véhicule de service	O	2
Stationnement bus TA	O	1
Local technique (préciser : objets perdus, dépôt général, autre...)	N	

À la station Bois-Franc, la STL aura besoin de 2 quais et de 5 espaces de régulation dans le futur terminus à être construit. De plus des refuges sur rue devront être aménagés afin de permettre les mouvements de montées et de descentes des clients. En effet, les volumes d'autobus seront importants et pourront perturber la circulation automobile s'ils restent sur rue. Le tableau de la page suivante fait part des besoins en équipements à la station Bois-Franc.

Infrastructures station Bois-Franc	Besoin (O/N)	Quantité
Quais	O	2
Espaces de régulation	O	5
Refuges sur rue	O	2 (1 par direction)

Équipement station Bois-Franc	Besoin (O/N)	Quantité
Place de stationnement gestion	O	2
Local chef opération / gestion terminus	N	
Toilettes chauffeurs	O	2
Vestiaires chauffeurs	N	
Stationnement chauffeurs	N	
Salle de repos chauffeurs	N	
Place de stationnement véhicule de service	O	2
Stationnement bus TA	O	1
Local technique (préciser : objets perdus, dépôt général, autre...)	N	

Annexe 1

Nom de la station	AOT	Numéro Ligne	Rabattement	Nb arrivées/ départs	Période
Bois-Franc	STL	55 Sud	Pendulaire	9	PPAM
		144 Est	Pendulaire	13	PPAM
		151 Sud	Pendulaire	20	PPAM
		902 Sud	Pendulaire	8	PPAM
		55 Nord	Pendulaire	6	PPPM
		144 Ouest	Pendulaire	12	PPPM
		151 Nord	Pendulaire	18	PPPM
		902 Nord	Pendulaire	6	PPPM
Ste-Dorothée	STL	26 Est	Terminus	29	PPAM
		76 Est	Terminus	11	PPAM
		402 Ouest	Terminus	3	PPAM
		404 Ouest	Terminus	4	PPAM
		903 Sud	Terminus	10	PPAM
		Scolaire intégré	Terminus	2	PPAM
		26 Ouest	Terminus	28	PPPM
		76 Ouest	Terminus	10	PPPM
		402 Est	Terminus	4	PPPM
		404 Est	Terminus	4	PPPM
		903 Nord	Terminus	7	PPPM
		Scolaire intégré	Terminus	4	PPPM

Annexe 2

Nom de la station	AOT	Numéro Ligne	Rabattement	Nb arrivées/ départs	Période	Différence par rapport à l'actuel
Bois-Franc	STL	55 Sud	Pendulaire	13	PPAM	4
		144 Est	Pendulaire	8	PPAM	-5
		151 Sud	Pendulaire	28	PPAM	8
		902 Sud	Pendulaire	65	PPAM	57
		Nouvelle ligne 999 Sud	Terminus	20	PPAM	20
		55 Nord	Pendulaire	9	PPPM	3
		144 Ouest	Pendulaire	7	PPPM	-5
		151 Nord	Pendulaire	25	PPPM	7
		902 Nord	Pendulaire	49	PPPM	43
		Nouvelle ligne 999 Nord	Terminus	18	PPPM	18
Ste-Dorothée	STL	26 Est	Terminus	20	PPAM	-9
		76 Est	Terminus	10	PPAM	-1
		402 Ouest	Terminus	30	PPAM	27
		404 Ouest	Terminus	8	PPAM	4
		903 Sud	Terminus	11	PPAM	1
		Scolaire intégré	Terminus	2	PPAM	0
		Nouvelle ligne 999 Sud	Terminus	20	PPAM	20
		26 Ouest	Terminus	19	PPPM	-9
		76 Ouest	Terminus	9	PPPM	-1
		402 Ouest	Terminus	30	PPPM	26
		404 Ouest	Terminus	8	PPPM	4
		903 Nord	Terminus	8	PPPM	1
		Nouvelle ligne 999 Nord	Terminus	18	PPPM	18
		Scolaire intégré	Terminus	4	PPPM	4